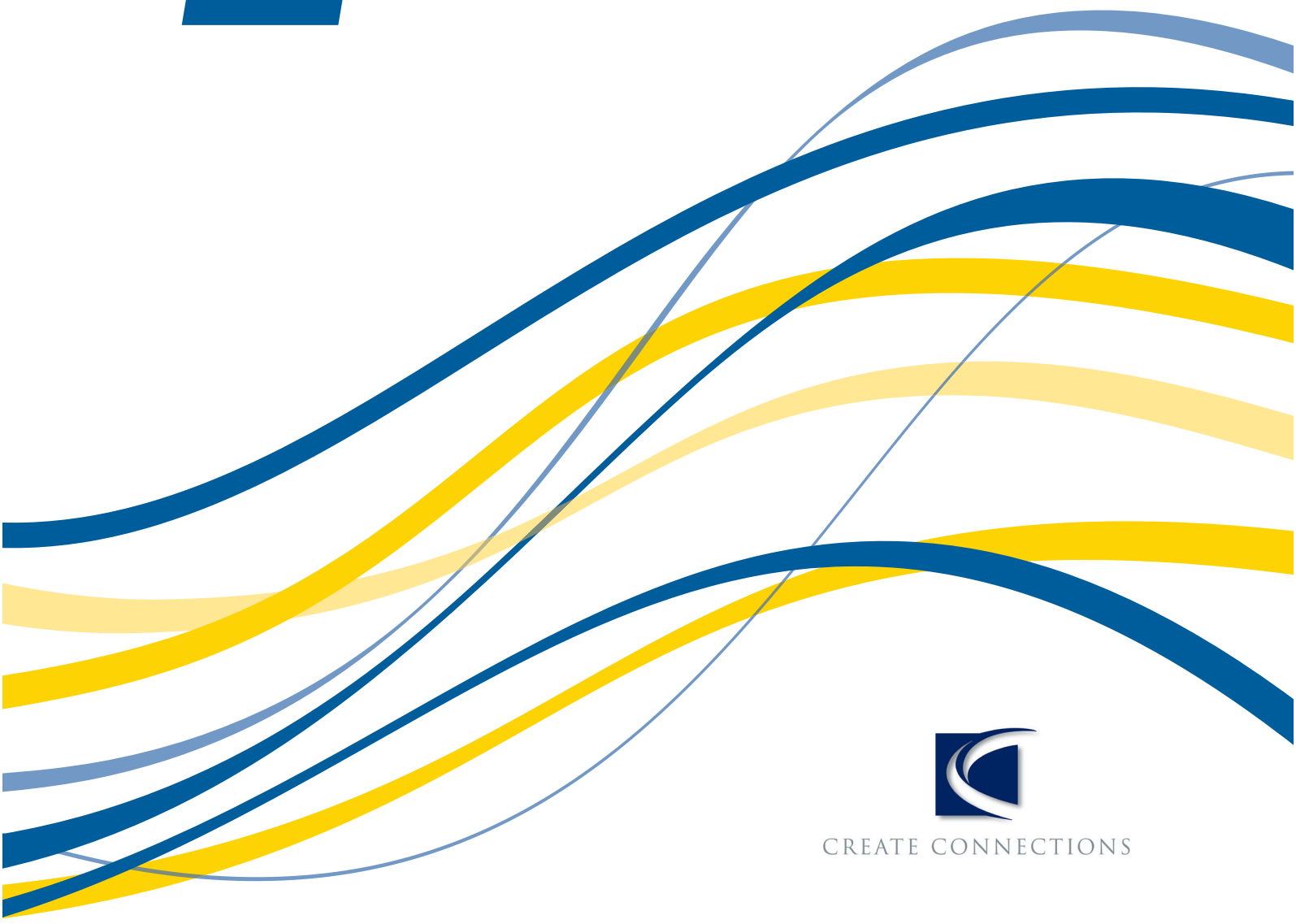
David Ungar-Klein

Infrastrukturreport Niederösterreich 2026

der Initiative Future Business Austria

Fokus: Straße und Schiene



CREATE CONNECTIONS

Autor



David Ungar-Klein ist Eigentümer und Geschäftsführer der auf Wirtschaftspolitik und Standortfragen spezialisierten Kommunikationsagentur Create Connections.
Als Marketing- und Kommunikationsspezialist war er unter anderem für das ARC Seibersdorf und für Czipin & Proudfoot Consulting tätig, zuletzt als Marketing Executive von Proudfoot Consulting in London und in Palm Beach. Zu den Klienten von David Ungar-Klein zählen zahlreiche international tätige Unternehmen. Er ist Initiator der Infrastrukturinitiative Future Business Austria, Autor zahlreicher Publikationen zu Infrastruktur- und Standortfragen, darunter Analysen zu den Standorten Österreich, Fürstentum Liechtenstein, Wien und Oberösterreich, sowie Veranstalter der internationalen Standortplattform "Wiener Kongress com·sult". Die Auseinandersetzung mit infrastrukturpolitischen Herausforderungen ist auch Gegenstand seiner Lehrtätigkeit an der Wirtschaftsuniversität Wien und an der Fachhochschule St. Pölten. Seit dem Jahr 2021 ist David Ungar-Klein ordentliches Mitglied der Academia Europaea.

David Ungar-Klein

Infrastrukturreport Niederösterreich 2026

der Initiative Future Business Austria

Fokus: Straße und Schiene





CREATE CONNECTIONS

Impressum

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

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

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

Redaktion:
Create Connections Networking & Lobbying GmbH
Wasagasse 11/12, A-1090 Wien
Telefon: +43 1 504 66 77
E-Mail: office@create-connections.com

Autor: David Ungar-Klein
Projektleitung: Maxim Podoprigora, Katharina Reinwald
Grafik: Christine Ziegelböck
Lektorat: Angelika Hierzenberger-Gokesch, Create Connections Networking & Lobbying GmbH

Druck:
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Gebäude- und Liegenschaftsmanagement, Amtsdruckerei

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte daran sowie an etwaigen Auszügen daraus, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege, durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben den Autoren vorbehalten.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in diesem Buch trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Autors oder des Verlages ausgeschlossen ist.

In einigen Tabellen kann die Summe 99 oder 101 Prozent betragen, was sich aus Rundungsdifferenzen der Teilsummen ergibt.

Die im Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 verwendeten personenbezogenen Ausdrücke gelten ausdrücklich für Personen jeglichen Geschlechts.

Inhalt

Vorworte **6**

- Udo Landbauer, MA, LH-Stellvertreter, Verkehrslandesrat, Land Niederösterreich 6
- David Ungar-Klein, Autor des Infrastrukturreports Niederösterreich 2026, Geschäftsführer der Kommunikationsagentur Create Connections 9

Executive Summary **10**

Methodik **12**

Handlungsempfehlungen auf einen Blick **13**

Industrieökonomische Analyse verkehrsinfrastrukturpolitischer Prioritäten **15**

Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik, Wirtschaftsuniversität Wien

Einleitung **17**

- Ergebnisse der Managerbefragung für den Infrastrukturreport Niederösterreich 2026, Fokus: Straße und Schiene 21

Strategische Grundlagen für Straße und Schiene in Niederösterreich **27**

Infrastrukturbereich Straße **31**

- Ergebnisse der Managerbefragung für den Infrastrukturbereich Straße 38
- Ergebnisse der qualitativen Interviews für den Infrastrukturbereich Straße 44

Infrastrukturbereich Schiene **47**

- Ergebnisse der Managerbefragung für den Infrastrukturbereich Schiene 53
- Ergebnisse der qualitativen Interviews für den Infrastrukturbereich Schiene 57

Quellenverzeichnis **60**

Wir weisen darauf hin, dass wir in diesem Dokument zum Zwecke der besseren Lesbarkeit auf geschlechtsspezifische Formulierungen streckenweise verzichtet haben.



Udo Landbauer, MA

Udo Landbauer, MA
LH-Stellvertreter, Verkehrslandesrat, Land Niederösterreich

Mit dem ersten Infrastrukturreport Niederösterreich erfolgt eine umfassende Bestandsaufnahme der Weiterentwicklung zentraler Verkehrsinfrastrukturen in Niederösterreich. Straße und Schiene sind in Niederösterreich unverzichtbare Lebensadern persönlicher Mobilität und Schlüsselfaktoren für Wettbewerbsfähigkeit und für wirtschaftliche Dynamik. Ihr Ausbau und die optimale Gestaltung des Verkehrsflusses im Interesse von Wohlstand, Arbeitsplätzen und Versorgung sowie einer bedarfsgerechten Entlastung in dicht besiedelten Gebieten durch entsprechende Straßeninfrastrukturen haben klare landespolitische Priorität und sind in Niederösterreich strategisch abgesichert. Von großer infrastrukturpolitischer Bedeutung ist aber auch die länderübergreifende bzw. grenzüberschreitende Kooperation mit Tschechien und der Slowakei, die wir gezielt forcieren.

Im Mobilitätspaket 2023–2027 werden für Straße, Schiene und öffentlichen Verkehr Ziele und konkrete Umsetzungsprojekte adressiert. Mit dem "Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+" liegt eine fundierte Basis für die mittel- und langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems vor. Ziel ist es, die unterschiedlichen regionalen Ausprägungen Niederösterreichs wie Zentren, Achsen und ländliche Räume zu berücksichtigen sowie die Stärken der unterschiedlichen Verkehrsmittel für regional angepasste Verkehrslösungen und Mobilitätsangebote zu nutzen.

Die landespolitische Prioritätensetzung für moderne Infrastrukturen schlägt sich auch in den Ergebnissen des vorliegenden Infrastrukturreports nieder, was insbesondere die für diesen Report befragten Entscheidungsträger aus der Wirtschaft bestätigen. Für 48 Prozent der Befragten ist Infrastruktur in Niederösterreich der wichtigste und für 44 Prozent einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren. Bei der Bewertung des Infrastrukturausbaus im Bundesländervergleich führt

Niederösterreich unter den Flächenbundesländern sehr deutlich mit 27 Prozent „Sehr gut“-Bewertungen und 44 Prozent „Gut“-Bewertungen.

Im Detail zeigen sich ebenfalls erfreuliche Entwicklungen: Laut der Managerbefragung für den Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 wird der Zustand von Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich von insgesamt 79 Prozent positiv bewertet, wobei der Befund für Niederösterreich mit Blick auf die aktuelle Entwicklung besonders positiv ausfällt: 61 Prozent geben an, dass sich die Straßeninfrastruktur in Niederösterreich in den vergangenen Jahren eher positiv entwickelt hat. Zudem zeigt sich, dass es auch für den Ausbauzustand und für die Qualität der Landesstraßen von den Managern überaus positive Bewertungen gibt: Insgesamt 82 Prozent geben hier eine positive Rückmeldung ab, bei den Autobahnen und Schnellstraßen tun dies insgesamt 80 Prozent. Aber auch Bahnhöfe und Haltestellen (79 Prozent) und Park-and-Ride-Anlagen (73 Prozent) werden positiv bewertet.

Gute Rückmeldungen gibt es von den befragten Managern für die Entwicklung der Bahn in den vergangenen Jahren: 48 Prozent sehen die Entwicklung in Österreich positiv, wobei in Niederösterreich sogar 52 Prozent von einer positiven Entwicklung berichten. Ein wesentlicher Infrastrukturfaktor für Entscheidungsträger aus der Wirtschaft ist erwartungsgemäß der Flughafen Wien: 75 Prozent sprechen sich für den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen rund um den Flughafen aus. Als wirksamste Maßnahmen sehen die befragten Manager dabei den Neubau der Flughafenspange zwischen dem Flughafen Wien und Bruck an der Leitha (59 Prozent) und die B260 Umfahrung Airport Region (65 Prozent).

Die Umsetzung des Projekts B260 Airport Region ist aus landespolitischer Sicht besonders wichtig, da die Region mit Flughafen, Betrieben und Logistikunternehmen ein wirtschaftlicher Hotspot ist. Die Entlastung ist wirtschafts- und verkehrspolitisch überaus sinnvoll. Auch die S8 Marchfeld Schnellstraße ist, wie auch eine Studie von EcoAustria zu den Effekten der S8 auf die regionale und auf die österreichische Wirtschaftsleistung im Auftrag des Amts der Niederösterreichischen Landesregierung zeigte, zentral für die Entlastung des bestehenden Verkehrsnetzes.

Das NÖ Straßenbauprogramm wird vor diesem Hintergrund ambitioniert weiterentwickelt. Durch Bauprojekte im Zuge des Straßenbauprogramms 2026 werden viele Gemeinden und Ortsdurchfahrten vom Durchzugsverkehr entlastet. Dazu zählt unter anderem der Ringschluss Wiener Neustadt im Industrieviertel, der aktuell mit 42,9 Millionen Euro zu den größten Bauvorhaben in Niederösterreich gehört. Die Verkehrsfreigabe ist für Ende 2027 geplant. Ein weiteres Bauprojekt ist die Umfahrung Großglobnitz–Kleinpoppen. Der nördliche Teil der insgesamt 8,6 Kilometer langen Entlastungsstraße wurde im Sommer 2024 eröffnet. Für den südlichen Abschnitt wurden die finanziellen Mittel verstärkt. Die Gesamtverkehrsfreigabe der B36-Umfahrung ist für Herbst 2027 geplant.

Überaus wichtig für Niederösterreich sind auch die Zusammenhänge zwischen Verkehrsinfrastrukturausbau und Produktivitätssteigerung. Professor Sebastian Kummer bilanziert in seinem Fachbeitrag für den vorliegenden Infrastrukturreport, dass die potenzielle Produktivitätssteigerung unter Annahme einer bereits optimal verfügbaren Verkehrsinfrastruktur in Niederösterreich beeindruckende 22,3 Prozent beträgt. Die vorgestellte Modellrechnung auf Basis des Bruttoregionalprodukts (BRP) 2024 in Höhe von rund 76,88 Milliarden Euro zeigt eine potenzielle Produktivitätssteigerung von rund 17,14 Milliarden Euro an. Diese Abschätzung macht die großen wirtschaftlichen Potenziale der Verkehrsinfrastruktur für unser Land deutlich. Gerade für ein zentral gelegenes Flächenbundesland wie Niederösterreich ist es entscheidend, diese Chancen zu nutzen.

Die Ergebnisse des Infrastrukturreports Niederösterreich 2026 mit Fokus auf Straße und Schiene bestätigen somit nicht nur, dass der Kurs der Verkehrspolitik stimmt. Sie sind zugleich Basis für die zielgerichtete Weiterentwicklung im Interesse von Menschen und Unternehmen. In diesem Sinn wünsche ich Ihnen mit der Lektüre des vorliegenden Reports neue Ein- und Ausblicke in die mobile Zukunft Niederösterreichs.



CREATE CONNECTIONS

David Ungar-Klein
Autor des Infrastrukturreports Niederösterreich 2026,
Geschäftsführer der Kommunikationsagentur Create Connections



David Ungar-Klein

Eine moderne Infrastruktur ist ein entscheidender Standortfaktor für Staaten und Regionen. Insbesondere moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen entscheiden über die Attraktivität von Regionen für Unternehmen und Menschen. Der vorliegende Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 untersucht vor diesem Hintergrund die Entwicklung und den Status der niederösterreichischen Straßen- und Schieneninfrastruktur mit besonderem Fokus auf deren wirtschaftliche Dimension. Das bewährte methodische Instrumentarium, das jährlich beim Österreichischen Infrastrukturreport sowie bei bundeslandspezifischen Infrastrukturreports für Oberösterreich und Wien eingesetzt wurde, liefert nun erstmals auch für Niederösterreich – mit Fokus auf die Infrastrukturbereiche Straße und Schiene – fundierte Befunde und Bewertungen als Grundlage für infrastrukturelle Weiterentwicklungen. Wir wünschen mit dem vorliegenden Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 eine interessante Lektüre und die besten Verbindungen von, nach und in Niederösterreich.



Executive Summary

Mobilität ist im größten Flächenbundesland Österreichs besonders entscheidend für Lebensqualität und Wirtschaftskraft. Mit Blick auf die Lebensqualität der Bürger sind Geschwindigkeit, Sicherheit und Komfort mobiler Lösungen von großer Bedeutung. Das Mobilitätsverhalten in Niederösterreich ist von einer Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und einem konstanten Anteil an Wegen mit motorisiertem Individualverkehr geprägt. Niederösterreich kann deshalb auch als „Autoland“ bezeichnet werden.

Die Verkehrsinfrastruktur im Land ist angesichts der Vielfalt an Wirtschaftszweigen, die von landwirtschaftlichen Betrieben über industrielle Unternehmen bis hin zu modernen Dienstleistungssektoren reicht, sowie auch angesichts der Vielfalt an Wirtschaftsregionen ein Schlüsselfaktor für Wohlstand und Arbeitsplätze. Die Befunde des ersten Infrastrukturreports Niederösterreich mit Fokus auf die Straße und die Schiene, der u. a. auf einer quantitativen Managererhebung und qualitativen Experteninterviews basiert, unterstreichen den hohen Stellenwert des Ausbaus von Straße und Schiene, der in Niederösterreich ambitioniert umgesetzt wird.

Für 48 Prozent der Befragten ist Infrastruktur in Niederösterreich der wichtigste und für 44 Prozent einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren. Die Straße ist für 54 Prozent besonders wichtig, der öffentliche Verkehr für 48 Prozent und die Schiene für 41 Prozent. Die Gesamtzufriedenheit mit dem Ausbau der Straßeninfrastruktur in Niederösterreich ist geringfügig höher (80 Prozent) als mit Blick auf ganz Österreich (79 Prozent). Bei der Bewertung des Infrastrukturausbaus im Bundesländervergleich führt Niederösterreich unter den Flächenbundesländern sehr deutlich mit 27 Prozent „Sehr gut“-Bewertungen und 44 Prozent „Gut“-Bewertungen, gefolgt von Oberösterreich mit 14 Prozent „Sehr gut“-Bewertungen und 46 Prozent „Gut“-Bewertungen. Ein konkretes Anliegen der Befragten ist im Infrastrukturbereich Straße der Ausbau des Autobahnrings um Wien mit der Untertunnelung der Lobau, den 70 Prozent unterstützen. 67 Prozent fordern den vollständigen Lückenschluss der Autobahn Wien–Brünn (A5/D52), weitere 66 Prozent die S34 Traisental Schnellstraße. 62 Prozent sprechen sich für den Neubau Knoten S1/S8 Gänserndorf/Obersiebenbrunn (S8 Marchfeld Schnellstraße) aus. Mit der S8 soll das Marchfeld erschlossen und so eine Verkehrsentlastung erreicht werden. 57 Prozent fordern die B260 Umfahrung Airport Region, die eine Entlastung von Ortsgebieten, eine leistungsfähige Verkehrserschließung des Wirtschaftsraums sowie mehr Verkehrssicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs bringt.

Anliegen der Entscheidungsträger aus der Wirtschaft im Infrastrukturbereich Schiene sind insbesondere funktionierende Schnittstellen (Terminals) zwischen Schiene und Straße. Es soll keinen Flughafen/Hafen ohne Bahnanschluss geben, fordern insgesamt 87 Prozent der Befragten von der Politik. Die Verbesserung der Anbindung Österreichs an das internationale Bahnnetz erreicht ebenfalls 87 Prozent Zustimmung. Weitere 83 Prozent verlangen, dass der Ausbau von Schienennetzen (S-Bahn-Netzen und Regionalverkehr) deutlich zu beschleunigen ist. Die Schiene muss attraktiver gemacht werden, um die Transitstrecken in Österreich vom Verkehr zu entlasten, wünschen sich 80 Prozent der Befragten.

Die Erhebungen für den Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 zeigen klar, wie bedeutsam der optimale Verkehrsinfrastrukturausbau in Niederösterreich für die Produktivitätssteigerung ist: Unter der Annahme einer bereits optimal verfügbaren Verkehrsinfrastruktur in Niederösterreich beträgt das Produktivitätssteigerungspotenzial aus Sicht der befragten Manager enorme 22,3 Prozent. Die FBA-Modellrechnung auf Basis des Bruttoregionalprodukts (BRP) 2024 in Höhe von rund

76,88 Milliarden Euro zeigt: Die Realisierung dieses Potenzials würde für Niederösterreich einen Wertschöpfungszuwachs von rund 17,14 Milliarden Euro möglich machen.

Der Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 mit Fokus auf die Straße und die Schiene dokumentiert, dass Straße und Schiene im Flächenbundesland Niederösterreich zentrale Lebensadern persönlicher Mobilität und wirtschaftlicher Dynamik sind. Die quantitativen und qualitativen Befragungen machen deutlich, dass diese Assets strategisch fundiert weiterentwickelt werden müssen und dass dabei insbesondere eine optimale Gestaltung des Verkehrsflusses im Interesse von Wohlstand, Arbeitsplätzen und Versorgung mit zielgerichteter Entlastung in dicht besiedelten Gebieten durch entsprechende Straßeninfrastrukturen (Umfahrungen) vereinbart werden muss.

Methodik

Die Ergebnisse des Infrastrukturreports Niederösterreich 2026 mit Fokus auf die Straße und die Schiene basieren auf folgenden Befunden und Erhebungen:

- Monitoring infrastrukturrelevanter Publikationen und Befunde sowie Dokumentation infrastrukturrelevanter Entscheidungen als Grundlage für die Berichterstattung und für die Managerbefragung (siehe unten),
- eine repräsentative Erhebung unter niederösterreichischen Managern und Unternehmern durch Peter Hajek Public Opinion Strategies im August und November 2025. Die Teilnehmer wurden mit Blick auf die gesamtösterreichische ebenso wie auf die niederösterreichische Infrastruktur befragt,
- qualitative Interviews durch Create Connections mit 30 nationalen und internationalen Experten aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung zu Prioritäten der niederösterreichischen Infrastruktur. Die Gespräche wurden auf Basis eines thematischen Interviewleitfadens im Zeitraum August 2025 bis Jänner 2026 geführt. Aus Gründen der Vertraulichkeit sind die Ergebnisse anonymisiert.

Handlungsempfehlungen auf einen Blick

In den qualitativen Interviews des Infrastrukturreports Niederösterreich 2026 mit Fokus auf die Straße und die Schiene mit nationalen und internationalen Experten wurden konkrete Empfehlungen für die Infrastrukturbereiche Straße und Schiene geäußert.

Zentrale Handlungsempfehlungen für den Infrastrukturbereich Straße sind:

- Dem Bau des Lobautunnels als Teil der S1 ist angesichts der zunehmenden Verkehrsbelastung in der Ostregion und seiner zentralen Bedeutung für die Anbindung Niederösterreichs an die transdanubischen Bezirke Wiens hohe Priorität einzuräumen. Gerade vor dem Hintergrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums, steigender Pendlerverflechtungen und der wachsenden wirtschaftlichen Bedeutung dieser Räume ist eine Umsetzung des Projekts aus standort- und verkehrspolitischer Sicht von entscheidender Bedeutung.
- Das wirtschaftliche Nord-Süd-Ungleichgewicht im Wiener Raum – nördlich der Donau kommt auf zwei Einwohner ein Arbeitsplatz, südlich ist das Verhältnis umgekehrt – bewirkt starke Pendlerströme über die Donau und Staus auf der Tangente. Diese strukturelle standortpolitische Situation erfordert entsprechende Straßenverbindungen (S1, Lobautunnel, Marchfeld Schnellstraße) zur Entlastung und zur Standortentwicklung.
- Die Umsetzung des Projekts B260 Airport Region ist wichtig, da die Region mit Flughafen, Betrieben und Logistikunternehmen ein wirtschaftlicher Hotspot ist. Eine Entlastung wäre wirtschafts- und verkehrspolitisch sehr sinnvoll.
- Die S34 Traisental Schnellstraße verbessert die Anbindung an die A1 Westautobahn und reduziert den Verkehr auf der B20 in St. Pölten. Für Unternehmen ist diese Verbindung wichtig, um im Wettbewerb bestehen zu können.
- Der dreispurige Ausbau der A22 Donauufer Autobahn ist bereits seit vielen Jahren in Diskussion und muss forciert werden.
- Aus infrastruktureller und standortpolitischer Sicht besteht die Notwendigkeit, geeignete Standorte für trimodale Terminals frühzeitig zu identifizieren, flächenmäßig zu sichern und ihre infrastrukturelle sowie raumordnungsrechtliche Entwicklung auf lange Sicht zu gewährleisten, um den Ausbau kombinierter Güterverkehrsverkehre langfristig zu ermöglichen.
- Die Straßeninfrastruktur zwischen Niederösterreich und der Tschechischen Republik muss verbessert werden. Die heimische Verkehrspolitik soll sich verstärkt involvieren.
- In Tschechien wird der Ausbau der Nordautobahn vorangetrieben, u. a. durch vereinfachte UVP-Verfahren, Kompensationsmechanismen und den angestrebten Abschluss bis 2032. In Österreich sollen Verfahren zwar ebenfalls vereinfacht werden, einzelne Abschnitte werden jedoch weiterhin durch NGO-Einsprüche und lange Genehmigungsprozesse verzögert.
- Infrastrukturpolitische Entscheidungen erfordern generell die bestmögliche Abstimmung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden. Strukturierte Steuerungsgruppen sollen dies unterstützen.
- Die Natura-2000-Konflikte nehmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu und bremsen Projekte. Umsiedlungsansätze bzw. artenschutzrechtliche Verlagerungsmaßnahmen sollten aber im Bedarfsfall forciert werden.

Zentrale Handlungsempfehlungen für den Infrastrukturbereich Schiene sind:

- Schnittstellen zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Bahnverkehr müssen kontinuierlich optimiert werden. Die verbesserte Verknüpfung der Verkehrsträger stärkt die Effizienz und die Zuverlässigkeit des Gesamtverkehrssystems. Der Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen ist zu forcieren.
- Im Flächenbundesland Niederösterreich ist es besonders wichtig, dass bedarfsgesteuerte Verkehre das Netz in ländlichen Gebieten ergänzen und die Zubringerfunktion auf der letzten Meile zu Bahnverbindungen sicherstellen.
- Auf folgenden Schieneninfrastrukturachsen sind weitere Maßnahmen zur Beschleunigung und zur Kapazitätserweiterung erforderlich: viergleisiger Ausbau Wien Meidling–Mödling, Südbahn-Zulauf zum Semmering-Basistunnel, Franz-Josefs-Bahn, Nordwestbahn, Nordbahn, Flughafenspange Ostbahn, Kremser Bahn, Kamptalbahn, Puchberger Bahn, Erlauftalbahn und Innere und Äußere Aspangbahn.
- Der Combi Cargo Terminal Wien Süd ist in Betrieb. Aufgrund des steigenden Bedarfs an Terminalkapazitäten wird bis Ende 2026 die vorläufig letzte Ausbaustufe umgesetzt, wodurch die Kapazitäten um knapp die Hälfte gesteigert werden. Dennoch braucht es eine Markt- und Zukunftsanalyse in Bezug auf multimodale Güterterminals in Niederösterreich. Diese ist auch im Kontext der Netz- und Trassenlogik (insbesondere Nordbahn) zu sehen.
- Die Infrastruktur- und die Verkehrspolitik sollen sich verstärkt für Projekte in Tschechien einsetzen, die für Österreich, insbesondere für Niederösterreich und für Oberösterreich, relevant sind. Dies betrifft etwa die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke VRT Prag–Brünn–Břeclav, die Bahnverbindung Prag–České Budějovice–Linz oder die Modernisierung der böhmischen Franz-Josefs-Bahn-Strecke Veselí nad Lužnicí–České Velenice, die sich auf regionale Zentren wie Tulln, Třeboň und Tábor auswirken wird, die damit direkt elektrisch mit Prag und Wien verbunden werden. Für die Revitalisierung und die Attraktivierung mit Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke der mährischen Nordwestbahn von Znojmo nach Jihlava und Břeclav im Anschluss an die österreichische Nordwestbahn sind systematische Verhandlungen unter Einbeziehung der Infrastrukturbetreiber, der Region Südmähren, Niederösterreichs, der Bundesverkehrsministerien und der Verkehrsunternehmen erforderlich. Der geplante Bau einer Neubaustrecke Znojmo–Brünn mit einer zukünftigen Fahrzeit von knapp 30 Minuten nach 2035 würde neue Perspektiven im Personen- und Güterverkehr bringen.
- Die Franz-Josefs-Bahn hat große Bedeutung für den Güterverkehr und erfordert daher die Sicherung bestehender Ladegleise (z. B. Absdorf-Hippersdorf, Schwarzenau, Göpfritz, Sigmundsherberg) und entsprechend ausgestaltete Terminals in Tulln, Wien und Třeboň.
- Der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr mit Tschechien ist insbesondere durch Verlagerung von Holztransporten auf die Straße rückläufig. Notwendig sind daher Reaktivierung, Erhalt und Neunutzung von (leistungsfähigen) Gleisanschlüssen, Umladeanlagen mit ausreichenden Kapazitäten sowie eine stärkere regionale Einbindung und Open-Access-Angebote.
- Bei der Zusammenarbeit zwischen den ÖBB und dem tschechischen staatlichen Eisenbahninfrastrukturbetreiber Správa železnic (SŽ) sollen regionale Akteure stärker eingebunden werden.

Industrieökonomische Analyse verkehrsinfrastrukturpolitischer Prioritäten

Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer
Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik, Wirtschaftsuniversität Wien



Foto: ingo folie wien

Mit den jährlichen Erhebungen des Österreichischen Infrastrukturreports und den daraus hervorgehenden Zeitreihen steht der Infrastruktur- und der Verkehrspolitik ein wertvoller Fundus an Erkenntnissen zur Verfügung. Der nunmehr vorliegende Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 mit Fokus auf die Straße und die Schiene, der auf dem elaborierten Methodenset des Österreichischen Infrastrukturreports basiert, erlaubt erstmals eine fundierte Betrachtung und Bewertung der Infrastrukturbereiche Straße und Schiene in Niederösterreich und ihrer wahrgenommenen Entwicklung in den vergangenen Jahren sowie einen Ausblick auf verkehrspolitische Prioritäten für die Zukunft. Damit erfolgt auch ein Lückenschluss im qualifizierten Monitoring verkehrsinfrastruktureller Entwicklungen.

Die ermittelten Erkenntnisse sind einerseits für die generelle Weiterentwicklung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts durch gezielte Infrastrukturmaßnahmen von Bedeutung. Neben Wien und Oberösterreich gehört Niederösterreich laut Managererhebung für den Österreichischen Infrastrukturreport zu den drei wettbewerbsfähigsten Bundesländern. Nach den Erhebungen des Infrastrukturreports Niederösterreich 2026 ist für 48 Prozent der befragten Entscheidungsträger aus der Wirtschaft die Infrastruktur in Niederösterreich der wichtigste und für 44 Prozent einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren. Dabei zeigt sich die aus transportwirtschaftlicher Sicht nachvollziehbare Dominanz der Straße, die für 54 Prozent besonders wichtig ist.

Andererseits erlaubt die Analyse der infrastrukturellen Entwicklung insbesondere in den Bereichen Straße und Schiene einen evidenzbasierten Blick auf notwendige Weiterentwicklungen infrastrukturpolitischer Maßnahmen. Von Interesse ist etwa, dass die Gesamtzufriedenheit mit dem Ausbau der Straßeninfrastruktur in Niederösterreich sehr hoch ist (80 Prozent) und Niederösterreich im Flächenbundesländer-Vergleich mit 27 Prozent "Sehr gut"-Bewertungen und 44 Prozent "Gut"-Bewertungen führend bei der Beurteilung des Ausbaustands der Infrastruktur ist. Diese Einschätzungen dokumentieren ein hohes Einverständnis von niederösterreichischen Managern mit dem infrastrukturpolitischen Kurs des Landes und unterstreichen auch die beobachtete positive Entwicklung straßeninfrastruktureller Maßnahmen in Niederösterreich.

Von konkretem transport- und logistikwirtschaftlichem Interesse sind die praktischen Anforderungen der Infrastrukturnutzer und hier insbesondere der Unternehmen an die infrastrukturelle Weiterentwicklung. Dass der Ausbau des Autobahnrings um Wien mit der Untertunnelung der Lobau von

70 Prozent der Befragten unterstützt wird, bringt eine klare Priorität für den eng vernetzten Wirtschafts- und Lebensraum der Ostregion zum Ausdruck. Der Lobautunnel ist etwa für die Erreichbarkeit der transdanubischen Bezirke Wiens von Bedeutung, da diese sowohl für niederösterreichische Pendler wie auch als Betriebsstandorte zunehmend an Relevanz gewinnen. In den vergangenen Jahren siedelten sich viele Logistikzentren direkt oder in der Nähe jener Strecken an, für die der Bau des Lobautunnels eine erhebliche Erreichbarkeitsverbesserung und aufgrund der Stauvermeidung durch den Tunnel auch CO_2-Einsparungen verspricht (vgl. Kurzstudie "Die wirtschaftliche Dynamik in der 'östlichen Ostregion'. Eine regionalwirtschaftliche Betrachtung zur 6. Donauquerung"). Somit ist dieses Infrastrukturvorhaben aus ökonomischen und aus ökologischen Gründen auch für Niederösterreich von größter Relevanz – und wird auch entsprechend wahrgenommen.

Neben der starken Präferenz (67 Prozent) für den vollständigen Lückenschluss der Autobahn Wien–Brünn (A5/D52) und für die regional bedeutsame S34 Traisental Schnellstraße (66 Prozent) sind insbesondere die große Unterstützung (62 Prozent) für den Neubau Knoten S1/S8 Gänserndorf/Obersiebenbrunn (S8 Marchfeld Schnellstraße) sowie die hohe Zustimmung (57 Prozent) zur B260 Umfahrung Airport Region aus transport- und logistikwirtschaftlicher Sicht von Bedeutung. Die Entlastung von Ortsgebieten bei gleichzeitig leistungsfähiger Verkehrserschließung des Wirtschaftsraumes ist für den Standort Niederösterreich jedenfalls zentral und sollte landespolitisch gezielt forciert werden. Insbesondere die wirtschaftlich prosperierende Airport-Region würde erheblich vom geplanten Umfahrungsprojekt profitieren.

Nicht unter landespolitischem Einfluss steht der Ausbau der Schieneninfrastruktur, der insbesondere auch Richtung Slowakei forcieren werden muss. Genereller Ausbau und Modernisierung der Bahnverbindungen, die bessere Anbindung des Flughafens Wien-Schwechat an das slowakische Bahnnetz, eine neue Bahnstrecke vom Flughafen Wien-Schwechat nach Bruck an der Leitha ("Airport Link") sowie der geplante zweigleisige Ausbau zwischen Parndorf und der Staatsgrenze bei Kittsee sind auch regionalwirtschaftlich bedeutsame Infrastrukturinitiativen.

Die Daten des Infrastrukturreports Niederösterreich 2026 unterstreichen ferner den Zusammenhang zwischen Verkehrsinfrastrukturausbau und Produktivitätssteigerung, die unter Annahme einer bereits optimal verfügbaren Verkehrsinfrastruktur in Niederösterreich beeindruckende 22,3 Prozent beträgt. Die vorgestellte Modellrechnung auf Basis des Bruttoregionalprodukts (BRP) 2024 in Höhe von rund 76,88 Milliarden Euro ergibt eine potenzielle Produktivitätssteigerung von rund 17,14 Milliarden Euro. Diese Potenzialabschätzung ist als Annäherung zu verstehen, macht aber die großen wirtschaftlichen Potenziale der Verkehrsinfrastruktur deutlich, die gerade für ein zentral gelegenes Flächenbundesland wie Niederösterreich entscheidend sind.

Die Erkenntnisse des Infrastrukturreports Niederösterreich 2026 bieten ein fundiertes Bild zu Entwicklungen und Herausforderungen der Verkehrsinfrastruktur in Niederösterreich, die auch in wirtschaftlich fordernden Zeiten ambitioniert weiterentwickelt wird. Die Vereinbarkeit von wirtschaftlichen Standort- und Arbeitsplatz-Interessen mit Verkehrsentlastung in Wohngebieten ist dabei eine Herausforderung, die aktiv gestaltet werden muss.

Einleitung

Straße und Schiene als Schlüsselinfrastrukturen für Lebensqualität und Wohlstand
Mobilität ist im größten Flächenbundesland Österreichs besonders entscheidend für Lebensqualität und Wirtschaftskraft. Mit Blick auf die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger sind Geschwindigkeit, Sicherheit und Komfort mobiler Lösungen sowie auch deren Nachhaltigkeit von großer Bedeutung. Das Mobilitätsverhalten in Niederösterreich ist von einer Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und einem konstanten Anteil an Wegen mit motorisiertem Individualverkehr geprägt. Der motorisierte Individualverkehr mit dem Pkw bleibt im "Autoland Niederösterreich" weiter Motor des Alltags und sichert individuelle Freiheit. Straße und Schiene sind die Lebensadern persönlicher Mobilität, aber auch unverzichtbare Grundlagen wirtschaftlicher Dynamik.

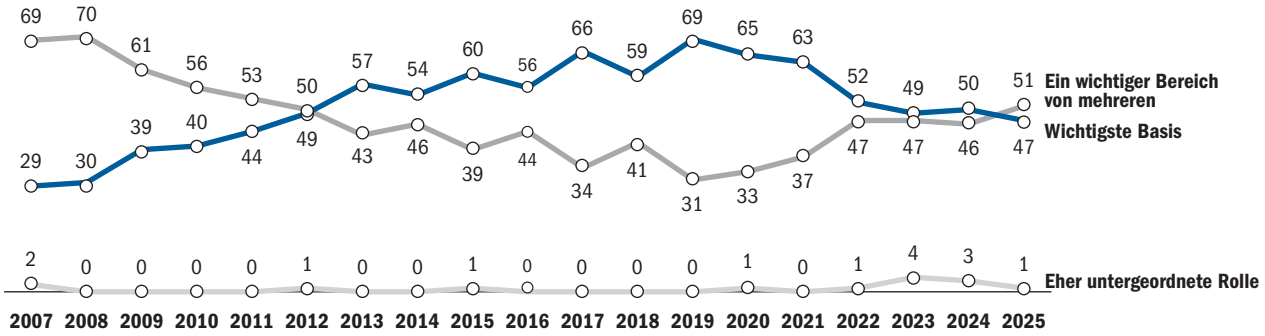
Die infrastrukturelle Wettbewerbsfähigkeit Niederösterreichs ist eine wichtige Dimension wirtschaftlicher Wettbewerbsfähigkeit. Die zentrale Lage in Europa spielt in diesem Zusammenhang eine besondere Rolle. Die Anbindung an europäische Hauptverkehrswege ist für Standort, Wirtschaftskraft und Arbeitsplätze von großer Bedeutung. Jeder dritte Arbeitsplatz im Land hängt direkt oder indirekt am Export. Niederösterreich ist gut an das österreichische und an das europäische Verkehrsnetz angebunden. Das Land profitiert neben dem Flughafen Wien insbesondere von Autobahnen, Schnellstraßen und Schieneninfrastrukturen.

Die Verkehrsinfrastruktur im Land ist angesichts der Vielfalt an Wirtschaftszweigen, die von landwirtschaftlichen Betrieben über industrielle Unternehmen bis hin zu modernen Dienstleistungssektoren reicht, sowie auch angesichts der Vielfalt an Wirtschaftsregionen ein Schlüsselfaktor für Wohlstand und Arbeitsplätze. Die Nähe zu Wien ist ein bedeutender wirtschaftlicher Standortvorteil, der allerdings auch mit spezifischen mobilitätspolitischen Herausforderungen verbunden ist. Insbesondere mit Blick auf den Schwerverkehr stellt sich die Herausforderung, Belastungen in dicht besiedelten Gebieten durch entsprechende Straßeninfrastrukturen (Umfahrungen etc.) zu vermeiden und den Verkehrsfluss im Interesse von Wohlstand, Arbeitsplätzen und Versorgung optimal zu gewährleisten.

Wachsende Bedeutung von Verkehrsinfrastrukturen
Die über die Jahre gewachsene Bedeutung von Verkehrsinfrastrukturen für den Standort dokumentierten auch die Ergebnisse des Österreichischen Infrastrukturreports 2026: Aus Sicht der dafür repräsentativ befragten heimischen Manager ist eine leistungsfähige Infrastruktur bedeutendste Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit eines Standorts: Für 47 Prozent der für diese gesamtösterreichische Studie befragten Manager stellt die Infrastruktur die wichtigste Größe für einen Wirtschaftsstandort dar, für 51 Prozent ist sie ein wichtiger Bereich von mehreren.

Wichtigkeit der Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Österreich

Fragestellung: "Wie wichtig ist eine gut ausgebaute Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Österreich?"



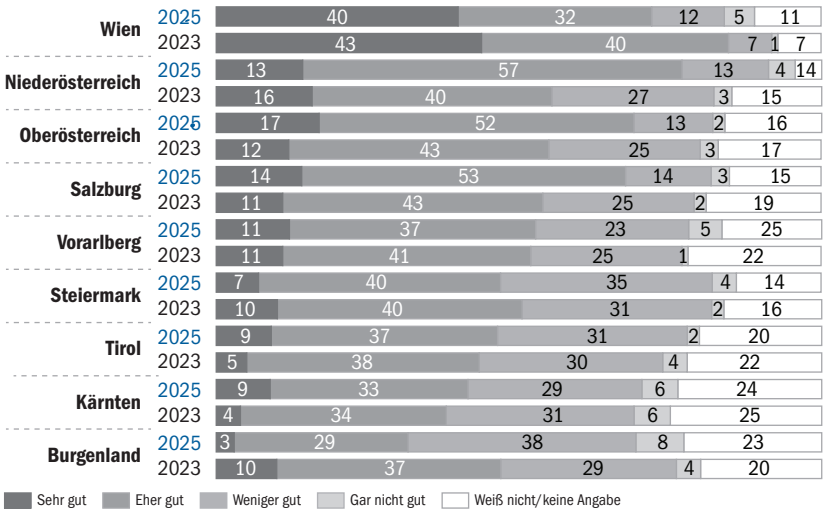
Quelle: Österreichischer Infrastrukturreport 2026

Positive Bewertung des Infrastrukturausbaus in Niederösterreich

Im Vergleich der Flächenbundesländer – Wien nimmt als Stadt eine Sonderposition ein und ist nicht direkt vergleichbar – führt Niederösterreich heute bei der Bewertung der Infrastrukturqualität: Der Ausbau der Infrastruktur in Niederösterreich wird von 70 Prozent der Befragten der bundesweiten Studie für den Österreichischen Infrastrukturreport 2026 als sehr oder eher gut beurteilt, der Infrastrukturausbau Oberösterreichs von 69 Prozent sowie jener von Salzburg von 67 Prozent. Von Interesse ist, dass sich Niederösterreich in der Bewertung durch die österreichischen Manager seit 2023 (56 Prozent) insgesamt deutlich verbessert hat.

Ausbau der Infrastruktur in den Bundesländern

Fragestellung: "Wie beurteilen Sie den Ausbau der Infrastruktur in den einzelnen Bundesländern: sehr, eher, weniger oder gar nicht gut?"



Quelle: Österreichischer Infrastrukturreport 2026

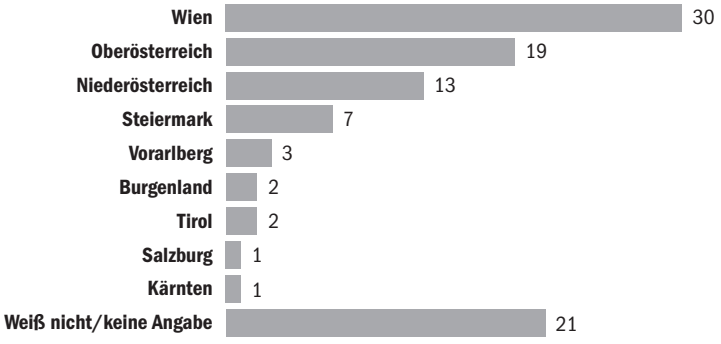
Infrastruktur stärkt Wettbewerbsfähigkeit

Die infrastrukturpolitische Entwicklung hat relevante Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit, die in Österreich durch externe geopolitische Ereignisse und standortpolitische Defizite zunehmend auf dem Prüfstand steht: Neben Wien und Oberösterreich gehört Niederösterreich laut Managererhebung für den Österreichischen Infrastrukturreport 2025 zu den drei wettbewerbsfähigsten Bundesländern.

Welches Bundesland ist am besten für den europäischen Wettbewerb gerüstet?

(Spontane Angabe)

Fragestellung: "Welches Bundesland ist Ihrer Ansicht nach am besten für den europäischen Wettbewerb gerüstet?"



Quelle: Österreichischer Infrastrukturreport 2025

Angesichts der großen Bedeutung der Infrastruktur für die Wettbewerbsfähigkeit werden von den bundesweit befragten Managern weitere Infrastrukturmaßnahmen eingemahnt: 77 Prozent fordern Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen. Dies umfasst die Straße ebenso wie die Schiene. 42 Prozent plädieren dafür, dass die Bundesregierung einen Schwerpunkt auf die Stärkung des Güterverkehrs auf den Schienen legen soll. 79 Prozent wünschen sich eine Attraktivierung der Schiene, um die Transitstrecken durch Österreich vom Lkw-Verkehr zu entlasten. Die Beschleunigung des Ausbaus von Schienennetzen, insbesondere der S-Bahn-Netze und des Regionalverkehrs, fordern 76 Prozent der befragten Manager.

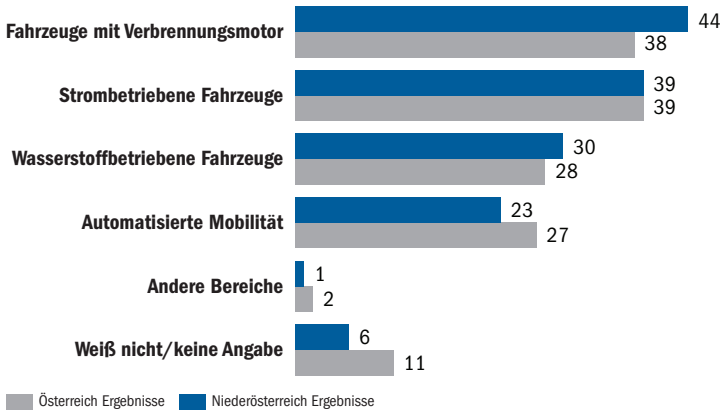
Prioritäten niederösterreichischer Manager

Eine Sonderauswertung des Österreichischen Infrastrukturreports ermöglicht es, Unterschiede in den Einschätzungen niederösterreichischer und der Gesamtheit der befragten österreichischen Manager aufzuzeigen. Mit Blick auf die Prioritäten niederösterreichischer Entscheidungsträger aus der Wirtschaft für die österreichische Wettbewerbsfähigkeit und Produktivität zeigt sich beim Thema der Rücknahme überbordender Klimaauflagen etwa, dass niederösterreichische Manager deutlich prononcierter dafür eintreten (22 Prozent) als der Bundesschnitt (zwölf Prozent). Bei der Frage, auf welche Mobilitätstechnologien Österreich künftig setzen soll, sprechen sich niederösterreichische Manager akzentuierter (44 Prozent) für den Verbrennungsmotor aus, als der österreichische Durchschnitt dies tut (38 Prozent). Der Autoverkehr mit Verbrennungsmotor soll auch im städtischen Bereich aus niederösterreichischer Sicht deutlich stärker gefördert werden (24 Prozent), als das der bundesweite Durchschnitt meint (elf Prozent). Hinter diesen Einschätzungen stehen Befürchtungen insbesondere im Hinblick auf Reichweite und spezielle Anforderungen, die mit den Mitteln der Elektromobilität nicht erfüllt werden können. E-Fahrzeuge können Mobilität mit der

Verbrennertechnologie, die in einem Flächenbundesland weiterhin große Bedeutung hat, ergänzen, aber kurz- bis mittelfristig nicht ersetzen. Die regionale Betroffenheit niederösterreichischer Manager wird schließlich in dem Ergebnis deutlich, wonach 40 Prozent der österreichischen und 57 Prozent der niederösterreichischen Manager für die B260 Umfahrung Airport Region eintreten. Prononcierter richten niederösterreichische Manager auch ihre Forderungen an die ÖBB, im bundesweiten Personenverkehr die Kapazitäten auszuweiten: Das fordern 49 Prozent der niederösterreichischen Manager, aber nur 33 Prozent aller befragten österreichischen Manager.

Zukünftige Mobilitätstechnologie in Österreich

(Mehrfachnennungen möglich)
Fragestellung: "Auf welche Fortbewegungsmittel sollte in Österreich zukünftig gesetzt werden?"



Förderung innerstädtischer Verkehrsarten

(Mehrfachnennungen möglich)
Fragestellung: "Welche Verkehrsart sollte innerstädtisch gefördert werden?"

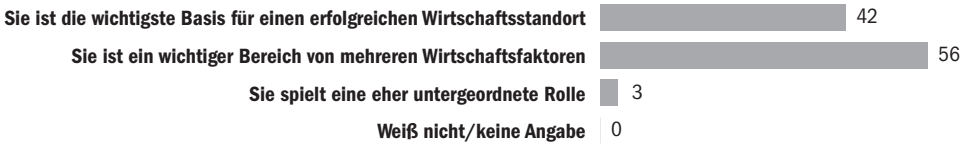


Hoher Stellenwert der Straßen- und der Schieneninfrastruktur
Die Daten der bundesweiten Erhebung unterstreichen insgesamt den hohen Stellenwert der Straßen- und der Schieneninfrastruktur für den wirtschaftlichen Erfolg von Standorten und Ländern. Diese bundesweiten Befunde werden durch die für den vorliegenden Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 durchgeführte Managerbefragung mit Fokus Straße und Schiene für Niederösterreich im Detail konkretisiert.

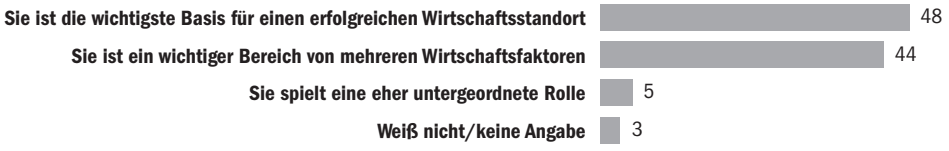
Ergebnisse der Managerbefragung für den Infrastrukturreport Niederösterreich 2026, Fokus: Straße und Schiene
Für den vorliegenden Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 erfolgte eine exklusive repräsentative Befragung von insgesamt 203 Managern großer Unternehmen (mit mehr als 100 Mitarbeitern) in Niederösterreich durch Peter Hajek Public Opinion Strategies im November 2025. Die Ergebnisse liefern erstmals für Niederösterreich ein aussagekräftiges Bild darüber, wie Entscheidungsträger aus der Wirtschaft den Standortfaktor Infrastruktur für Niederösterreich und die wünschenswerte Weiterentwicklung der Infrastruktur bewerten.

Zentrale Bedeutung der Infrastruktur für die Wirtschaft
Die Infrastruktur ist für 42 Prozent der Befragten der wichtigste und für 56 Prozent einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren für den Standort Österreich. Für nur drei Prozent der Befragten spielt die Infrastruktur eine untergeordnete Rolle. Noch akzentuierter fällt die Bewertung der befragten Manager für den Standort Niederösterreich aus: Für 48 Prozent ist Infrastruktur der wichtigste und für 44 Prozent einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren.

Wichtigkeit der Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Österreich
Fragestellung: "Wie wichtig ist eine gut ausgebaute Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Österreich?"

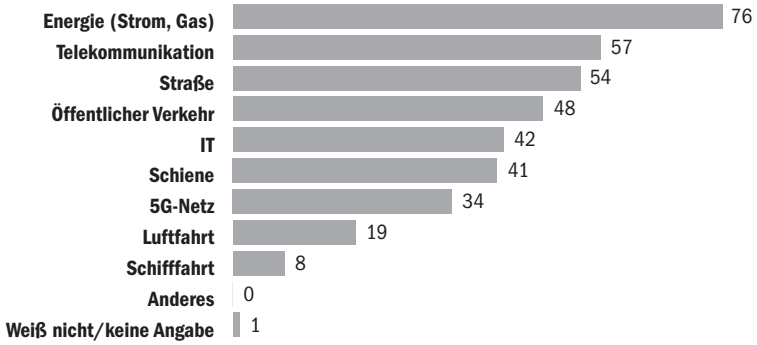


Wichtigkeit der Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Niederösterreich
Fragestellung: "Wie wichtig ist eine gut ausgebaute Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Niederösterreich?"



Hohe Wichtigkeit von Straße und Schiene
Klare Prioritäten gibt es für die befragten Entscheidungsträger aus der österreichischen und der niederösterreichischen Wirtschaft in der Frage, welche Bereiche der Infrastruktur besonders wichtig sind. Neben der erwartungsgemäß als hoch wahrgenommenen Bedeutung der Energie (76 Prozent) wird das große Gewicht von Straße und Schiene in Niederösterreich für eine funktionierende Infrastruktur deutlich: Die Straße ist für 54 Prozent besonders wichtig, der öffentliche Verkehr für 48 Prozent und die Schiene für 41 Prozent.

Wichtigkeit von Bereichen der Infrastruktur
(Spontane Angabe, Mehrfachnennung möglich)
Fragestellung: „Welche Bereiche der Infrastruktur sind Ihrer Ansicht nach besonders wichtig für den Wirtschaftsstandort bzw. für die Volkswirtschaft Österreich?"

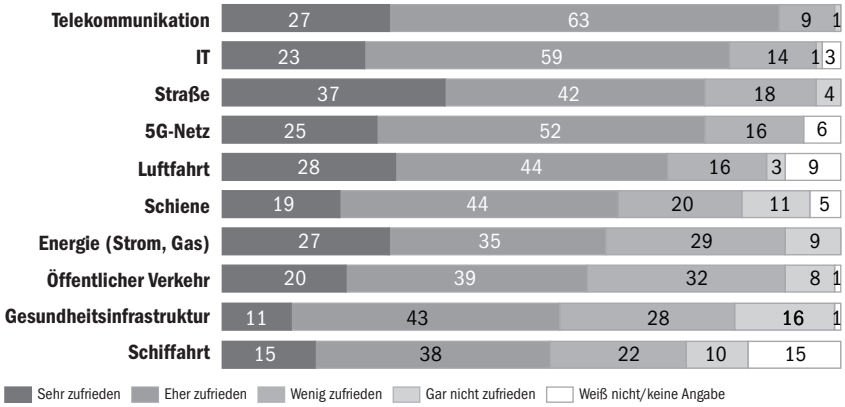


Im Rahmen der Erhebungen für den Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 wurde auch die Zufriedenheit mit dem Ausbauzustand und mit der Qualität einzelner Infrastrukturbereiche erfasst. Dabei zeigt sich mit Blick auf die gesamtösterreichische und auf die niederösterreichische Situation, dass die Straße grundsätzlich jener Infrastrukturbereich ist, der am besten bewertet wird (österreichweit: 37 Prozent sehr zufrieden, Niederösterreich: 33 Prozent sehr zufrieden). Zählt man die Befragten, die sehr zufrieden sind, und jene, die etwas zufrieden sind, zusammen, ist der Anteil der insgesamt Zufriedenen mit 80 Prozent für Niederösterreich sogar etwas höher als in der bundesweiten Betrachtung (79 Prozent). Ähnliche Tendenzen zeigen auch die Auswertungen zur Schiene: Hier sind 19 Prozent mit dem bundesweiten Ausbau sehr zufrieden und weitere 44 Prozent etwas zufrieden, während mit Fokus auf Niederösterreich 17 Prozent sehr zufrieden und 50 Prozent etwas zufrieden sind. Somit ist auch hier in der Gesamtbewertung – obwohl im Vergleich zur Straße noch deutlicher Handlungsbedarf gegeben ist – die Gesamtzufriedenheit in Niederösterreich geringfügig höher.

Kaum Unterschiede in der Gesamtzufriedenheit gibt es auch beim öffentlichen Verkehr (Österreich: 59 Prozent sehr und etwas zufrieden, Niederösterreich: 57 Prozent sehr und etwas zufrieden). Der öffentliche Verkehr ist allerdings jener Bereich, bei dem die befragten Manager sowohl im Bund als auch im Land Niederösterreich den meisten Verbesserungsbedarf sehen. Dies bringt jeder zweite Befragte klar zum Ausdruck (Österreich: 48 Prozent, Niederösterreich: 50 Prozent). Im Vergleich besteht in Niederösterreich höherer Bedarf am weiteren Ausbau der Straße (Österreich: 20 Prozent, Niederösterreich: 32 Prozent). Inwieweit die öffentliche Mobilität infolge des Irankriegs und stark gestiegener Treibstoffpreise nachhaltig an Attraktivität gewinnt, konnte im vorliegenden Infrastrukturreport noch nicht abgebildet werden und bleibt weiteren Untersuchungen vorbehalten. Auch die Folgen der budgetären Restriktionen und die damit notwendigerweise verbundenen Prioritätensetzungen (mehr Investitionen für Erhalt oder für Ausbau von Infrastrukturen, mehr Investitionen für öffentlichen Verkehr oder für Individualverkehr) erfordern weitere empirische Erhebungen, um politische Entscheidungen besser fundieren zu können.

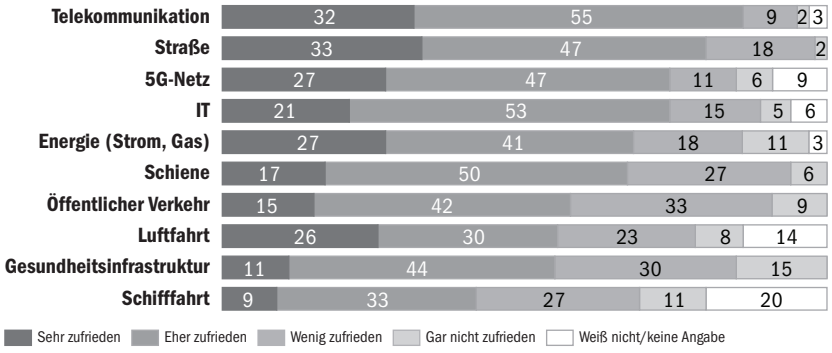
Zufriedenheit mit dem Ausbauzustand und der Qualität folgender Infrastrukturbereiche

Fragestellung: "Wie zufrieden sind Sie mit dem Ausbauzustand und der Qualität folgender Infrastrukturbereiche in Österreich?"



Zufriedenheit mit dem Ausbauzustand und der Qualität folgender Infrastrukturbereiche in Niederösterreich

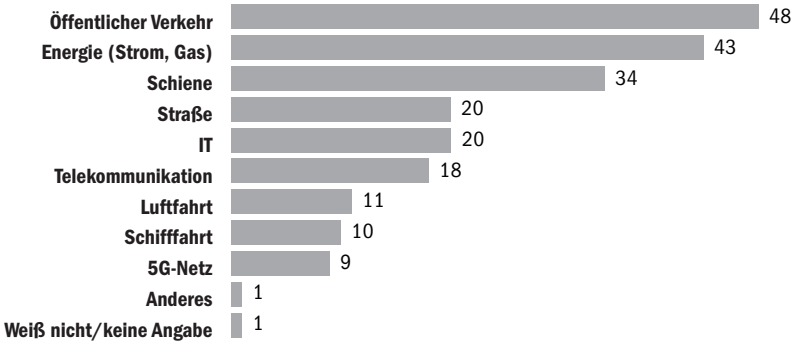
Fragestellung: "Wie zufrieden sind Sie mit dem Ausbauzustand und der Qualität folgender Infrastrukturbereiche in Niederösterreich?"



Bereiche der Infrastruktur mit Handlungsbedarf bei Ausbau bzw. Verbesserung

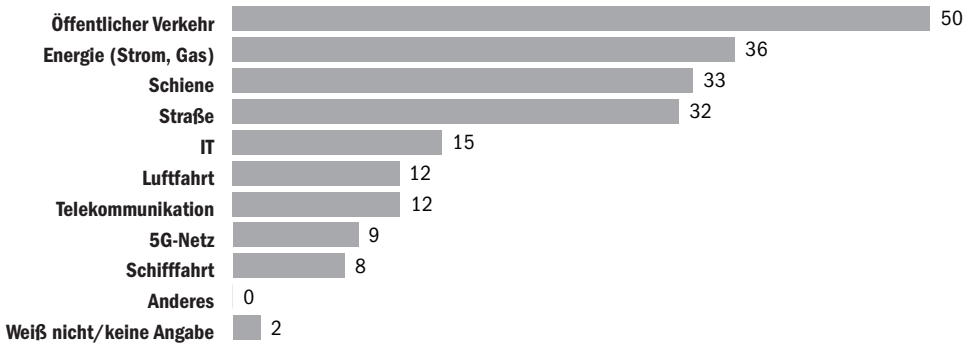
(Spontane Angabe, Mehrfachnennung möglich)

Fragestellung: „In welchen Bereichen der Infrastruktur sehen Sie am ehesten Handlungsbedarf bezüglich Ausbau bzw. Verbesserung? Welche Infrastruktur steht da an erster Stelle?"



Bereiche der Infrastruktur mit Handlungsbedarf bei Ausbau bzw. Verbesserung in Niederösterreich

(Spontane Angabe, Mehrfachnennung möglich)
Fragestellung: „In welchen Bereichen der Infrastruktur sehen Sie am ehesten Handlungsbedarf bezüglich Ausbau bzw. Verbesserung in Niederösterreich? Welche Infrastruktur steht da an erster Stelle?"

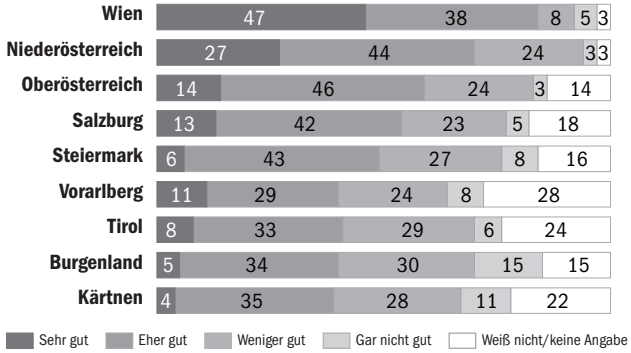


Niederösterreich bei Infrastrukturausbau bestes Flächenbundesland

Einen erfreulichen Befund stellen die befragten Manager des Infrastrukturreports Niederösterreich 2026 bei der Bewertung des Infrastrukturausbaus im Bundesländervergleich aus. Unter den Flächenbundesländern führt Niederösterreich sehr deutlich mit 27 Prozent "Sehr gut"-Bewertungen und 44 Prozent "Gut"-Bewertungen, gefolgt von Oberösterreich mit 14 Prozent "Sehr gut"-Bewertungen und 46 Prozent "Gut"-Bewertungen. Wien nimmt in diesem Ranking als Stadt – wie bereits angeführt – eine Sonderposition ein und erhält von 47 Prozent der Befragten "Sehr gut"-Bewertungen.

Ausbau der Infrastruktur in den Bundesländern

Fragestellung: "Wie beurteilen Sie den Ausbau der Infrastruktur in den einzelnen Bundesländern: sehr, eher, weniger oder gar nicht gut?"



Gute Infrastruktur für Wettbewerbsfähigkeit zentral

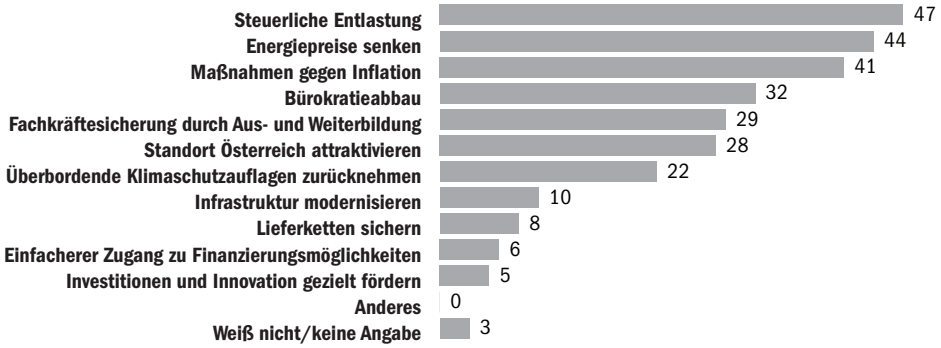
Dass Maßnahmen zur Infrastrukturverbesserung zentral sind, bestätigt auch ein Detailergebnis der Managererhebung des Infrastrukturreports Niederösterreich 2026: Lediglich jeder zehnte Befragte sieht in der Modernisierung der Infrastruktur eine wirksame Maßnahme zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Produktivität. Vor dem Hintergrund der Antworten der Erhebung

kann dieses Ergebnis darauf hindeuten, dass in diesem Bereich im Vergleich zu anderen wirtschaftspolitischen Handlungsfeldern ein geringerer unmittelbarer Nachholbedarf gesehen wird. In der Rangliste der prioritär geforderten Maßnahmen führen – angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung wenig überraschend – Maßnahmen zur Entlastung der Betriebe rund um Steuern, Energiekosten und Teuerung. Auch in den Unternehmen selbst sind Maßnahmen mit Infrastruktur-Konnex ein Thema, um die Produktivität zu steigern. Dies gilt insbesondere für Investitionen in Digitalisierung und Automatisierung, die in jedem dritten Betrieb (32 Prozent) zuletzt umgesetzt wurden.

Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Produktivität

(Mehrfachnennung möglich)

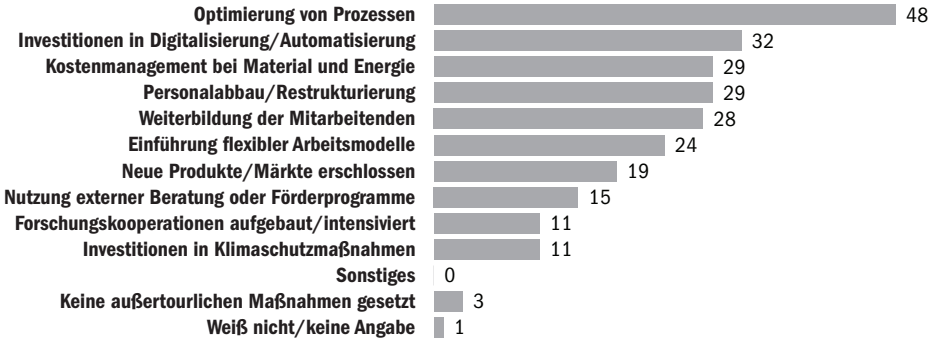
Fragestellung: "Welche drei Maßnahmen sollte die österreichische Regierung zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Produktivität für Unternehmen aus Ihrer Sicht prioritär umsetzen?"



Maßnahmen, die zuletzt im Unternehmen umgesetzt wurden

(Mehrfachnennung möglich)

Fragestellung: "Welche drei Maßnahmen haben Sie zuletzt in Ihrem Unternehmen umgesetzt, um die Produktivität zu steigern?"

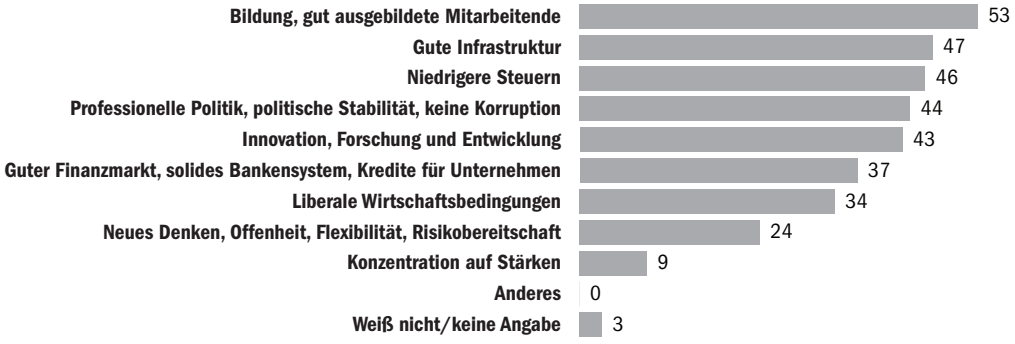


Die Erhebungen für den Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 mit Fokus auf Straße und Schiene zeigen klar, dass in der viel diskutierten Frage der Wettbewerbsfähigkeit die Infrastruktur eine zentrale Rolle spielt. Sie wird von den befragten Managern mit 47 Prozent als zweitwichtigste

Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes bezeichnet. Nur Bildung bzw. gut ausgebildete Mitarbeiter sind für die Wettbewerbsfähigkeit noch wichtiger (53 Prozent). Ein Anliegen ist den Managern auch die Souveränität des Standorts, weshalb sich insgesamt 72 Prozent der Befragten für eine Erschließung von heimischen Öl- und Gasvorkommen aussprechen.

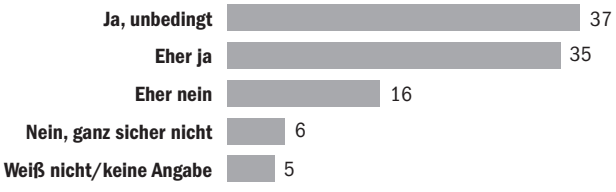
Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes

(Mehrfachnennung möglich)
Fragestellung: "Was sind Ihrer Ansicht nach die Grundvoraussetzungen dafür, dass ein Land wettbewerbsfähig ist?"



Soll Österreich eigene Öl- und Gasvorkommen erschließen?

Fragestellung: "Soll Österreich eigene Öl- und Gasvorkommen erschließen, um die eigene Unabhängigkeit zu erhöhen?"



Strategische Grundlagen für Straße und Schiene in Niederösterreich

Strategie und Maßnahmenpaket
Über die Verankerung in Strategie- und Planungsdokumenten des Bundes (siehe Kapitel Infrastrukturbereich Straße, Seite 31, Infrastrukturbereich Schiene, Seite 47) für Straße und Schiene in Österreich hinaus bestehen für Niederösterreich spezifische langfristige Planungsstrategien, aber auch landesspezifische organisatorische Strukturen, die für den Status und für die Entwicklung der Infrastrukturbereiche Straße und Schiene relevant sind.

Mit dem "Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+" wurde 2015 eine Basis für die mittel- und langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems geschaffen. Ziel des Konzepts ist es, die unterschiedlichen regionalen Ausprägungen Niederösterreichs wie Zentren, Achsen und ländliche Räume zu berücksichtigen sowie die Stärken der unterschiedlichen Verkehrsmittel für regional angepasste Verkehrslösungen und Mobilitätsangebote nutzbar zu machen. Die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft sollen dabei möglichst klimafreundlich, energieeffizient, raumverträglich und sozial ausgewogen erfüllt werden. Vorgesehen ist, im Jahr 2026 die Ausarbeitung eines neuen Strategiepapiers, das den Weg vom Istzustand zur angestrebten Zukunft im Jahr 2040 aufzeigen soll, zu beginnen.

Umsetzung im Mobilitätspaket
Im aktuellen Mobilitätspaket Niederösterreich 2023–2027 werden für Straße, Schiene und öffentlichen Verkehr Ziele und konkrete Umsetzungsprojekte adressiert. Für das Landesstraßennetz wird etwa das Ziel verfolgt, das Bestandsnetz sicher und gut nach gängigen Qualitätsstandards zu erhalten und gleichzeitig notwendige Netzergänzungen umzusetzen.

Das Mobilitätspaket umfasst auch das Bekenntnis zu Planungs- und Genehmigungsverfahren weit fortgeschrittener Bundesstraßenprojekte wie insbesondere S1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Schwechat–Süßenbrunn, S8 Marchfeld Schnellstraße im Abschnitt West, A5-Umfahrung-Drasenhofen-Vollausbau, S34 Traisental Schnellstraße als Entlastungsstraße für St. Pölten, Kapazitätserweiterungsprojekte in Niederösterreich (A2, A4, A22, S3, S4) sowie die Projekte für zusätzliche Anschlussstellen, die der Entlastung von Siedlungsgebieten dienen.

Im Bereich der Landesstraßenprojekte ist ein Maßnahmenpaket für das nördliche Niederösterreich vorgesehen, welches einen Sicherheitsausbau auf den Achsen B2/B4, B36/B37/B38, B38/B41 einplant. Weiters werden Umfahrungen (z. B. B260 Umfahrung Airport Region, B3 Umfahrung Groß-Enzersdorf, B233 Umfahrung Zwölfaxing) adressiert. Bahnübergänge an Hauptbahnverbindungen sollen laufend durch Unter- bzw. Überführungen ersetzt werden. Zudem sollen laut Mobilitätspaket kontinuierlich Park-and-Drive-Anlagen an wichtigen Verkehrsknotenpunkten errichtet werden.

Für den Bereich Schiene umfasst das Mobilitätspaket die im ÖBB-Rahmenplan bis 2027 vorgesehenen Streckenum- und -ausbauten insbesondere auf der Marchegger Ostbahn (bereits abgeschlossen), der Pottendorfer Linie (Nordabschnitt bis Wampersdorf bereits abgeschlossen, Südabschnitt bis Wiener Neustadt in Bau), auf der Südbahn, am Semmering-Basistunnel und auf dessen Zulaufstrecke sowie auf der Flughafenspange, der Franz-Josefs-Bahn und der inneren Westbahn. Weiterentwicklungen mit Kapazitätssteigerungen sind zudem bei Kamptalbahn, Puchberger Bahn, Traisentalbahn und Erlauftalbahn vorgesehen.

Ein besonderes Anliegen des Mobilitätspakets bis 2027 ist die Modernisierung der Schnittstellen zwischen Niederösterreich und Wien. Dies gilt insbesondere für die S-Bahn-Stammstrecke Wien (Wien-Meidling–Wien-Floridsdorf) und für die Verknüpfung durch Nordbahn, Laaer Ostbahn, Nordwestbahn, Flughafen-S-Bahn und Südbahn-Achse. Zudem sollen auch strategische Überlegungen zum Ausbau von Stadtregionalbahnen zwischen Wien und Niederösterreich weitergeführt werden.

Weiters sind im Mobilitätspaket zahlreiche Angebotsverbesserungen im Schienenpersonenverkehr vorgesehen. Wesentliche Projekte des Mobilitätspakets sind ferner die Weiterentwicklung der Regionalbusstrategie mit einem Busbasisnetz mit einem schnellen, attraktiven Angebot und der Bedarfsverkehre sowie der Ausbau von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen. So werden unter anderem zahlreiche Buslinien im regionalen und im überregionalen Bereich optimiert und verdichtet sowie Anschlüsse an die Bahn verbessert, um eine engmaschigere Versorgung und eine bessere Anbindung auch abseits der Hauptverkehrsachsen zu gewährleisten. Ergänzt wird das Angebot durch den gezielten Ausbau flexibler Mobilitätslösungen, wie zum Beispiel Bedarfsverkehrssysteme (On-Demand-Verkehre) und Mikro-ÖV-Angebote, die vor allem im ländlichen Raum als Zubringer zum Linienverkehr fungieren und die Mobilität ohne eigenes Auto ermöglichen.

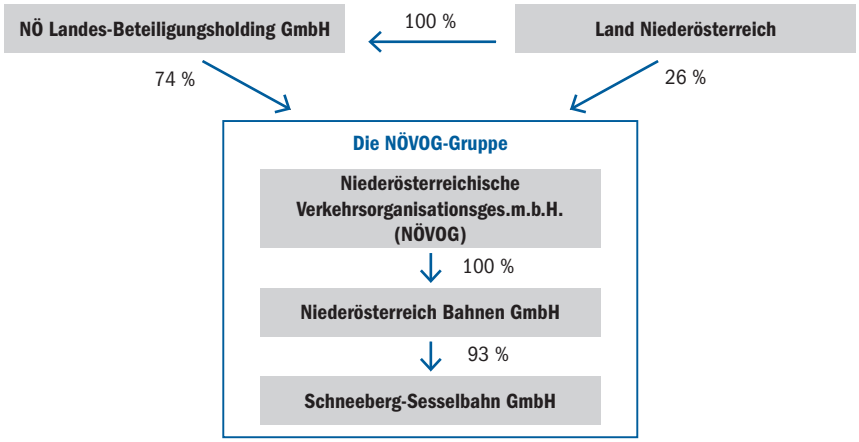
Als bereichsübergreifendes Thema spielt auch die Digitalisierung eine Rolle im Mobilitätspaket. Sie soll mit Blick auf mehr Nutzerfreundlichkeit Effizienz und die nahtlose Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen unterstützen.

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mit neuer Struktur

Eine bedeutende Rolle für die Planung und die Umsetzung des öffentlichen Verkehrs in Niederösterreich spielt die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG). Das 1993 gegründete Landesunternehmen war ursprünglich für die Vorbereitung sowie für die darauffolgende Inbetriebnahme und Abwicklung der sogenannten Wieselbusse (Expressbusse nach St. Pölten) zuständig. Im Jahr 2010 wurde die NÖVOG auch für die vom Land Niederösterreich übernommenen Eisenbahnstrecken verantwortlich und tritt unter der Marke Niederösterreich Bahnen für den operativen Betrieb auf eigener Eisenbahninfrastruktur sowie bei Charterverkehren im ÖBB-Netz auf. Mit 31. Dezember 2023 wurden mit einem Vertrag über die Abspaltung des Teilbetriebs Eisenbahnverkehr die Eisenbahnen aus der NÖVOG ausgegliedert. Im Zuge einer umfassenden Umstrukturierung wurde mit 1. Jänner 2024 der operative Bahnverkehr an die Niederösterreich Bahnen GmbH übergeben, die Eisenbahninfrastruktur und die Betriebsführung werden weiterhin durch die NÖVOG betreut, und mit 1. September 2024 wurden von der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH die Planung und der Betrieb des gesamten Bedarfs- und Regionalbusverkehrs in Niederösterreich übernommen.

Erklärtes Ziel der Landespolitik war es, die Aufgaben rund um Planung, Gestaltung und Durchführung des Nahverkehrs dort zu bündeln, wo die Dienstleistungen erbracht werden. Mit der NÖVOG verfügt das Land Niederösterreich über ein bedeutendes Instrument zur regional bestmöglichen Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs auf der Straße und auf der Schiene im Land.

Die NÖVOG-Gruppe auf einen Blick



Quelle: NÖVOG, Org-01-N-Gruppe, Fassung: 04, vom 1. 9. 2024



Infrastrukturbereich Straße

Die Gesamtlänge des Straßennetzes (Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen) in Niederösterreich betrug Anfang des Jahres 2025 rund 36.305 Kilometer (Österreich: rund 129.618 Kilometer). Das hochrangige Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) wies im selben Jahr eine Länge von rund 545 Kilometern auf (Österreich: rund 2.255 Kilometer). Dabei beanspruchte die Verkehrsfläche in Niederösterreich rund 4,8 Prozent des Dauersiedlungsraums (Österreich: 5,25 Prozent). Das niederösterreichische Landesstraßennetz hat eine Gesamtlänge von rund 13.660 Kilometern und 4.577 zugehörige Brückenobjekte. Es setzt sich aus Landesstraßen B (ehemaligen Bundesstraßen) und Landesstraßen L zusammen, die eine wichtige Rolle für den regionalen und überregionalen Verkehr spielen. Die Erhaltung und der Ausbau des Landesstraßennetzes obliegen dem Land Niederösterreich. Das gesamte Straßennetz in Niederösterreich ist von zentraler Bedeutung für die wirtschaftliche Dynamik des Bundeslandes und für die Lebensqualität der Bevölkerung.

Straßennetz in Österreich – Übersicht der Straßenkategorien
(Längen auf ganze Kilometer gerundet)

	Auto-bahnen	Schnell-straßen	Bundesstraßen insgesamt	Landes-straßen B	Landes-straßen L	Gemeinde-straßen	Straßennetz insgesamt
Wien	43	12	**55**	219	–	2.581	**2.855**
Niederösterreich	380	165	**545**	3.058	10.602	22.100	**36.305**
Burgenland	80	69	**149**	579	1.198	7.198	**9.124**
Oberösterreich	299	22	**321**	1.578	4.348	14.577	**20.824**
Salzburg	144	-	**144**	701	675	7.684	**9.204**
Steiermark	308	159	**467**	1.659	3.349	19.168	**24.643**
Kärnten	243	18	**260**	1.166	1.609	8.832	**11.867**
Tirol	189	34	**223**	1.039	1.281	9.340	**11.883**
Vorarlberg	63	28	**91**	306	508	2.008	**2.913**
Österreich	**1.749**	**507**	**2.255**	**10.305**	**23.570**	**93.488**	**129.618**

Quelle: BMIMI; Statistik Straße und Verkehr, Juni 2025. ASFINAG – Autobahnen und Schnellstraßen (Stand 1. 1. 2025); GIP.at – Landes- und Gemeindestraßen (Stand 15. 2. 2023, Gemeindestraßen Salzburg Stand 2022); AustriaTech

Vorteil für Standort und Lebensqualität

Für eine wettbewerbsfähige Wirtschaft sind die Bereitstellung und die Aufrechterhaltung einer leistungsfähigen und zuverlässigen Straßeninfrastruktur eine wesentliche Voraussetzung. Ein besonderer Standortvorteil ergibt sich aus der geografischen Lage Niederösterreichs entlang zentraler europäischer Verkehrsachsen, was für Industrie- und Gewerbebetriebe sowie für Logistikzentren besonders attraktiv ist. Niederösterreich stellt einen wichtigen Knotenpunkt im österreichischen und im mitteleuropäischen Güterverkehr dar, da bedeutende Verkehrsachsen wie die A1 (Westautobahn), die A2 (Südautobahn), die A4 (Ostautobahn) sowie die S1 und die S5 das Bundesland mit Wien, den Nachbarländern und wichtigen Wirtschaftszentren verbinden.

Ein gut ausgebautes Verkehrsnetz steigert zudem die Lebensqualität der Bevölkerung durch bessere infrastrukturelle Anbindung. Es erhöht die Verkehrssicherheit und reduziert innerörtliche Belastungen durch Umfahrungen und gezielte Verkehrslenkung. Die Anforderungen an eine zukunftsfähige Straßeninfrastruktur sind vielschichtig. Um Effizienz und Nachhaltigkeit der Verkehrsströme zu forcieren, können verstärkt intelligente Verkehrsleitsysteme zum Einsatz kommen, die eine laufende Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur ermöglichen. Intelligente Verkehrssysteme (IVS) und die Digitalisierung im Verkehrsmanagement eröffnen neue Perspektiven für den

Infrastrukturbereich Straße und für seine Ausgestaltung im Dienst der Bürger und ihrer Lebensqualität.

Starke Impulse für Wertschöpfung

Verkehrsinfrastruktur war schon immer und ist auch weiterhin eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung eines modernen Wirtschaftssystems. Der Ausbau und die Erweiterung der Verkehrsnetze haben zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit, einer Erhöhung der Kapazitäten und einer allgemeinen Senkung der Transportkosten beigetragen, was wiederum zu einer Steigerung der Produktivität und damit der internationalen Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen sowie zu einer Ausweitung der Arbeitsmarktregionen und der Beschäftigungsmöglichkeiten, auch für weniger zentral gelegene Regionen, geführt hat. Landesstraßen dienen als regionale und überregionale Verbindungen zwischen den Gemeinden. Sie sind für das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben in Niederösterreich von großer Bedeutung.

Der Straßenbau setzt wichtige Impulse für den Wirtschaftsstandort Niederösterreich. Im Jahr 2025 wurden in diesem Bereich Leistungen in der Höhe von 150,6 Millionen Euro vergeben. Davon gingen 33 Prozent, also etwa 49,6 Millionen Euro, an 1.207 kleine und mittlere Unternehmen. Die Gesamtbaukosten für die Instandsetzung nach den Hochwasserschäden (Herbst 2024) liegen bei etwa 26 Millionen Euro. Es wurden 377 Baulose mit 750 Einzelmaßnahmen abgearbeitet. Dies erfolgte zusätzlich zum laufenden Betrieb und zur Umsetzung des Straßenbauprogramms 2025. Das NÖ Straßenbauprogramm 2025 zielte vor allem auf Sanierung und Ausbau des Landesstraßennetzes mit umfangreichen Fahrbahnsanierungen und -erneuerungen, darunter 25 Neubaulose, sowie auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch gezielte Sicherheitsmaßnahmen, Umfahrungen und die Sanierung von über 20 Unfallhäufungsstellen ab. Auch die Lehrlingsausbildung für den Straßendienst wurde damit unterstützt. Die Investitionen in die Straßeninfrastruktur sind zudem im Kontext der rund 750 Hochwasserschäden an der niederösterreichischen Straßeninfrastruktur zu sehen, da sie wesentlich dazu beitragen, die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes wiederherzustellen, die Resilienz gegenüber zukünftigen Extremereignissen zu erhöhen sowie die langfristige Versorgungssicherheit und Erreichbarkeit im Bundesland sicherzustellen.

In den letzten 30 Jahren wurden in Niederösterreich rund 180 Kilometer Umfahrungsstraßen gebaut. Dadurch konnten mehr als 150.000 Bürger vom Durchgangsverkehr in den Ortskernen und den Innenstädten entlastet werden. Dafür wurden insgesamt mehr als 600 Millionen Euro investiert.

Im Rahmen des Straßenbauprogramms 2026 sind bauliche Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von 130 Millionen Euro vorgesehen. Dabei werden insgesamt 500 Kilometer Landesstraßen mit 480 Bauvorhaben in rund 300 Gemeinden Niederösterreichs erneuert, saniert und ausgebaut.

Maßnahmen des NÖ Straßenbauprogramms

Durch Bauprojekte im Zuge des Straßenbauprogramms 2026 werden viele Gemeinden und Ortsdurchfahrten vom Durchzugsverkehr entlastet. Dazu zählt der Ringschluss Wiener Neustadt im Industrieviertel, der aktuell mit 42,9 Millionen Euro zu den größten Bauvorhaben in Niederösterreich gehört. Die Verkehrsfreigabe ist für Ende 2027 geplant. Ein weiteres Bauprojekt ist die B36-Umfahrung von fünf Ortschaften im Waldviertel auf der Achse Zwettl–Vitis. Der nördliche Teil der insgesamt 8,6 Kilometer langen Entlastungsstraße wurde im Sommer 2024 eröffnet. Für den südlichen Abschnitt wurden zusätzliche finanzielle Mittel bereitgestellt, die Gesamtverkehrsfreigabe ist für Herbst 2027 geplant.

Bauprojekte der ASFINAG
Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Stärkung der Infrastruktur waren im Berichtsjahr 2026 zahlreiche Bauprojekte der ASFINAG im hochrangigen Straßennetz Niederösterreichs entweder bereits in Umsetzung oder in konkreter Planung.

A4 Ostautobahn: Generalerneuerung Knoten Schwechat

Im Zuge der Arbeiten werden die Fahrbahnen der A4 Ostautobahn sowie der S1 Wiener Außenring Schnellstraße saniert. Darüber hinaus umfasst das Projekt die Instandsetzung sämtlicher Auf- und Abfahrten sowie von drei Brückenbauwerken. Ergänzend werden die Straßenentwässerungssysteme auf den aktuellen Stand der Technik gebracht und die Fahrzeugrückhaltesysteme erneuert. Die Verkehrsfreigabe ist für September 2026 geplant.

A2 Südautobahn: Generalerneuerung Bereich Wöllersdorf bis Wiener Neustadt

Die ASFINAG führt eine Generalerneuerung der A2 Südautobahn im Abschnitt zwischen Wöllersdorf und Wiener Neustadt durch. Gegenstand der Maßnahme ist die Sanierung der Hauptfahrbahnen, der Rampen 1 bis 5 der Anschlussstelle Wiener Neustadt West, der Rampe 1 der Raststation Föhrenberg sowie der Gewässerschutzanlage der Raststation Bad Fischau. Zusätzlich werden in diesem Bereich 28 Brückenobjekte sowie zwei Durchlässe instandgesetzt. Die Arbeiten an der Hauptfahrbahn begannen Anfang März 2025 und werden voraussichtlich im Oktober 2026 abgeschlossen.

Neben diesen laufenden Projekten plant die ASFINAG auch Neu- und Ausbaumaßnahmen in Niederösterreich:

A5 Nord/Weinviertel Autobahn: Lückenschluss Poysbrunn bis zur Staatsgrenze bei Drasenhofen

Der südliche Abschnitt der Nord/Weinviertel Autobahn zwischen Eibesbrunn und Schrick wurde bereits im Jahr 2010 für den Verkehr freigegeben. Sieben Jahre später folgte nach rund zweieinhalbjähriger Bauzeit die Verkehrsfreigabe des etwa 25 Kilometer langen Weiterbaus von Schrick bis Poysbrunn. Mit dem nunmehr geplanten Ausbau des letzten Teilstücks von Poysbrunn bis zur Staatsgrenze bei Drasenhofen soll der Lückenschluss der A5 vollzogen werden. Der durchgängige Ausbau der Autobahn auf österreichischer und tschechischer Seite soll eine leistungsfähige Verbindung schaffen und zur Verbesserung der auf Wien ausgerichteten Pendler- und Wirtschaftsverkehre beitragen. Der Baubeginn der rund neun Kilometer langen Strecke ist für die Jahre 2031/32 vorgesehen, die Fertigstellung für 2034/35.

S1 Wiener Außenring Schnellstraße: Schwechat bis Süßenbrunn

Gemäß Bundesstraßengesetz ist die S1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt zwischen Schwechat und Süßenbrunn, einschließlich des Tunnels Donau-Lobau, als Lückenschluss im Regionenring um Wien vorgesehen. Ziel ist es, eine spürbare Entlastung für die stark frequentierten Verkehrsachsen A23 (Südosttangente) und A4 (Ostautobahn) im Bereich zwischen Wien und dem Knoten Schwechat zu schaffen. Auch der 22. Wiener Gemeindebezirk (Donaustadt) soll durch die neue Verkehrsführung entlastet werden. Die geplante Gesamtstrecke umfasst rund 19 Kilometer, davon entfallen etwa 8,3 Kilometer auf den Tunnelabschnitt. Durch die Spange Seestadt Aspern wird das Straßennetz in der Donaustadt sowie in der Ostregion, unter anderem die Stadtstraße Aspern, an die S1 angebunden. Der Baubeginn des Verwirklichungsabschnitts 1 von Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn hat im Frühjahr 2026 stattgefunden, eine Teil-Verkehrsfreigabe ist für das Jahr 2032 geplant. Für den Verwirklichungsabschnitt 2 mit dem Tunnel Donau-Lobau hat das

Bundesverwaltungsgericht einen Antrag beim Europäischen Gerichtshof eingebracht, um die Übereinstimmung des Verfahrens mit dem Unionsrecht klären zu lassen. Darüber hinaus sind noch wasserrechtliche und naturschutzrechtliche Verfahren durchzuführen. Ein Baubeginn ist daher frühestens ab dem Jahr 2030 möglich.

S8 Marchfeld Schnellstraße: Neubau Knoten S1/S8 – Gänserndorf/Obersiebenbrunn

Mit der S8 soll das Marchfeld erschlossen und so eine Verkehrsentlastung erreicht werden. Der rund 14,4 Kilometer lange Abschnitt erstreckt sich von Raasdorf (Knoten S1/S8) bis Obersiebenbrunn/Gänserndorf. Im Jahr 2019 wurde zunächst eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt und eine UVP-Genehmigung erteilt. Allerdings wurde dieser Bescheid im September 2021 vom Bundesverwaltungsgericht (BVwG) aufgehoben, da alternative Trassenführungen nicht ausreichend geprüft worden waren. Der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) hob diese Entscheidung 2023 auf, wodurch das Verfahren erneut beim BVwG anhängig wurde. Ende des Jahres 2024 stoppte das BVwG den Bau der S8 mit der Begründung erheblicher Umweltbeeinträchtigungen. Das BVwG stellte fest, dass eine alternative Trassenführung zumutbar sei. Das Land Niederösterreich legte gegen diese Entscheidung sowohl beim Verfassungsgerichtshof (VfGH) als auch beim Verwaltungsgerichtshof (VwGH) Rechtsmittel ein. Der VfGH entschied mit Beschluss vom 9. Dezember 2025, die Beschwerden der ASFINAG und des Landes Niederösterreich gegen das Erkenntnis des BVwG abzuweisen. Die Revision am VwGH ergab im April 2026, dass das Erkenntnis des BVwG wegen "Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit" aufgehoben wurde. Aus verfahrensrechtlicher Sicht wird damit das Verfahren an das BVwG zurückverwiesen, welches dieses fortzusetzen hat. In der weiterführenden infrastrukturpolitischen Debatte wurde vom für Infrastrukturfragen zuständigen LH-Stellvertreter und Verkehrslandesrat Udo Landbauer betont, dass das "Schutzgut Mensch" im UVP-Gesetz gestärkt werden müsse. Die Marchfeld Schnellstraße sei eine dringend notwendige Infrastrukturmaßnahme, die maßgeblich zur Entwicklung und zur Entlastung der Region beitragen würde. Das Ergebnis der angestoßenen Debatte war zu Redaktionsschluss noch offen. Laut ASFINAG werden alle notwendigen Behörden- und Gerichtsverfahren zur Erlangung der Genehmigungen für das Projekt fortgeführt. Der Nutzen des Projekts für den Standort ist erheblich (siehe Kasten).

Ökonomische Effekte der S8

Eine Studie von EcoAustria zu den Effekten der S8 auf die regionale und auf die österreichische Wirtschaftsleistung im Auftrag des Amts der Niederösterreichischen Landesregierung zeigte bereits 2021, dass der ökonomische Nutzen der S8 primär aus der Entlastung des bestehenden Verkehrsnetzes resultiert. Die für die Bewertung der Schnellstraße S8 relevanten Reisezeitkosteneinsparungen ergeben sich durch die Differenz der Reisezeiten in der Hauptverkehrszeit 2030 mit und ohne Bau der S8. Laut Forschern ergibt sich für die A4 eine Einsparung an Reisezeit durch die S8 in Höhe von 14 Minuten und für die A4/A6 in Höhe von zwölf Minuten. Damit verringert sich nicht nur die Reisezeit zwischen Wien und Bratislava um zwölf Minuten (S8 bzw. A4/A6), sondern auch jene für die Verbindungen St. Pölten–Bratislava, Linz–Bratislava und Salzburg–Bratislava um jeweils zwölf Minuten.

Basierend auf den BRP-Zahlen sowie auf Beschäftigungszahlen (für 2018) ist laut EcoAustria in den ersten 30 Jahren des Betriebs der S8 ein Effekt von kumuliert 0,41 Prozent des BIP bzw. 1,59 Milliarden Euro (real zu Preisen von 2018) erwartbar. Dies bedeutet, dass bei Nichtrealisierung der S8 ein kumulativer BIP-Verlust von 1,59 Milliarden Euro feststellbar wäre. Pro Jahr wäre die

Beschäftigung um rund 236 Personen geringer, was sich über 30 Jahre auf 7.075 summiert. Die größten Effekte der S8 sind laut Studie für Wien, das Wiener Umland und das Nordburgenland erkennbar. Kleinere Effekte sind für St. Pölten, Mostviertel-Eisenwurzen und Niederösterreich Süd erkennbar. Auf Basis der Beschäftigungs- und der BIP-Effekte wurde auch der Abgabenentfall infolge der Nichtrealisierung der S8 für die ersten 30 Jahre des Betriebs ermittelt – dies unter der Annahme, dass sich in dieser Zeit der Finanzausgleich nicht substanziell verändert. Insgesamt beläuft sich der Abgabenentfall für die ersten hypothetischen Jahre des Betriebs auf rund 598 Millionen Euro (real zu Preisen von 2018). Der größte Teil dieses Entfalls sind Transfers an die Sozialversicherung (227 Millionen Euro), gefolgt von rund 217 Millionen Euro an den Bund.

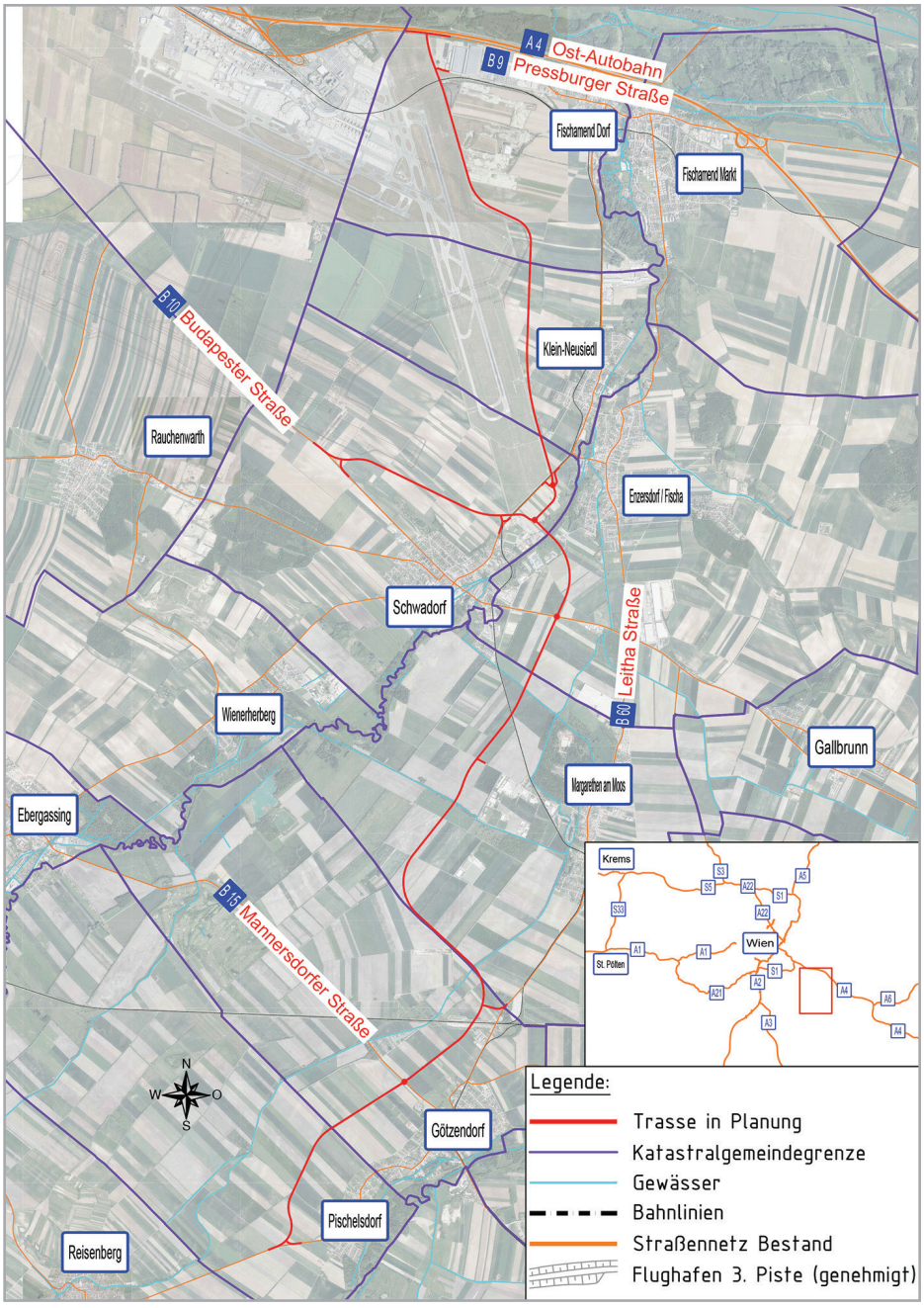
S34 Traisental Schnellstraße: Neubau St. Pölten/Hafing – Knoten St. Pölten/West (A1) – Wilhelmsburg

Die S34 Traisental Schnellstraße (St. Pölten/Hafing – Knoten St. Pölten/West (A1) – Wilhelmsburg) ist rechtskräftig beschieden und kann nach den Grundeinlösen und Bauvorbereitungen errichtet werden. Mit dem Bau der neun Kilometer langen S34 soll eine Entlastung entlang der B20 Mariazeller Straße geschaffen werden und gleichzeitig eine direkte Anbindung an die A1 Westautobahn hergestellt werden. Die Spange Wörth ist ein zentraler Bestandteil der geplanten S34. Sie soll die Anbindung an die A1 Westautobahn verbessern sowie zur Entlastung der B20 und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Raum St. Pölten beitragen. Gerade für das Betriebsgebiet im Süden St. Pöltens ist die direkte Anbindung über die Spange Wörth essenziell. Mehrere Umweltorganisationen hatten allerdings vor dem Bundesverwaltungsgericht die Genehmigung für den Bau der Spange Wörth mit Blick auf die Vogelschutzrichtlinie beanstandet. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) stellte zwischenzeitlich klar, dass das Straßenbauprojekt grundsätzlich unter ein Verbot laut der Richtlinie fallen könnte. Das EuGH-Verfahren wurde zwischenzeitlich, genauso wie das fortgesetzte BVwG-Verfahren, geschlossen, wobei eine Projektgenehmigung bei gleichzeitiger Abänderung des ursprünglichen Bescheids erteilt wurde und die Beschwerden abgewiesen wurden. Die Spange Wörth kann somit unter zusätzlichen Auflagen gebaut werden. Dafür sind auch noch Abstimmungen mit der ASFINAG sowie mit der Stadt St. Pölten erforderlich.

B260 Airport Region

Ein im Standortkontext auch für die Luftfahrt sehr bedeutsames Projekt im Infrastrukturbereich Straße ist das Projekt B260 Airport Region. Es wurde neu in die Infrastrukturplanung aufgenommen, weil sich die Region um den Flughafen Wien-Schwechat (Airport-Region) durch besondere wirtschaftliche Dynamik und großes Wachstum bei der Nutzung von Betriebsgebieten auszeichnet. Das vorhandene Straßennetz auf der Landesstraße B10 wie auf der Landesstraße B60 ist diesen Anforderungen mittelfristig nicht gewachsen. Zur Verkehrsentlastung wurde daher das vormalige Projekt Spange Götzendorf/B60 Umfahrungen neu aufgerollt und das Projekt B260 Umfahrung Airport Region in die Planung integriert. Seine Ziele sind die Entlastungen der Ortsgebiete Fischamend, Klein-Neusiedl, Schwadorf, Enzersdorf an der Fischa (inklusive Margarethen am Moos) und Götzendorf (inklusive Pischelsdorf). Neben der leistungsfähigen Verkehrserschließung des Wirtschaftsraums ermöglicht das Projekt eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Flüssigkeit des Verkehrs und die Sicherung von Wirtschaft und Regionalentwicklung der Airport-Region. Für das Projekt ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Das Nachfolgeprojekt der im Mobilitätskonzept enthaltenen B10/B60 Spange Götzendorf ist mit einer Gesamtlänge von 19,2 Kilometern das längste Landesstraßenprojekt der jüngeren Geschichte. Das Projekt B260 beansprucht aufgrund der Linienführung teilweise Flächen des Flughafens.

Projektinformation, B260 Airport Region



Quelle: Projektinformation, B260 Airport Region, Juni 2025. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung ST 3

Neue Donaubrücke
Eine wichtige infrastrukturpolitische Weiterentwicklung stellt die bessere Verbindung zum Nachbarbundesland Oberösterreich dar. Das Bundesverwaltungsgericht hat zu Jahresbeginn 2026 die Genehmigungsfähigkeit der Neuen Donaubrücke Mauthausen unter Auflagen bestätigt. Gründe für die geplante Errichtung einer neuen Donaubrücke sind die verkehrliche Entwicklung in den Bezirken Perg und Amstetten sowie die eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Bestandsbrücke. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und die Region dauerhaft zu entlasten und zukunftsfit zu machen, wurde die Neuerrichtung einer zusätzlichen Donauquerung vorbereitet und einem umfassenden Umweltverträglichkeitsverfahren unterzogen.

Weil gegen die positiven UVP-Bescheide Beschwerden eingebracht wurden, musste sich das Bundesverwaltungsgericht weiter mit dem Projekt befassen. Dafür wurden ergänzende Gutachten eingeholt und einzelne Fachbereiche, insbesondere der Bereich des Naturschutzes, vertieft geprüft. Das Projekt wurde daraufhin fachlich nachgeschärft, mit zusätzlichen Maßnahmen ergänzt und dem Gericht erneut vorgelegt. Mit dem neuen Erkenntnis bestätigt das Bundesverwaltungsgericht die Genehmigungsfähigkeit der Neuen Donaubrücke Mauthausen unter Berücksichtigung entsprechender Auflagen. Für die Länder Oberösterreich und Niederösterreich ist dieses Erkenntnis ein entscheidender Meilenstein nach Jahren intensiver fachlicher, rechtlicher und planerischer Arbeit. Parallel zur Analyse der Auflagen beginnt die konkrete Vorbereitung für einen frühestmöglichen Baustart.

Busverkehr in ländlichen Regionen
Der öffentliche Verkehr in Niederösterreich wird auch auf der Straße weiterentwickelt und attraktiviert, um sowohl Ballungsräume als auch ländliche Regionen effizient zu erschließen. Der Busverkehr spielt dafür eine zentrale Rolle. Zu den Aufgaben der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) zählen – neben dem Betrieb von regionalen und auch touristischen Bahnlinien wie der Mariazellerbahn – die Beauftragung und die bestmögliche Abstimmung und Organisation von rund dreißig Regionalbusunternehmen sowie die Weiterentwicklung innovativer Mobilitätskonzepte und die Integration nachhaltiger Mobilitätsangebote. Mit September 2024 übernahm die NÖVOG die zentrale Verantwortung für Planung, Bestellung und Abwicklung des niederösterreichischen Regionalbusverkehrs sowie der bedarfsorientierten Verkehre (z. B. Anrufsammeltaxis, Mikro-ÖV-Systeme) vom Verkehrsverbund Ost-Region (VOR).

Die NÖVOG verantwortet über 550 niederösterreichische Regionalbuslinien und kümmert sich um die Abstimmung der Buslinien untereinander sowie um gute Umsteigeverbindungen von und zur Bahn. Priorität hat dabei das Interesse der rund 45 Millionen Fahrgäste, die das Öffi-Angebot der NÖVOG jährlich nutzen. Insgesamt sind die niederösterreichischen Regionalbusse rund 64 Millionen Kilometer pro Jahr unterwegs. Im Bereich des Regionalbus- und des Bedarfsverkehrs gab es von 2023 auf 2024 eine Steigerung von mehr als 2,1 Millionen Fahrgästen (plus fünf Prozent).

Flexibler öffentlicher Verkehr
Um auch dünn besiedelte Regionen zuverlässig zu erschließen, setzt Niederösterreich verstärkt auf flexible Formen des öffentlichen Verkehrs. Dabei handelt es sich um bedarfsorientierte Angebote (Anrufsammeltaxis), die nur bei tatsächlichem Bedarf verkehren. Diese Systeme bieten gegenüber klassischen Linienverkehren eine höhere Flexibilität und stellen insbesondere für periphere Räume eine effiziente Lösung zur Sicherstellung der Mobilität dar. Zunehmend werden diese Angebote digitalisiert und über Apps oder andere Buchungssysteme zugänglich gemacht, um die Nutzung

für die Bevölkerung zu erleichtern. Die bedarfsgesteuerten Verkehre (Anrufsammeltaxis) konnten im Jahr 2025 wieder Zuwächse verzeichnen. Ein anschauliches Beispiel stellen die niederösterreichischen leoPOLDI-Anrufsammeltaxis dar, die als bedarfsgerechte Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Verkehrssystem aus Bus und Bahn dienen. Derzeit sind diese Angebote in mehreren Regionen im Einsatz, darunter im westlichen Mostviertel, in Maria Anzbach, in Ebreichsdorf sowie in den Bezirken Korneuburg und Tulln. leoPOLDI ist ein Projekt der NÖVOG und verfolgt das Ziel, bestehende Anrufsammeltaxis zu modernisieren sowie den liniengebundenen öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn) mit bedarfsgesteuerten Angeboten sinnvoll zu ergänzen. Die Buchung erfolgt entweder über die poldi-App oder telefonisch, wobei die Fahrten ausschließlich auf Bestellung durchgeführt werden. Im Jahr 2025 nutzten bereits mehr als 100.000 Fahrgäste das leoPOLDI-Angebot, was einer Steigerung von über 25 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Ergänzend dazu betreut die NÖVOG weiterhin klassische Anrufsammeltaxis in niederösterreichischen Gemeinden. Insgesamt konnten über beide Angebotsformen hinweg im Jahr 2025 mehr als 150.000 Fahrgäste befördert werden. Diese Entwicklung unterstreicht die wachsende Bedeutung flexibler Mobilitätsangebote als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr.

Das NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramm (NÖ NVFP) ist in diesem Zusammenhang ein zentrales Instrument des Landes Niederösterreich zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und zur Sicherung verlässlicher Mobilität in allen Landesteilen. Der Zweck des NÖ NVFP sind die Attraktivierung und die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in Niederösterreich. Im Rahmen dieses Programms werden öffentliche Verkehrsangebote im gesamten Bundesland, betriebliche Maßnahmen wie Buslinien oder Anrufsammeltaxis gefördert.

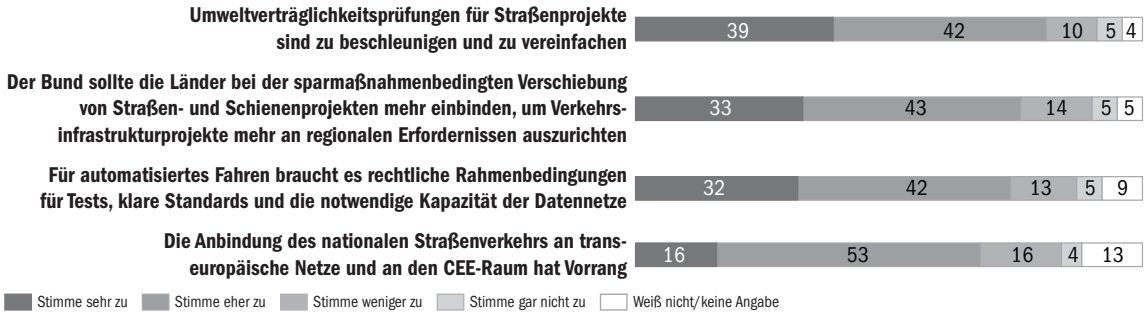
Ergebnisse der Managerbefragung im Infrastrukturbereich Straße

Nach den Ergebnissen der Managerbefragung für den Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 im Infrastrukturbereich Straße gibt es klare Prioritäten für die Zukunft der Straße. Dass Umweltverträglichkeitsprüfungen für Straßenprojekte zu beschleunigen und zu vereinfachen sind, fordern insgesamt 81 Prozent der Befragten. 76 Prozent sprechen sich dafür aus, dass der Bund die Länder bei der sparmaßnahmenbedingten Verschiebung von Straßen- und Schienenprojekten mehr einbinden sollte, um Verkehrsinfrastrukturprojekte mehr an regionalen Erfordernissen auszurichten.

Im Infrastrukturbereich Straße ist Offenheit für Zukunftstechnologien gefragt: Für automatisiertes Fahren braucht es rechtliche Rahmenbedingungen für Tests, klare Standards und die notwendige Kapazität der Datennetze, sagen 74 Prozent. Weitere 69 Prozent geben zu Protokoll, dass die Anbindung des nationalen Straßenverkehrs an transeuropäische Netze und den CEE-Raum Vorrang haben muss.

Zustimmung zu Forderungen an die Politik im Bereich Straße

Fragestellung: "Welchen dieser Forderungen an die Politik zur Verbesserung der Straße stimmen Sie sehr, eher, weniger oder gar nicht zu?"



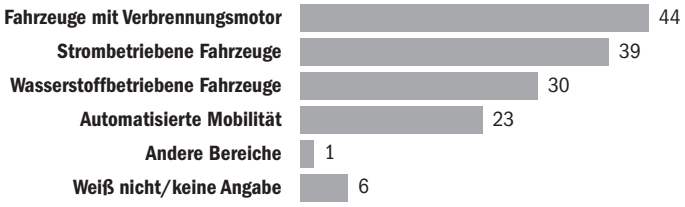
Offenheit für neue Technologien

Auf die Frage, auf welche Fortbewegungsmittel Österreich künftig setzen soll, ergibt die Managererhebung ein ausgewogenes, technologieoffenes Bild: Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor befürworten 44 Prozent, während sich 39 Prozent für strombetriebene Fahrzeuge aussprechen. Ein vergleichsweise hoher Anteil von 30 Prozent will wasserstoffbetriebene Fahrzeuge forciert sehen. In automatisierter Mobilität sieht jeder vierte Befragte eine Mobilitätstechnologie der Zukunft.

Zukünftige Mobilitätstechnologie in Österreich

(Mehrfachnennungen möglich)

Fragestellung: "Auf welche Fortbewegungsmittel sollte in Österreich zukünftig gesetzt werden?"

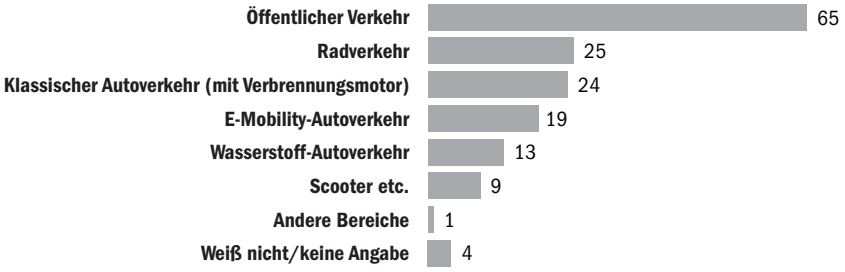


Öffentlichen Verkehr und Automobilität fördern

Die von den Managern in der Befragung bereits adressierte Förderung des öffentlichen Verkehrs gewinnt mit Blick auf den Bereich des innerstädtischen Verkehrs noch zusätzliche Unterstützung: 65 Prozent sprechen sich für eine Förderung öffentlichen Verkehrs aus, 25 Prozent für die Förderung von Radverkehr und 24 Prozent befürworten den klassischen Autoverkehr mit Verbrennungsmotor. Dahinter liegen E-Mobilität (19 Prozent) und Wasserstoff (13 Prozent) für den Autoverkehr. Bezogen auf die Förderung von Verkehrsarten in Niederösterreich liegt ebenfalls der öffentliche Verkehr mit 58 Prozent Zustimmung klar vorn, gefolgt vom klassischen automobilen Individualverkehr mit Verbrennungsmotor (30 Prozent). Zählt man die unterschiedlichen Antriebstechnologien im Autoverkehr zusammen, so liegt der Autoverkehr mit 66 Prozent Zustimmung an erster Stelle hinsichtlich der zu fördernden Verkehrsarten. Für fast jeden zehnten Befragten ist aber auch die Förderung von Sammeltaxis ein wichtiges Thema (neun Prozent).

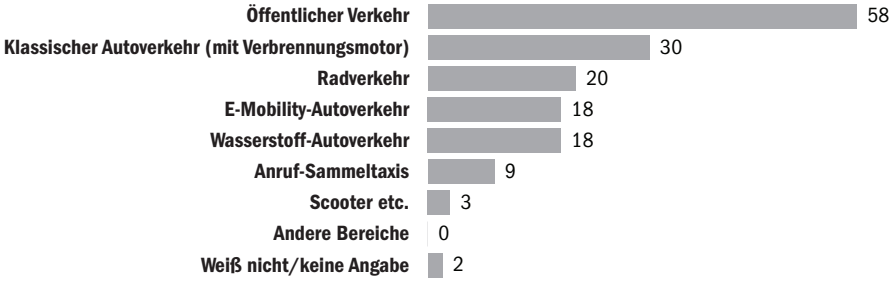
Förderung innerstädtischer Verkehrsarten

(Mehrfachnennungen möglich)
Fragestellung: "Welche Verkehrsart sollte innerstädtisch gefördert werden?"



Förderung niederösterreichischer Verkehrsarten

(Mehrfachnennung möglich)
Fragestellung: "Welche Verkehrsart sollte in Niederösterreich zukünftig verstärkt gefördert werden?"

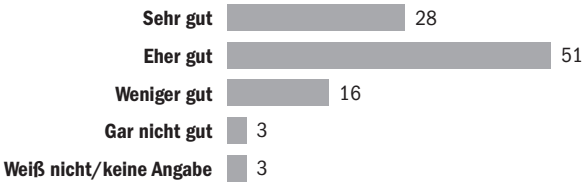


Guter Zustand von Autobahnen und Schnellstraßen

Laut Erhebung der Managerbefragung für den Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 wird der Zustand von Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich mehrheitlich positiv bewertet. Insgesamt 79 Prozent nehmen den Zustand als sehr gut oder gut wahr. Für Niederösterreich fällt der Befund besonders positiv aus: 61 Prozent geben an, dass sich die Infrastruktur in Niederösterreich in den vergangenen Jahren eher positiv entwickelt hat. Nur jeder Fünfte (20 Prozent) gibt eine eher negative Entwicklung an.

Zustand der Autobahnen und Schnellstraßen

Fragestellung: "Wie beurteilen Sie den Zustand österreichischer Autobahnen und Schnellstraßen: sehr, eher, weniger oder gar nicht gut?"



Entwicklung der Straßeninfrastruktur in Niederösterreich in den letzten Jahren

Fragestellung: "Hat sich die Straßeninfrastruktur in Niederösterreich in den letzten Jahren eher positiv oder eher negativ entwickelt?"

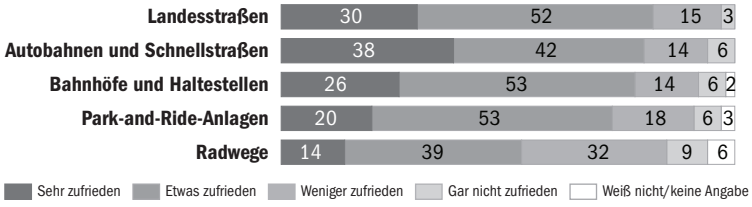


Beste Bewertung für Landesstraßen

Die Detailanalyse zeigt, dass Ausbauzustand und Qualität der Landesstraßen von den Managern am besten bewertet werden: Insgesamt 82 Prozent geben hier eine positive Rückmeldung ab, bei den Autobahnen und Schnellstraßen tun dies insgesamt 80 Prozent. Aber auch Bahnhöfe und Haltestellen (79 Prozent) und Park-and-Ride-Anlagen (73 Prozent) werden positiv bewertet. Vergleichsweise am schlechtesten fällt die Bewertung für Radwege aus (53 Prozent).

Zufriedenheit mit dem Ausbauzustand und der Qualität folgender Verkehrsinfrastrukturen in Niederösterreich

Fragestellung: "Wie zufrieden sind Sie mit dem Ausbauzustand und der Qualität folgender (Verkehrs-)Infrastrukturen in Niederösterreich – sehr, etwas, weniger oder gar nicht zufrieden?"

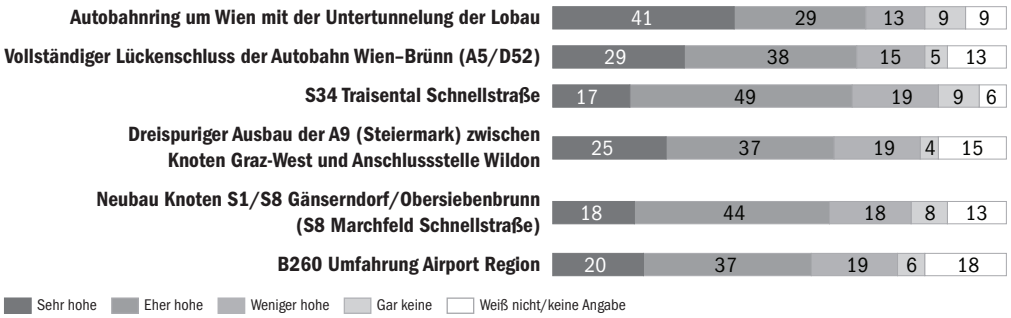


Prioritäten für den Straßenausbau

Bei der Managerbefragung für den Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 hatten die Befragten die Möglichkeit, Straßenprojekte zu priorisieren. Die Ergebnisse zeigen folgendes Bild: 70 Prozent unterstützen den Autobahnring um Wien mit der Untertunnelung der Lobau. 67 Prozent fordern den vollständigen Lückenschluss der Autobahn Wien–Brünn (A5/D52), weitere 66 Prozent die S34 Traisental Schnellstraße. Den dreispurigen Ausbau der A9 (Steiermark) zwischen Knoten Graz-West und Anschlussstelle Wildon priorisieren 62 Prozent der Befragten. Ebenfalls 62 Prozent sprechen sich für den Neubau Knoten S1/S8 Gänserndorf/Obersiebenbrunn (S8 Marchfeld Schnellstraße) aus. 57 Prozent fordern die B260 Umfahrung Airport Region. Die klaren Positionierungen machen deutlich, dass die Entscheidungsträger aus der Wirtschaft für einen offensiven Straßenausbau im Interesse von Standort und wirtschaftlicher Entwicklung eintreten.

Priorität folgender Straßenprojekte

Fragestellung: "Haben aus Ihrer Sicht folgende Straßenprojekte jeweils eine sehr hohe, eher hohe, weniger hohe oder gar keine Priorität?"



Konkret verbinden die Befragten mit den Projekten unterschiedliche Vorteile: Bei der S8 Marchfeld Schnellstraße dominieren kürzere Fahrzeiten (48 Prozent), mehr Betriebsansiedlungen (32 Prozent) sowie schnellere Erreichbarkeit und mehr Verkehrssicherheit (je 30 Prozent). Vom Projekt B260 Umfahrung Airport Region erwarten sich die Manager vor allem Verkehrsentlastung (41 Prozent) sowie schnellere Erreichbarkeit (32 Prozent) und kürzere Fahrzeiten (30 Prozent). Auch die nähere Anbindung an den Flughafen (29 Prozent) und mehr Betriebsansiedlungen (23 Prozent) sind konkrete Vorteile, so die Manager.

Vorteile der Umsetzung der S8 Marchfeld Schnellstraße

(Mehrfachnennungen möglich)

Fragestellung: "Was sind Ihrer Ansicht nach die positiven Aspekte für Niederösterreich, wenn das Straßenprojekt S8 Marchfeld Schnellstraße umgesetzt wird?"



Vorteile der Umsetzung der B260 Umfahrung Airport Region
(Mehrfachnennungen möglich)
Fragestellung: "Was sind Ihrer Ansicht nach die positiven Aspekte für Niederösterreich, wenn das Straßenprojekt B260 Umfahrung Airport Region umgesetzt wird?"



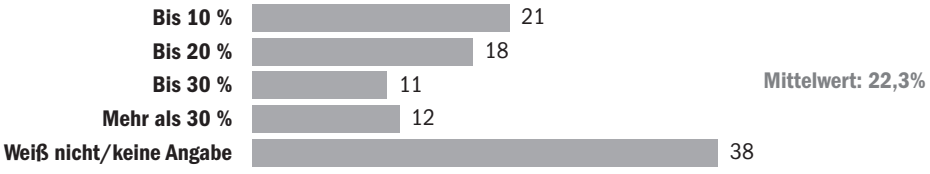
Mehr Produktivität durch Straßenverkehrsausbau

Die Umsetzung geplanter Straßenprojekte hat für die Unternehmen in Niederösterreich konkrete wirtschaftliche Effekte. Die Antworten auf die Frage "Angenommen, die für Ihr Unternehmen relevanten Anbindungen an die niederösterreichische Verkehrsinfrastruktur wären bereits optimal verfügbar, um wie viel Prozent könnte Ihr Unternehmen die Produktivität steigern?" ergeben einen Mittelwert der Produktivitätssteigerung um 22,3 Prozent. Die FBA-Modellrechnung auf Basis des Bruttoregionalprodukts (BRP) 2024 in Höhe von rund 76,88 Milliarden Euro zeigt: Die Realisierung dieses Potenzials würde für Niederösterreich eine Produktivitätssteigerung von rund 17,14 Milliarden Euro möglich machen. Dies verdeutlich den hohen Stellenwert, den die Straßeninfrastruktur für den Erfolg am Standort hat.

Während gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur als wichtiger Faktor für Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit gesehen wird, fällt die Einschätzung der wirtschaftlichen Folgen eines Verbrennerverbots für Niederösterreich deutlich kritischer aus: 73 Prozent der Befragten erwarten daraus spürbare negative Auswirkungen, insbesondere im Hinblick auf die Automobilzulieferindustrie.

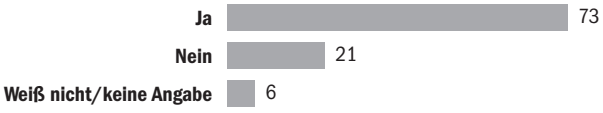
Potenzial der Produktivitätssteigerung durch optimale Verkehrsinfrastruktur

Fragestellung: "Angenommen, die für Ihr Unternehmen relevanten Anbindungen an die niederösterreichische Verkehrsinfrastruktur wären bereits optimal verfügbar, um wie viel Prozent könnte Ihr Unternehmen die Produktivität steigern?"



Negative wirtschaftliche Folgen für Niederösterreich durch das Verbrennerverbot?

Fragestellung: "Erwarten Sie durch das Verbrennerverbot spürbare negative wirtschaftliche Folgen für Niederösterreich mit Blick auf die Automobilzulieferindustrie?"



Ergebnisse der qualitativen Interviews im Infrastrukturbereich Straße

In den qualitativen Interviews mit nationalen und internationalen Experten zum Infrastrukturbereich Straße wurden folgende Befunde geäußert:

- Zum Bau der S1 „Lobautunnel“ gibt es keine Alternative, weil in der Ostregion die Bevölkerung überdurchschnittlich wächst. A4 und A23 sind schon jetzt überlastet, was die wirtschaftliche Entwicklung der Region beeinträchtigt.

- Die S8 Marchfeld Schnellstraße ist in Verbindung mit der S1 essenziell für die Infrastruktur von Wien und für ihre wirtschaftlichen Einzugsgebiete. Es braucht nördlich der Donau eine leistungsfähige Straßenverbindung Richtung Osten.

- Das wirtschaftliche Nord-Süd-Ungleichgewicht im Wiener Raum – nördlich der Donau kommt auf zwei Einwohner ein Arbeitsplatz, südlich ist das Verhältnis umgekehrt – bewirkt starke Pendlerströme über die Donau und Staus auf der Tangente. Diese strukturelle standortpolitische Situation erfordert entsprechende Straßenverbindungen (S1, Lobautunnel, Marchfeld Schnellstraße) zur Entlastung und zur Standortentwicklung.

- Die Umsetzung des Projekts B260 Airport Region ist wichtig, da die Region ein Hotspot ist – mit Flughafen, Betrieben, Logistikunternehmen, OMV, Borealis, Spar-Lager, DHL, ecoplus Wirtschaftspark in Bruck an der Leitha u. v. m. Diese Entlastung wäre verkehrspolitisch sehr sinnvoll.

- Die S34 Traisental Schnellstraße verbessert die Anbindung an die A1 Westautobahn und reduziert den Verkehr auf der B20 in St. Pölten. Für Unternehmen im Traisental ist diese Verbindung Voraussetzung, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können.

- Die A3-Verlängerung ab dem Knoten Eisenstadt bis zur Staatsgrenze stärkt die gesamte Ostregion Niederösterreichs, Wien und das Burgenland.

- Die neue Donaubrücke Mauthausen sorgt für eine leistungsfähige Verbindung zwischen den Bezirken Perg (Oberösterreich) und Amstetten (Niederösterreich) und stärkt die Vernetzung beider Wirtschaftsregionen.

- Der dreispurige Ausbau der A22 Donauufer Autobahn ist bereits seit fünf Jahren in Diskussion und muss forciert werden.

- Ein großes Thema für die Infrastrukturpolitik ist es, ob noch große Flächen für trimodale Terminals bereitgestellt werden können.

- Transportwirtschaft und Güterbeförderungsbranche sind unerlässlich. Mit einem Straßenbau-Stopp ist niemandem geholfen. S1, S8 oder S34 sind wichtig, um den Schwerverkehr aus den dicht besiedelten Gebieten herauszuholen.

- Die Straßeninfrastruktur zwischen Niederösterreich und der Tschechischen Republik muss verbessert werden. So fehlen bei der D52 weniger als 25 Kilometer Autobahn zwischen Pohořelice und der Staatsgrenze. Die heimische Verkehrspolitik soll sich verstärkt involvieren.

- In Tschechien wird der Ausbau der Nordautobahn vorangetrieben, u. a. durch vereinfachte UVP-Verfahren, Kompensationsmechanismen und den angestrebten Abschluss bis 2029. In Österreich sollen Verfahren zwar ebenfalls vereinfacht werden, einzelne Abschnitte werden jedoch weiterhin durch NGO-Einsprüche und lange Genehmigungsprozesse verzögert.

- Die weitere Entwicklung des Flughafens Budweis muss beobachtet werden, weil dies Auswirkungen auf Verkehrsströme im Waldviertel sowie auf die entsprechenden Straßenzubringer haben kann.

- Auch bei der Bratislava-March-Achse besteht Handlungsbedarf. Während auf slowakischer Seite schrittweise Fertigstellungen erfolgen, verzögern sich österreichische Zulaufstrecken.

- Infrastrukturpolitische Entscheidungen erfordern generell die bestmögliche Abstimmung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden. Strukturierte Steuerungsgruppen sollen dies unterstützen.

- Die Natura-2000-Konflikte nehmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu und bremsen Projekte. Kritisiert wird ein "Gold-Plating" durch restriktive Auslegung. Umsiedlungsansätze bzw. artenschutzrechtliche Verlagerungsmaßnahmen gelten politisch und juristisch als heikel, sollten aber im Bedarfsfall forciert werden.



Infrastrukturbereich Schiene

Mit seinem dichten Netz an regionalen, nationalen und internationalen Bahnverbindungen verfügt Niederösterreich über eine hoch entwickelte Schienenverkehrsinfrastruktur, die ein wichtiges Fundament öffentlicher Mobilität und wirtschaftlicher Aktivität ist. Neben dem Personenverkehr spielt der Güterverkehr auch wegen der Lage Niederösterreichs im Zentrum Europas eine besonders bedeutende Rolle.

Das niederösterreichische ÖBB-Schienennetz umfasst eine Länge von rund 2.000 Kilometern – das entspricht etwa vierzig Prozent des gesamten ÖBB-Streckennetzes in Österreich. Damit weist Niederösterreich das dichteste Nahverkehrsnetz des Landes auf. Diese leistungsfähige Infrastruktur entlang der wichtigsten Verkehrsachsen ist die Grundlage für eine flächendeckende und attraktive Erschließung mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs zur Erhöhung der Lebensqualität der Bevölkerung. Das Angebot wird kontinuierlich ausgebaut, modernisiert und technologisch weiterentwickelt, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden. Mit dem Ausbau bestehender Strecken, der Elektrifizierung, dem Bau neuer Hochleistungsverbindungen (z. B. Semmering-Basistunnel) sowie der Modernisierung von Bahnhöfen, Terminals und Sicherungstechnik wird das Rückgrat eines leistungsfähigen und nachhaltigen Verkehrssystems für die Zukunft geschaffen.

Strategisches Investitionsprogramm
Wichtige Grundlage dafür ist ein ambitioniertes Investitionsprogramm, das vom Land Niederösterreich und von den ÖBB gemeinsam getragen wird. Die strategische Partnerschaft wurde in einer Grundsatzvereinbarung im November des Jahres 2017 verankert. Diese sieht unter anderem die langfristige Absicherung sowie die qualitative Attraktivierung von Regionalbahnen vor, insbesondere durch kurzfristige Infrastrukturplanungsverträge und gezielte Modernisierungen der Strecken mit Bahnhöfen und Haltestellen. Der Fokus liegt dabei auf Barrierefreiheit, digitaler Fahrgastinformation, intermodalen Anbindungen und attraktiveren Fahrzeiten für die flächendeckende Umsetzung eines symmetrischen Taktfahrplans und dichteren Zugangeboten.

Niederösterreich ist integraler Bestandteil der österreichweiten Zielnetzstrategie für den Bahnausbau in Form des Zielnetzes 2040 zur Entwicklung des heimischen Bahnnetzes. Der Fachentwurf zum Zielnetz 2040 wurde vom Verkehrsressort, von der ÖBB-Infrastruktur AG und der SCHIG mbH (Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH) gemeinsam erarbeitet und im Frühjahr 2024 zur öffentlichen Konsultation freigegeben. Das Zielnetz 2040 baut auf dem vorhergehenden Zielnetz 2025+ auf und berücksichtigt veränderte Rahmenbedingungen, wie beispielsweise die Umsetzung der transeuropäischen Verkehrsnetze für Verkehr (TEN-V). Das Zielnetz 2040 umfasst Maßnahmen im Wert von rund 26 Milliarden Euro und soll die Kapazität des Bahnnetzes um 65 Prozent steigern. Es bildet die Grundlage für den Ausbau der heimischen Eisenbahninfrastruktur in den nächsten 15 bis 20 Jahren und umfasst die wichtigsten Maßnahmen in diesem Bereich. Schwerpunkte sind die Anbindung an das internationale Bahnnetz, der Ausbau der Fernverbindungen, die Stärkung des Güterverkehrs, der Ausbau des schnellen Nahverkehrs und der S-Bahn-Systeme in Ballungsräumen sowie die Erweiterung des Regionalverkehrs auf Zubringerstrecken zu den Hauptachsen.

Investitionen in Niederösterreich
Niederösterreich kommt im Rahmen dieser Strategie eine bedeutende Rolle zu, da diese zahlreiche Infrastrukturprojekte für das größte Bundesland Österreichs vorsieht. Diese Projekte reichen vom weiteren Ausbau der regionalen Bahnverbindungen über die Stärkung der S-Bahn-Achsen im Wiener Umland bis hin zu Maßnahmen zur Verbesserung der internationalen Anbindungen, etwa

in Richtung Tschechien und der Slowakei. Die Kapazitäten für den Güterverkehr sollen im Rahmen des Zielnetzes 2040 gezielt erweitert werden. Die Umsetzung soll durch den jährlichen ÖBB-Rahmenplan, der die Finanzierung der Investitionen durch die Bundesregierung festlegt, gewährleistet werden.

In den aktuellen Planungen der ÖBB-Infrastruktur AG und des ÖBB-Rahmenplans sind zahlreiche Projekte für Planung, Neubau und Elektrifizierung in Niederösterreich enthalten – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Diese Maßnahmen leisten auch einen Beitrag zur Erhöhung der regionalen Standortqualität.

Der ÖBB-Rahmenplan sah für die Periode 2024–2029 zunächst Investitionen in Höhe von 21,1 Milliarden Euro vor. Die Fortschreibung für die Jahre 2025–2030 beinhaltete ein bereits reduziertes Volumen von 19,7 Milliarden Euro und damit einhergehende Projektadaptierungen und -verschiebungen. In der aktuellen Fortschreibung für den Zeitraum 2027–2032 wurde diese Summe im Zuge der Budgetkonsolidierung nochmals auf 19,5 Milliarden Euro reduziert. Das entspricht einem weiterhin hohen jährlichen Investitionsniveau von über 3,2 Milliarden Euro. Trotz der Einsparungen wird der Ausbau- und Modernisierungsplan auf einem nach wie vor hohen Niveau fortgesetzt. Für Niederösterreich zählen dabei unter anderem der Semmering-Basistunnel, die Einbindung der Pottendorfer Linie in den Bahnhof Wiener Neustadt, der Ausbau der Nordbahn sowie die Attraktivierung der Regionalbahnen Erlauftalbahn, Traisentalbahn oder Puchberger Bahn dazu. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgt auch weiterhin auf Ebene der Regionalbahnen.

Mit Blick auf das Bundesland Niederösterreich umfassen die geplanten Investitionen die folgenden Projekte:

- W/NÖ – S-Bahn-Wien-Upgrade inklusive Zulaufstrecken, Inbetriebnahme 2027
- W/NÖ – Streckenausbau Nordbahn (Wien Süßenbrunn–Staatsgrenze bei Bernhardsthal), Inbetriebnahme 2034 (statt 2037)
- NÖ/Stmk. – Semmering-Basistunnel, Inbetriebnahme 2029
- NÖ – Elektrifizierung Traisentalbahn (St. Pölten–Traisen–Hainfeld/Schrambach), Inbetriebnahme 2027
- NÖ – Attraktivierung Erlauftalbahn (Pöchlarn–Scheibbs), Einsatz von Akku-Triebzügen statt Elektrifizierung (2028), Attraktivierungsprojekt (2033 statt 2028)
- NÖ – Attraktivierungen der Puchberger Bahn (Wr. Neustadt–Puchberg/Schneeberg), Inbetriebnahme 2027 (Akkuzug-Infrastruktur 2030)
- NÖ – Wiener Neustadt Hauptbahnhof: Nordkopf (Einbindung Pottendorfer Linie in Südstrecke), Inbetriebnahme 2029
- NÖ – Ausbau Güterzentrum Wien Süd (Phase 2), Inbetriebnahme 2026

- NÖ – Bahnhofsumbau Himberg, Inbetriebnahme 2026

- NÖ/Bgld. – Elektrifizierung Mattersburger Bahn (Wr. Neustadt–Loipersbach-Schattendorf, NÖ/Bgld.), Inbetriebnahme 2027

Verschiebung von Investitionen
Die aus budgetären Gründen notwendigen Einsparungs- bzw. Verschiebungsmaßnahmen treffen in Niederösterreich vor allem den viergleisigen Ausbau der Südbahn, die Anbindung an den Flughafen und die Regionalbahnen. So verzögert sich beispielsweise der Neubau der Flughafenspange zwischen dem Flughafen Wien und Bruck an der Leitha, sodass mit der Fertigstellung nun erst 2037 statt wie ursprünglich im vorigen Rahmenplan vorgesehen 2035 gerechnet wird. Folgende Schwerpunktinvestitionen im Rahmenplan 2027–2032 mit Bezug auf das Bundesland Niederösterreich wurden im Zuge der Budgetanpassung adaptiert bzw. zeitlich verschoben:

- W/NÖ – Südbahn: viergleisiger Ausbau Wien Meidling–Mödling, Inbetriebnahme 2037 (statt 2035)

- NÖ/Bgld. – Neubau der Flughafenspange (Flughafen Wien–Bruck/Leitha), Inbetriebnahme 2037 (statt 2035)

- W/NÖ – Bahnhöfe an der Weststrecke wie Westbahnhof-"Redimensionierung" (W), Hütteldorf (W), Böheimkirchen (NÖ), Purkersdorf-Zentrum (NÖ), Inbetriebnahmen stufenweise bis 2037

- NÖ – Pielachtunnel (Ersatz Wachbergtunnel), Inbetriebnahme 2029 (statt 2028)

- NÖ – Attraktivierung Kamptalbahn (Hadersdorf am Kamp–Sigmundsherberg), Inbetriebnahme 2030 (statt 2029)

- NÖ – Franz-Josefs-Bahn (selektiv zweigleisiger Ausbau Absdorf-Hippersdorf–Sigmundsherberg–Gmünd) inkl. Direktanbindung Horn, Inbetriebnahme 2034 (statt 2033)

- NÖ – zweigleisiger Ausbau Herzogenburg–St. Pölten, Inbetriebnahme 2036 (statt 2034)

- NÖ – Schleife Ebenfurth mit Direktzügen vom Burgenland Richtung Wien ohne Stürzen, Inbetriebnahme 2032 (statt 2028)

- NÖ – Attraktivierung Wiener Neustadt–Gloggnitz, Inbetriebnahme 2033 (statt 2028)

- NÖ – Bahnhof Götzendorf, Inbetriebnahme 2032 (statt 2030)

- NÖ – Elektrifizierung und Streckenausbau Herzogenburg–Krems, Inbetriebnahme 2040 (statt 2028)

- NÖ – Planung zweigleisiger Ausbau Tulln–Tullnerfeld, 2027 bis 2029

Auch die Niederösterreich Bahnen mit der Mariazellerbahn und den saisonalen Bahnen sowie weitere Regional- und Privatbahnen, wie die Wiener Lokalbahnen mit der Lokalbahn Wien–Baden, sind bedeutende Bestandteile der regionalen Schieneninfrastruktur. Ihre Weiterentwicklung erfolgt über Mittelfristige Investitionsprogramme (MIP), die in Zusammenarbeit zwischen Bund und Land umgesetzt werden.

Offensive für Nahverkehr
Mit der niederösterreichischen Bahnoffensive wird ein umfassendes, auf 20 Jahre angelegtes Infrastrukturprogramm zur Modernisierung und zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in Niederösterreich umgesetzt. Insgesamt sind Investitionen in Höhe von 2,3 Milliarden Euro vorgesehen, wobei rund 400 Millionen Euro vom Land Niederösterreich bereitgestellt werden. Ziel des Projekts ist es, die Bahn als zentrales Rückgrat des öffentlichen Verkehrs zu stärken, ihre Attraktivität für Fahrgäste deutlich zu steigern und den Ausbau der umweltfreundlichen Schiene als Alternative zum motorisierten Individualverkehr konsequent voranzutreiben.

Die NÖ Bahnoffensive umfasst unter anderem folgende zentrale Projekte:

- umfassende Investitionen in die Attraktivierung und in den barrierefreien Ausbau der Verkehrsstationen
- infrastrukturelle Ertüchtigung der Franz-Josefs-Bahn (FJB) im Abschnitt Absdorf-Hippersdorf–Gmünd (NÖ) und Planungen zur Direktanbindung von Horn an die FJB mit dem Ziel eines dichteren Fahrplans und kürzerer Fahrzeiten
- Infrastrukturausbau, Modernisierung und barrierefreier Ausbau der Verkehrsstationen, Angebotserweiterung und kürzere Fahrzeiten auf den Regionalbahnstrecken Traisentalbahn, Erlauftalbahn, Kamptalbahn und Puchberger Bahn
- viergleisiger Ausbau der Südbahn im Streckenabschnitt Meidling–Mödling samt unmittelbar notwendiger Kontextprojekte auf den Zulaufstrecken: der Südbahn-Strecke bis Payerbach-Reichenau und der Nordwestbahn bis Retz (Bahnsteigverlängerungen und Bahnsteigattraktivierungen, um neue Fahrzeuge einsetzen zu können)
- Attraktivierung und Kapazitätserweiterung wesentlicher regionaler Außenäste des S-Bahn-Systems und des schnellen Nahverkehrs
- Attraktivierung und Kapazitätserweiterung der inneren Franz-Josefs-Bahn (FJB) im Abschnitt Absdorf-Hippersdorf–Tulln an der Donau–Wien
- zweigleisiger Ausbau der Strecke Tulln an der Donau–Regionalbahnhof Tullnerfeld
- Infrastrukturentwicklungen für den selektiven zweigleisigen Ausbau der Laaer Ostbahn im Abschnitt Wolkersdorf–Mistelbach–Laa an der Thaya und selektiver zweigleisiger Ausbau der Nordwestbahn im Abschnitt Stockerau–Hollabrunn–Retz nächst Unterretzbach-Staatsgrenze

¬ Infrastrukturentwicklungen für die Innere Aspangbahn von Kledering nach Felixdorf sowie für die Äußere Aspangbahn von Wiener Neustadt nach Aspang

Positive Effekte für Standort und Bevölkerung
Der Ausbau der Schieneninfrastruktur bringt zahlreiche Vorteile mit sich. Erheblich verkürzte Fahrzeiten steigern die Attraktivität der Bahn im Personen- und Güterverkehr sowie insgesamt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Ein bedeutendes Beispiel dafür ist der zweigleisige Ausbau der rund 50 Kilometer langen Pottendorfer Linie. Diese Maßnahme schafft zusätzliche Kapazitäten für die Zukunft und stellt einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Bahnverbindungen in den Süden dar. Die Hochleistungsstrecke wird sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr mehr Kapazität bieten, den Komfort sowie die Barrierefreiheit und die Sicherheit für die Fahrgäste erhöhen und zugleich einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die Ausbaumaßnahmen entlasten die stark frequentierte Südstrecke zwischen Wien und Wiener Neustadt, was insbesondere Pendlern aus dem südlichen Wiener Umland zugutekommt. Gleichzeitig ermöglicht der Ausbau eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 200 Kilometer pro Stunde, was vor allem den Fernverkehr und den schnellen Nahverkehr deutlich beschleunigt. Mit dem Projektabschluss Ende 2023 konnte durch den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie gemeinsam mit der bestehenden Südbahn das Ziel einer durchgehenden Viergleisigkeit zwischen Wien-Meidling und Wiener Neustadt erfolgreich realisiert werden.

Seit 2024 werden weitere Modernisierungen im Abschnitt zwischen Wampersdorf und Ebenfurth ohne die Schleife Ebenfurth umgesetzt. Die Schleife Ebenfurth befindet sich derzeit in einem offenen UVP-Verfahren. Die Modernisierungsmaßnahmen auf der Pottendorfer Linie im Abschnitt Wampersdorf–Ebenfurth–Wiener Neustadt sollen bis 2029 abgeschlossen sein. Die Errichtung der Schleife Ebenfurth ist vom derzeit laufenden UVP-Verfahren abhängig.

Bahnnetz der Niederösterreich Bahnen
Ein relevanter Faktor für den Infrastrukturbereich Schiene in Niederösterreich sind insbesondere auch die regionalen Eisenbahnen. Innerhalb der NÖVOG ist die Niederösterreich Bahnen GmbH als operativer Bereich bzw. Tochtergesellschaft für den Betrieb mehrerer regionaler Bahnen und Bergbahnen verantwortlich. Das Unternehmen hat sich mit acht öffentlichen und Anschlussbahnen, Güterverkehrsstrecken und zwei Bergbahnen zu einem der bedeutendsten Verkehrsunternehmen in Niederösterreich entwickelt und ist für den operativen Betrieb, die Infrastruktur und die Weiterentwicklung der Bahnangebote zuständig. Auftrag ist es, den Nah- und Regionalverkehr zu gewährleisten, touristische Potenziale zu erschließen und die Lebensqualität der Bevölkerung durch ein attraktives Verkehrsangebot zu erhöhen.

In Summe umfasst das Bahnnetz der Niederösterreich Bahnen eine 251 Kilometer lange Strecke. Die Mariazellerbahn ist mit 84 Kilometern die längste Schmalspurbahn Österreichs. Sie stellt eine zentrale Verbindung zwischen St. Pölten und Mariazell her und bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs zwischen Mostviertel und Alpenvorland. Niederösterreichs Landesbahn erhielt 2025 Planungssicherheit für verlässliche Intervalle und bessere Infrastruktur. Das 9. Mittelfristige Investitionsprogramm (MIP) für die Mariazellerbahn im Verantwortungsbereich der NÖVOG sowie für die Badner Bahn der Wiener Lokalbahnen wurde bis zum Jahr 2026 verlängert. Aufgrund der steigenden Nachfrage wird der Halbstundentakt auf der Mariazellerbahn zwischen St. Pölten,

Kirchberg an der Pielach und Laubenbachmühle gesichert. Für 2026 sind weitere technische Sicherungen von Eisenbahnkreuzungen geplant. Hinzu kommen Sanierungsmaßnahmen im längsten Tunnel der Mariazellerbahn, dem Gösingtunnel, laufende Instandhaltungsmaßnahmen auf der Strecke, Tunnel- und Viaduktsanierungen, Gleissanierungen und die fortlaufende Modernisierung der seit 1911 bestehenden Fahrleitungsanlage.

Für die Badner Bahn von Wien Oper nach Baden Josefsplatz – als eine der starken öffentlichen Pendler- und Schüleranbindungen im Südraum in der Thermenregion – werden im Rahmen der Verlängerung des 9. Mittelfristigen Investitionsprogramms für das Jahr 2026 rund 16 Millionen Euro (Anteil Land Niederösterreich: vier Millionen Euro) bereitgestellt. Diese Mittel werden für Maßnahmen wie Gleis- und Weichensanierungen, Haltestellenmodernisierungen, Fahrleitungserneuerungen, die Bahnstromversorgung, die Modernisierung automatischer Zugzielanzeigen und laufende Instandhaltung verwendet. Die Maßnahmen dienen der langfristigen Sicherung des bestehenden 7,5-Minuten-Takts von Wien bis Wiener Neudorf und des 15-Minuten-Takts bis Baden sowie dem Erhalt der Leistungsfähigkeit der Lokalbahn Wien–Baden.

Ein weiteres Angebot der Niederösterreich Bahnen stellt die Waldviertelbahn dar, die auf zwei Streckenästen zwischen Gmünd und Groß Gerungs bzw. Litschau verkehrt. Sie dient insbesondere dem touristischen Verkehr und trägt zur Erschließung des nördlichen Waldviertels bei. Die Wachaubahn verbindet auf einer 34 Kilometer langen Strecke Krems mit Emmersdorf. Sie wird saisonal betrieben und führt durch das UNESCO-Weltkulturerbe Wachau. Der Reblaus Express ist eine weitere saisonale Bahnverbindung zwischen Retz und Drosendorf. Sie unterstützt den Ausflugstourismus in den Regionen Weinviertel und Waldviertel. Die Citybahn Waidhofen ist eine innerstädtische Bahnverbindung in Waidhofen an der Ybbs. Sie verkehrt auf einer 3,1 Kilometer langen Strecke zwischen dem Stadtzentrum und der Pestalozzistraße und ist Teil des lokalen öffentlichen Verkehrsangebots. Die Schneebergbahn ist eine zehn Kilometer lange Zahnradbahn, die Puchberg am Schneeberg mit der Station Hochschneeberg verbindet. Sie zählt zu den meistfrequentierten touristischen Angeboten im Land Niederösterreich.

Europäisch bedeutende Projekte in Niederösterreich

Zwei der bedeutendsten Schieneninfrastrukturprojekte Europas sind der Semmering-Basistunnel und die Koralmbahn mit dem Ende 2025 eröffneten Koralmtunnel als Bestandteil der Baltisch-Adriatischen Achse, die von Nordosteuropa über Polen bis nach Oberitalien führt und die Ostsee mit der Adria verbindet. Mit dem 27,3 Kilometer langen Semmering-Basistunnel wird ein weiteres bedeutendes europäisches Bahnprojekt verwirklicht. Ziel ist es, eine einheitliche und leistungsstarke Schieneninfrastruktur entlang der Baltisch-Adriatischen Achse zu gewährleisten. Insgesamt werden für den Semmering-Basistunnel rund 62 Tunnelkilometer gegraben, welche über zwei Bahntunnel die niederösterreichische Stadt Gloggnitz mit Mürzzuschlag in der Steiermark verbinden sollen. Laut ÖBB wurde das zweiröhrige Tunnelsystem im Rohbau bereits fertig gegraben. Der Tunnel wurde mit insgesamt 14 Vortrieben errichtet, und in einem weiteren Schritt wird die Betoninnenschale im Tunnel komplett fertiggestellt. Die neu geplante Fertigstellung des zweiröhrigen Tunnelsystems soll aufgrund des komplizierten Gebirgsaufbaus nach derzeitigen Prognosen im Jahr 2030 abgeschlossen werden.

Ergebnisse der Managerbefragung für den Infrastrukturbereich Schiene

Wie bei der Straße gibt es auch bei der Schiene seitens der für den Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 befragten Manager konkrete Forderungen an die Politik. Funktionierende Schnittstellen (Terminals) zwischen Schiene und Straße sind zu forcieren. 87 Prozent der Befragten fordern, dass die Flughäfen und Häfen in Österreich direkt an das Schienennetz angeschlossen werden sollen. Die Umfrage zeigt, dass die Mehrheit funktionierende Schnittstellen zwischen Schiene und Straße für unverzichtbar hält. Damit soll sichergestellt werden, dass Güter und Reisende effizient zwischen Bahn und anderen Verkehrsträgern wechseln können. Die Verbesserung der Anbindung Österreichs an das internationale Bahnnetz erreicht ebenfalls 87 Prozent Zustimmung. Weitere 83 Prozent verlangen, dass der Ausbau von Schienennetzen (S-Bahn-Netzen und Regionalverkehr) deutlich zu beschleunigen ist. Die Schiene muss attraktiver gemacht werden, um die Transitstrecken in Österreich vom Verkehr zu entlasten, sagen 80 Prozent der Befragten.

Zustimmung zu Forderungen an die Politik im Bereich Schiene

Fragestellung: "Welchen dieser Forderungen an die Politik zur Verbesserung der Schiene und der Bahn stimmen Sie sehr, eher, weniger oder gar nicht zu?"



Mehr Kapazitäten für öffentlichen Verkehr

In der Rangliste spontaner Nennungen von Schwerpunkten für den öffentlichen Verkehr für die Bundesregierung werden prioritär die Ausweitung von Angebot und Kapazitäten im ÖBB-Personenverkehr (49 Prozent), mehr Angebote zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (39 Prozent), die Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene (32 Prozent) oder die bessere Verknüpfung von Straße und Schiene durch Park-and-Ride-Anlagen (30 Prozent) und die flächendeckende Mobilitätsversorgung auch im ländlichen Raum (27 Prozent) genannt.

Schwerpunkte für den öffentlichen Verkehr für die Bundesregierung

(Spontane Nennungen)

Fragestellung: "Welche Schwerpunkte sollte die Bundesregierung im Bereich des öffentlichen Verkehrs setzen?"

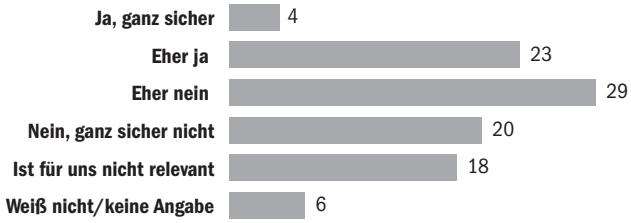


Umstieg auf die Schiene trotz Energiekostensteigerung kaum möglich

Ein bedeutendes Thema für Unternehmen sind die Kostensteigerungen bei Energie und Treibstoff. Die Möglichkeiten, deshalb im Güterverkehr auf die Bahn umzusteigen, sind allerdings stark limitiert. Auf die Frage "Werden Sie in Ihrem Unternehmen aufgrund der aktuell gestiegenen Energie- und Treibstoffkosten beim Güterverkehr vom Lkw auf die Bahn umsteigen?" antworten nur vier Prozent mit Ja, während 23 "eher ja" rückmelden. Für insgesamt 49 Prozent ist dies eher nicht bis gar nicht umsetzbar. Für weitere 18 Prozent ist der Umstieg nicht relevant.

Umstieg vom Lkw auf die Bahn beim Güterverkehr aufgrund gestiegener Treibstoffkosten

Fragestellung: "Werden Sie in Ihrem Unternehmen aufgrund der aktuell gestiegenen Energie- und Treibstoffkosten beim Güterverkehr vom Lkw auf die Bahn umsteigen?"

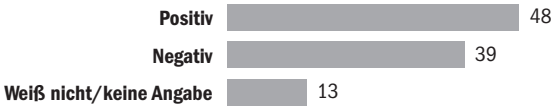


Bessere Beurteilung der Schieneninfrastruktur in Niederösterreich

Sehr positive Rückmeldungen gibt es von den befragten Managern zur Entwicklung der Schieneninfrastruktur in den vergangenen Jahren: 48 Prozent sehen die Entwicklung in Österreich positiv, 39 Prozent sehen die Entwicklung negativ. Noch positiver fallen die Rückmeldungen zur Entwicklung der Bahn in Niederösterreich aus. Hier berichten 52 Prozent von einer positiven Entwicklung und nur 30 Prozent von einer negativen Entwicklung.

Entwicklung der Schieneninfrastruktur in den vergangenen Jahren

Fragestellung: "Was meinen Sie, hat sich die Schieneninfrastruktur in den letzten Jahren eher positiv oder eher negativ entwickelt?"



Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Niederösterreich in den vergangenen Jahren

Fragestellung: "Was meinen Sie, hat sich die Schieneninfrastruktur in Niederösterreich in den letzten Jahren eher positiv oder eher negativ entwickelt?"

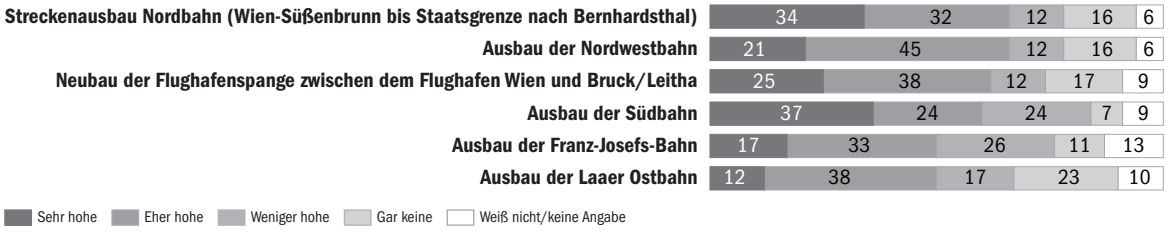


Schienenprojekte mit Priorität

Für die befragten Manager gibt es in Niederösterreich eine Reihe von Schienenausbauprojekten mit Priorität. Das gilt für den Streckenausbau der Nordbahn (Wien-Süßenbrunn bis Staatsgrenze bei Bernhardsthal), den 66 Prozent für wichtig erachten. Weitere 66 Prozent sprechen sich für den Ausbau der Nordwestbahn nach Retz und weiter nach Tschechien aus. Den Neubau der Flughafenspange zwischen dem Flughafen Wien und Bruck an der Leitha halten 63 Prozent für prioritär. 61 Prozent der Befragten priorisieren den Ausbau der Südbahn. Geringere Priorität haben der Ausbau der Franz-Josefs-Bahn und der Ausbau der Laaer Ostbahn (je 50 Prozent).

Welche Schienenprojekte haben Priorität?

Fragestellung: "Haben aus Ihrer Sicht folgende Schienenprojekte jeweils eine hohe Priorität oder nicht?"

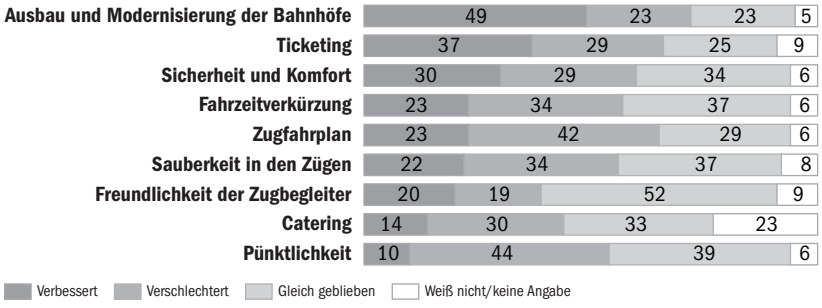


Großer Handlungsbedarf für ÖBB

Im Rahmen der Befragungen durch den Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 hatten die Entscheidungsträger aus der Wirtschaft die Möglichkeit, unterschiedliche Bereiche der ÖBB auf den Prüfstand zu stellen. Mehr positive als negative Rückmeldungen gibt es in vier Bereichen: bei Ausbau und Modernisierung der Bahnhöfe (49 Prozent "verbessert", 23 Prozent "verschlechtert"), beim Ticketing (37 Prozent "verbessert", 29 Prozent "verschlechtert") sowie bei Sicherheit und Komfort (30 Prozent "verbessert", 29 Prozent "verschlechtert") und bei der Freundlichkeit der Zugbegleiter (20 Prozent "verbessert", 19 Prozent "verschlechtert"). In allen anderen Bereichen erhalten die ÖBB kritische Rückmeldungen. Dies gilt bei den Themen Fahrzeitverkürzung (23 Prozent "verbessert", 34 Prozent "verschlechtert"), Zugfahrplan (23 Prozent "verbessert", 42 Prozent "verschlechtert"), Sauberkeit in Zügen (22 Prozent "verbessert", 34 Prozent "verschlechtert"), Catering (14 Prozent "verbessert", 30 Prozent "verschlechtert") und vor allem bei der Pünktlichkeit (zehn Prozent "verbessert", 44 Prozent "verschlechtert").

Image von Bereichen der ÖBB

Fragestellung: "Haben sich die ÖBB in diesen Bereichen in letzter Zeit verbessert oder verschlechtert oder sind sie gleich geblieben?"

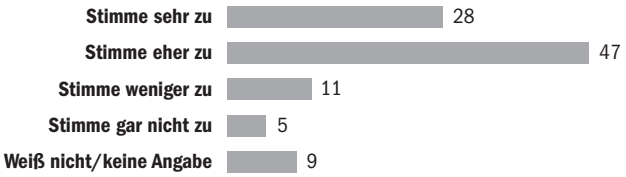


Verkehrsverbindungen zum Flughafen wichtig

Unabhängig davon, ob der Flughafen Wien per Straße oder auf der Schiene erreicht wird, stimmen die befragten Manager dem Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen zur Verbesserung der Verkehrslage und zur Stärkung der regionalen Entwicklung rund um den Flughafen Wien in hohem Maß zu: 75 Prozent sprechen sich für den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen rund um den Flughafen aus. Als wirksamste Maßnahmen sehen die Manager dabei den Neubau der Flughafenspange zwischen dem Flughafen Wien und Bruck an der Leitha (59 Prozent) und die B260 Umfahrung Airport Region (65 Prozent).

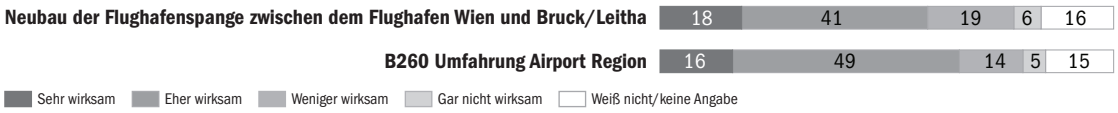
Zustimmung zum Ausbau von Verkehrsinfrastruktur rund um den Flughafen Wien

Fragestellung: "Stimmen Sie dieser Forderung an die Politik zur Verbesserung der Luftfahrt sehr, eher, weniger oder gar nicht zu? Der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen zur Verbesserung der Verkehrslage und zur Stärkung der regionalen Entwicklung rund um den Flughafen Wien ist erforderlich."



Wirksamkeit folgender Infrastrukturprojekte

Fragestellung: "Wie wirksam wären die folgenden Infrastrukturprojekte für die Entlastung der Verkehrssituation und für die regionale Entwicklung rund um den Flughafen Wien?"



Ergebnisse der qualitativen Interviews für den Infrastrukturbereich Schiene

In den qualitativen Interviews mit nationalen und internationalen Experten zum Bahnverkehr wurden folgende Befunde geäußert:

- Schnittstellen zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Bahnverkehr müssen kontinuierlich optimiert werden. Die verbesserte Verknüpfung der Verkehrsträger stärkt die Effizienz und die Zuverlässigkeit des Gesamtverkehrssystems. Der Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen ist zu forcieren.

- Im Flächenbundesland Niederösterreich ist es besonders wichtig, dass bedarfsgesteuerte Verkehre das Netz in ländlichen Gebieten ergänzen und die Zubringerfunktion auf der letzten Meile zu Bahnverbindungen sicherstellen.

- Auf folgenden Schieneninfrastrukturachsen sind weitere Maßnahmen zur Beschleunigung und zur Kapazitätserweiterung erforderlich: Franz-Josefs-Bahn, Nordwestbahn, Kremser Bahn, Kamptalbahn, Puchberger Bahn, Wien-Meidling–Mödling, Südbahn-Zubringer Semmering-Basistunnel.

- Für den Abschnitt Hauptbahnhof–Flughafen ist im "Zielnetz 2040+" ein zweites Gleispaar mit Querung im Bereich Schwechat bzw. Zentralverschiebebahnhof vorgesehen. Das aus politischen und finanziellen Gründen verschobene Projekt soll realisiert werden.

- Der Combi Cargo Terminal Wien Süd ist in Betrieb und aufgrund des steigenden Bedarfs wird bis Ende 2026 die vorläufig letzte Ausbaustufe umgesetzt und die Kapazitäten werden knapp um die Hälfte gesteigert. Dennoch braucht es eine Markt- und Zukunftsanalyse in Bezug auf multimodale Güterterminals in Niederösterreich. Diese ist auch im Kontext der Netz- und Trassenlogik (insbesondere Nordbahn) zu sehen.

- Die Infrastruktur- und die Verkehrspolitik sollen sich verstärkt für Projekte in Tschechien einsetzen, die für Österreich relevant sind. Dies betrifft etwa die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke Prag–Brünn–Breclav, die Bahnverbindung Prag–Ceské Budejovice–Linz oder die Modernisierung der Strecke Vešelí nad Lužnicí–Ceské Velenice, die sich auf regionale Zentren wie Tulln, Trebon und Tábor auswirken wird, die damit direkt mit Prag und Wien verbunden werden. Die moderni-sierte Strecke kann auch für den Eisenbahngüterverkehr genutzt werden. Für die Revitalisierung der Eisenbahnstrecke Znojmo–Retz sind systematische Verhandlungen unter Einbeziehung der Infrastrukturbetreiber, der Region Südmähren, Niederösterreichs, der Bundesverkehrsministerien und der Verkehrsunternehmen erforderlich.

- Bei der Schieneninfrastruktur Franz-Josefs-Bahn erfolgen die Elektrifizierung und die Modernisierung in Tschechien bis zur Grenze bis 2028, in Österreich abschnittsweise erst bis 2034. Mit dem vollständigen Ausbau auf österreichischer und auf tschechischer Seite wird eine Fahrzeit von etwa vier Stunden zwischen Prag und Wien angestrebt. Die Bahn hat große Bedeutung für den Güterverkehr und erfordert daher die Sicherung bestehender Ladegleise (z. B. Absdorf-Hippersdorf, Schwarzenau, Göpfritz, Sigmundsherberg) und entsprechend ausgestaltete Terminals in Tulln, Wien und Třeboň.

- Der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr zu Tschechien ist insbesondere durch die Verlagerung von Holztransporten auf die Straße rückläufig. Notwendig sind daher Erhalt und Neunutzung von (leistungsfähigen) Gleisanschlüssen, Umladeanlagen mit ausreichenden Kapazitäten sowie eine stärkere regionale Einbindung und Open-Access-Angebote.

- Die Zusammenarbeit zwischen ÖBB und SŽ wird als gut bewertet, regionale Akteure sind jedoch häufig zu wenig eingebunden.

Quellen

- APA – Austria Presse Agentur eG, https://apa.at
- APA-OTS Originaltext-Service GmbH, https://www.ots.at
- Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, https://www.asfinag.at
- Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), https://www.bmimi.gv.at, https://infothek.bmimi.gv.at
  Statistik Straße und Verkehr, Stand Juni 2025
- Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), https://www.bmimi.gv.at, ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, https://infrastruktur.oebb.at
  Präsentation: Rahmenplan 2025–2030. Investitionen mit Weitblick – Für eine starke Bahninfrastruktur.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
  Investitionsoffensive Privatbahninfrastruktur – 9. MIP. Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für den Ausbau des ÖV. Wien, 2022
  Zusammenfassende Erklärung gemäß § 9 Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) betreffend die vorgeschlagene Netzveränderung Marchfeld Straße, Februar 2006
- DJ Digitale Medien GmbH, https://www.heute.at
  2,3 Milliarden Euro fließen in Bahnstrecken in NÖ. Erich Wessely, 27. 9. 2022
- EcoAustria – Institut für Wirtschaftsforschung, https://ecoaustria.ac.at
  Ergebnisbericht. Volks- und regionalwirtschaftliche Effekte verkehrsinfrastruktureller Maßnahmen mit Fokus auf das Weinviertel. Studie im Auftrag des Amts der Niederösterreichischen Landesregierung. Schwarzbauer et al., Wien, 15. Dezember 2017
  Kurzstudie. Effekte der S8 auf die regionale und österreichische Wirtschaftsleistung. Studie im Auftrag des Amts der Niederösterreichischen Landesregierung. Wolfgang Schwarzbauer, Wien, im Oktober 2021
- IFDD – Institut für Demoskopie und Datenanalyse GmbH, https://ifdd.at
  Umfrage 12.23, Vergleiche 10.22. Auftraggeber: Land Niederösterreich, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten. Untersuchungszeitraum: 7. 12. 2023–14. 12. 2023
- JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH, https://www.joanneum.at
- k-digital Medien GmbH & Co KG, https://kurier.at
  Marchfeld Schnellstraße S8: Auf der Suche nach Alternativen. Michaela Höberth, 17. 12. 2024
  Milliarden-Schub für die Eisenbahn in Niederösterreich. Johannes Weichart, 27. 9. 2022
  Schnellbahn-Netz für St. Pöltner Umland auf Schiene. Sophie Seeböck, 17. 10. 2022
  Streit um geplante Schnellstraße in NÖ: Jetzt drückt FPÖ aufs Tempo. Johannes Weichhart, 7. 4. 2025
- Krone Multimedia GmbH & Co. KG, https://www.krone.at
- Land Niederösterreich (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung – Abteilung Landesamtsdirektion), https://www.noe.gv.at
  Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung
  Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten
  Bahnhofspakete 2 und 3, Strecken-Realisierungsverträge
  Bericht über die Sitzung der Landesregierung gemäß § 39a LGO 2001. 67. Regierungssitzung am Dienstag, 14. Jänner 2025. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesamtsdirektion/Regierungsdienst
  Grafik: Bahn- & Busbasisnetz Niederösterreich
  Grafik: Bahninfrastruktur Niederösterreich: Elektrifizierung/Gleisanzahl
  Grafik: Niederösterreichische Bahnoffensive. Stand: Mai 2024
  Grafik: Streckennamen, alle Bahnstrecken, Niederösterreich
  Güterverkehr in Niederösterreich. Prognose von Angebot und Nachfrage, Juli 2014, Heft 32. Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
  Korridoruntersuchung Marchfeld, Endbericht und Empfehlungen des Marchfeldteams, Marchfeldteam, Lassee, 5. 10. 2005. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Straße, Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen
  Mobilität in NÖ, Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2018, Stand: 22. April 2020. Auftraggeber: Amt der NÖ Landesregierung Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten
  Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+, Beschlussfassung 30. Juni 2015, Heft 34. Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
  Mobilitätspaket Niederösterreich 2023–2027, Stand: Oktober 2022. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, Abteilung Landesstraßenplanung
  Mobilitätspaket Niederösterreich 2023–2027, Maßnahmenübersicht. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, November 2022
  Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich, Heft 30, Oktober 2012. Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
  Präsentation: Fahrplanänderung 2026–2029
  Presseinformation: Baustart für den Ringschluss Wiener Neustadt. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 24. September 2024
  Presseinformation: LH Mikl-Leitner und LR Schleritzko informierten über die geplanten Umfahrungen in der Airportregion. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 3. Dezember 2019

Presseinformation: LH-Stellvertreter Landbauer: Bahnoffensive im Weinviertel ist auf Schiene. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 27. Februar 2024

Presseinformation: LH-Stellvertreter Landbauer begrüßt geplantes WESTbahn Angebot auf der Südstrecke. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 12. März 2025

Presseinformation: LH-Stellvertreter Landbauer holt Verkehrsagenden nach Niederösterreich. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 23. August 2024

Presseinformation: LH-Stv. Landbauer: EuGH-Entscheidung stärkt rechtliche Position bei Spange Wörth. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 26. Februar 2026

Presseinformation: LH-Stv. Landbauer: Hoffnung für S8 und Bevölkerung im Marchfeld Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 22. April 2026

Presseinformation: LH-Stv. Landbauer: Infrastrukturausbau ist Schlüsselfaktor für erfolgreiches Niederösterreich. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 8. November 2024

Presseinformation: LH-Stv. Landbauer präsentiert NÖ Straßenbauprogramm 2025. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 23. Januar 2025

Presseinformation: LH-Stv. Landbauer: Rekordjahr für den Öffi-Verkehr – 45,5 Millionen Fahrgäste in NÖ-Regionalbussen. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 17. April 2025

Presseinformation: LH-Stv. Landbauer: Sanierung der B33 Aggsteiner Straße erfolgreich umgesetzt. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 10. April 2025

Presseinformation: LH-Stv. Landbauer: Start für Sicherheitsoffensive an Bahnübergängen – Neue Förderrichtlinie beschlossen. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 8. April 2025

Presseinformation: LH-Stv. Landbauer: S4-Sicherheitsausbau startet – Durchbruch für Verkehrssicherheit. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 26. März 2025

Presseinformation: LH-Stv. Landbauer: Weg frei für Sicherheitsausbau der Landesstraße B37. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 27. Dezember 2024

Presseinformation: LKW-Maßnahmenpaket vereinbart. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 21. Oktober 2020

Presseinformation: Mariazellerbahn: Zukunftsgerichtete Modernisierung geht weiter. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 27. Januar 2025

Presseinformation: Modernisierungsarbeiten auf der Strecke des Reblaus Express. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 7. Februar 2025

Presseinformation: NÖ Bahnoffensive bringt deutlichen Schub für Waldviertel und Traisental. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 18. März 2024

Presseinformation: NÖVOG: Neue Infrastruktur-Fahrzeugflotte komplett. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 18. März 2025

Presseinformation: NÖVOG: über 40 Regionalbus-Fahrplanverbesserungen 22. April. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 11. April 2025

Presseinformation: Tunneldurchschlagsfeier des ÖBB Semmering Basistunnel. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 24. Januar 2025

Presseinformation: Westbahnstrecke ab Sonntag, 15. Dezember, wieder in Vollbetrieb. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 13. Dezember 2024

Presseinformation: Zwischenbilanz: Erfolgsjahr der Niederösterreich Bahnen zeichnet sich ab. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 22. Juli 2024

Presseinformation: 321 Verbesserungen im NÖ Regionalbusverkehr ab 15. Dezember. Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 6. Dezember 2024

Projektinformation, B260 Airport Region, Juni 2025. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung ST3, Fachbereich Planung Süd, Stand: 13. 8. 2025

Übersicht 2. Bahnhofspaket Maßnahmen 24 Verkehrsstationen, 5. 10. 2023

Übersicht 3. Bahnhofspaket Maßnahmen 24 Verkehrsstationen, Erstellerdatum: Stand November 2023

Vorlage an den Landtag, betrifft: Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, Zuzahlungen des Landes Niederösterreich; erforderliche budgetäre Mittel ab 2024, 27. September 2022. Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten

Wirtschaftsstrategie Niederösterreich 2025, Stand: August 2023. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Wirtschaft, Tourismus und Technologie

Zukunftsreport, Landesstrategie Niederösterreich 2030

- Land Niederösterreich vertreten durch die Direktion des Landtages, https://noe-landtag.gv.at
- Leykam Medien AG, https://neuezeit.at
- mobyome KG, https://www.mobyome.at, https://www.bedarfsverkehr.at
- Neue Donaubrücken Mauthausen, https://donaubruecke.at, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung ST3, https://noel.gv.at, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, https://www.land-oberoesterreich.gv.at
- Niederösterreich Bahnen GmbH, https://www.niederoesterreichbahnen.at, https://www.citybahn.at, https://www.mariazellerbahn.at, https://www.reblausexpress.at, https://www.schneebergbahn.at, https://www.wachaubahn.at
- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG), https://www.noevog.at

Geschäftsbericht 2023
Geschäftsbericht 2024
leopoldi, https://www.leopoldi.info
Org-01-N-Gruppe, Organigramm, Fassung: 04, vom 1. 9. 2024
¬ Niederösterreichisches Pressehaus Druck- und Verlagsgesellschaft m.b.H., https://www.noen.at
EuGH-Urteil zur Spange Wörth endlich da. Red. St. Pölten, 26. 2. 2026
ÖBB investieren Milliarden in Niederösterreichs Schienennetz. Norbert Oberndorfer, 8. 1. 2025
ÖBB muss sparen: Baustart für Flughafenspange auf 2028 verschoben. Gerald Burggraf, 14. 5. 2025
ÖBB-Sparpläne bremsen Bahnausbau in Niederösterreich. NÖN-Redaktion, 16. 5. 2025
Ost-Region: Acht Milliarden Euro für die Schiene. Norbert Oberndorfer, 30. 10. 2023
¬ NÖ Landesrechnungshof, https://www.lrh-noe.at
Organisation der NÖ Straßenbauabteilungen, Bericht 5, 2023. St. Pölten, Juli 2023
¬ oe24 GmbH & Co KG, https://www.oe24.at
Gerichts-Knalleffekt! Autobahn-Projekt S34 gestoppt. 27. 3. 2026
S8-Baustopp: Niederösterreich befasst Höchstgerichte. 24. 1. 2025
¬ Opinion Leaders Network GmbH, https://www.leadersnet.at
Bis 2030 fließen fast 20 Milliarden Euro in den Bahnausbau. Tobias Seifried, 14. 5. 2025
¬ ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, https://infrastruktur.oebb.at
Geschäftsbericht 2024
ÖBB-Rahmenplan 2025–2030
Präsentation: Planausstellung Modernisierung Franz-Josefs-Bahn
Präsentation: Zielnetz 2040 + Projekte aus dem ÖBB-Rahmenplan. 6. 9. 2024
¬ Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, https://holding.oebb.at
Pressetext: Neuer ÖBB-Rahmenplan 2025–2030: 19,7 Mrd. Euro für Bahnausbau der Zukunft. 14. 5. 2025
¬ Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts, https://www.orf.at, https://noe.orf.at
Heiße Debatte um S34 nach EuGH-Urteil. 27. 2. 2026
S8: Land erhebt schwere Vorwürfe gegen Gericht. 24. 1. 2025
S34: Spange Wörth darf gebaut werden. 15. 7. 2026
"S34 wird fix keine Schnellstraße". 24. 4. 2024
¬ RegionalMedien Niederösterreich GmbH, MeinBezirk Niederösterreich, https://www.meinbezirk.at
¬ Ringschluss Wiener Neustadt, https://ringschluss-wn.at, Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßenbau und -verwaltung, Fachbereich Bauprojektmanagement Süd, https://noel.gv.at
¬ Russmedia Digital GmbH, VIENNA.AT – Vienna Online, https://www.vienna.at
¬ Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH, https://www.snizek.at
Korridoruntersuchung Marchfeld, Bericht zum Projektstand per 30. 6. 2005
¬ STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H., https://www.derstandard.at
Jahrelanger Rechtsstreit um Marchfeld-Schnellstraße geht in nächste Runde. red, APA, 23. 2. 2023
Spange Wörth laut EuGH möglicher Fall für Vogelschutzrichtlinie. APA, 26. 2. 2026
¬ STATISTIK AUSTRIA – Bundesanstalt Statistik Österreich, http://www.statistik.at
¬ Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, https://www.vor.at
¬ Visavie, Juni 2018
¬ Wirtschaftskammer Niederösterreich, https://www.wko.at/noe
Factsheet: Verkehrsinfrastruktur. Stand: Dezember 2024
WKNÖ: S34 ist Schlüsselprojekt für den Wirtschaftsstandort. 26. 2. 2026
¬ Wirtschaftskammer Österreich, https://www.wko.at
¬ Wirtschaftskammer Wien, https://www.wko.at/wien
Für Wien 28. Attraktivierung der Verbindungsbahn: ökologisch sinnvoll, ökonomisch wertvoll. April 2024
¬ ZTL Logistik-, Schulungs- und Beratungs-GmbH
Kurzstudie. Die wirtschaftliche Dynamik in der "östlichen Ostregion". Eine regionalwirtschaftliche Betrachtung zur 6. Donauquerung. Kummer et al.

Create Connections Networking & Lobbying GmbH
Wasagasse 11/12, A-1090 Wien, Tel. +43 1 504 66 77
www.create-connections.com

Der Infrastrukturreport Niederösterreich 2026 der Initiative Future Business Austria ist den niederösterreichischen Entscheidungsträgern aus Wirtschaft und Politik gewidmet. Er soll als Wegweiser beim Ergreifen zukunftsträchtiger Maßnahmen im Bereich der Straßen- und Schieneninfrastruktur dienen und so die nachhaltige Stärkung des Wirtschaftsstandortes Niederösterreich unterstützen.

