

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

ÖFFENTLICHER VERKEHR IN NIEDERÖSTERREICH



HEFT 30



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



ÖFFENTLICHER VERKEHR
IN NIEDERÖSTERREICH



Oktober 2012



INHALT

1	EINLEITUNG	6
2	KURZFASSUNG	8
3	STRATEGISCHE ZIELSETZUNG DER VERKEHRSPLANUNG	10
4	GRUNDLAGEN FÜR MOBILITÄTSPLANUNG IN NIEDERÖSTERREICH	11
5	STÄRKUNG DER HAUPTACHSEN IN DIE UND ZWISCHEN DEN ZENTREN	16
5.1	Der Verkehrsdienstevertrag neu zur Sicherstellung des Schienenverkehrs der ÖBB	16
5.2	Ausbau des Schienennetzes	19
5.3	Konjunkturpaket Niederösterreich: Neue Bahnhöfe	21
5.4	Weiterhin Boom bei den Park & Ride-Anlagen	22
5.5	Ein Vorzeigeprojekt mit Tradition: Die Badner Bahn	24
6	STÄRKUNG DER REGIONEN: REGIONALVERKEHRSKONZEPTE UND MOBILITÄTSZENTRALEN	25
6.1	15 Jahre Wieselbus – Eine Erfolgsgeschichte	26
6.2	Buskonzepte in den Regionen	27
6.3	Mobilitätszentralen als Schnittstellen	30
7	KREATIVE MOBILITÄTSLÖSUNGEN FÜR DIE FLÄCHE	31
7.1	Anruf-Sammel-Taxi (AST): 10 Jahre Erfolgsprojekt	31
7.2	Kostengünstige und innovative Alternative – der Gemeindebus	32
8	REGIONALISIERUNG DER LOKAL- UND SCHMALSPURBAHNEN	33
8.1	Mariazellerbahn	34
8.2	Wachaubahn	36
8.3	Waldviertelbahnen	37
8.4	Reblaus-Express	38
8.5	Regiobahn Leiserberge als Entwicklungsachse mit Potenzial	38
8.6	Innovative Betreibermodelle für Güterbahnen	39
8.7	Alternative Trassennutzungen	39
9	NEUE TECHNOLOGIEN - TELEMATIK UND VERKEHRSMANAGEMENT	41
10	TARIFREFORM	42
11	AUSBLICK 2030 - HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE ZUKUNFT	44

1 EINLEITUNG



Strategisches Handeln bedeutet, sich Ziele zu setzen und Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele festzulegen. Genau das machen wir in Niederösterreich im Bereich Verkehr seit vielen Jahren. Zusammengefasst und festgeschrieben wurde diese Strategie erstmals 1991 im Landesverkehrskonzept. Seit damals wurden bereits viele Maßnahmen umgesetzt, bzw. Aktualisierungen vorgenommen und Ergänzungen eingefügt, um die Weiterentwicklungen in unserem Land zu berücksichtigen.

Eine wesentliche Errungenschaft unserer Zeit ist das gestiegene Bewusstsein für den Schutz von Umwelt und Klima. Dem Öffentlichen Verkehr kommt daher wachsende Bedeutung zu. Auch steigende Treibstoffpreise bewegen viele niederösterreichische Pendler und Pendlerinnen dazu, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Geänderte Rahmenbedingungen haben uns dazu veranlasst, unsere aktive

Rolle bei der Gestaltung des Öffentlichen Verkehrs weiter auszubauen, indem z.B. Bahnlinien übernommen wurden und ein neuer Vertrag mit den Österreichischen Bundesbahnen abgeschlossen wurde.

Ich möchte Ihnen daher die Strategie für den Öffentlichen Verkehr in Niederösterreich in Form eines eigenen Heftes näher bringen. Die Vielzahl an Tätigkeiten und Maßnahmen, die in den letzten Jahren in die Wege geleitet wurden und noch weit in die Zukunft wirken, werden Sie hoffentlich überzeugen, dass wir auch im Bereich des Öffentlichen Verkehrs in Niederösterreich auf einem guten Weg sind!

A handwritten signature in green ink that reads "Erwin Pröll". The signature is written in a cursive, flowing style.

Ihr Landeshauptmann
Dr. Erwin Pröll

Niederösterreich hat sich in den vergangenen Jahrzehnten rasant weiterentwickelt. Vor allem im Bereich Öffentlicher Verkehr haben wir einiges erreichen können. Als erstes Bundesland haben wir beispielsweise einen neuen Verkehrsdienstvertrag mit den Österreichischen Bundesbahnen abschließen können. Dieser garantiert über Jahre hinaus das Angebot im Zugverkehr und sorgt für mehr Qualität und Pünktlichkeit.

Weiters haben wir mit dem Schuljahr 2012/2013 die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt in der gesamten Ostregion revolutioniert und das TOP-Jugendticket aus der Taufe gehoben. Darüber hinaus gibt es viele weitere Verbesserungen, die regional abgestimmt sind und denen das NÖ Gesamtverkehrskonzept zu Grunde liegt - beispielhaft möchte ich hier das neue zukunftssträchtige Fahrplanangebot für die Westbahnachse sowie die neuen Fördermaßnahmen in der Gemeindemobilität erwähnen.

Alle diese Maßnahmen und einiges mehr finden Sie in diesem Heft zusammengefasst. Natürlich braucht es für diese Maßnahmen auch einer entsprechenden budgetären Vorsorge. So wurde in den vergangenen zehn Jahren das NÖ Budget für den Nahverkehr verdoppelt, allein in den vergangenen drei Jahren konnten die Gelder für diesem Bereich um 30 Prozent aufgestockt werden, sodass 2013 ein Budget von rund 108 Mio. Euro zur Verfügung stehen wird.



Die im Steigen begriffenen Fahrgastzahlen bestätigen unsere Arbeit. Wir werden daher konsequent weiterarbeiten und damit den steigenden Bedürfnissen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs Rechnung tragen!

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Karl Wilfing', written in a cursive style.

Ihr Karl Wilfing
Verkehrslandesrat

2 KURZFASSUNG

Öffentlicher Verkehr - eine spannende Herausforderung!

Die Prognosen sprechen eine klare Sprache: Bis zum Jahr 2030 soll die Bevölkerung in der Region Wien Umland um 400.000 EinwohnerInnen, davon im Umkreis von Wien um 150.000 EinwohnerInnen wachsen - diese Entwicklung erfordert eine konsequente Verbesserung der Verkehrsachsen in die Stadtzentren. Eine exzellente Erreichbarkeit und Mobilitätsversorgung für alle Bevölkerungsgruppen wird auch in Zukunft ein wesentlicher Standortfaktor im globalen Wettbewerb bleiben. Das Land Niederösterreich ist sich der steigenden Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs in der Ostregion voll bewusst: Insgesamt investiert das Land Niederösterreich allein im Jahr 2013 mehr als € 110 Millionen in den Betrieb des Öffentlichen Verkehrs in Niederösterreich. Das bedeutet eine Verdoppelung des Budgets in den vergangenen zehn Jahren!

Stärkung der Hauptverkehrsachsen

Auf den Hauptverkehrsachsen gelten die derzeitigen Schwerpunkte vor allem der ständigen Modernisierung und Qualitätsverbesserung. Bereits im Frühjahr 2012 wurde zwischen Land Niederösterreich und den ÖBB der Verkehrsdienstvertrag neu abgeschlossen. Damit ist die finanzielle und rechtliche Basis für eine konstruktive Weiterentwicklung und Verbesserung des Bahnangebotes in Niederösterreich bis 2019 sichergestellt.

Ab Dezember 2012 bewirken die großen Infrastrukturausbauten vor allem für Tausende Pendlerinnen und Pendler aus dem NÖ Zentralraum und dem Westen einen Quantensprung: Mit Eröffnung der neuen Westbahnstrecke zwischen St. Pölten und Wien und des Regionalbahnhofes Tullnerfeld verkürzt sich die Fahrzeit nach Wien um rund eine Viertelstunde. Bis 2015 ergeben sich nach der Fertigstellung des neuen Wiener Hauptbahnhofes zahlreiche neue, hoch attraktive Fahrtmöglichkeiten.

Dazu kommen auch noch Investitionen des Landes in die Infrastruktur wie etwa die Errichtung von Park & Ride-Anlagen oder die Modernisierung der Bahnhöfe in der Höhe von rund € 10 Millionen pro Jahr.

Stärkung der Regionen

Mittlerweile ist der gesamte Regionalverkehr in Niederösterreich vertaktet, in den Taktknoten stellen die Regionalzüge und Regionalbahnen zumindest stündlich attraktive Zubringer zu den Hauptachsen her.

Abseits der gut erschlossenen Schienenachsen wurden die Schwerpunkte in Niederösterreich in den vergangenen drei Jahren vor allem auf die konsequente Stärkung der Busachsen gelegt. So wurde das öffentliche Verkehrsangebot im Wald- und Mostviertel sowie in der Wachau mehr als verdoppelt. Diese Offensiv-Strategie macht sich bezahlt: Deutlich mehr Menschen verfügen nun auch in den Regionen



über eine hervorragende Mobilitätsversorgung, was sich auch in den steigenden Fahrgastzahlen niederschlägt.

Im Dezember 2010 wurde mit der Übernahme von Regionalbahnstrecken der ÖBB ein Meilenstein für die Entwicklung der Regionen gesetzt: Zuvor bereits stillgelegte oder von der Einstellung bedrohte Bahnlinien können nun in enger Abstimmung mit den Regionen entwickelt werden. Das Leitprojekt ist dabei die Mariazellerbahn, die bis 2015 zu einer hochwertigen Nahverkehrsstrecke im Pielachtal ausgebaut wird. Die berühmte Bergstrecke präsentiert sich dann als „Himmels-treppe“ in einem völlig erneuerten Marktauftritt als touristische Attraktion internationalen Ranges. Nach diesem Erfolgskonzept werden auch die Wachaubahn, die Waldviertler Schmalspurbahnen sowie der beliebte Reblaus-Express zwischen Retz und Drosendorf in einem neuen Erscheinungsbild erstrahlen. Zuvor bereits stillgelegte Strecken werden einer regional sinnvollen Nachnutzung (z.B. Radweg, Draisinenbahn) zugeführt.

Flexible Mobilitätsversorgung für den Ländlichen Raum

Im Gegensatz zu den Ballungsräumen weisen die Gemeinden im Ländlichen Raum oft ganz spezifische, nicht allgemein planbare Mobilitätsanforderungen auf. Die Lebensgewohnheiten und Traditionen aber auch die organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen erfordern hier maßgeschneiderte, regional abgestimmte

Lösungen. In vielen Fällen stellen Anruf-Sammel-Taxis oder Gemeindebusse eine kostengünstige Alternative zum Linienverkehr dar. Zudem kann durch die flexible Linienführung dem tatsächlichen Verkehrsbedarf der Bevölkerung besser entsprochen werden.

Die Lebensgewohnheiten der Menschen erfordern neue Mobilitätsangebote

Neue Technologien, neue Infrastrukturen und sich dynamisch verändernde Lebensgewohnheiten der Menschen stehen einem zunehmenden Kostendruck und dem Gebot der ökologischen Nachhaltigkeit gegenüber. In diesem Spannungsfeld gilt es, für das Land Niederösterreich und seine Menschen die besten Lösungen voranzutreiben.

Vereinfachung des Tarifsystems

Ziel ist es, die Tarifsystematik im Rahmen einer umfassenden Tarifreform zu vereinheitlichen. Neben einer gerechteren, entfernungsabhängigen Fahrpreisberechnung sollen vor allem zielgruppenorientierte Angebote den Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr noch attraktiver machen. Das günstige TOP-Jugendticket um nur € 60 (Jahreskarte für Schüler und Lehrlinge in der gesamten Ostregion) machte den Anfang dazu.

3 STRATEGISCHE ZIELSETZUNG DER VERKEHRSPLANUNG

Das Bundesland Niederösterreich hat sich bereits frühzeitig mit einer strategischen, landesweit abgestimmten Verkehrsplanung beschäftigt: Schon im Jahr 1991 wurde das erste verkehrsträgerübergreifende Landesverkehrskonzept erstellt. Oberste Prämisse war und ist dabei die Gewährleistung einer Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zur Absicherung und Weiterentwicklung der hohen Standortqualität in Niederösterreich. Sämtliche Zielsetzungen und Maßnahmen stehen dabei stets im Kontext zu den verkehrs- und sozialpolitischen Vorgaben der Bundesrepublik Österreich und der Europäischen Union.

Mobilität und Erreichbarkeit für alle

Eine Versorgung mit hochwertiger Mobilität für notwendige Ortsveränderungen (Arbeit, Ausbildung, Freizeit) ist ein wesentlicher Aspekt der Standortentwicklung. Dabei darf keine Bevölkerungsgruppe ausgeschlossen oder benachteiligt werden. Diese Mobilitätsziele sind nach den geografischen und demografischen Voraussetzungen zu differenzieren. So ist auf die unterschiedlichen Anforderungen der innerstädtischen Lagen, Ballungszentren sowie der peripher gelegenen Regionen besondere Rücksicht zu nehmen.

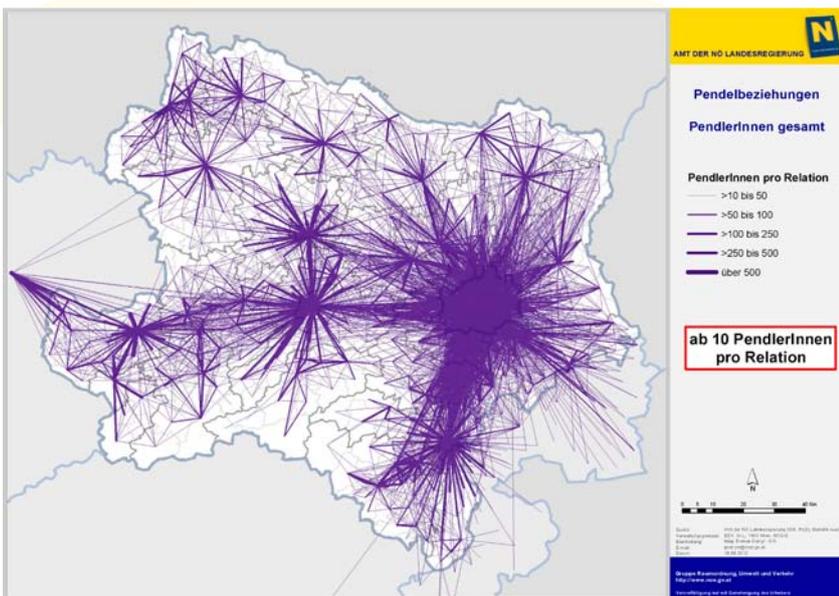
Effizienzsteigerung geht einher mit Verbesserung der Ökobilanz

Durch eine bessere Netz- und Fahrzeugauslastung soll die Effizienz insbesondere der öffentlich finanzierten

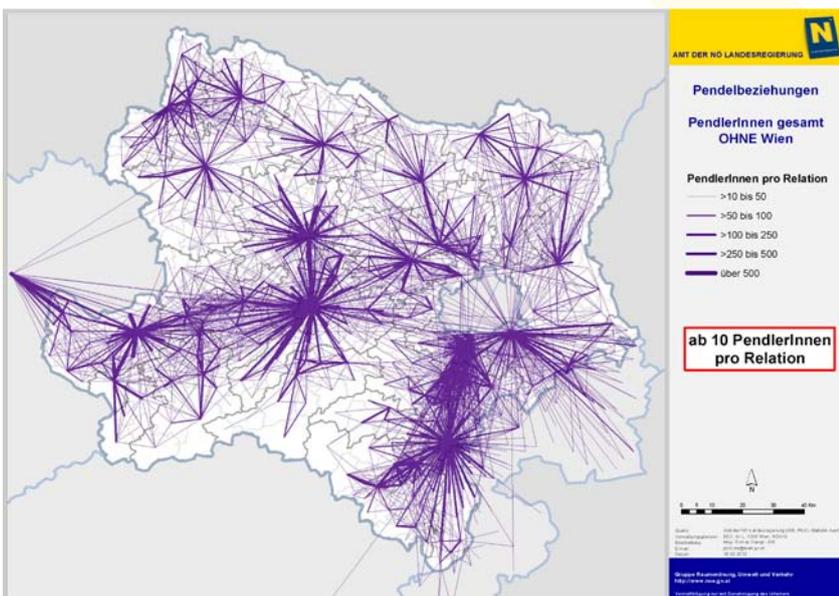
Verkehrsinfrastrukturen gesteigert werden. Ein intelligentes und vernetztes Verkehrs- und Mobilitätsmanagementsystem definiert, welches Verkehrsmittel für welche Wege und Zielgruppen forciert werden soll. Eine höhere Effizienz geht einher mit einer Verbesserung der Ökobilanz und Umweltverträglichkeit. Damit verbunden ist auch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch bessere technische und organisatorische Auslastung bestehender Kapazitäten. Infrastrukturelle Engpässe sind zu beseitigen. Moderne Technologien (E-Mobilität, Verringerung CO₂-Ausstoß) sind zu bevorzugen. Die Hauptverkehrsströme sind nach Möglichkeit auf elektrisch betriebene Bahnen zu verlagern.

Absicherung und Verbesserung des Wirtschaftsstandortes Niederösterreich bei gleichzeitiger Sicherung der Lebensqualität

Sowohl im globalen Standortwettbewerb als auch im regionalen Kontext für die Bürgerinnen und Bürger stellt eine hochwertige Mobilitätsversorgung ein ganz wesentliches Standortkriterium dar. Die Herausforderung besteht dabei darin, die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Unfallgefahr, Umweltbelastung) auf ein Minimum zu reduzieren. Mobilitätsversorgung und Lebensqualität im Sinne einer sauberen Umwelt dürfen keinen Widerspruch darstellen.



Die dargestellte Struktur der Pendelbeziehungen in Niederösterreich visualisiert die dominante Bedeutung der West- und Südachse sowie der Verkehrsverbindungen zwischen dem Wiener Umland und der Bundeshauptstadt



Abgesehen vom Verkehr in die Bundeshauptstadt gibt es überregional bedeutende Verkehrsbeziehungen auch entlang der West- und Südachse, der Linie Waldviertel - Krems - St. Pölten sowie in die Bezirkshauptstädte

Räumen nur mit hoher Kraftanstrengung durch regionalpolitische Fördermaßnahmen abzuwenden sein. Diese Entwicklung geht mit einer (weiteren) Konzentration der Arbeitsplätze und Firmenansiedlungen entlang der Hauptverkehrsachsen einher.

Verkehrswege in Niederösterreich

Als Grundlage für weiterführende verkehrsplanerische Maßnahmen werden in regelmäßigen Abständen landesweit Verkehrszählungen und statistische Auswertungen der Pendelbeziehungen durchgeführt.

Neben den ausgebauten Bahnachsen Richtung Wien sind nennenswerte Pendelströme vor allem auf der West- und Südachse, der Relation Waldviertel - Krems - St. Pölten sowie auch innerhalb der Regionen zu den Bezirkshauptstädten vorhanden. Diesem Bedarf wurde in den letzten Jahren durch den Wieselbus, ergänzt durch regionale Buskonzepte im Most- und Waldviertel, deutlich Rechnung getragen.

Abseits der Hauptverkehrsachsen sind die Siedlungsstruktur und die Verkehrsbeziehungen sehr kleinräumig und dispers: Eine für den Öffentlichen Verkehr notwendige liniengerichtete Bündelung der Verkehrsströme ist hier nur schwer realisierbar. In diesen Räumen bieten sich Anruf-Sammel-Taxis und - in zunehmenden Ausmaß - Gemeindebusse als praktikable Alternative für die Flächenbedienungs an.

Stadt-Umland-Verkehrsbeziehungen Niederösterreich - Wien

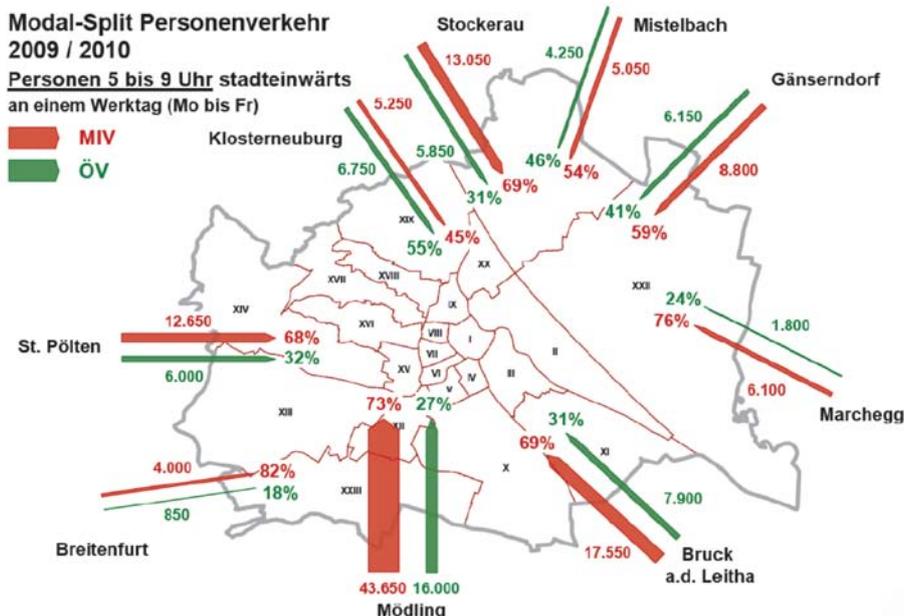
An den Stadtgrenzen zu Wien werden im Abstand von etwa 15 Jahren umfassende Verkehrszählungen und Befragungen in Form sogenannter Kor-donerhebungen durchgeführt. Anhand dieser Daten ist eine detaillierte Analyse der Stadt/Umland- Verkehrsbeziehungen möglich:

Knapp 500.000 Personen queren derzeit an einem Werktag die Wiener Stadtgrenze stadteinwärts, davon rund 110.000 mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Im Arbeitspendelverkehr bzw. dem Zeitsegment zwischen 6 und 9 Uhr ist die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs am höchsten: Rund 32 Prozent dieser Wege werden öffentlich zurückgelegt. Dieser Anteil konnte - trotz des in Summe steigenden Ver-

kehrsaufkommens - in den letzten 15 Jahren durch massive Qualitäts- und Angebotsverbesserungen in der Ostregion auch gleich gehalten werden. Weitere Zunahmen des Öffentlichen Verkehrs werden durch die zukünftigen Netzausbauten im Bereich des hochrangigen Schienennetzes erwartet. Vor allem auf der Westbahnstrecke, der Ostbahn sowie auch auf dem Marchegger Ast ist das Potenzial noch bei weitem nicht ausgeschöpft. Auf der Südbahnstrecke hingegen werden Kapazitätsausweitungen erst nach Ausbau der Pottendorfer Linie realisiert werden können.

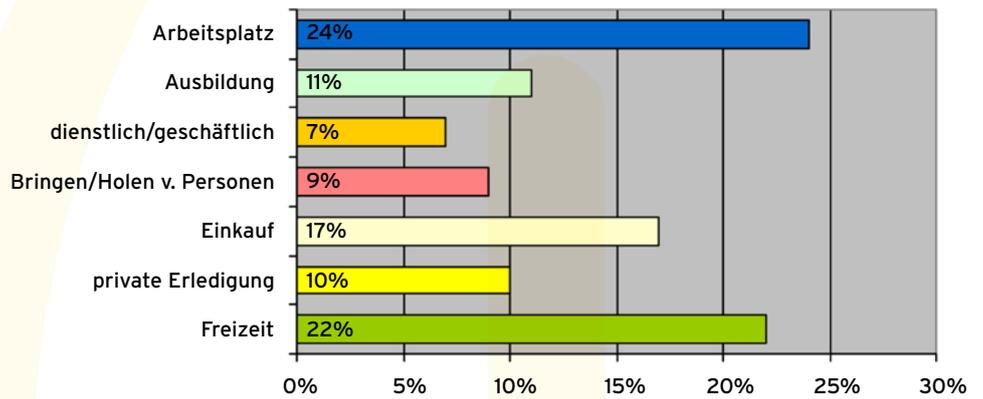
Jeder siebente Weg wird mit Bahn und Bus zurückgelegt

Landesweit wird jeder zweite Weg in Niederösterreich mit dem eigenen Auto zurückgelegt, nur jeder siebte Weg mit Bahn und Bus.



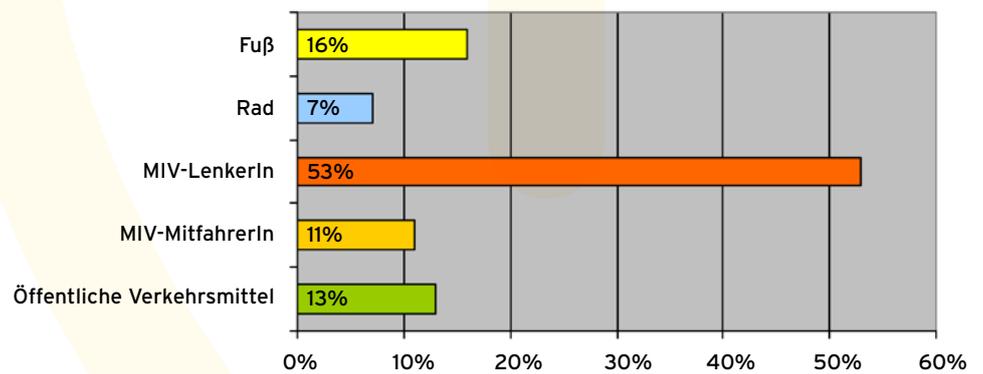
Gesamtheit der gezählten Personen: 172.036
 Durchführung: MIV: April - Mai 2008
 ÖV: März - Juni 2009 / März 2010
 Auftraggeber: Wien, NÖ, Bgld im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO)
 Gefördert von der Europäischen Union im Rahmen des Förderprogramms „Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und integrative Stadtentwicklung in Wien 2007 - 2013“

Werktägliche Wegzweckverteilung in NÖ



d.h. nur ein Drittel aller Wege sind für Linienverkehr relevant

Werktägliches Verkehrsaufkommen in NÖ nach Verkehrsmittelanteilen



4.041 Haushalte, 9.296 Personen, 24.520 Wege, Zeit: Oktober/November 2008,
 Auftraggeber: Amt der NÖ Landesregierung, RU7



Unterschiedliche Mobilitätsgewohnheiten der Menschen

In Niederösterreich leben derzeit 640.000 Menschen, die keinen oder nur einen eingeschränkten Zugang zum Auto haben und auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen sind.

Dem gegenüber steht die Tatsache, dass gerade die Landbezirke in Niederösterreich österreichweit die höchsten Motorisierungsgrade aufweisen (Werte 2011: Waidhofen an der Thaya 652 PKW je 1.000 Einwohner; Niederösterreich: 612; Burgenland 618; Österreich 537). In diesen Regionen haben sich die Arbeits- und Freizeitgewohnheiten nahezu vollkommen an das Auto angepasst. Alltagswege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind dort häufig nur unter Inkaufnahme von Einschränkungen der persönlichen Lebensbereiche verbunden.

Für den Öffentlichen Verkehr von Relevanz sind vor allem die regelmäßig absolvierten Wege zu Arbeit und Ausbildung. Allerdings entfällt auf diese Zwecke nur mehr rund ein Drittel aller Wege (35 Prozent). Deutlich angestiegen ist hingegen der Freizeitverkehr in den letzten Jahren: Rund 22 Prozent aller Wege werden mittlerweile zu Zwecken der Freizeit zurückgelegt, dies sehr häufig zu unterschiedlichen Zielen und Tageszeiten.

Ein Drittel des Energieverbrauches entfällt auf den Verkehr

In Österreich betrug der Endenergieverbrauch aller Sektoren im Jahr 2010 rund 1.119 PJ (Petajoule). Der Verkehrsbereich ist mittlerweile mit einem Anteil von 33 % der größte Energieverbraucher.

Entsprechend hoch ist auch der Anteil an den Treibhausgas-Emissionen (26 %). Im Gegensatz zu allen anderen Sektoren steigt EU-weit im Verkehrsbereich der CO₂-Ausstoß weiter an. Zwischen 1998 und 2009 stieg der Endenergieverbrauch im Straßenverkehr in Österreich um 27 %.

Aus den strategischen Zielsetzungen sowie den spezifischen Rahmenbedingungen ergeben sich für das Land Niederösterreich folgende Maßnahmenbündel für die landesweite Mobilitätsplanung:

- 1.) Stärkung der Hauptachsen in die und zwischen den Zentren**
- 2.) Stärkung der Regionen durch regionale Verkehrskonzepte als Zubringer zu den Hauptbahnen**
- 3.) Flächenverkehr durch alternative Bedienungsformen**

5 STÄRKUNG DER HAUPTACHSEN: SCHIENENVERKEHR IN DIE UND ZWISCHEN DEN ZENTREN



S-Bahn und Regional-Expresszüge als leistungsfähige Bindeglieder zwischen Stadt und Umland: Wieselzug im Bahnhof Wien Praterstern auf der Fahrt nach Wiener Neustadt

Das Rückgrat des überregionalen Öffentlichen Verkehrs stellen die leistungsfähigen Schienenverkehrsachsen, vor allem zwischen Stadt und Umland dar. Nach Fertigstellung der Infrastrukturausbauten wird die

Bedeutung der Schiene als umweltfreundlicher und leistungsstarker Verkehrsträger weiter steigen. Als wertvolle Zubringer zu den Hauptstrecken sind die Regionalbahnen in die Taktsysteme voll eingebunden.

5.1 Der Verkehrsdienstevertrag neu zur Sicherstellung des Schienenverkehrs der ÖBB

Rund € 30 Millionen stellt das Land Niederösterreich pro Jahr für die Bereitstellung des Öffentlichen Verkehrs durch die ÖBB zur Verfügung: Am 5. März 2012 wurde der neue Verkehrsdienstevertrag

Niederösterreich durch Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll, Bundesministerin Doris Bures, Landesrat Mag. Karl Wilfing und Mag. Christian Kern, den Vorstandsvorsitzenden der ÖBB, unterzeichnet.



Verkehrsverbund Ost-Region (VOR): Eine Erfolgsgeschichte in Zahlen

1984: Start des VOR im Zentralraum Wien - Niederösterreich - Burgenland

Streckennetz: 8.362 km auf 349 Linien, davon 28 Straßenbahn, 5 U-Bahn, 90 Stadtbuslinien in Wien, 175 Regionalbus, 24 Regionalbahn, 9 S-Bahn, Badener Bahn, 17 Nightline in Wien

Beförderte Fahrgäste 2011: 944,4 Mio. (2010: 908,3 Mio.)

davon entfallen auf Verkehrsunternehmen:

- Wiener Linien: 874,6 Mio.
- ÖBB: 79,6 Mio.
- Regionalbus: 51,2 Mio.
- Wiener Lokalbahnen: 9,2 Mio.
- Raaber Bahn/GySEV: 1,4 Mio.

Aufgeteilt nach Fahrausweisgattungen:

- Einzelfahrkarten (diverse): 66,4 Mio.
- Zeitkarten: 634,1 Mio.
- SchülerInnen/Lehrling: 148,1 Mio.
- Studierende: 95,8 Mio.

Erlöse 2011: € 577,5 Mio. (2010: € 558,1 Mio.) Durchschnittserlös je beförderte Person: € 0,61 (gesamter VOR)

www.vor.at

Die Eckpfeiler des Verkehrs-dienstevertrages:

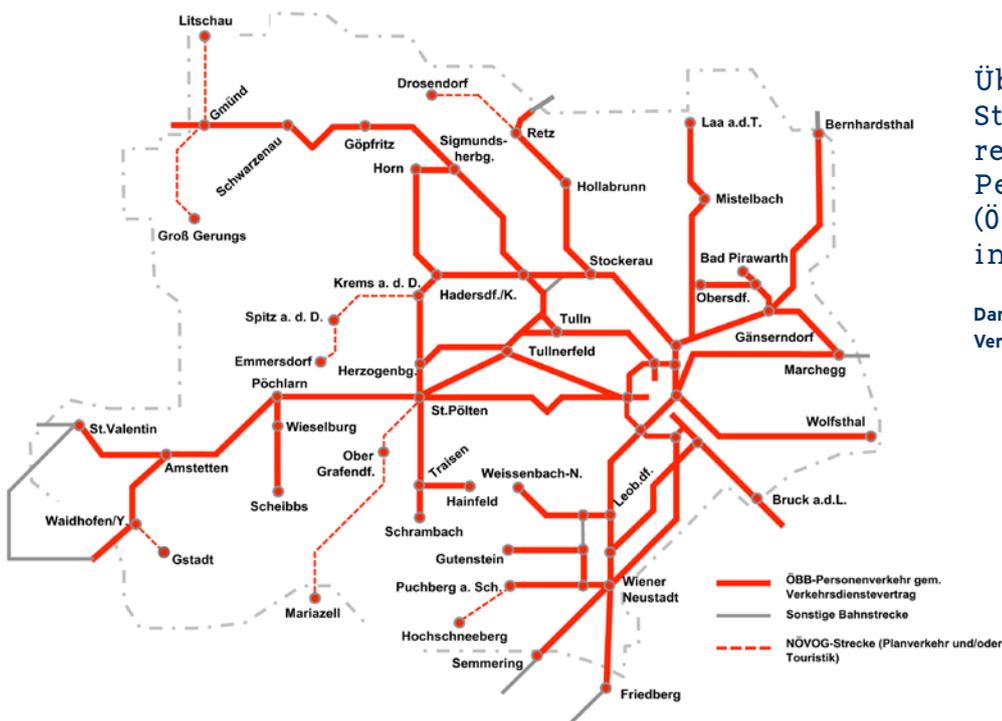
Die Republik Österreich ist gesetzlich verpflichtet, österreichweit ein Grundangebot auf den Schienenstrecken sicherzustellen: von den 59 Mio. bestellten Zugkilometern im Regionalverkehr entfallen dabei 23,1 Mio. Zugkilometer auf Niederösterreich.

Zusätzlich zu diesem Grundangebot bestellt und finanziert das Land Niederösterreich bis zum Jahr 2019 rund 1,4 Mio. Zugkilometer pro Jahr. Das Land Niederösterreich ist nun im Wege der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH Auftraggeber von Nahverkehrsleistungen auf der Schiene und kann die Gestaltung des Angebots aktiv mitbestimmen. Die zu erbringenden

Leistungen werden im neuen Vertrag zuzugewandt definiert. Ohne Zustimmung des Landes sind keine Änderungen möglich.

Der Verkehrsdienstevertrag ist zudem an eine Präambel geknüpft, die den Weiterbetrieb folgender für die Regionen bedeutenden Bahnstrecken bis 2019 sicherstellt:

- Kamptalbahn: Hadersdorf am Kamp - Horn - Sigmundsherberg
- Schweinbarther Kreuz: Obersdorf - Groß Schweinbarth / Bad Pirawarth - Gänsersdorf
- Gutensteinerbahn: Abschnitt Pernitz-Muggendorf - Gutenstein
- Puchbergerbahn: Wiener Neustadt - Puchberg am Schneeberg



Übersicht aller Strecken mit regelmäßigem Personenverkehr (ÖBB und NÖVOG) in Niederösterreich

Darstellung Juhász & Markgraf VerkehrsConsulting OG

Konkrete Akzente des Verkehrsdienstevertrages in den Regionen:

Waldviertel:

- Mit der Inbetriebnahme der Westbahn-Neubaustrecke zwischen Wien und St. Pölten im Dezember 2012 wird ein neues Zugpaar Krems - Wien Westbahnhof mit Tempo 200 geführt. Dieser Zug hat Anschluss sowohl ins Waldviertel Richtung Gmünd als auch ins Kamptal.
- Die Franz-Josefs-Bahn ist die verkehrliche Hauptschlagader des Waldviertels. Hier ist das Land Niederösterreich bestrebt, die Fahrzeit zwischen Gmünd und Wien auf unter zwei Stunden zu drücken. Gemeinsam mit neuem Wagenmaterial soll das Bahnfahren auf dieser Achse deutlich attraktiver werden.

Weinviertel:

- Mit dem Ausbau der S2 und der Elektrifizierung der Strecke bis Laa an der Thaya wurden bereits in der Vergangenheit wichtige Impulse zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs gesetzt.
- Nach der Fertigstellung des Wiener Hauptbahnhofs im Dezember 2015 ist auf der Achse Gänserndorf - Wien Stadlau (U2) - Wien Hauptbahnhof (U1) - Wien Meidling (U6) eine zusätzliche S-Bahn-Linie vorgesehen.

Mostviertel/Zentralraum:

- Die Inbetriebnahme der neuen Westbahnstrecke zwischen St. Pölten und Wien im Dezember 2012 führt zu deutlichen Fahrzeitverkürzungen von rund 15 Minuten.
- Zusätzlich zum bestehenden Angebot werden während der Hauptverkehrszeit zwischen Wien Westbahnhof und Amstetten mit Halt am neuen Bahnhof Tullnerfeld speziell für PendlerInnen fünf direkte Schnellverbindungen je Richtung über die Neubaustrecke mit Fernverkehrswagen und Tempo 200 geführt.
- Die auf der inneren Westbahnstrecke zwischen St. Pölten und Wien freiwerdenden Kapazitäten werden für eine Verdichtung im Bereich der S50 genutzt.
- Durch die Taktknoten profitieren auch die Zubringerstrecken z.B. nach Waidhofen/Ybbs, ins Erlauftal und Traisental oder auch aus der Region Wagram-Kamptal zur Linie Krems - St. Pölten. Zwischen Herzogenburg und St. Pölten wird im Halbstunden-Intervall gefahren.

Industrieviertel:

- Auf sämtlichen Regionalbahnen im Industrieviertel kommen weitgehend Neubaufahrzeuge mit Klimaanlage und Niederflureinstieg zum Einsatz.
- Das Verkehrsangebot auf der Schiene im Wiener Südraum ist bereits heute als sehr dicht zu bezeichnen. Auf der Südbahn zwischen Wiener Neustadt und Wien wird während der Hauptverkehrszeit schon am Kapazitätslimit gefahren. Weitere Angebotsverdichtungen sind hier erst nach dem zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie möglich.

Zur Einhaltung des Fahrplanes werden sämtliche Langsamfahrstellen in Niederösterreich saniert. Ab 2014 sollen bis zu 100 neue, rollstuhlgerechte und klimatisierte Zugsgarnituren zum

Einsatz kommen. Weitere Maßnahmen betreffen eine deutliche Verbesserung der Qualität und Fahrgastinformation, besonderes im Verspätungsfall.

5.2 Ausbau des Schienennetzes



Gleisbaumaschine im Einsatz auf der neuen Westbahnstrecke im Tullnerfeld

Nie zuvor wurde in den Ausbau des Schienennetzes in Niederösterreich so viel investiert wie heute: In Summe fließen bis 2016/2017 allein in Niederösterreich durch Bund und Land NÖ rund € 2,4 Mrd. in Neubaumaßnahmen (Vergleich Straßenbau durch ASFINAG und Land NÖ: € 1,6 Mrd.).

Schnell in den Westen: ab Dezember 2012

Bereits jetzt spüren die Pendler und Pendlerinnen die deutlichen Angebotsausweitungen und Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr auf der Westbahnstrecke. Im Dezember 2012 wird das Schlüsselprojekt Neubaustrecke

Wien - St. Pölten in Betrieb gehen, wodurch sich die Fahrzeit zwischen Wien und St. Pölten um rund eine Viertelstunde auf 25 Minuten verkürzt. Etwa zwischen Amstetten und Wien wird man mit der Bahn in ca. 50 Minuten, und damit deutlich schneller als mit dem Auto unterwegs sein! Besonders vom neuen Bahnhof Tullnerfeld werden das gesamte Tullnerfeld sowie die südlichen Regionen des Waldviertels profitieren. Auch die von der Westbahnstrecke in den Taktknoten abzweigenden Regionalbahnen werden durch die verbesserte Erreichbarkeit deutlich aufgewertet: So verkürzt sich etwa die Gesamtreisezeit aus dem Traisental, dem Pielachtal oder von Waidhofen an der Ybbs nach Wien um bis zu 20 Minuten.



Der Wieselzug der ÖBB als sympathisches Synonym für „flinken, direkten und bequemen“ Regionalverkehr in Niederösterreich



Die Züge der WESTBahn-Management GesmbH sind ein zusätzliches Fernverkehrsangebot Richtung Westen

Bahnhof Tullnerfeld: 42 x täglich mit Tempo 200 Tullnerfeld - Wien

Auf Initiative des Landeshauptmannes Dr. Erwin Pröll werden ab Dezember 2012 42 schnelle Verbindungen in rund 15 Minuten Fahrzeit das Tullnerfeld mit Wien verbinden. Neben der S40 (ca. 30 Züge Wien Franz-Josefs-Bahnhof - Tulln - St. Pölten) und zehn Regionalexpresszügen werden 32 Fernzüge (IC-Züge der ÖBB und WESTbahn Management GmbH) einen Halt im Bahnhof Tullnerfeld einlegen.

Zu den Pendelzeiten werden die Regionalbuslinien aus Tulln und Judenau optimal an den neuen Bahnhof angebunden, unter Tags stellen bedarfsgesteuerte Mobilitätslösungen eine Flächenbedienung sicher. Zusätzlich werden vorerst 500 Park & Ride sowie 100 Bike & Ride Stellplätze geschaffen.



Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit für eine gesamte Region: Der neue Bahnhof Tullnerfeld

Verbesserungen auf der Bestandsstrecke

Aber auch die bisher an der Kapazitätsgrenze betriebene Bestandsstrecke durch den Wienerwald profitiert von der Entlastung: Durch Wegfall des Fernverkehrs und vieler Güterzüge werden der Nah- und Regionalverkehr attraktiviert. Ab Dezember 2012 kann dadurch den langjährigen Forderungen der Gemeinden und des Landes Niederösterreich nach deutlichen Verbesserungen des Nahverkehrs zwischen Wien und St. Pölten entsprochen werden: So verkehrt die S50 ab Dezember 2012 im reinen Halbstundentakt zwischen Wien Westbf. und Tullnerbach-Pressbaum, durch Überlagerung mit der zur Hauptverkehrszeit zwischen Meidling - Hütteldorf und Rekawinkel verkehrenden S60 ergibt sich somit zu den pendelrelevanten Zeiten ein annäherndes Viertelstunden-Intervall.

Gleichzeitig werden die Regionalzüge zwischen Wien Hütteldorf und Tullnerbach-Pressbaum um rund zehn Minuten beschleunigt. Durch die Entlastung der Strecke vom Fernverkehr werden generell die Betriebsqualität und Pünktlichkeit des Regionalverkehrs auf der inneren Westbahnstrecke deutlich steigen!

Im Jahr 2016 wird die gesamte Westbahnstrecke zwischen Wien und Linz viergleisig befahrbar sein: Sowohl die Güterzugumfahrung St. Pölten als auch der Lückenschluss zwischen Ybbs und Amstetten werden dann fertiggestellt sein.

Sonstige Streckenausbauten

Bereits in Betrieb ist die Tullner Westschleife, die ein direktes Führen von Zügen aus Krems oder dem Waldviertel zum Wienerwaldtunnel ermöglicht. Das Land NÖ steuerte für dieses Projekt € 6,8 Mio. bei. Mittlerweile abgeschlossen wurde auch der Umbau des Bahnhofs Absdorf-Hippersdorf an der Franz-Josefs-Bahn zu einem modernen Umsteigeknoten.

Auf der Südbahn werden bis 2014 die Semmering-Bestandsstrecke saniert (€ 119 Mio.), der Spatenstich für den Semmering Basistunnel (geplante Investitionen € 3,0 Mrd.) erfolgte im April 2012.

Derzeit in Planung befinden sich der Ausbau der Pottendorfer Linie sowie des Marchegger Astes zwischen Wien - Stadlau und Marchegg (- Bratislava).

5.3 Konjunkturpaket Niederösterreich: Neue Bahnhöfe

Bereits weit fortgeschritten ist der Ausbau sämtlicher Knotenbahnhöfe zu modernen Verkehrsdrehscheiben im Rahmen der Bahnhofsoffensive der ÖBB. Den Abschluss wird die Bahnhofsoffensive durch Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofes Wien in den Jahren 2013 und 2014 finden. Der Schwerpunkt gilt nun dem kundengerechten Ausbau der für den Nahverkehr be-

deutenden Stationen: Allein in Niederösterreich werden daher im Rahmen des „Konjunkturpaketes Schiene Niederösterreich“ € 120 Mio. in Ausbauten der kleineren und mittleren Bahnhöfe investiert. Davon sind € 80 Mio. unmittelbar für bequemere, barrierefreie Zugänge relevant, weshalb das Land Niederösterreich einen Kostenzuschuss von € 16 Mio. beisteuert.

Bahnhofsausbauten im Zuge des Konjunkturprogrammes 2012 in Niederösterreich

Bahnhof	Maßnahmen	Fertigstellung
Wolkersdorf	Einbau Lifte, Bahnsteighebung	2012
Stockerau	Erweiterung Personendurchgang, Lifteinbau	2013
Mistelbach	Einbau Lifte, Bahnsteighebung	2012
Korneuburg	Bahnhofsumbau, Neubau Bahnsteige und Bahnhofsgebäude, Einbau Lifte	2013
Angern an der March	Errichtung Personenunterführung	2012
Gänserndorf	Einbau Lifte	2013
Strasshof	Bahnhofsumbau	2012
Deutsch Wagram	Einbau Lifte	2013
Brunn Maria Enzersdorf	Einbau Lifte	2013
Mödling	Blindenleitsystem	Bereits abgeschlossen
Bad Vöslau	Neubau Bahnsteige, Einbau Lifte, Blindenleitsystem	2012
Felixdorf	Einbau Lifte, Blindenleitsystem	2012
Gramatneusiedl	Einbau Lifte, Errichtung Übergangsteg, Blindenleitsystem	2013
St. Egyden am Steinfeld	Umbau in Haltestelle, neue Randbahnsteige	2012
Statzendorf	Personentunnel	2012
St. Peter - Seitenstetten	Umbau in Haltestelle, neue Randbahnsteige	2012
Melk	Umbau in Haltestelle, neue Randbahnsteige, Lifte, Vorplatzgestaltung	Bereits fertiggestellt
St. Valentin	Blindenleitsystem	Bereits fertiggestellt

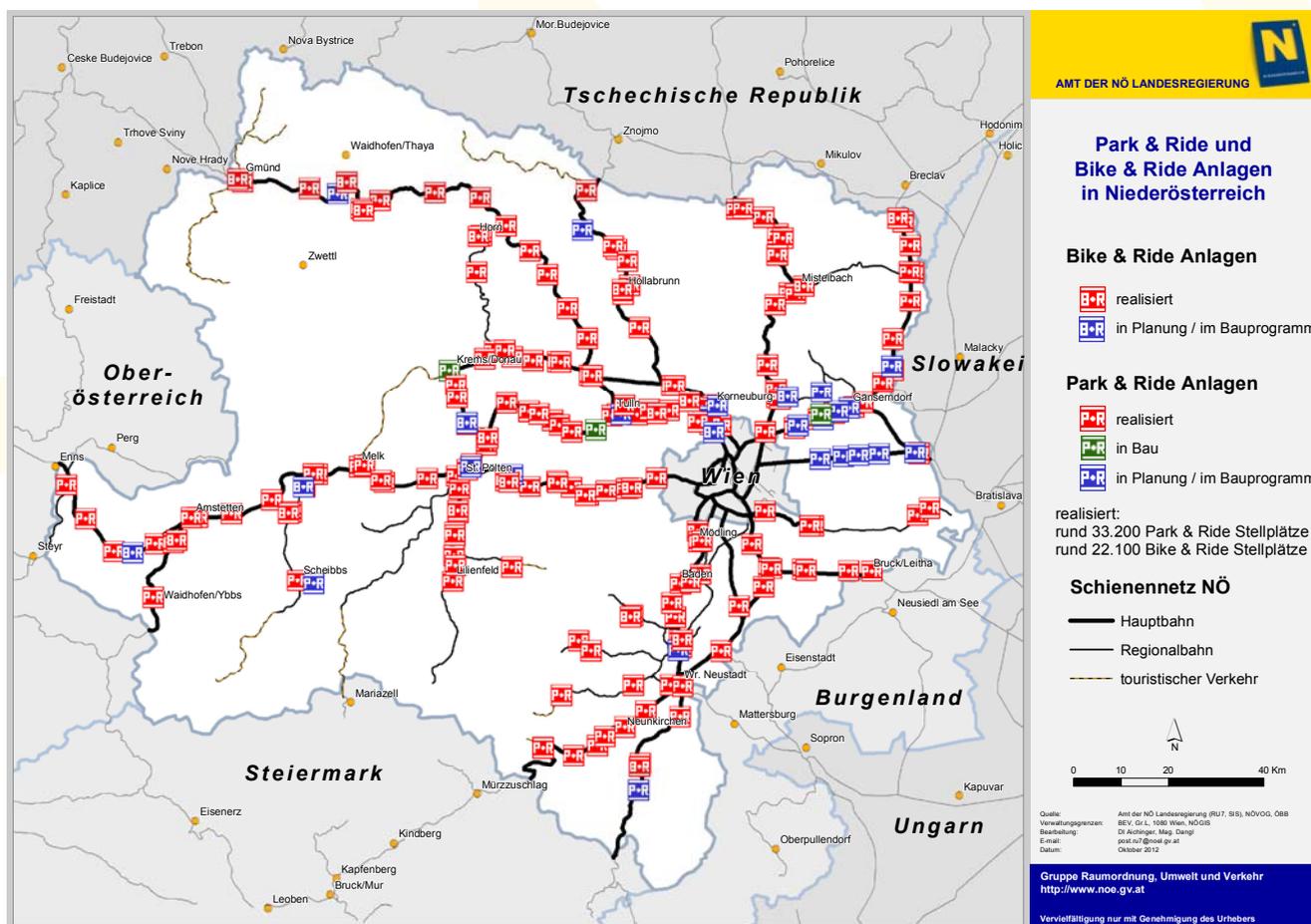
5.4 Weiterhin Boom bei den Park & Ride-Anlagen

Park & Ride liegt weiterhin ungebrochen im Trend: Niederösterreich waren Mitte 2012 rund 33.200 PKW-Stellplätze und 22.100 Zweiradstellplätze vorhanden. Allein in den letzten fünf Jahren (2007 bis 2012) wurden in Niederösterreich rund 3.700 Pkw-Stellplätze (Park & Ride) und rd. 1.500 Zweirad-Stellplätze (Bike & Ride) neu errichtet. Das Land Niederösterreich förderte die Errichtung in diesem Zeitraum mit einer Gesamtsumme von

rd. € 13,6 Mio. Damit verfügt Niederösterreich über mehr Park & Ride-Plätze als alle anderen Bundesländer zusammen.

Jeder bzw. jede zweite BahnpendlerIn nutzt eine Park & Ride oder Bike & Ride-Anlage

Im Zuge der Kordonerhebung zeigt sich, dass im Pendelverkehr rund 38 % aller PendlerInnen Park & Ride sowie



11% eine Bike & Ride-Anlage nutzen. In Summe frequentieren also täglich mehr als 30.000 nach Wien pendelnde Menschen eine der 250 Anlagen in Niederösterreich.

Keine Zugangsbeschränkungen für ÖV-PendlerInnen

Wichtig für die Akzeptanz von Park&Ride-Anlagen sind die kostenlose

Benutzung für PendlerInnen sowie der hohe Qualitätsstandard (Überdachung, Zugänge, Absperrmöglichkeiten für Fahrräder etc.). Aufgrund der steigenden Nachfrage und Bedeutung hält das Land Niederösterreich auch weiter am Ausbau der Park&Ride-Anlagen fest: Alleine in den nächsten zwei Jahren sollen rund 2.900 zusätzliche Park&Ride Stellplätze sowie rund 1.600 Abstellplätze für Zweiräder realisiert werden!



„Bike & Ride“ als Idealform einer umweltfreundlichen Mobilität. Gleisnahe und witterungsgeschützte Bike & Ride-Anlage im Bahnhof Baden

Aktuelle in Bau oder in Planung befindliche Park&Ride-Anlagen in Niederösterreich

Bahnhof	Maßnahmen	Fertigstellung
Strasshof	Erweiterung P&R um 300 Plätze Erweiterung B&R um 360 Plätze	2012 (mit Bahnhofsumbau)
Bernhardsthal	Erweiterung B&R um 45 Plätze	2012
Tulln	Erweiterung B&R um 150 Plätze im Parkdeck	2012
Wolkersdorf	Erweiterung P&R um 370 Plätze	2012
Deutsch Wagram	Erweiterung P&R um 200 Plätze und 170 Zweiradstellplätze	2013-2014
St. Pölten	Zusätzliches Parkdeck mit 535 P&R-Plätzen	2014
Edlitz-Grimmenstein	Erweiterung um 100 PKW-Stellplätze	2014
Lilienfeld	Erweiterung P&R um 50 Plätze, B&R um 25 Zweiradstellplätze	2012 (mit Bahnhofsumbau)
Scheibbs	Erweiterung P&R um 50 Plätze, B&R um 49 Zweiradstellplätze	2013 (mit Bahnhofsumbau)
Klosterneuburg-Weidling	30 Zweiradstellplätze	2012
Felixdorf	Erweiterung P&R um 240 Plätze und 50 Zweiradstellplätze	2013
Korneuburg	Modernisierung und Erweiterung P&R um 500 Plätze und 500 Zweiradstellplätze	2013-2014 (mit Bahnhofumbau)
Bahnhof Tullnerfeld	Neubau P&R mit 500 PKW-Stellplätzen, 100 Zweiradstellplätze	2012 im Zusammenhang mit Neubaustrecke
Krems	Sanierung und Modernisierung Parkdeck	2013
Böheimkirchen	Modernisierung und Erweiterung B&R um 48 Fahrrad- und 16 Mofa-Plätzen	2012
Marchegger Ast (Bahnhöfe zwischen Stadlau und Marchegg)	Abhängig vom Streckenausbau	2014 bis 2017 (Finanzierung noch offen)

5.5 Ein Vorzeigeprojekt mit Tradition: Die Badner Bahn



Immer beliebter: Die Badener Bahn,
Bahnhof Wiener Neudorf

Mit mehr als 31.000 Fahrgästen pro Tag spielt die Badner Bahn für die Stadt-Umland-Erschließung im Südraum Wiens eine maßgebende Rolle. Die von den Wiener Lokalbahnen (WLB) geführte Badner Bahn ist die einzige zweigleisige, bereits seit 1907 vollständig elektrifizierte Privatbahn Österreichs.

Eingebunden in den Verkehrsverbund Ost-Region setzte die Badner Bahn in den letzten Jahren deutliche Zeichen zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs zwischen Niederösterreich und Wien: vor allem in den Abendstunden bis 24.00 Uhr wurde das Fahrplanangebot massiv ausgeweitet, bis 2010 wurden insgesamt 14 modernste Niederflurtriebwagen angeschafft.

57 % Fahrgastwachstum durch kontinuierliche Angebotsverbesserungen

Die in den letzten Jahren stetig angestiegenen Fahrgastzahlen bestätigen den eingeschlagenen Weg: Im Jahr 2000, vor Inbetriebnahme des 7,5 Minuten-Taktes zwischen Wien und Wiener Neudorf, wurden 6,8 Mio. Fahrgäste befördert. 2011 waren es bereits 10,7 Mio. Fahrgäste. Die Zahlen werden weiter steigen. Die Planungen, den 7,5 Minuten Takt bis Baden auszudehnen, sind mittlerweile weit gediehen. Dafür sind jedoch noch umfassende Aus-

baumaßnahmen der Infrastruktur, etwa im Stadtgebiet von Baden oder bei den neuralgischen Eisenbahnkreuzungen notwendig.

Zudem soll die nächste Tranche der Fahrzeuge in den nächsten fünf bis sieben Jahre erneuert werden.

Weitere Investitionen durch Bund und Länder

In den Jahren 2011 bis 2015 werden vom Bund und den Ländern Niederösterreich und Wien insgesamt € 40 Mio. in die weitere Modernisierung der Badner Bahn investiert.

Folgende Investitions- und Erneuerungsmaßnahmen werden vorrangig getätigt:

- Modernisierung und bedindertengerechte Ausstattung aller Bahnsteige
- Ausbau der Park&Ride-Anlagen
- Haltestellenneubau in Baden Krankenhaus
- Ausbau der Haltestelle Schedifka- platz als moderner Umsteigeknoten zu U-Bahn, S-Bahn und Fernverkehr
- Technische Sicherung von insgesamt fünf Eisenbahnkreuzungen in Guntramsdorf und Traiskirchen
- Sanierung und Instandhaltung von Hochbau- und Gleisanlagen

6 STÄRKUNG DER REGIONEN: REGIONALVERKEHRSKONZEPTE & MOBILITÄTSZENTRALEN

Auch in den Regionen legte die Landesverkehrsplanung in den vergangenen Jahren ein besonderes Augenmerk auf eine verbesserte ÖV-Erschließung: Sämtliche Regionalbahnen wurden konsequent vertaktet und stellen somit in den Knotenbahnhöfen attraktive Zubringer zum Fernverkehr auf den Hauptachsen her.

Ergänzend zu den Bahnachsen wurden auch im Busbereich attraktive Taktverkehre mit kurzen Fahrzeiten umgesetzt: Im Wald- und Mostviertel sowie in der Wachau und im Nibelungengau konnte somit eine markante Verbesserung der Erreichbarkeit und öffentlichen Mobilitätsversorgung erreicht werden.

Als Vorbild diente in sämtlichen Planungsprozessen stets der Wiesel-

bus. Getreu dem Motto „flink, direkt, bequem“ setzt der Wieselbus seit mittlerweile über 15 Jahren völlig neue Qualitätsmaßstäbe im Busverkehr. Unweigerlicher Garant für die erfolgreiche Strategie ist die noch immer steigende Beliebtheit: Jährlich nutzen bereits über 720.000 Fahrgäste den Wieselbus, fast dreimal so viel wie zu Beginn!



Höchster Fahrkomfort
in den 47 neuen
Wieselbussen



Buskonzepte als
Rückgrat der ÖV-Erschließung
in den Regionen

6.1 15 Jahre Wieselbus - Eine Erfolgsgeschichte



Seit 2010 steht die neueste Wieselbus-Generation im Einsatz

Über 15 Jahre ist der Wieselbus bereits im Dienst der Pendlerinnen und Pendler unterwegs. Auf elf Strecken und mit rund 100 Kursen pro Tag ist der Wieselbus in puncto Komfort und Geschwindigkeit zu einer echten Konkurrenz für den Individualverkehr geworden.

Die sympathische Marke „Wieselbus“ wurde 2010 aufgefrischt, das elegante silberne Design macht die Wieselbusse bereits von weitem klar erkennbar. Großer Wert wird darauf gelegt, dass die aus 47 Fahrzeugen bestehende Busflotte hinsichtlich Komfort und Abgasnormen stets dem neusten technischen Stand entspricht. So ist seit Anfang 2010 bereits die dritte Wieselbusgeneration auf Niederösterreichs Straßen unterwegs! Die neuen Setra-Busse zeichnen sich durch einen noch besseren Komfort, ein neues Innen-

design und eine verbesserte Ökobilanz aus. Alle Busse entsprechen der Abgasnorm EURO V und leisten dadurch einen aktiven Beitrag zur Schadstoffreduktion im Straßenverkehr. Darüber hinaus sind die Busse bereits standardmäßig mit WLAN, Stromversorgung, Radio, Klimaanlage und WC ausgestattet.

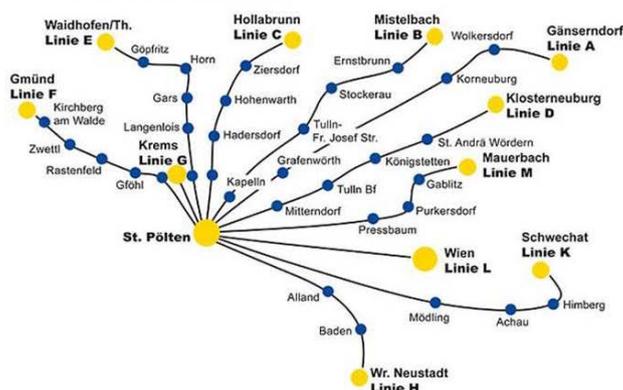
Die Zufriedenheit der KundInnen spiegelt sich in der Anzahl der Fahrgäste wider. Seit der Abfahrt der ersten Wieselbusse im Jahr 1996 ist die Zahl der Fahrgäste auf das 2,7-Fache gestiegen. In den vergangenen 15 Jahren wurde stetig an der Verbesserung der Qualität gearbeitet: So wurden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das Haltestellensystem ausgebaut sowie zusätzliche Park & Ride-Anlagen geschaffen.

Der Wieselbus verbindet die Region mit der Landeshauptstadt auf elf Strecken und mit rund 100 Kursen pro Tag



Wieselbus - Streckennetz

11 Linien im Überblick



6.2 Buskonzepte in der Region

In den Regionen wurden mittlerweile fünf Buskonzepte realisiert – weitere werden folgen. Der großzügige Planungsansatz äußert sich in einer markanten Verbesserung des Angebotes: So wurde im Mostviertel das öffentliche Verkehrsangebot vervierfacht, in der Wachau etwa verdoppelt.

Hohe Qualitätsmaßstäbe

Im Rahmen eines EU-konformen Ausschreibungsverfahrens durch den VOR kommen nur jene Unternehmen zum Zug, die die hohen Qualitätsanforderungen auch restlos erfüllen. Niederflereinstieg, Klimatisierung, Fahrgastinformation sowie modernster Umweltstandard (Emissionsstandard mindestens Euro V) sind nur einzelne Aspekte eines umfassenden Anforderungskataloges. Die Fahrpläne sind so gestaltet, dass in den Knoten die Linien bestmöglich aufeinander sowie an die Bahn abgestimmt sind. Alle Linien fahren großteils im Takt, Abfahrts- und Ankunftszeiten sind daher leicht merkbar.

Dass sich dieser Weg auch bezahlt macht, zeigen die steigenden Fahrgastzahlen. So konnten beispielsweise in der Wachau die Umsätze aus dem Fahrscheinverkauf innerhalb eines Jahres um fast 20 Prozent erhöht werden, Tendenz weiter steigend! Im Waldviertel nutzen täglich bereits über 1.000 Fahrgäste die neuen Busverbindungen.

Die bisher umgesetzten Konzepte werden laufend evaluiert. Das Augenmerk künftiger Verbesserungen gilt etwa der Ausstattung der Haltestellen und der Sicherung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn.

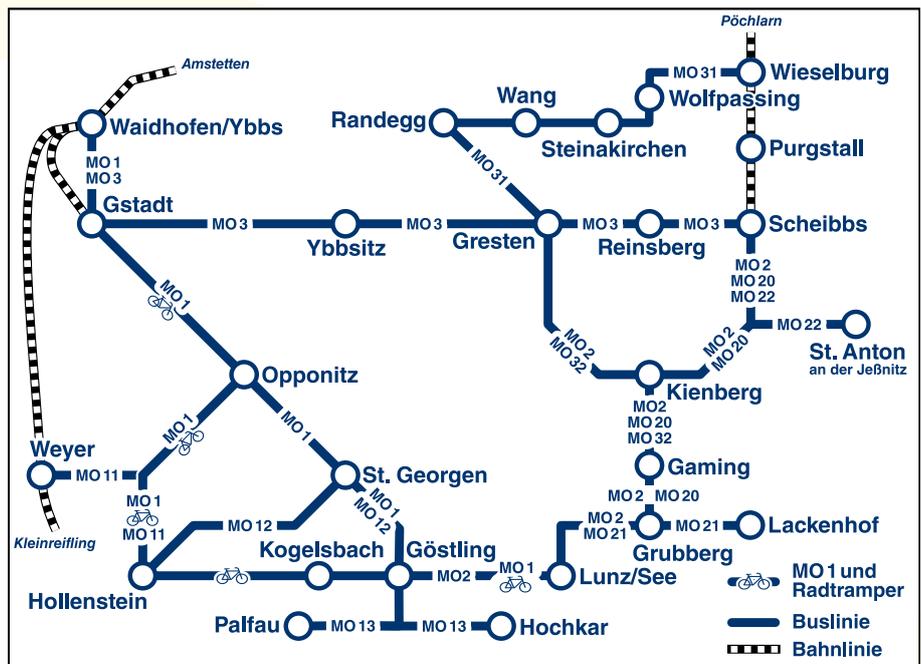
In den nächsten Jahren ist aufgrund der positiven Erfahrungen aber auch im wettbewerbsrechtlichen Kontext beabsichtigt, alle Busnetze in Niederösterreich durch den VOR neu auszuschreiben.



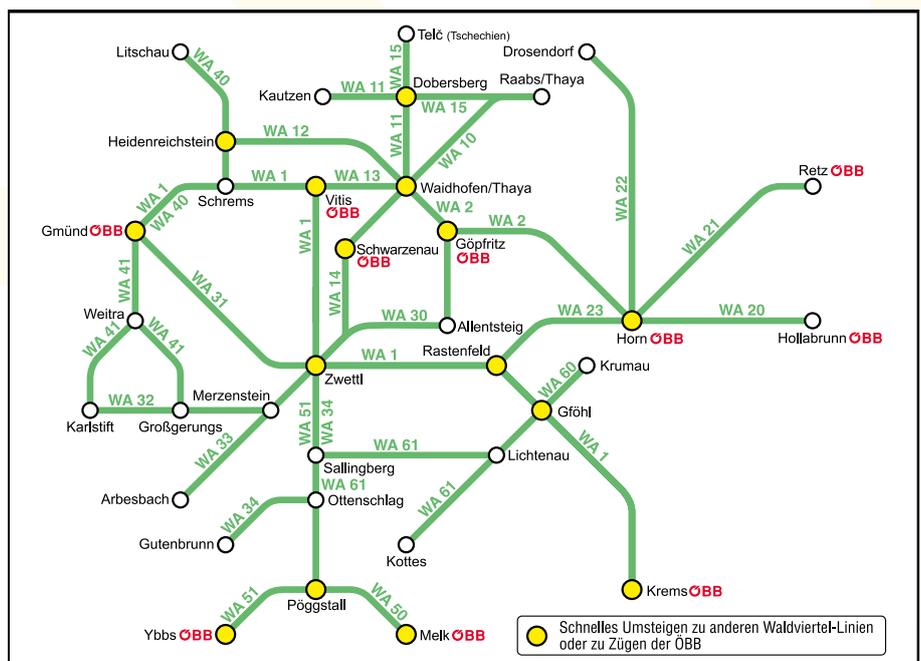
Auch die Wachau-Linie bietet einer gesamten Region ein wesentlich erweitertes Mobilitätsangebot



Entlang der Radrouten, etwa im Ybbstal und im Traisental sowie zwischen Krems und Grein verkehren speziell für Radfahrer „Rad-Tramper“-Busse mit eigenen Fahrradanhängern



Elf Buslinien im Takt bilden das Buskonzept Mostviertel



Das Buskonzept Waldviertel sichert eine hochwertige überregionale ÖV-Versorgung in einer gesamten Region

Bisher umgesetzte Buskonzepte in Niederösterreich

Waldviertel-Linie

1,9 Mio. Buskilometer pro Jahr, Inbetriebnahme 2009

Das Konzept beinhaltet die zwei Hauptachsen von Horn nach Waidhofen an der Thaya bzw. von Krems über Zwettl nach Gmünd, dazu kommen 19 Zubringerlinien. In erster Linie verknüpft das neue System die Zentren des Waldviertels miteinander und mit den umliegenden Regionen. In den Taktknoten Krems, Horn und Gmünd ist das System an die Bahn abgestimmt.

Im Dezember 2010 wurde das Liniennetz durch die Linie WA 14 zwischen Waidhofen an der Thaya und Zwettl ergänzt, in Schwarzenau besteht Anschluss zur Franz-Josefs-Bahn. Seit Dezember 2011 besteht nun auch eine neue grenzüberschreitende Buslinie nach Telč, somit sind nun auch Ausflüge zum Nachbarn problemlos öffentlich möglich.

Mostviertel-Linie

1,2 Mio. Buskilometer pro Jahr, Inbetriebnahme 2010

Durch die Mostviertel-Linie als Kernstück des neuen Mobilitätskonzepts für das südliche Mostviertel wurde das öffentliche Verkehrsangebot in der Region vervierfacht. Durch eine durchdachte Linienführung sind nun auch die Täler untereinander gut verbunden, in Waidhofen an der Ybbs und Scheibbs schließt die Mostviertel-Linie an die Rudolfsbahn bzw. Erlaufalbahn an.

Für den Radtourismus im Ybbstal sind zu den Sommermonaten einzelne Kurse mit einem speziellen Fahrradanhänger ausgestattet. Seit dem Herbst 2011 sind auch das Hochkar und das Mendlingtal mit der Linie MO 13 erstmals öffentlich angebunden.

Wachau-Linie und Nibelungengau

550.000 Buskilometer pro Jahr (davon 120.000 km Nibelungengau), Inbetriebnahme 2011

Mit Inbetriebnahme der Wachau-Linie wurden in der Weltkulturerbe-Region neue Akzente gesetzt: Erstmals ist es möglich, alle Ausflugsziele und Ortschaften innerhalb der Wachau ohne Auto zu erreichen: dies ganzjährig, auf beiden Ufern der Donau sowie im Takt. Kernstück des Konzeptes bilden die Linie WL1 (Krems - Spitz - Melk mit Anschluss nach Mühldorf) sowie die Linie WL 2 (Krems - Rossatz - Melk) auf dem Südufer. Ergänzt wird das System durch Rufbusverkehre nach Göttweig sowie auf den Jauerling. In Krems bestehen optimale Bahnanschlüsse Richtung Wien, in Melk ist die Wachau-Linie mit dem Regionalverkehr auf der Westbahnstrecke verbunden.

Die engagierten Mitarbeiterinnen stehen für Ihr Anliegen gerne zur Verfügung:

Mobilitätszentrale Mostviertel Süd
Karin Schildberger
Tel.: 0676 812 20 556
Mail: karin.schildberger@regionalverband.at

Mobilitätszentrale NÖ Mitte
Mag.a Karin Wagensonner
Tel.: 0676 812 20559
Mail: karin.wagensonner@n-mobil.at

Mobilitätszentrale Weinviertel
Margit Kraus
Tel. 0676 812 20 350
Mail: margit.kraus@n-mobil.at

Grenzüberschreitende Mobilitätszentrale Waldviertel
Tel. 02822 213 80
Mail: info@rm-waldviertel.at

Zu den Sommermonaten verkehrt zwischen Krems und Grein zusätzlich der Radtramper Wachau. Im Nibelungengau wurden zeitgleich die Verbindungen über die Donau zur Westbahnstrecke sowie nach Maria Taferl deutlich verbessert.

St. Pölten - Mank - Ruprechtshofen

210.000 Buskilometer pro Jahr, Inbetriebnahme 2011

Auch die Verbindung zwischen St. Pölten und Mank/Ruprechtshofen wurde deutlich verbessert: Zielvorgaben der Region waren deutlich mehr und durchgehende Verbindungen sowie eine kürzere Fahrzeit. Zudem sind Ruprechtshofen und St. Leonhard am Forst nun auch am Wochenende an das öffentliche Verkehrsnetz gut angebunden.

Groß Schweinbarth - Bad Pirawarth - Sulz - Zistersdorf

136.136 Buskilometer pro Jahr, Inbetriebnahme 2011

Durch die Integration der Linie SEV 912 (Nachfolgeverkehr für die eingestellte ÖBB-Bahnstrecke zwischen Bad Pirawarth und Museumsdorf Niedersulz) mit dem Bestandverkehr auf der Kraftfahrline 420 konnte das Verkehrsangebot in der Region optimiert werden. Vor allem die aufstrebende (Schul-)Stadt Zistersdorf ist öffentlich nun mit 15 werktäglichen Verbindungen je Richtung wesentlich besser erreichbar.

6.3 Mobilitätszentralen als Schnittstellen

Parallel zu den Angebotsverbesserungen wurden mittlerweile in vier Regionen Mobilitätszentralen eingerichtet. Aufgabe der engagierten Mobilitätsmanagerinnen ist die Information und Bewusstseinsbildung für klimafreundliche Mobilität.

Zudem ist nun eine auf kurzem Weg agierende Koordinierungsstelle zwischen Fahrgästen, Gemeinden, Land Niederösterreich und den Verkehrsunternehmen vorhanden.



Karin Schildberger, Margit Kraus und Karin Wagensonner engagieren sich für bessere Vernetzung und Mobilitätsversorgung in den Regionen

7 KREATIVE MOBILITÄTS- LÖSUNGEN FÜR DIE FLÄCHE

Auch abseits der Verkehrsachsen gilt es für die Bevölkerung des Ländlichen Raumes ein Grundangebot sicherzustellen. Überall dort, wo ein regelmäßiger Linienverkehr mangels Aufkommen an seine wirtschaftlichen Grenzen stößt, werden in Abstimmung mit den Gemeinden alternative Bedienungsformen entwickelt. Diese bedarfsgesteuerten Modelle erfreuen sich auch aufgrund der „Tür zu Tür-Beförderung“ bei den BürgerInnen und Bürgern steigender Beliebtheit.

Die sogenannten „bedarfsgesteuerten Mobilitätslösungen“ zeichnen sich dadurch aus, dass im Gegensatz zum Linienverkehr nur dann gefahren

wird, wenn tatsächlicher Verkehrsbedarf besteht. Somit sind einerseits die Kosten in der Regel überschaubar, andererseits kann durch die flexible Linieneinführung den spezifischen Wünschen der Fahrgäste besser entsprochen werden. Daher stellen diese kleinräumigen Systeme (Mikroverkehre) in zunehmendem Ausmaß eine ideale Ergänzung zum Linienverkehr dar.

Unabhängig ob AST oder Gemeindebus: Gemeinsam mit den Gemeinden ist die für die Region zweckmäßigste Lösung zu erarbeiten. Das Land Niederösterreich unterstützt derartige Projekte sowohl in Planung als auch Betrieb.

7.1 Anruf-Sammel-Taxi (AST): 10Jahre Erfolgsprojekt

Im Jahr 2002 startete das erste Anrufsammeltaxi in Wiener Neustadt. Heute - zehn Jahre später - sind 20 Systeme in 63 Gemeinden in Betrieb, die jährlich über 100.000 Menschen befördern.

Das AST ist aufgrund seiner Systemmerkmale an den Linienverkehr angepasst: gestartet wird gegen Voranmeldung zu fixen Zeiten. Während die Abfahrt von festgelegten Haltestellen (Sammelstellen) vorgesehen ist, kann die Zieladresse adress-scharf gewählt werden. Diese muss jedoch innerhalb des definierten Bediengebietes liegen.

Der Fahrpreis orientiert sich am normalen Linientarif des Verkehrsverbundes. In der Regel wird jedoch ein geringfügiger Komfortzuschlag eingehoben. Die Anmeldung erfolgt ausschließlich telefonisch über die NÖ Dispositionszentrale (Tel. Nr. 0810 810 278).

Das AST hat sich in jenen Gebieten bewährt, in denen auf einem geografisch überschaubaren Raum oder zu bestimmten Tageszeiten ein sammelfähiges Fahrgastaufkommen besteht. Unter diesen Voraussetzungen ist der Betrieb auch mit vertretbarem finanziellen Aufwand möglich.



Es sind bereits über 20 Anrufsammeltaxis in 63 Gemeinden in NÖ im Einsatz

7.2 Kostengünstige und innovative Alternative - Der Gemeindebus

In Regionen mit sehr großem Bedienungsgebiet und/oder nur wenig samelfähigem Fahrgastpotenzial bieten sich Gemeindebus-Systeme als kostengünstige Alternative zum AST an. Im Gegensatz zu den AST-Systemen bietet der Gemeindebus auch die Möglichkeit, freiwilliges Fahrpersonal auf Vereinsbasis einzusetzen. Dies fördert zudem die soziale Komponente und die regionale Verbundenheit mit diesen Projekten. Zudem liegen die Kosten für die Gemeinden und BetreiberInnen deutlich unter jenen für ein AST.

Zudem hat der Gemeindebus hinsichtlich Fahrplan, Tarif und Haltestellen innerhalb des Bedienegebietes keinerlei Einschränkungen.

Beliebt bei den Fahrgästen und eine ideale Ergänzung zum Linienverkehr: Das „Ernsti-Mobil“



Der Gemeindebus als zusätzliche innovative Mobilitätslösung für die Flächenbedienung wurde zwischenzeitlich in das Nahverkehrsfinanzierungsprogrammes des Landes Niederösterreich aufgenommen. Im Rahmen dieser Förderschiene werden insbesondere die Fahrzeuganschaffung und der laufende Betrieb gefördert sowie Unterstützung bei Umsetzung und Information angeboten.

Beispiele für erfolgreiche Gemeindebus-Modelle in Niederösterreich

SPA-Mobil Stetteldorf (Stetteldorf Pendelt Anders)

- Inbetriebnahme Jänner 2010
- Betreiber: Verein SPA-Mobil mit ehrenamtlichen LenkerInnen
- www.spa-mobil.stetteldorf-wagram.at

„Ernsti-Mobil“ Ernstbrunn

- Inbetriebnahme November 2011
- Betreiber: Verein Ernsti-Mobil mit ehrenamtlichen LenkerInnen
- www.ernstbrunn.gv.at

Beide Systeme verkehren innerhalb des Bedienegebietes (Gemeindegebiet) und innerhalb der festgelegten Betriebszeit zu flexiblen Abfahrtszeiten gegen Voranmeldung.

8 REGIONALISIERUNG DER LOKAL- UND SCHMALSPURBAHNEN

Unter dem Begriff „Regionalisierung“ versteht man allgemein die Verlagerung der Verantwortung für Finanzierung und Betrieb von öffentlichen Infrastrukturen von der Bundesebene (ÖBB) hin zu Land und/oder Gemeinden. Durch einen Betrieb „näher an den KundInnen“ sowie eine flexiblere Betriebsabwicklung sind Kosteneinsparungen bei gleichzeitiger Angebotsverbesserung möglich. Vor dem Hintergrund einer Tendenz zur europäischen Liberalisierung der öffentlichen Verkehrsmärkte wird diese Thematik auch in Österreich zunehmend an Dynamik gewinnen. Mit Übernahme der Schneebergbahn im Jahr 1996 sowie durch die sukzessive Entwicklung der Touristikbahnen durch die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) hat das Land Niederösterreich bereits frühzeitig wertvolle Erfahrungen auf diesem spannenden Themengebiet gesammelt.

Übernahme von 28 stillgelegten oder von der Einstellung bedrohten Regionalbahnen von den ÖBB

Nach harten Verhandlungen ist im Jänner 2010 schließlich ein bedeutender Durchbruch gelungen: Als erstes Bundesland hat Niederösterreich insgesamt 28 Regionalbahnen von den ÖBB übernommen. Erst dadurch konnte eine berechenbare Basis für eine weitere Entwicklung und Nutzung dieser zum Großteil bereits eingestellten oder von der Stilllegung bedrohten Bahnen geschaffen werden. Die bereits zuvor von der NÖVOG in enger Abstimmung mit den Regionen vorbereiteten Maßnah-

men zur Attraktivierung und Modernisierung der Schmalspurbahnen, der Wachaubahn und des Reblaus-Express können nun mit voller Kraft umgesetzt werden! Für zuvor bereits „tote“ Strecken werden gemeinsam mit den Gemeinden regionale Nachnutzungskonzepte erarbeitet.

€ 170 Mio. werden investiert!

Das Land Niederösterreich bekennt sich auch zum verkehrlichen und touristischen Wert seiner Regionalbahnen: Mehr als € 160 Mio. stellt das Land NÖ an Investitionsmittel zur Sanierung und zum Ausbau bereit! Federführend für die Übernahme und den Betrieb ist die NÖVOG, die quasi über Nacht zu einem multifunktionalen Mobilitäts-, Infrastruktur- und Touristikunternehmen mutierte. Auch der Betrieb der Bergbahnen auf den Schneeberg und auf die Gemeindealpe in Mitterbach zählen mittlerweile zum vielseitigen Repertoire der NÖVOG.



Die NÖVOG - ein multifunktionaler Verkehrs-, Infrastruktur- und Touristikbetrieb in Zahlen

Buslinien: 11 Wiesel-Schnellbuslinien

Schiennetz: 380 km in Betrieb

Fahrgäste: Wieselbus (2010): 716.000, Wieselbahnen (2011): 738.000

Bergbahnen (2011)

Schneebergbahn: 153.000

Salamander-Sesselbahn: 35.000

Gemeindealpe Mitterbach: 55.000

Immobilien: 9,5 Mio. m² Fläche, 220 Objekte

www.noevog.at

8.1 Mariazellerbahn

Eindrucksvolle Fahrt über
19 Viadukte und durch 21 Tunnels

Die längste Strecke, der längste Tunnel und vermutlich die spektakulärste Landschaft: Bei den Schmalspurbahnen in Österreich hält die Mariazellerbahn gleich mehrere Rekorde.



Mit bis zu 27 Promille steilen Passagen überwindet sie das teils wild zerklüftete Ötztal auf dem Weg von St. Pölten nach Mariazell. Über 600 Höhenmeter überwindet die Bahn von St. Pölten bis zum Scheitelpunkt der Strecke auf fast 900 Metern Seehöhe. Im wildromantischen Ötztal wechseln sich im Stakkato elegante Viadukte mit Felsentunnels ab.

Investitionen in die Zukunft

Dass die Mariazellerbahn die Umbrüche der jüngeren Vergangenheit überstanden hat, verdankt sie vor allem dem Engagement des Landes Niederösterreich und der NÖVOG.

Nach der Streckenübernahme im Jahr 2010 zeigen nun alle Signale „Frei“: Mehr als € 117 Mio. werden bis 2014 in die dringend notwendige Sanierung investiert, der größte Brocken entfällt dabei auf neue Fahrzeuge (€ 65 Mio.). Der Neubau der Werkstätten erfordert € 20 Mio. Für die Verbesserung der Gleise, Stromversorgung und Zugsicherung sind € 32 Mio. vorgesehen.

Durch systematische Verbesserungen (Auflassung oder technische Sicherung) der insgesamt 222 Eisenbahnkreuzungen sollen die Fahrgeschwindigkeiten der Mariazellerbahn erhöht werden. Zudem wird dadurch ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet.

Eröffnungsjahr: 1906

Strecke: St. Pölten Hbf – Mariazell (84 km)

Besonderheit: Längste Schmalspurbahn Österreichs

Scheitelpunkt: 892 Meter ü.d.M. (im Gösingtunnel)

Höhenunterschied: 619 Höhenmeter

Längster Tunnel: Gösingtunnel, 2.369 Meter

Größtes Viadukt: 113 Meter lang, 37 Meter hoch (über den Saugraben)

Fahrgäste 2011: 500.000



Während im schweizerischen Bussnang mit Hochdruck an der Fertigstellung der ersten Triebwagen gearbeitet wird...



...entsteht in Laubenbachmühle an der Mariazellerbahn das neue Betriebszentrum...



...um die Mariazellerbahn spätestens bis zur Landesausstellung 2015 in einem völlig neuen Erscheinungsbild als „Die Himmelstreppe“ zu präsentieren

Die Himmelstreppe - Die Zukunft der Mariazellerbahn

„Die Himmelstreppe“ werden die neuen hochmodernen Zugsgarnituren genannt, die ab 2013 auf der Mariazellerbahn eingesetzt werden. Neun Triebwagengarnituren und vier Panoramawagen mit Premiumausstattung sollen der Mariazellerbahn völlig neue Qualitätsmaßstäbe und Reisekomfort von internationalem Rang verleihen. Besonders auf der Bergstrecke werden die Panoramawagen der Himmelstreppe beste Aussicht auf die eindrucksvolle Gebirgskulisse des Ötscherlandes ermöglichen.

Im Dezember 2012 wird der erste Triebwagen ausgeliefert, die weiteren Fahrzeuge werden nach den ersten Testfahrten etwa im Monatsrhythmus geliefert, das letzte am 31. Dezember 2013.

Neues Betriebszentrum Laubenbachmühle - fit für die NÖ Landesausstellung 2015

Die Ortschaft Laubenbachmühle ist der traditionsreiche Schnittpunkt zwischen Tal- und Bergstrecke der Mariazellerbahn.

Ab 2013/2014 wird hier ein neues Betriebszentrum mit Bahnhof, Werkstätte und Remise das Herzstück der Bahn darstellen. Gleichzeitig wird der Bahnhof als touristisches Portal zur gesamten Region an der beliebten Bahnstrecke ausgestaltet.

Als wahres High-Light wird „die“ Laubenbachmühle im Jahr 2015 als zentraler Austragungsort der NÖ Landesausstellung 2015 in besonderem Glanz erstrahlen. Lassen Sie sich überraschen!

8.2 Wachaubahn

„best of wachau - kunst und wein“

Die Vielfalt von Natur und Kultur auf dichtestem Raum macht den Zauber der Wachau aus. Ein Stück abseits der großen Straße, zwischen uraltem Mauerwerk, Weingärten und blühenden Böschungen, hat sich die Wachau ihr Wesen bewahrt. Das ist das „Revier“ der Wachaubahn. Sie verkehrt hier schon seit 1909 und verbindet heute Krems mit Emmersdorf gegenüber von Melk. Durch die kunstvolle Trassierung in erhöhter Lage ergeben sich tolle Ausblicke in die Welterbelandschaft. 1998 wurde die Bahnstrecke unter Schutz gestellt.

In den nächsten Jahren werden € 25 Mio. in die Attraktivierung der Wachaubahn für den hochwertigen Touristikverkehr investiert. Ein großes Augenmerk wird dabei auf die Produktgestaltung gelegt: Bereits zu

Saisonbeginn 2012 wurde das neue goldene Design vorgestellt, das dem Weltkulturerbe Wachau gerecht wird. In speziell verkehrenden Themenzügen findet eine besondere Bespielung der Region auf besonders hohem kulturellen und kulinarischen Qualitätsniveau statt.

Aufgrund der steigenden Nachfrage findet nun auch unter der Woche in den Sommermonaten ein regelmäßiger Zugverkehr statt.

In den nächsten Jahren werden die Langsamfahrstellen beseitigt und die Sicherheit in den Tunnels verbessert. Nachdem Felsstürze bei Dürnstein und Spitz in der Vergangenheit immer wieder zu Streckensperren geführt haben, werden die betreffenden Felswände nun durch einen kontrollierten Abtrag dauerhaft abgesichert.

Wachau „anders“ erleben - vom Zug aus!



8.3 Waldviertelbahnen

„Einsteigen und Kraft tanken!“

Auf schmalspurigen Gleisen die Landschaft im „hohen Norden“ entdecken. Die Waldviertelbahn führt in genialer Trassenführung durch bezaubernde Landstriche des Waldviertels. Das Schmalspurnetz dieser romantischen Bahnen erstreckt sich auf einer Gesamtlänge von 79 Kilometern.

Über den sogenannten „Waldviertler Semmering“ zwischen Gmünd und Groß Gerungs („Südast“) und Gmünd und Litschau bzw. Heidenreichstein („Nordast“) pfaucht es wieder im Takt gutmütiger Lokomotiven wie seit über 100 Jahren.

In den Ausbau und die Absicherung der traditionellen Waldviertler Schmalspurbahnen werden insgesamt € 12 Mio. fließen. In Gmünd wird ein modernes Betriebszentrum mit integriertem Empfangsbereich, Shop und Remise entstehen.

Seit 2012 ist auch ein neuer Fahrplan in Kraft, der vor allem unter der Woche zusätzliche Ausflugskombinationen zwischen Groß Gerungs, dem Fassldorf Abschlag, Weitra und Litschau oder Heidenreichstein ermöglicht. Für diese Fahrten stehen zwei spezielle, im goldenen Wieselbahn-Design gehaltene Triebwagen zur Verfügung.

Selbstverständlich bleiben die historischen, eng mit der Region verbundenen Fahrzeuge weiterhin erhalten:



Neuer Marktauftritt der Waldviertelbahnen für den Ausflugs- und Charterverkehr

Ab 2013 wird auch die beliebte Dampflok nach erfolgter Generalreparatur wieder durch das Waldviertel dampfen

Nach erfolgter Generalreparatur soll auch die Dampflok ab der Sommersaison 2013 wieder mit Volldampf zum Einsatz kommen.

8.4 Reblaus-Express



Mit dem Reblaus Express vom Wein- ins Waldviertel

Der Reblaus-Express verbindet auf 40 Kilometern die Reize des Weinviertels mit jenen des Waldviertels. Die sonnenverwöhnten Retzer Weingärten entlang und dann „schön pomali“ hoch ins Waldviertel über Geras nach Drosendorf.

Rund € 1 Mio. werden zur Sanierung der Infrastruktur und zur noch besseren touristischen Vernetzung des Reblaus-Express mit Bus und Fahrrad investiert.

Unter dieser Zielsetzung hat die NÖ-VOG hat im Juni 2011 ein Leader-

Projekt gestartet. In diesem Projekt werden gemeinsam mit der Region die Entwicklungsmöglichkeiten für die nächsten zehn Jahre erarbeitet. Durch eine signifikante Steigerung der Fahrgastzahlen soll der Reblaus-Express langfristig abgesichert werden.

Bereits 2012 wurde ein neues Betriebsprogramm mit höheren Fahrgeschwindigkeiten umgesetzt. Noch im Herbst 2012 wird ein längeres Streckenstück im Bereich Hofern saniert - erstmals seit rund 15 Jahren wird wieder in die Strecke investiert!

8.5 Regiobahn Leiserberge als Entwicklungsachse mit Potenzial



Attraktive, schnelle Stadt-Umland-Verbindungen werden zunehmend an Bedeutung gewinnen (Fotomontage Fa. Stadler)

Die Regiobahn Leiserberge zwischen Korneuburg und Ernstbrunn verbindet den Großraum Wien mit der Naturlandschaft der Leiserberge. Seit 2007 verkehrt auf dieser Strecke der beliebte „Nostalgie-Express Leiserberge“ als Zubringer für die touristischen Attraktionen und Radwege in der Region.

Der Norden von Wien zählt derzeit zu den Regionen mit der größten Entwicklungsdynamik in Österreich. Vor diesem Hintergrund laufen aktuell im Auftrag des Landes Niederösterreich Untersuchungen für eine Wiederbelebung der Strecke für den regelmäßigen Personenverkehr: Das starke Bevölke-

rungswachstum im Bezirk Korneuburg sowie das ausgelastete Straßennetz verlangen vor allem Richtung Wien nach schnellen und leistungsfähigen Alternativen. In Verbindung mit einer zu den potenziellen Bahnhaltstellen hin orientierten Raum- und Siedlungspolitik sowie attraktiven Zubringer-Verkehrssystemen könnte somit eine beispielhafte Modellregion entstehen.

Zudem bieten die Schnittpunkte der Schiene mit dem hochrangigen Straßennetz (S1) im Bereich Stetten und Harmannsdorf auch für multifunktionale Güterterminals ein hohes, derzeit noch kaum genutztes Potenzial.

8.6 Innovative Betriebsmodelle für Güterbahnen

Lokalbahnen erfüllen häufig wertvolle Zubringerfunktionen für die Hauptstrecken, auch im Güterverkehr. Zwar liegen die Margen oft unter den wirtschaftlichen Zielvorstellungen der großen Bahngesellschaften. Dennoch können gerade diese Strecken durch innovative Betriebskonzepte kostensparend und flexibel betrieben werden. Diese Voraussetzungen sind dank einem engen Zusammenspiel zwischen Gemeinden, Betrieben, ÖBB und dem Land Niederösterreich (Wirtschaftsagentur ecoplus) gegeben. Im April 2012 wurde als erste Pilotstrecke

die Strecke Freiland - St. Aegydt am Neuwalde (Traisentalbahn) als eigene, regional organisierte Betriebsgesellschaft übernommen. 60.000 bis 90.000 Tonnen Güter, vorwiegend Holz und Stahlprodukte, können somit weiterhin auf der Schiene abtransportiert werden.

Ebenso stehen die NÖVOG-Strecken Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya sowie Sarmingstein - Weins- Ispersdorf wieder als Anschlussbahnen für den Güterverkehr zur Verfügung.

8.7 Alternative Trassennutzung

Auch die anderen, oftmals bereits lange stillgelegten und landläufig als „tot“ bezeichneten Bahntrassen bieten in den überwiegenden Fällen ein wertvolles touristisches und regionalwirtschaftliches Potenzial. Aus dieser Überzeugung heraus wurde auf allen übernommenen Strecken gemeinsam mit den Gemeinden ein optimal an die regionalen Anforderungen zugeschnittenes Entwicklungskonzept erarbeitet. Das breite Spektrum möglicher Nachnutzungen reicht von einer Güterbahn, Museumsbahn mit touristischer Nutzung oder einer Fahrradraisinenstrecke bis hin zu einem Radweg. Zwischenzeitlich konnten in Niederösterreich drei Draisinenbahnen realisiert

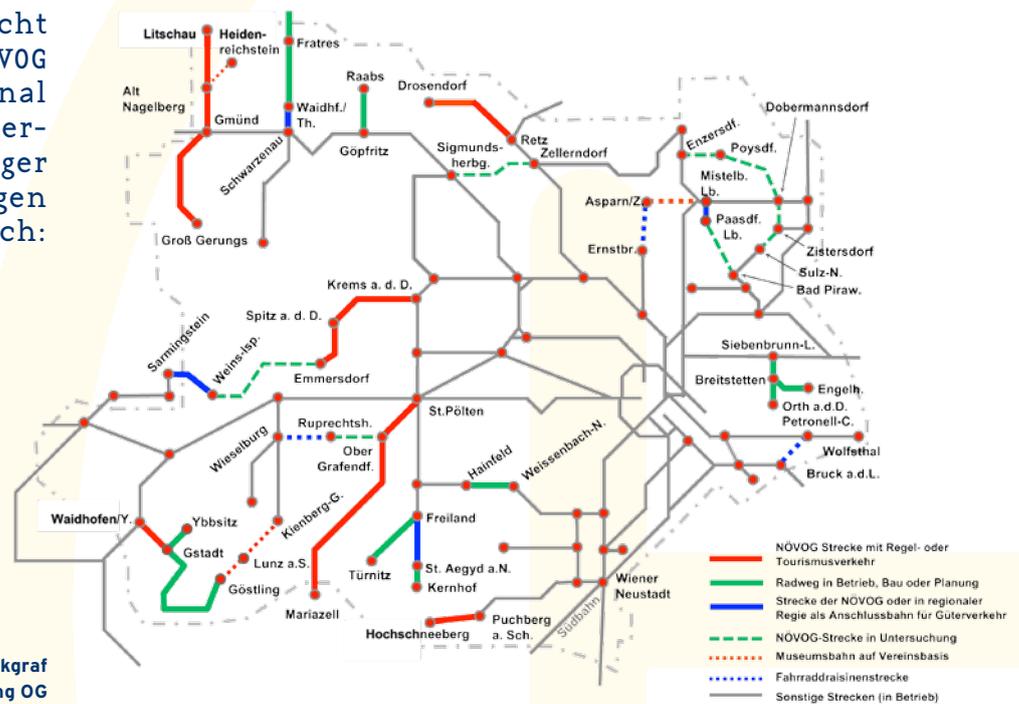
werden: Mit in Summe rund 25.000 Gästen pro Jahr leisten die Weinvierteldraisine, das Mostviertler Schienenradl sowie die Carnuntum-Draisine wertvolle Beiträge zur touristischen Belebung der Regionen.

Hingegen dienen Radwege auf Bahntrassen auch dem umweltfreundlichen Alltagsradverkehr: Aufgrund der steigungsarmen Trassierung, meist abseits der Straßen, finden diese Radwege in den Regionen großen Zuspruch. Darüber hinaus bleibt durch diese Nutzung das durchgehende Trassenband als Rückfallebene für langfristige, derzeit nicht absehbare Entwicklungen konserviert.



Fahrrad-Draisinen als lustvolles Freizeiterlebnis auf Schienen, in Niederösterreich sind drei Draisinenstrecken in Betrieb

Streckenübersicht
über Strecken der NÖVOG
bzw. regional
organisierte Güter-
bahnen und sonstiger
Trassen-Nutzungen
in Niederösterreich:



Darstellung Juhász & Markgraf
VerkehrsConsulting OG

**Neue Perspektiven für stillgelegte Bahnstrecken
(auszugsweise Nutzungskonzepte)**

- Ernstbrunn - Asparn an der Zaya: Weinvierteldraisine (Fahrradraisinenbahn)
- Asparn an der Zaya - Mistelbach: Museumsbahn ab Sommer 2012 (Motordraisinenbetrieb)
- Weins-Ispersdorf - Sarmingstein: Reaktivierung für Güterverkehr als Anschlussbahn
- Emmersdorf - Weins-Ispersdorf: Touristische Nutzung in Prüfung
- Göstling - Lunz am See: Museumsbahn (Ötscherland Express) voraussichtlich ab Sommer 2013
- Freiland - Türnitz: Radweg
- Weissenbach-Neuhaus - Hainfeld: Radweg in Planung
- Wieselburg - Ruprechtshofen: Mostviertler Schienenradl (Fahrradraisine)
- Bruck an der Leitha - Petronell-Carnuntum: Carnuntumdraisine (u.a. Betrieb mit Elektrodraisinen)
- Schwarzenau - Waidhofen an der Thaya: Reaktivierung für Güterverkehr als Anschlussbahn
- Waidhofen an der Thaya - Fratres - Slavonice und Göpfritz - Raabs: Radweg (grenzüberschreitende Thayarunde)
- Gstadt - Ybbsitz/Göstling: Radweg (Ybbstalradweg)
- Siebenbrunn-Leopoldsdorf: abschnittsweise Nutzung als Radweg
- Poysdorf - Enzersdorf bei Staatz: teilweise Erhaltung als Naturschutzgebiet
- Sonstige Strecken: derzeit noch in Prüfung

9 NEUE TECHNOLOGIEN – TELEMATIK UND VERKEHRSMANAGEMENT

Wer besser informiert ist, ist besser unterwegs!

Mobilität wird komplexer: begrenzter Platz, viel Verkehr – auf ExpertInnenebene herrscht Einigkeit: Die Herausforderungen der Zukunft werden nicht mehr (nur) durch Infrastruktur-Ausbau sondern vielmehr durch ein intelligentes, verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmanagement zu lösen sein.

„Intelligent Transport-Systems“ (ITS) lautet das Schlagwort für aktuelle Verkehrsinformation, ökologisches und flexibles Routing, beste Erreichbarkeiten sowie intermodale Angebote.

Die Ostregion nimmt auf diesem Gebiet eine Vorreiterrolle ein: Bereits 2006 wurde die ITS Vienna Region von den drei Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland als deren gemeinsames Verkehrstelematik-Projekt gegründet und als eigenständiges Projekt im Verkehrsverbund Ost-Region VOR eingebettet. Mit der neuesten Entwicklung „AnachB.at“ wird ein weiterer Meilenstein gesetzt. Im Rahmen des Projektes ITS Vienna Region arbeiten die ExpertInnen des VOR an einer Plattform, die quer über alle Mobilitätsformen ein Verkehrslagebild in Echtzeit errechnet. Die technische Grundlage bildet dabei ein gemeinsames digitales Verkehrsnetz

sämtlicher PartnerInnen: ASFINAG, ÖBB, Polizei, Ö3 Verkehrsredaktion, ÖAMTC, verschiedene Forschungs- und Bildungseinrichtungen und viele andere mehr: Die Datenvernetzung umfasst dabei alle Verkehrsmittel (Öffentlicher Verkehr, Radfahren, zu Fuß gehen, Autoverkehr) und ist auch bis hin zu einzelnen Fahrstreifen aktueller und detaillierter als bisherige Darstellungen.

Dabei geht es nicht darum, eine Konkurrenzsituation zwischen den einzelnen Verkehrsträgern herbeizuführen, sondern vielmehr darum, Informationen über die aktuell besten, individuell nachgefragten Verbindungen und Routenmöglichkeiten für die Menschen in der Ostregion bereitzustellen. Neben der Fahrplanauskunft für fast 40 Verkehrsunternehmen in Echtzeit gehört ein Fußwege-Routing ebenso zum Angebot wie ein Park&Ride oder Bike&Ride - Finder. Ergänzt wird das System durch einen Überblick über freie Ladestationen für E-Fahrzeuge oder die Einbindung des Citybike-Systems in Wien.

Im Aufzeigen von Alternativen liegt auch die Chance des Öffentlichen Verkehrs, sich in vielen Bereichen als die bessere Verkehrsmittelwahl zu präsentieren und damit das Verkehrsverhalten nachhaltig zu beeinflussen.

10 TARIFREFORM

Das Tarifsystem ist in Niederösterreich historisch gewachsen: So war seit jeher die Koexistenz von zwei Verbänden, dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) und den Verkehrsverbänden Niederösterreich Burgenland (VVNB) ein Charakteristikum.

Ziel einer groß angelegten Tarifreform ist es, durch Zusammenlegung der Verbände eine deutliche Vereinfachung des Tarifsystems zu schaffen. Durch eine transparente, auf kleinen Regionalzonen aufgebaute Tarifstruktur soll auch die Tarifgerechtigkeit erhöht werden.

Die wesentlichen Eckpunkte der Reform sind:

- Vereinheitlichung des gesamten Tarifsystems in der Ostregion
- Einbeziehung aller Stadtverkehre
- Kleinere Zonen zur Erhöhung der Tarifgerechtigkeit (Verringerung der Sprungkosten an Zonengrenzen)
- Einheitliche Tarife für Zeitkarten für Bus und Bahn
- Ermäßigungen für SeniorInnen, Behinderte sowie Einführung einer Tageskarte
- Höhere Tariftransparenz (einerseits einfachere Selbstberechnung für KundInnen, andererseits bessere Zuordnung für planerische und administrative Zwecke für den VOR)

Derzeit laufen die sehr komplexen Planungen auf Hochtouren. Primär gilt es, neben den Zielsetzungen der Fahrgäste auch die Interessen von mehr als 40 Verkehrsunternehmen und drei Bundesländern zu vereinen.

Mit „TOP-Jugendticket“ um nur € 60 alle Öffis in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland ein Jahr lang nutzen!

Erstes sichtbares Zeichen dieser Tarifpolitik ist die Einführung des „TOP-Jugendtickets“ für Schüler und Lehrlinge im Zuge der Neuregelung der Freifahrt für SchülerInnen und Lehrlinge. Um nur € 60 können die Jugendlichen den Öffentlichen Verkehr in der gesamten Ostregion ein Jahr lang nutzen. Damit wurde eine langjährige Forderung des Landes Niederösterreich realisiert, von der ab September 2012 nicht nur Niederösterreich, sondern die gesamte Ostregion mit 460.000 SchülerInnen und 41.600 Lehrlingen profitiert.



SchülerInnen und Lehrlinge profitieren vom TOP-Jugendticket ganz besonders

Gerade die jugendliche Bevölkerung als „KundInnen von morgen“ stellt für den Öffentlichen Verkehr eine zentrale Zielgruppe dar. Geänderte Lebens- und Wohnverhältnisse, etwa die Ausbildung an mehreren unterschiedlichen Orten erfordern gerade für die jungen, vom Öffentlichen Verkehr vielfach abhängigen Menschen flexible Mobilitätslösungen. Zudem wird durch die einheitliche Regelung auch der administrative Aufwand sowohl für die KundInnen als auch für die Verkehrsunternehmen wesentlich vereinfacht.

Erhöhung des NÖ-Bonus für das Semesterticket für Studierende auf € 75

Gute Nachrichten gibt es auch für rund 11.000 Studierende außerhalb unseres Bundeslandes: ab Herbst 2012 beträgt die Förderung für Studierende, die außerhalb Niederösterreichs den Öffentlichen Verkehr nutzen, statt bisher € 50 nun € 75 pro Semester. Somit ist auch klargestellt, dass Niederösterreich Studierende in Wien ab Herbst 2012 weiterhin gleich viel für ein Semesterticket in Wien bezahlen. Die Altersgrenze bleibt bei 26 Jahren.

Auch die um 30 Prozent ermäßigte HochschülerInnen-Monatskarte für Fahrten in öffentlichen Verkehrsmittel in Niederösterreich kann von Studierenden bis zum Alter von 26 Jahren weiterhin bezogen werden.



Gute Nachrichten für 11.000 Studierende außerhalb unseres Bundeslandes

11 AUSBLICK 2030 – HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE ZUKUNFT

Was lange währt wird gut: Wie wird die öffentliche Verkehrssituation im Jahr 2030 in Niederösterreich aussehen? Welche technischen und organisatorischen Innovationen werden den Öffentlichen Verkehr 2030 bestimmen? Ausgewählte Stichworte für einen Ausblick aus Sicht der Verkehrsplanung:

- Verkehrsmanagement: Bahnen und Busse sind bestmöglich miteinander vernetzt. Anschlüsse werden automatisch abgewartet. Im Verspätungsfall werden Sie über Ihr mobiles Endgerät informiert.
- Organisation: Geöffnete Märkte und Liberalisierung führen zu einem deutlichen Qualitätsanstieg und auch zu einer Effizienzsteigerung.
- Qualitätsgarantie: Die Verkehrsunternehmen garantieren festgelegte Qualitätsstandards. Falls etwas nicht klappen sollte, gibt's Geld zurück, direkt via E-Ticketing.
- Regionalisierung: Die Gebietskörperschaften entscheiden selbst über das ÖV-Angebot in ihrer Region. So kann das Verkehrsangebot etwa auf Regionalbahnen effizient, bürgernah und zielorientiert geplant werden.
- Infrastruktur: Die Infrastruktur auf den Hauptachsen ist fertiggestellt, die Netzausbauten auf dem Bahnsektor entfalten ihr volle Wirkung. Verteiler-Busse werden durch geschicktes Verkehrsmanagement an neuralgischen Punkten angebunden.
- Ländlicher Raum: Der Flächenverkehr ist völlig anders organisiert: Überlandstrecken werden mittels attraktiver Fernbusse bedient, während innerhalb der Regionen Car-Sharing-Modelle und Mikro-ÖV (Gemeindebus und AnrufSammelTaxi) vorherrschen.

- Park & Ride liegt weiter im Trend: als Zubringerverkehrsmittel dienen jedoch nicht mehr schwere SUV-Fahrzeuge sondern leichte und im Betrieb wesentlich kostengünstigere Elektrofahrzeuge.
- Car-Sharing Modelle: Werden zunehmend an Bedeutung gewinnen. Gerade für die „last mile“ unerlässlich.
- Energie: Auch 2030 wird der Verkehr Energie benötigen. Energie-effiziente Transportsysteme sowie Alternativ-Energien werden jedoch das Verkehrsgeschehen in wesentlichem Ausmaß prägen.
- Tarif: Die Mobilitätskarte für alle: Einsteigen in Bahn und Bus ohne zu bezahlen. Elektronische Fahrpreisberechnung mittels E-Ticketing. Automatisch wird der jeweils günstigste Tarif verrechnet egal ob für EinzelfahrerInnen oder VielfahrerInnen.
- Intelligentes Verkehrssystem: Mühevollles Fahrplanlesen, Parkplatzsuche in Bahnhofsnähe, kein Fahrschein? Diese Zukunftsbarrieren gehören der Vergangenheit an. Verkehrsträgerübergreifendes Management und Informationstechnologie machen den Öffentlichen Verkehr zum Kinderspiel. Informationen über die nächste Reisemöglichkeit von jeder Adresse werden automatisch übermittelt.

**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)
- NÖ Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
- NÖ Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)
- NÖ 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 NÖ 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)

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.noee.gv.at/verkehrsberatung und
www.noee.gv.at/publikationen-verkehr

**30: Öffentlicher Verkehr
in Niederösterreich**

Das Heft ist herunterladbar auf:
www.noee.gv.at/verkehrsberatung und
www.noee.gv.at/publikationen-verkehr

Impressum

Herausgeber und Medieninhaber:

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

Projektleitung:

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Zibuschka
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
www.noel.gv.at
Tel: 02742 9005 14320
Fax: 02742 9005 14950
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

Mitwirkung:

DI Popp, DI Aichinger, DIⁱⁿ Rausch, DIⁱⁿ Hiller,
Mag. Dangl (alle Amt der NÖ Landesregierung,
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten)

Fotonachweis

Weinvierteldraisine:
© Gerold Markgraf
Fahrgäste am Bahnsteig:
Bild zVg durch den VOR
Bahnhof Tullnerfeld
© aufsichten.com, zVg durch ÖBB
Regiobahn Ernstbrunn:
Fotomontage Fa. Stadler
Reblausexpress:
© weinfranz
Waldviertelbahn:
Dampflok mit Radfahrer © weinfranz
Waldviertelbahn:
goldener Triebwagen zVg NÖVOG,
www.flickr.com
Mobilitätsmangerinnen:
zVg durch Mobilitätszentrale Weinviertel
Ernstimobil:
zVg durch Marktgemeinde Ernstbrunn
Schnellumbauzug:
© Fotostudio Huger, zVg durch ÖBB
Badener Bahn:
© Gerold Markgraf

Buskonzepte:

Hauptplatz Mistelbach und Radanhänger
© Gerold Markgraf
Wieselbus in St. Pölten, Fahrgäste im Bus,
zVg durch NÖVOG

Quellenverzeichnis

Ch. Rittler, Kordonenerhebung Wien in den
Jahren 2008 bis 2010,
Hg. Planungsgemeinschaft Ost (PGO),
Wien, 2011
Amt NÖ Landesregierung, RU7, diverse
Aufzeichnungen und Statistiken insbesondere
P&R, Konjunkturpaket Bahnhöfe, St. Pölten
2012-09-27

Amt NÖ Landesregierung, RU7,
Präsentationsunterlagen Verkehrspolitik in
Niederösterreich, St. Pölten 2012

Verkehrsverbund Ost-Region:
Zahlenspiegel 2011, online unter www.vor.at

Niederösterreichische Verkehrsorganisations-
gesellschaft, online unter www.noevog.at

Juhász A., Markgraf G.:
Strategiepapier Mobilitätskonzept
Personenverkehr im Auftrag des BMVIT,
Wien 2011

VCÖ-Presseaussendung 2011-100 vom
29.07.2011

Statistik Austria: Bevölkerungsprognose 2011,
online unter www.statistik.at

Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und
Jugend (Hg.): Energiestatus 2012, Wien 2012

Für die inhaltliche Koordination

Mag. (FH) Gerold Markgraf,
Juhász & Markgraf VerkehrsConsulting OG,
Stand 27. September 2012

Herstellung:

gugler cross media, Melk
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
ISBN 978-3-9503124-4-7



Gedruckt nach der Richtlinie
„Schadstoffarme Druckerzeugnisse“ des
Österreichischen Umweltzeichens.
gugler cross media, Melk; UWZ 609

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

adresse » 3109 st. pölten, landhausplatz 1
telefon » 02742 9005 149 71 | fax » 02742 9005 149 50
internet » www.no.e.gv.at

www.no.e.gv.at