

**AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG**  
**Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr**  
**Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten**  
**Postanschrift 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1**



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

An den  
Präsidenten des Landtages  
von Niederösterreich

**Landtag von Niederösterreich**  
**Landtagsdirektion**

Eing.: 17.06.2003

zu Ltg. - **17/V-1/38-2003**

— Ausschuss

RU7-033/024

Beilagen

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Bezug

Bearbeiter  
DI Sandra Hiller

(0 27 42) 9005

Durchwahl  
14191

Datum  
9. März 2004

Betrifft

Entschließung des NÖ Landtages betreffend Verbesserung des öffentlichen Verkehrs  
Wien Umland; Vollziehung durch die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Sehr geehrter Herr Präsident!

Im Sinne der Resolution des Landtages von Niederösterreich vom 17. Juni 2003  
betreffend die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs Wien-Umland wird folgender  
Bericht gelegt:

Der Landtag von Niederösterreich hat am 17. Juni 2003 den beiliegenden  
Resolutionsantrag der Abgeordneten Hintner, Razborcan, Mag. Ram und Mag. Fasan (zur  
Gruppe 6 des Voranschlages des Landes Niederösterreich für das Jahr 2004) betreffend  
Verbesserung des öffentlichen Verkehrs Wien-Umland zum Beschluss erhoben.

Darin wird die NÖ Landesregierung aufgefordert, im Sinne der Antragsbegründung die  
Verhandlungen mit der Stadt Wien und den ÖBB zu intensivieren.

Gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung wurde dieser  
Landtagsbeschluss an die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten weitergeleitet, um  
ihn federführend im Einvernehmen mit den Abteilungen Finanzen und Raumordnung und  
Regionalpolitik zu vollziehen.

Zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr in Niederösterreich wird,  
wie bereits in den vergangenen Jahren, zukünftig großer Wert auf den sinnvollen Ausbau

M:\LANDTAG\Landtagsvorlagen\XVI\00\17-38\017-38A.doc

des Park&Ride-Systems gelegt. Speziell im Wiener Umland wurden im Jahr 2003 die P&R-Anlage Klosterneuburg-Kierling und das Parkdeck Neulengbach Stadt errichtet. Für das Jahr 2004 ist die Umsetzung der Projekte „Parkdeck Mödling“, „Tullnerbach-Pressbaum“, „Fischamend“ und „Götzendorf“ mit insgesamt 896 Pkw- und 504 B&R-Stellplätzen geplant.

Zur zukünftigen Entwicklung des P&R-Systems in der Ost-Region wurde im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) eine Plattform gegründet, der Vertreter der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland und der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH und in weiterer Folge der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) angehören. Ziel dieser Plattform ist es, ein gemeinsames abgestimmtes P&R-Ausbaukonzept zu erarbeiten, welches im Speziellen die P&R-Problematik im stadtnahem Wiener Umland behandeln und Lösungsvorschläge aufzeigen soll.

Weiters hat das Land Niederösterreich gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH einen Arbeitskreis zum Thema „Schnellbahnkonzept“ eingerichtet. Ziel dieses Arbeitskreises ist es innerhalb eines kooperativen Beratungsprozesses, in den das BMVIT, die Bundesländer Wien und Niederösterreich, die ÖBB, die Flughafen Wien AG, der Verkehrsverbund Ostregion und Vertreter der Region Bratislava eingebunden waren, die öffentlichen Verbindungen für Wien und das Wiener Umland durch die Ausarbeitung eines Schnellbahnkonzeptes zu verbessern.

Als derzeitiges Ergebnis dieser Beratungen wurde vereinbart, dass das S-Bahnkonzept 2003 in drei Stufen realisiert werden soll, mit steigender Attraktivität für die Fahrgäste.

- *Angebot 2005, gestützt auf die vorhandene Infrastruktur*

Für die erste Angebotsstufe (2005) wird gestützt auf den ÖBB-Vorschlag 2002 ein

- Schnellbahnangebot im 7,5-Minuten-Grundtakt auf der Stammstrecke Floridsdorf – Meidling, zusätzlich mit der S7 bis Floridsdorf geführt,
- durchgebundenes Eilzugangebot im 30 / 60-Minuten-Takt vorgeschlagen. Bei den durchgebundenen Eilzügen entfallen zwei Zugshalte (Matzleinsdorf, Traisengasse), dieser Nachteil wird durch die Kundenvorteile, die Durchbindungen mit sich bringen, mehr als aufgewogen.

Begründet wird diese Empfehlung mit der Zunahme des Pendlerverkehrs – bis 2012 um weitere 20 % - und der hohen Qualität des innerstädtischen ÖV-Systems, das zwischen 1992 und 2003 beachtliche Zuwächse im ÖV zur Folge hatte. Dadurch kann die S-Bahn überwiegend regionale Verkehrsfunktionen übernehmen.

- *Angebot 2008, nach Eröffnung der U-Bahnlinien U1 (Leopoldau) und U2 (Aspern); in dieser Stufe werden bereits einige ÖBB-Infrastrukturprojekte – u.a. der Umbau des Bahnhofs Flughafen VIE und von wichtigen Bahnhöfen an Verknüpfungspunkten mit der Wiener U-Bahn – wirksam,*
- *Angebot 2015 mit jener Benutzerqualität, die den Modal Split-Zielen – mehr als 40 % aller Wege im ÖPNV – gerecht zu werden vermag.*

In der Angebotsstufe 2015 sind die wichtigsten Schienenprojekte für die Region Wien verkehrswirksam: der Lainzer Tunnel, die Neubaustrecke Wien – St. Pölten, die zweigleisige Pottendorfer Linie und der Bf. Wien.

Die Vorgangsweise und die Inhalte wurden mit den Abteilungen Finanzen und Raumordnung und Regionalpolitik abgestimmt.

Die NÖ Landesregierung beehrt sich, dies zu berichten.

Mit freundlichem Gruß  
NÖ Landesregierung  
Dr. P r ö l l  
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung