



Begleitendes Verkehrskonzept

zum Projekt Donaubrücke Mauthausen

ENDBERICHT

APRIL 2023

Graz im April 2023

Bearbeitung:

DI Günther Rettensteiner (regionalis)

Ramona Steinbichler MSc. (regionalis)

DI Markus Schuster (HERRY Consult)

Mag^a. Irene Steinacher (HERRY Consult)

Im Auftrag von:

Land Niederösterreich

Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten

Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten

Auftragnehmer:

regionalis

Verkehrsplanung & Regionalentwicklung

Wastiangasse 1 / I, 8010 Graz

HERRY
Verkehrsanalyse - Beratung - Forschung

Argentinierstraße 21, 1040 Wien

Inhalt

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung	4
2. Ablauf	6
3. Zusammenfassung der Strukturanalyse	8
4. Ergebnisse der Betriebsbefragung	20
5. Ergänzender Handlungsbedarf.....	37
6. Maßnahmenvorschläge.....	40
Radverkehr	40
Öffentlicher Verkehr	44
Verkehrssicherheit/Verkehrsbündelung.....	46
Organisation und Bewusstseinsbildung	48
Betriebliches Mobilitätsmanagement	49
7. Übersicht: Vorschläge für die Ergänzung des Radbasisnetzes.....	51
8. Übersicht: Maßnahmen in Abstimmung mit den ÖBB	52
9. Übersicht: Vorschläge für Maßnahmen an Landesstraßen B + L	53
10. Resumee	54
Abbildungsverzeichnis	55
Tabellenverzeichnis	56
Literatur	57
Anhang 1: Pendler:innenströme.....	58
Anhang 2: Protokoll zur Arbeitsgruppe Radverkehr im Ennshafen/Wirtschaftspark.....	63
Anhang 3: Protokoll zum Abstimmungsgepräch Mobilitätswoche 2023	67
Anhang 4: MASSNAHMENBLÄTTER Radverkehr	70
Anhang 5: MASSNAHMENBLÄTTER öffentlicher Verkehr	94
Anhang 6: MASSNAHMENBLÄTTER Verkehrssicherheit, Verkehrsbündelung.....	104
Anhang 7: MASSNAHMENBLÄTTER Bewusstseinsbildung und Organisation.....	114

1. AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG

Das Bearbeitungsgebiet, das durch die Donau und die Enns getrennt wird, setzt sich aus zwei Gemeinden in Oberösterreich (Enns und Mauthausen) und drei Gemeinden in Niederösterreich (Ennsdorf, St. Pantaleon-Erla und St. Valentin) zusammen. Im Gebiet leben 32.144 Personen (2022), wovon 6.515 in dem Gebiet auch erwerbstätig sind.

Die bestehende Donaubrücke zwischen Mauthausen auf der oberösterreichischen und St. Pantaleon-Erla auf der niederösterreichischen Seite ist sanierungsbedürftig und zu Stoßzeiten überlastet. Ab voraussichtlich 2027 kann sie nicht mehr befahren werden und muss abgetragen werden. Weiters wird für diesen Raum für die kommenden Jahre ein deutlicher Anstieg des Verkehrs prognostiziert.

Die beiden Länder Niederösterreich und Oberösterreich planen eine gemeinsame Gesamtlösung für die Donauquerung bei Mauthausen. Unweit der bestehenden Brücke (ca. 700 m stromabwärts) soll bis 2027 eine neue Brücke über die Donau, die die B3 auf oberösterreichischer Seite und die B 123 auf niederösterreichischer Seite verbindet, errichtet werden. Die Brücke ist mit zwei Fahrstreifen und einem Geh- und Radweg geplant. Auf niederösterreichischem Gebiet führt die Trasse nach Westen zum Knoten Pyburg und mündet in die bestehende Umfahrung Pyburg ein.

Der Neubau einer Donaubrücke bei Mauthausen soll eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation sowohl für die Wirtschaft als auch die Pendlerinnen und Pendler in der Region erzielen. Nach Fertigstellung der neuen Donaubrücke soll für die bestehende Donaubrücke ein neues Tragwerk und eine neue Vorlandbrücke mit zwei Fahrstreifen und einem Geh- und Radweg errichtet werden.

In der Region gibt es größere Betriebsgebiete, die räumlich voneinander getrennt sind. Dies sind in erster Linie der Wirtschaftspark in Ennsdorf, der Ennshafen in Enns sowie Herzograd in St. Valentin. Durch die zahlreichen Unternehmensstandorte ergibt sich ein starker Pendelverkehr. Neben dem motorisierten Individualverkehr zu und von den Betrieben ist der touristische Radverkehr entlang der Donau ein Schwerpunkt in der Region. Denn der R1 Donauradweg ist eine stark frequentierte Radroute, die durch Mauthausen führt.

Durch die neue Donaubrücke Mauthausen werden verkehrliche Verlagerungen prognostiziert. Erwartet wird, dass sich der donauquerende Verkehr auf Grund der kapazitiven Erweiterung im Bereich von Mauthausen erhöhen wird. Dies wird mit großräumigen Verlagerungseffekten sowie mit dem primär induzierten Verkehr begründet.

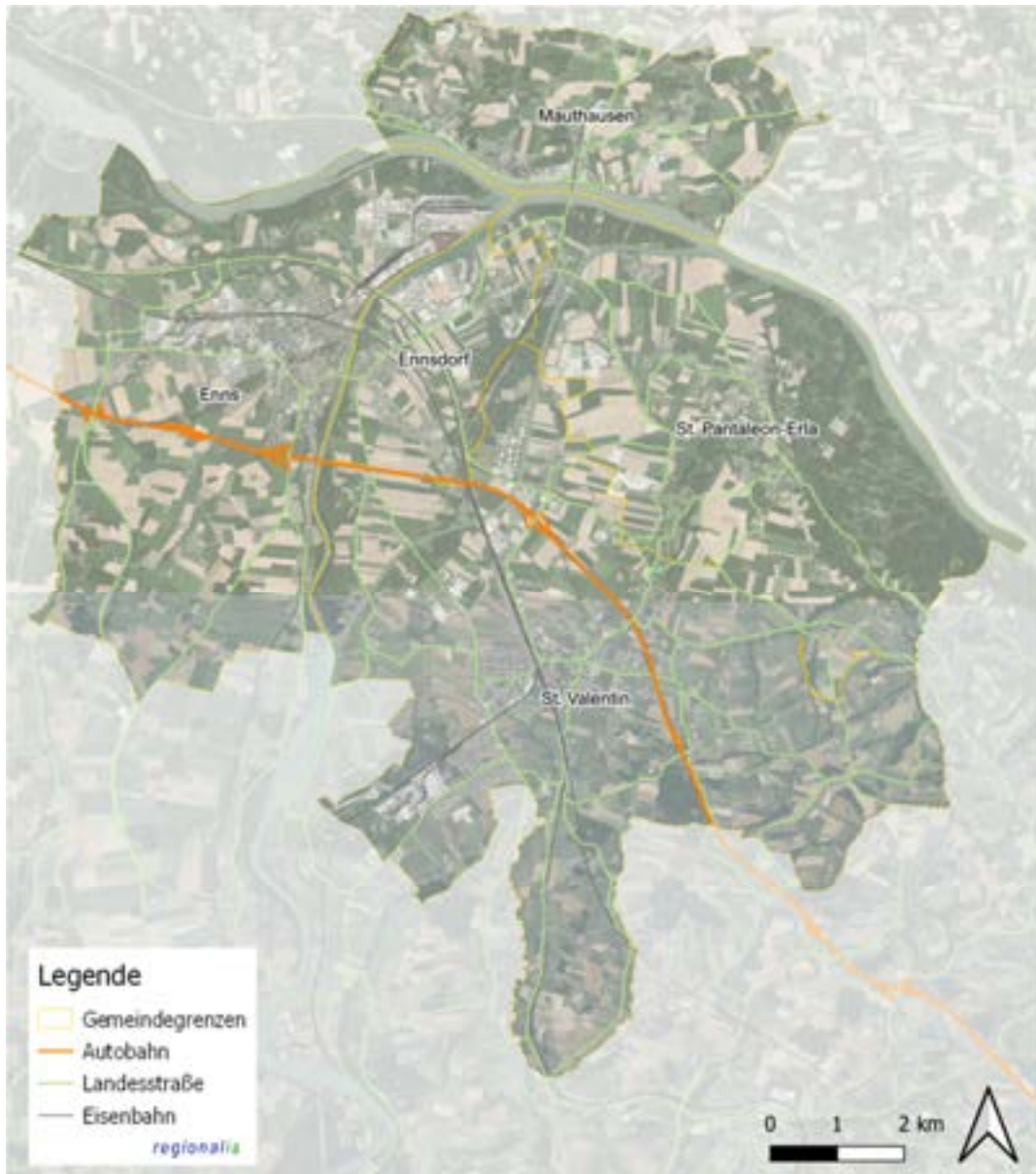


Abbildung 1: Übersicht über das Bearbeitungsgebiet (Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoland Basemap)

Aufgabenstellung

Dieses regionale, bundesländerübergreifende Verkehrskonzept begleitend zur Planung der neuen Donaubrücke Mauthausen soll die Möglichkeiten zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, sowie der Förderung der aktiven Mobilität in der Region prüfen. Dabei werden vorhandene sektorale Planungen zu einem gemeinsamen Konzept für die fünf Gemeinden des Bearbeitungsgebietes zusammengeführt. Weiters werden Maßnahmen vorgeschlagen, die die Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs reduzieren, und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs aber auch aktiver Mobilitätsformen fördern.

Ein weiteres zentrales Anliegen ist die Forcierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in den Unternehmen der fünf Gemeinden. Das Potenzial zur Verlagerung von Arbeitswegen hin zu nachhaltigen und bewegungsaktiven Mobilitätsformen und die dafür erforderlichen Maßnahmen sollen im Rahmen des Verkehrskonzeptes dargestellt werden.

2. ABLAUF

In nachfolgender Abbildung 2 ist der Erstellungsvorgang dieses begleitenden Verkehrskonzeptes in drei aufeinanderfolgenden Abschnitten dargestellt.

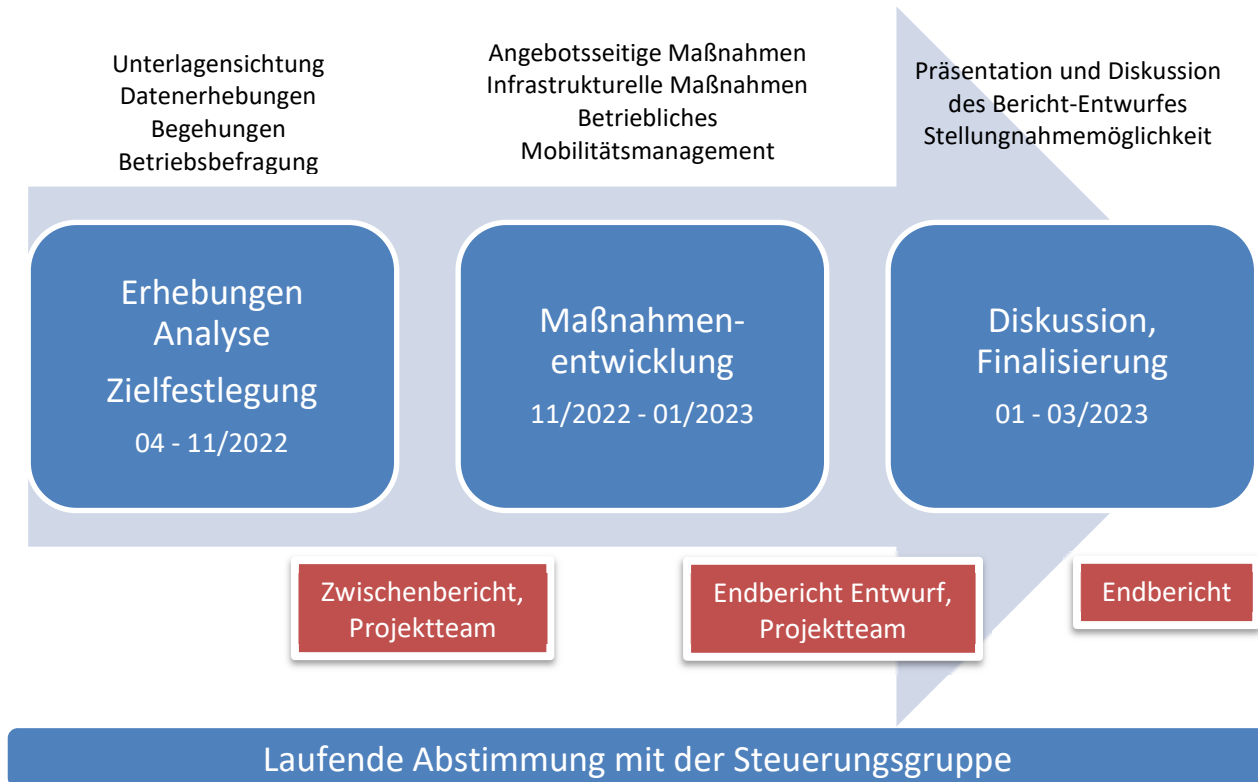


Abbildung 2: Ablauf und Bearbeitungszeitraum (Quelle: eigene Darstellung)

Erhebungen, Analyse

Im ersten Arbeitsabschnitt erfolgte die Erhebung und Analyse der räumlichen Strukturen. Berücksichtigt wurden aktuelle Strukturen, sowie vorhandene Prognosen zur Entwicklung der Bevölkerung und der Beschäftigten und lokale Entwicklungen der Gemeinden. Ebenso wurden eigene Begehungen bzw. Bereisungen durchgeführt. Teilweise fanden diese gemeinsam mit VertreterInnen der Gemeinden statt, um aktuelle Problemstellen und -bereiche einzugrenzen und die Ausgangslage aus der Sicht der Gemeinden kennenzulernen.

In enger Abstimmung dazu erfolgte die Erhebung und Zusammenführung aller bereits vorhandener Konzepte und Planungen, wie die Radstrategien der Länder und die RegioBus Planungen für die Region.

Für das Betriebliche Mobilitätsmanagement wird der aktuelle IST-Zustand mittels einer Betriebsbefragung ermittelt. Die Erhebung erfolgte mit einem standardisierten, für alle teilnehmenden Unternehmen geltenden Erhebungsbogen. Auf Basis der Datenerhebung erfolgte die Abschätzung der Verlagerungspotenziale.

Als Ergebnis der Analyse wurden ergänzende Handlungsbedarfe mit Fokus auf die Verkehrssicherheit, den öffentlichen Verkehr und der aktiven Mobilität, definiert. Die Ergebnisse der Analysen wurden in einem Zwischenbericht zusammengefasst und dem Projektteam und den Gemeinden im November 2022 präsentiert.

Maßnahmenentwicklung

Aus der Analyse werden Maßnahmenvorschläge für die Themenbereiche Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Verkehrssicherheit, Betriebliches Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung abgeleitet:

- Punktuelle Maßnahmen im Radwegenetz, z.B. an Kreuzungen oder Querungsstellen
- Lineare Maßnahmen im ergänzenden Radwegenetz (z.B. kleinräumige Erschließung von Wohn- oder Gewerbe- und Industriegebieten)
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Teilbereichen von Ortsdurchfahrten und des Gemeindestraßennetzes
- Maßnahmen zur Verbesserung der Zuwegung zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Vorschläge für die Verbesserung des Leit- und Orientierungssystems im öffentlichen Verkehr
- Vorschläge für Maßnahmen zur Organisation/Leitung der betrieblichen Mobilität
- Vorschläge für bewusstseinsbildende Maßnahmen in Aktionswochen und/oder –tagen betreffend den Radverkehr und Öffentlichen Verkehr

Diskussion, Finalisierung

Die Maßnahmenvorschläge wurde mit den Gemeindevertreter:innen und Vertreter:innen der Betriebe in Workshops diskutiert und abgestimmt. Diese fanden im Jänner 2023 statt. Ebenso erfolgte eine enge Abstimmung mit den Landesdienststellen und der Verkehrsverbände.

3. ZUSAMMENFASSUNG DER STRUKTURANALYSE

Die Strukturanalyse des Bearbeitungsgebietes wurde im Zwischenbericht ausführlich behandelt und wird im Folgenden kurz zusammengefasst.

In den fünf Gemeinden des Bearbeitungsgebietes leben insgesamt 32.144 Personen (2022), siehe Abbildung 3. Der Anteil an Erwerbspersonen an der Wohnbevölkerung in diesem Gebiet beträgt 54,82 % (17.310 Personen). Zukünftig ist in der Region mit Bevölkerungszuwächsen bis zum Jahr 2050 von zwischen 3,7 % und 13,9 % zu rechnen, wobei diese hauptsächlich durch die alternde Bevölkerung zu erklären sind. Für den Bezirk Amstetten (Gemeinden Ennsdorf, St. Pantaleon-Erla und St. Valentin) wird mit knapp 3,7 % der niedrigste Zuwachs prognostiziert, für den Bezirk Linz-Land (Gemeinde Enns) wird erwartet, dass sich die Bevölkerung um 13,9 % erhöht und für den Bezirk Perg (Gemeinde Mauthausen) um rund 9,1 % (Basis 2021, vgl. ÖROK Regionalprognose).

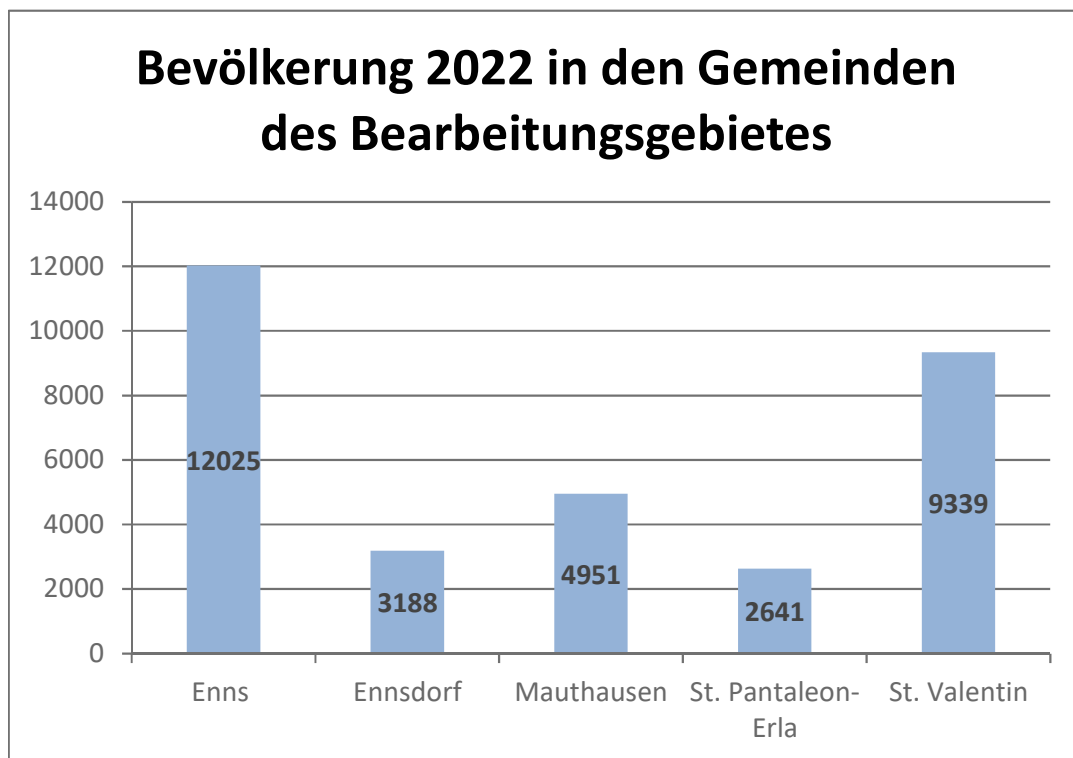


Abbildung 3: Bevölkerung nach Gemeinden 2022 (Quelle: eigene Darstellung nach Statistik Austria 2022)

Mobilitätsangebot in der Region

Nachfolgende Abbildung 4 stellt das Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV), die Bahnstrecken (Westbahn, Donauuferbahn, Rudolfsbahn) sowie die Regionalbuslinien im Gebiet, dar. Insgesamt verkehren 21 Buslinien in unterschiedlichen Angebotsqualitäten im Bearbeitungsgebiet. Von diesen führen 13 durch Mauthausen nach Linz, Perg, Schwertberg oder Pregarten. Die Linie 409 ist die einzige Busverbindung über die Donaubrücke und führt von Mauthausen über Enns nach Linz. Diese Buslinie wird im August 2024 im Abschnitt Mauthausen – Enns aufgelassen.

In Enns gibt es neben den Verbindungen nach Linz, Steyr und St. Florian noch die Linie 404, die den Ennser Hauptplatz bzw. den Bahnhof mit dem Betriebsgebiet Ennshafen verbindet.

In den niederösterreichischen Gemeinden St. Valentin, Ennsdorf und St. Pantaleon-Erla verkehren insgesamt 5 Linien, davon 3 nur an Schultagen. Ab Juli 2023 gibt es eine neue Linie 616, die St. Valentin, St. Pantaleon-Erla, Ennsdorf und Enns miteinander verbindet. Dabei werden die Bahnhöfe und Betriebsgebiete angebunden.

Die Gemeinden Enns, Ennsdorf und St. Valentin sind an die Westbahnstrecke angebunden, durch die Gemeinden Mauthausen und St. Pantaleon-Erla führt die Donauuferbahn, wobei der Bahnhof in St. Pantaleon-Erla abseits vom Ortsgebiet liegt. Ab St. Valentin führt weiters noch die Rudolfsbahn über Steyr nach Kleinreifling und Hieflau.

Das ÖV-Angebot kann nach dem ÖV-Güteklassensystem nach Art der an dem Standort vorhandenen Verkehrsmittel und dessen Bedienintervallen für die Haltestellen kategorisiert werden. Die Güteklasse A beschreibt eine höchstrangige ÖV-Erschließung in einem städtischen Raum, die Güteklasse C eine sehr gute Erschließung in einem städtisch/ländlichen Übergangsbereich, der im Sinne einer ÖV-Achse oder eines ÖV-Knotens zu verstehen ist und die Güteklasse E eine sehr gute Basiserschließung im ländlichen Raum. In Bezug auf das Bearbeitungsgebiet würde die Güteklasse E für den Regionalbusverkehr zumindest einen Stundentakt erfordern.

Das Bearbeitungsgebiet setzt sich aus ländlich und städtisch geprägten Gemeinden zusammen. Die ÖV-Güteklasse E erreicht nur in Enns und Mauthausen den Großteil der Bevölkerung. In den restlichen Gemeinden ist die Mehrheit der Bevölkerung nur mit der ÖV-Basiserschließung erschlossen (siehe dazu Tabelle 1).

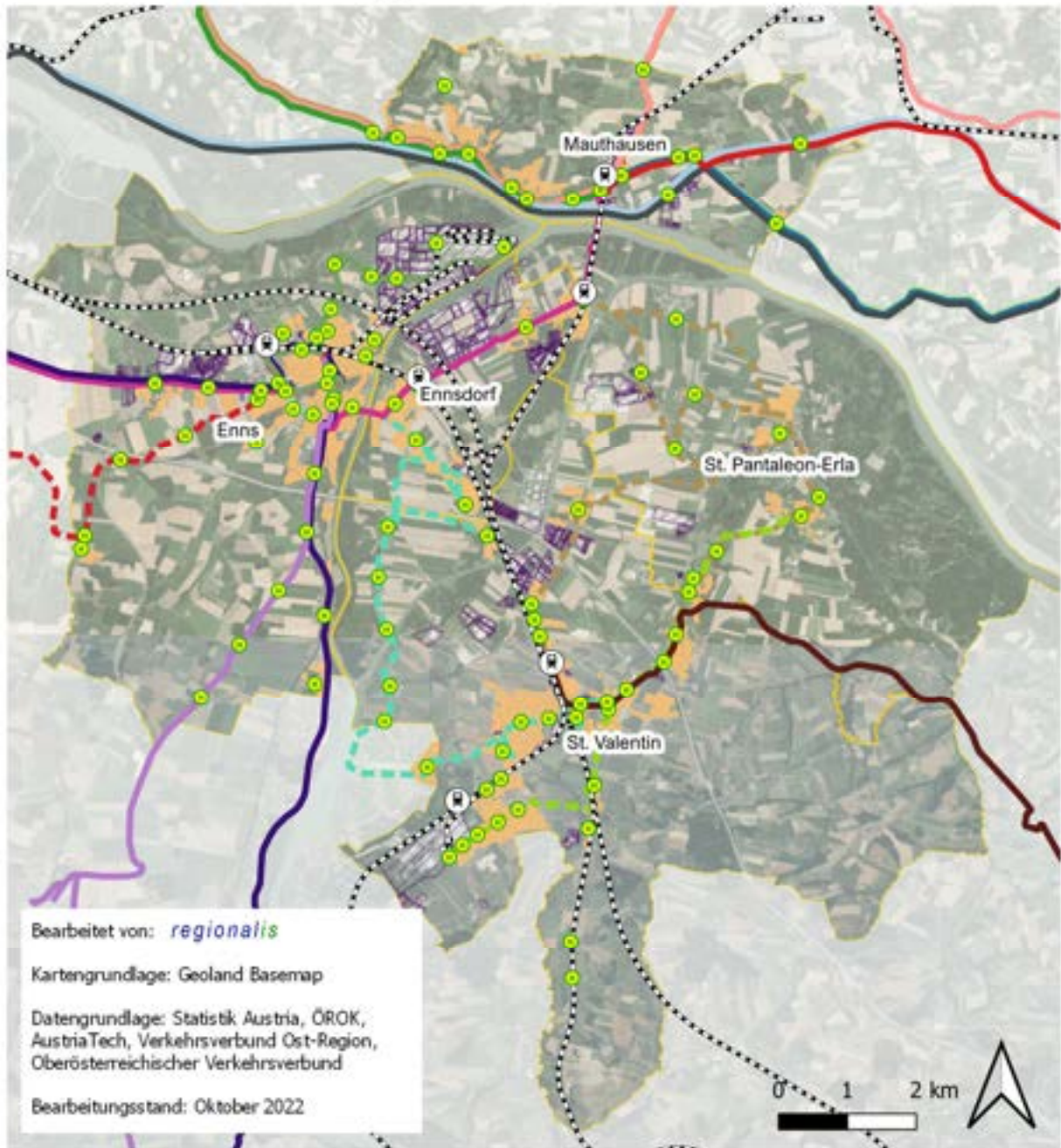
Tabelle 1: Anteil der Bevölkerung der jeweiligen Gemeinde mit ÖV-Erschließung eines bestimmten Grades (Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, Helmut Hiess, 2021)

Erschließungsgrad in Prozent	Enns	Ennsdorf	Mauthausen	St. Pantaleon-Erla	St. Valentin
A	4,2	0	3,1	0	2,4
B	10,3	0	9,6	0	6,7
C	13,7	2,3	38,3	5,2	13,1
D	42,4	10,6	56,9	15,4	23,1
E	70,9	20,7	80	21,8	42,6
F	86,7	34,9	86,7	30,6	55,1
G	94,4	88,4	91,8	61,7	71,2

Die Abbildung 5 stellt die ÖV-Güteklassen im Bearbeitungsgebiet dar. Ziel wäre, dass alle Siedlungsgebiete zumindest in der Güteklasse E liegen. Diesbezüglich sind deutliche Lücken in der Versorgung zu erkennen. Diese bestehen im östlichen Ortsteil von Enns, in Teilen von Windpassing und Ennsdorf. Ebenso gibt es in der Gemeinde St. Pantaleon-Erla teilweise eine unzureichende ÖV-Erschließung der Siedlungsgebiete, sowie in den Wohngebieten Altenhofen, Langenhart und Herzograd (St. Valentin).

Als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr gibt es in den Gemeinden Enns, Ennsdorf, St. Pantaleon-Erla und St. Valentin unterschiedlich strukturierte Mikro-ÖV-Systeme. Dabei handelt es sich um kleinräumige, bedarfsorientierte Verkehrsangebote, die vorhandene Defizite in der ÖV-Versorgung reduzieren, sowie als Zubringerfunktion den ÖV stärken sollen (es werden überwiegend die Taxifahrten im Ortsgebiet für die einheimische Bevölkerung kostengünstiger angeboten).

Öffentlicher Verkehr - Regionalbuslinien und Bahnnetz



Legende

Bahnhof	Regionalbuslinien	373	404
Bushaltestelle	350	375	409
Gemeindegrenze	360,361	378,379	613
Wohngebiete	362	388,389	627 (nur an S)
Industriegebiete	365	400	628 (nur an S)
Eisenbahn	366	402	629 (nur an S)
		403 (nur an S)	

Abbildung 4: Bestand des öffentlichen Verkehrs im Bearbeitungsgebiet (Quelle: eigene Darstellung nach VOR, OEVV)

ÖV-Güteklassen

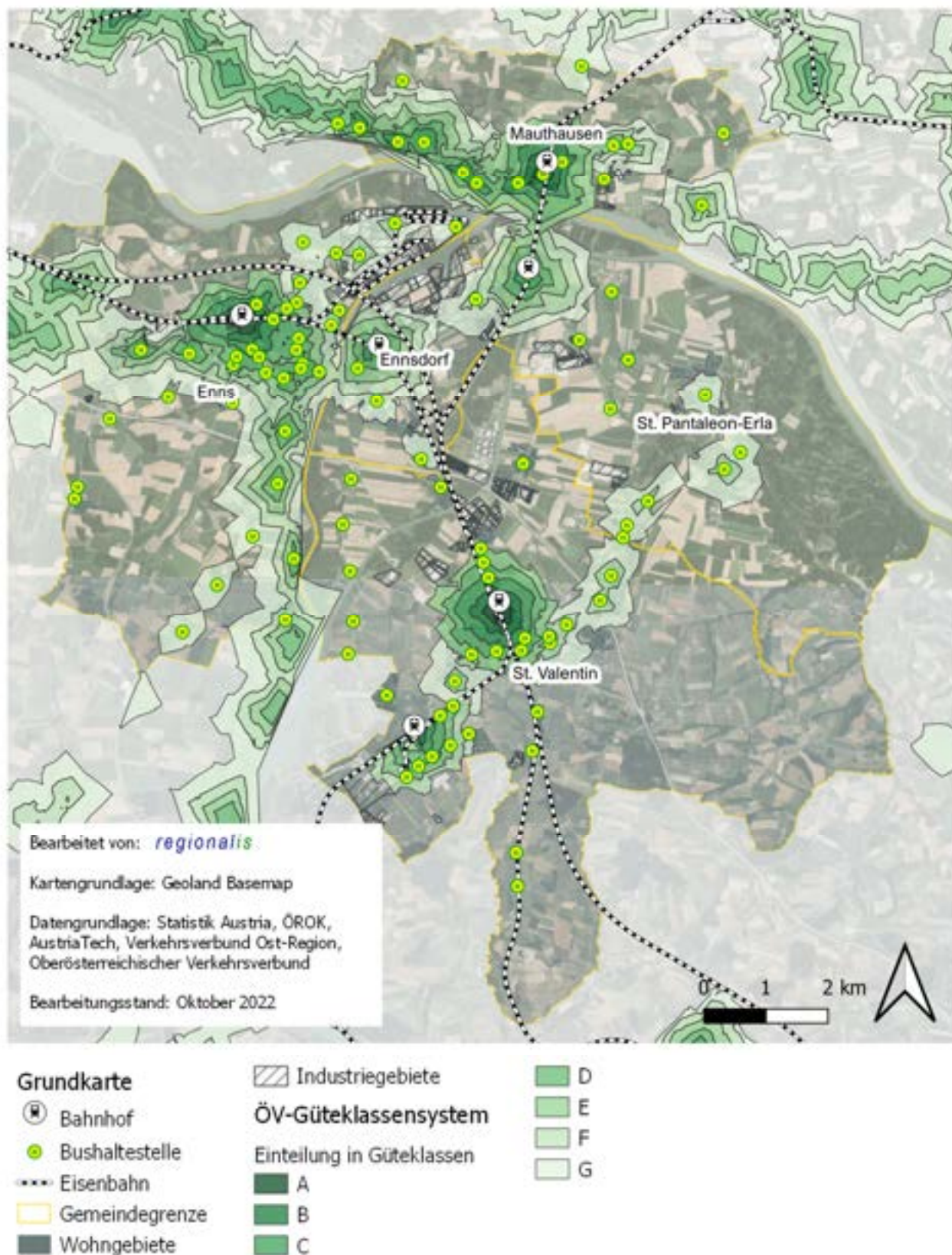


Abbildung 5: Darstellung der ÖV-Güteklassen (Quelle: eigene Darstellung nach ÖROK und AustriaTech 2021)

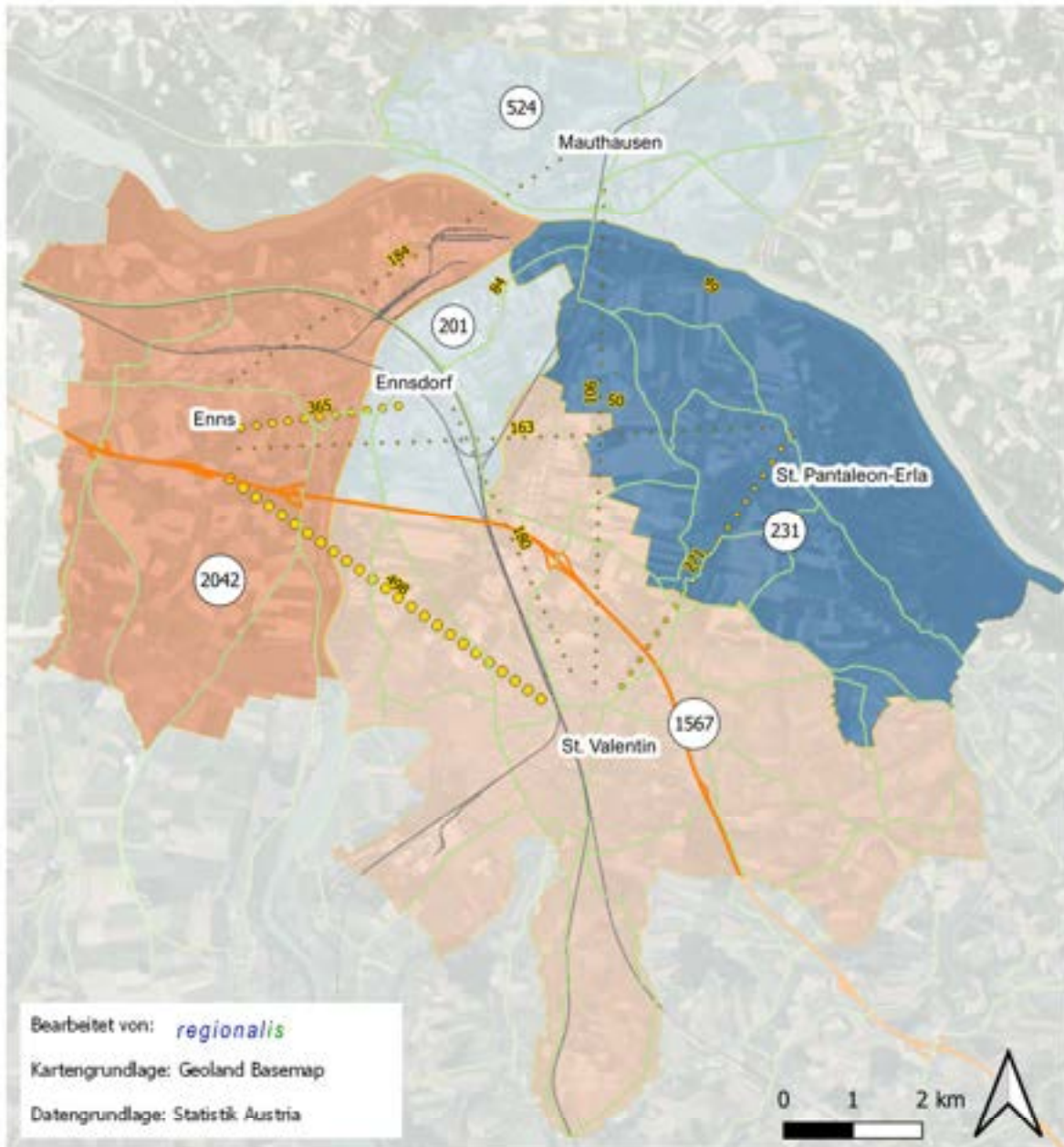
Pendelverkehr

Wie in Kapitel 1 schon erläutert gibt es in der Region einige Betriebsschwerpunkte. Dies sind der Wirtschaftspark in Ennsdorf, der Ennshafen in Enns und Herzograd in St. Valentin. Durch die zahlreichen Unternehmensstandorte ergibt sich ein starker Pendler:innenverkehr zwischen den Gemeinden in der Region sowie aus anderen Gemeinden in die Region. Nachfolgende Abbildung 6 stellt den Pendler:innenverkehr im Bearbeitungsgebiet dar. Besonders zwischen den Gemeinden Enns und St. Valentin gibt es eine hohe Zahl an täglichen Berufspendler:innen (498).

Ebenso werden in der Kartendarstellung die in den Gemeinden unterschiedlichen Pendlersaldi dargestellt. Mit dem Index des Pendlersaldos wird die Relation der Erwerbstätigen am Arbeitsort zu den Erwerbstätigen am Wohnort erfasst. Enns und St. Valentin sind Einpendlergemeinden (in rötlichen Tönen dargestellt). Dies bedeutet, dass die Anzahl an Arbeitsplätzen in der Gemeinde höher ist als die Anzahl an dort wohnhaften Erwerbstätigen. Der Pendlersaldo ist für die Gemeinde St. Pantaleon-Erla am geringsten, da es weniger Arbeitsplätze als Erwerbstätige in der Gemeinde gibt.

Zur Ermittlung des Potenzials für die aktive Mobilität eignen sich die Daten der Binnenpendler:innen, sowie der Pendler:innen mit kurzem Arbeitsweg. Die Anzahl der Binnenpendler:innen (in Abbildung 6 in den weißen Kreisen angegeben) ist besonders in der Gemeinde Enns und St. Valentin hoch. Die Mobilitätsbefragung der Mitarbeiter:innen ergab, dass in diesen Gemeinden der Anteil an Pkw-Lenker:innen mit einem Arbeitsweg unter 5 Kilometer besonders hoch ist (Enns: 15 %, St. Valentin: 11 %).

Pendelverkehr im Bearbeitungsgebiet Datenstand Oktober 2020



Legende

Hochrangiges Straßennetz

- Autobahn
- Landesstraße
- Eisenbahn
- 1567 Binnenpendler

Pendelverkehr

- 49 - 100
- · · 100 - 200
- · · 200 - 300
- · · 300 - 400
- · · 400 - 500

Index des Pendlersaldos

- 50 - 60
- 60 - 80
- 80 - 100
- 100 - 120
- 120 - 125

Pendlersaldo:

Wert unter 100 entspricht einer Auspendlergemeinde
 Wert über 100 entspricht einer Einpendlergemeinde

Abbildung 6: Pendelverkehr in den Gemeinden des Bearbeitungsgebietes (Quelle: eigene Darstellung, Daten von Statistik Austria, Kartengrundlage: Geoland Basemap)

Stadtgemeinde Enns

In der Stadt Enns im Bezirk Linz-Land (Oberösterreich) leben 12.025 Personen. In Enns gibt es 877 Arbeitsstätten (2020) mit insgesamt 7.791 Beschäftigten, wovon 2.042 Personen aus der Gemeinde selbst kommen. Bei Betrachtung der Einpendler:innen nach Korridoren (siehe Anhang, Abbildung 16) zeigt sich, dass der stärkste Einzugsbereich der Raum Linz ist. Für den Bereich der Donaubrücke sind die Einpendler:innen aus dem Mühlviertel bedeutend, diese stellen mit 826 Personen den zweitstärksten Einzugsbereich dar. Die meisten Einpendler:innen nach Enns kommen aus der Stadt Linz, siehe **Fehler! Ungültiger Eigenverweis auf Textmarke..**

Tabelle 2: Top 5 Einpendler:innengemeinden nach Enns (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020)

Einpendler:innen aus	Anzahl	Anteil
<i>Linz</i>	816	15,4%
<i>St. Valentin</i>	342	6,5%
<i>Asten</i>	327	6,2%
<i>Ennsdorf</i>	273	5,2%
<i>Kronstorf</i>	260	4,9%
Gesamt	5287	
Binnenpendler:innen	2042	

In Gesprächen mit Vertreter:innen der Gemeinde wurden verkehrliche Herausforderungen besprochen, wie die Anbindung an das Betriebsgebiet Ennshafen mit dem Rad und dem öffentlichen Verkehr. Auch wurden einzelne Lücken im Radnetz identifiziert, wie eine fehlende Querungsmöglichkeiten der Enns entlang der B1 für Radfahrer:innen oder abschnittsweise fehlende baulich getrennte Rad- und Gehwege.

Die meisten dieser Defizite sind im Radverkehrskonzept für den Bezirk Linz Land berücksichtigt.

Gemeinde Ennsdorf

In der Gemeinde Ennsdorf im Bezirk Amstetten (Niederösterreich) leben 3.188 Personen. In Ennsdorf gibt es 167 Arbeitsstätten (2020) mit insgesamt 1.546 Beschäftigten, wovon 201 Personen aus der Gemeinde selbst kommen. Bei Betrachtung der Einpendler:innen nach Korridoren (siehe Anhang, Abbildung 17Abbildung 16) zeigt sich, dass der stärkste Einzugsbereich für die Betriebe in der Gemeinde Ennsdorf der Raum Linz ist. Für den Bereich der Donaubrücke sind die Einpendler:innen aus dem Mühlviertel bedeutend, dieser ist der zweitstärkste Einzugsbereich mit 191 Personen. Aus den vier anderen Gemeinden des Bearbeitungsgebietes pendeln 249 Personen nach Ennsdorf (siehe auch Tabelle 3).

Tabelle 3: Top 5 Einpendler:innengemeinden nach Ennsdorf (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020)

Einpendler:innen aus	Anzahl	Anteil
<i>Linz</i>	107	8,5%
<i>Enns</i>	92	7,3%
<i>St. Valentin</i>	76	6,1%
<i>Mauthausen</i>	45	3,6%
<i>Asten</i>	40	3,2%
Gesamt	1254	
Binnenpendler:innen	201	

In Gesprächen mit Vertreter:innen der Gemeinde wurden verkehrliche Herausforderungen besprochen, wie das hohe Verkehrsaufkommen in der Gemeinde mit einem hohen Anteil an Schwerverkehr. Weiters wurde auch auf die fehlende Radverkehrsanbindung zwischen den Ortsteilen Ennsdorf und Windpassing hingewiesen, sowie auf die für den Radverkehr schweren Bedingungen im Wirtschaftspark Ennsdorf.

Marktgemeinde Mauthausen

In der Gemeinde Mauthausen im Bezirk Perg (Oberösterreich) leben 4.951 Personen. In Mauthausen gibt es 400 Arbeitsstätten (2020) mit insgesamt 2.580 Beschäftigten, wovon 524 Personen aus der Gemeinde selbst kommen (siehe Tabelle 4). Bei Betrachtung der Einpendler:innen nach Korridoren (siehe Anhang, Abbildung 18) zeigt sich, dass der stärkste Einzugsbereich der Raum Mühlviertel ist mit 1.028 Einpendler:innen. Aus den vier anderen Gemeinden des Bearbeitungsgebietes pendeln insgesamt 176 Personen nach Mauthausen.

Tabelle 4: Top 5 Einpendler:innengemeinden nach Mauthausen (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020)

Einpendler:innen aus	Anzahl	Anteil
<i>Perg</i>	176	9,8%
<i>Linz</i>	146	8,1%
<i>Schwertberg</i>	122	6,8%
<i>Ried in der Riedmark</i>	113	6,3%
<i>Naarn im Machlande</i>	103	5,7%
Gesamt	1795	
Binnenpendler:innen	524	

In Gesprächen mit Vertreter:innen der Gemeinde wurden verkehrliche Herausforderungen besprochen, wie fehlende sichere Querungsmöglichkeiten der B3 für den Fuß- und

Radverkehr. Auch die Problematik mit den Planungen des Bahnhofes und der Park & Ride – Anlage und die hohe Verkehrsbelastung im Wohngebiet Heinrichsbrunn wurde besprochen.

Gemeinde St. Pantaleon-Erla

In der Gemeinde St. Pantaleon-Erla im Bezirk Amstetten (Niederösterreich) leben 2.641 Personen. In St. Pantaleon-Erla gibt es 153 Arbeitsstätten (2020) mit insgesamt 802 Beschäftigten, wovon 231 Personen aus der Gemeinde selbst kommen (siehe Tabelle 5). Bei Betrachtung der Einpendler:innen nach Korridoren (siehe Anhang, Abbildung 19Abbildung 16) zeigt sich, dass der stärkste Einzugsbereich der Raum Mühlviertel ist mit 141 Einpendler:innen. Aus den vier anderen Gemeinden des Bearbeitungsgebietes pendeln insgesamt 118 Personen in die Gemeinde.

Tabelle 5: Top 5 Einpendler:innengemeinden nach St. Pantaleon-Erla (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020)

Einpendler:innen aus	Anzahl	Anteil
<i>St. Valentin</i>	63	12,5%
<i>Linz</i>	27	5,4%
<i>Enns</i>	26	5,2%
<i>Perg</i>	17	3,4%
<i>Schwertberg</i>	16	3,2%
Gesamt	504	
Binnenpendler:innen	231	

In Gesprächen mit Vertreter:innen der Gemeinde wurden verkehrliche Herausforderungen besprochen, wie die hohen Geschwindigkeiten es MIV im Ortsgebiet und fehlende Schutzwege und sichere Querungsmöglichkeiten für Schüler:innen.

Stadtgemeinde St. Valentin

In der Stadt St. Valentin im Bezirk Amstetten (Niederösterreich) leben 9.339 Personen. In St. Valentin gibt es 731 Arbeitsstätten (2020) mit insgesamt 5.772 Beschäftigten, wovon 1.567 Personen aus der Gemeinde selbst kommen (siehe Tabelle 6). Bei Betrachtung der Einpendler:innen nach Korridoren (siehe Anhang, Abbildung 20Abbildung 16) zeigt sich, dass der stärkste Einzugsbereich für St. Valentin der Raum Niederösterreich ist mit 1.278 Einpendler:innen. Aus den vier anderen Gemeinden des Bearbeitungsgebietes pendeln insgesamt 524 Personen in die Gemeinde.

Tabelle 6: Top 5 Einpendler:innengemeinden nach St. Valentin (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020)

Einpendler:innen aus	Anzahl	Anteil
<i>Linz</i>	305	8,1%
<i>Steyr</i>	229	6,1%
<i>St. Pantaleon-Erla</i>	208	5,5%
<i>Haag</i>	197	5,2%
<i>Ernsthofen</i>	181	4,8%
Gesamt	3757	
Binnenpendler:innen	1567	

In Gesprächen mit Vertreter:innen der Gemeinde wurden verkehrliche Herausforderungen besprochen, wie die gefährliche Situation für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen bei Kreuzungen, sowie die für Arbeitspendler:innen unattraktiven Wartezeiten beim Bahnhof St. Valentin und bei der Bahnhaltestelle Herzograd.

Aktuelle Planungen zur Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation

Die Verkehrsinfrastruktur wird im Bearbeitungsgebiet laufend verbessert. Folgend werden die wichtigsten bestehenden Planungen, unterteilt nach Radverkehr, öffentlicher Verkehr (ÖV) und motorisiertem Individualverkehr (MIV) in den fünf Gemeinden aufgelistet.

Radverkehr

- Enns

Im Zuge des Radroutenkonzeptes für den Bezirk Linz Land wurden für Enns Hauptrouten definiert, sowie ein Radrouten-Ergänzungsnetz.

- Ennsdorf

Radbasisnetz (Zielnetz) und Ausbaubedarf für die Gemeinde wurden im Zuge des Konzeptes für die Potenzialregion St. Valentin definiert. Die geplanten Ausbaumaßnahmen wurden mittels unterschiedlicher Priorisierung gereiht.

- Mauthausen

Überlegungen zur Radwegführung entlang der Gusen statt an den Landesstraßen L1411 und L1422 sowie Überlegungen zur Radwegführung im Osten auf dem Dammweg werden seitens der Marktgemeinde angestellt.

Die Radroute durch Mauthausen parallel zur B3 soll im Zuge des Neubaus der Wasserversorgung verbessert werden. Geplant ist die Wiederherstellung des Geh- und Radweges in der Vormarktstraße.

- St. Pantaleon-Erla

Radbasisnetz (Zielnetz) und Ausbaubedarf für die Gemeinde wurden im Zuge des Konzeptes für die Potenzialregion St. Valentin definiert. Die geplanten Ausbaumaßnahmen wurden mittels unterschiedlicher Priorisierung gereiht.

- St. Valentin:

Radbasisnetz (Zielnetz) und Ausbaubedarf für die Gemeinde wurden im Zuge des Konzeptes für die Potenzialregion St. Valentin definiert. Die geplanten Ausbaumaßnahmen wurden mittels unterschiedlicher Priorisierung gereiht.

Öffentlicher Verkehr

- Neue Buslinie 616 ab April 2023: St. Valentin – St. Pantaleon-Erla – Enns:

Linie verkehrt in Hauptverkehrszeit im Stundentakt, sonst Zwei-Stundentakt. Anbindung ab/an Bahnhof St. Valentin, Bahnhof St. Pantaleon-Erla, Bahnhof Ennsdorf, Anbindung an den Wirtschaftspark Ennsdorf, Verbindung von Ennsdorf nach Enns, Anbindung an Anschlüsse in/aus Richtung Steyr

- Bahnhof Mauthausen

Park & Ride Anlage sowie Radabstellanlage für bis zu 60 Fahrräder, Busterminal

Weitere Planung bzw. Umsetzung: Gespräche zwischen Gemeinde, Land und ÖBB laufen

- Bahnhof Ennsdorf

Der Bahnhof in Ennsdorf wird voraussichtlich 2026 saniert und erneuert. Für die Park&Ride-Anlage soll eine Beleuchtung ergänzt werden, die Bike&Ride- Anlage soll saniert werden und der Bahnhof wird barrierefrei.

- Bahnhof St. Pantaleon (Pyburg)

Mittelfristig vorgesehen ist eine Unterführung Pyburg Knoten Waldschneffe mit Umgestaltung der Haltestelle, neuer Wartebereich, Radabstellanlage, Park & Ride. Es gibt noch keine konkrete Planung, eine technische Prüfung ist geplant.

- Planung Busterminal Enns am Bahnhof Enns

Der Entwurf sieht einen Busknoten mit vier Bushaltestellen am Bahnhofvorplatz vor. Die Detailplanung und die Umsetzung stehen derzeit still.

- Mauthausen

Bei einer zukünftigen bezirksweiten Erweiterung eines Mikro-ÖV Angebots von Postbus plant die Gemeinde Mauthausen teilzunehmen.

Motorisierter Individualverkehr

- Neue Donaubrücke: Ausbau der neuen Donaubrücke von B3 bis zum Knoten Pyburg
- VLSA Windpassing: 4-armige VLSA am bestehenden KV Windpassing (B123 – Wirtschaftspark – Windpassing)
- KV Ennsdorf mit Bypass B1 Nord > B1 Süd: Kreisverkehr B1 – B123 inklusive Bypass B1 Nord nach B1 Süd
- Umfahrung St. Valentin / Herzograd: Umfahrung St. Valentin / Herzograd inkl. Begleitmaßnahmen in St. Valentin (30 km/h-Beschränkung auf L85, L6252, L6247 und L6253; Anschlussstelle Engel; Lkw-Fahrverbote auf L6247 und L6243 Höhe Autobahnrückfen)

Sonstiges

- Enns: Überlegungen zur Organisation eines Öffi-Schnuppertickets, sowie zur Anschaffung von Dienstfahrzeugen/Poolautos, die von den Mitarbeiter:innen genutzt werden können
- Mauthausen - Anschaffung von E-Bikes und Errichtung von Ladestationen: Für Mitarbeiter:innen der Gemeinde Mauthausen wird angedacht die Möglichkeit anzubieten, E-Bikes vergünstigt zu erwerben (mittels Förderungen), sowie eine überdachte Fahrradabstellanlage mit Photovoltaik für die Ladestationen im Hof zu errichten.
- St. Pantaleon-Erla – Überlegungen zur Anschaffung von Jobrädern für Mitarbeiter:innen der Gemeinde

4. ERGEBNISSE DER BETRIEBSBEFRAGUNG

Erhebungsmethode

Die Befragung war unterteilt in eine Unternehmensbefragung (allgemeine Informationen zum Betrieb und Mobilitätsmaßnahmen) sowie in eine Mitarbeiter:innenbefragung.

Ziel der Befragung war es, das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter:innen von ausgewählten Unternehmen im Raum Donaubrücke Mauthausen zu erheben. Dazu wurde ein Fragebogen in enger Abstimmung mit den Auftraggebern und den teilnehmenden Unternehmen entwickelt und für eine Online-Erhebung elektronisch aufbereitet. Die Grundgesamtheit der Erhebung bildeten alle Mitarbeiter:innen der teilnehmenden Unternehmen, somit 5.400 Beschäftigte (siehe Abbildung 7).

Die Erhebung wurde im Zeitraum vom 9. Mai 2022 bis 10. Juli 2022 durchgeführt, wobei die Mitarbeiter:innen zur Teilnahme durch Vertreter:innen der teilnehmenden Unternehmen zur Teilnahme eingeladen wurden. Die Ansprechpersonen der Unternehmen wurden während des Befragungsprozesses öfters über den Stand der Erhebung informiert, damit sie über den Rücklauf Bescheid wussten und bei Bedarf nochmals ihre Mitarbeiter:innen informieren und motivieren konnten.

Der verwertbare Rücklauf der Befragung betrug bei den Mitarbeiter:innen 1.780 Personen, das entspricht einem Anteil und somit einer Rücklaufquote von rund 33% über alle Betriebe betrachtet. Die Bandbreite beim Rücklauf war von 14% bis 52%.

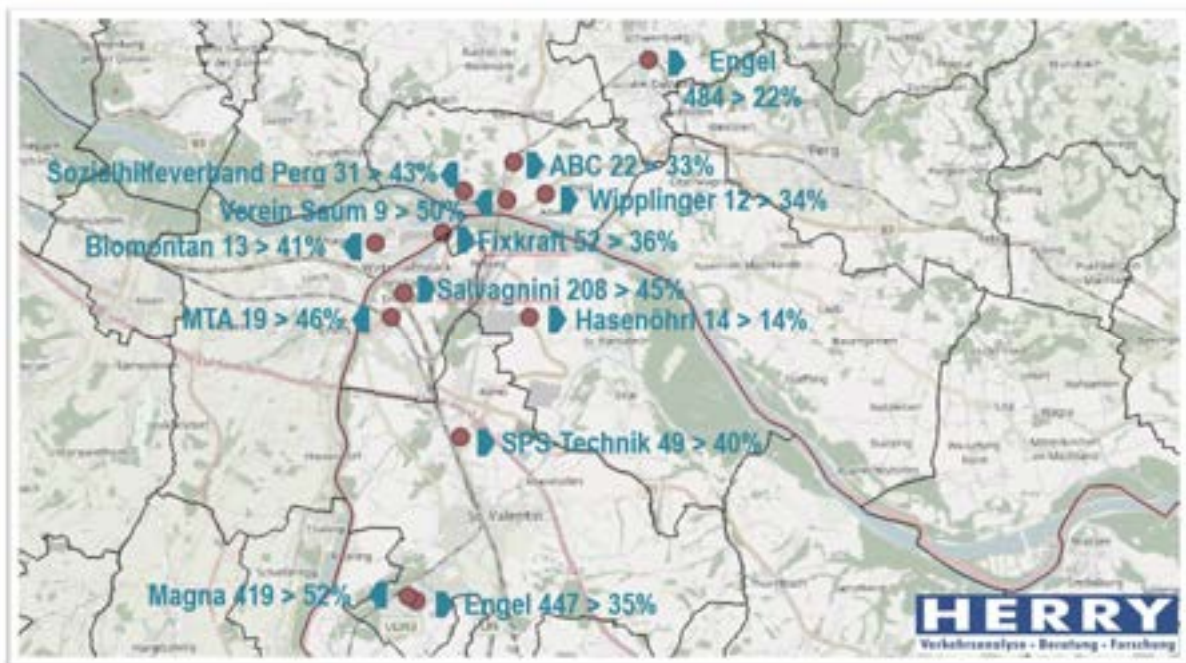
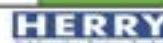


Abbildung 7: Verortung der Unternehmen, die an der Mitarbeiter:innenbefragung teilnahmen mit Rücklauf bzw. Rücklaufquote

Tabelle 7: Rücklaufquote

Gemeindezuordnung	Unternehmen	Grundgesamtheit	Teilnehmer:innen	Rücklaufquote
Mauthausen	Atlas Blech Center	66	22	33%
	Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	35	12	34%
	Verein SAUM	18	9	50%
	Sozialhilfverband Perg	74	32	43%
St. Pantaleon-Erla*	Hasenöhrl	100	14	14%
Ennsdorf	Salvagnini Maschinenbau GmbH	458	208	45%
	MTA GmbH	41	19	46%
Enns	Fixkraft-Futtermittel GmbH	144	52	36%
	Biomontan Produktions und Handels GmbH	32	13	41%
St. Valentin	ENGEL AUSTRIA GmbH SV	1.270	447	35%
	Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	806	419	52%
	SPS-Technik Ges.m.b.H.	121	49	40%
Schwertberg	ENGEL AUSTRIA GmbH SW	2.233	484	22%
	Gesamt	5.400	1.780	33%



* St. Pantaleon-Erla wurde aufgrund einer unrepräsentativen Stichprobe nicht ausgewertet.

Soziodemographie der Teilnehmer:innen

Insgesamt betrachtet sind die am stärksten vertretenen Gruppen Personen im Alter zwischen 36 und 55 Jahren mit 44 % und zwischen 18 und 35 Jahren mit 42 %, gefolgt von der Altersgruppe über 55 Jahre mit 11 %.

Nach Geschlechtern ergibt sich insgesamt ein hoher Anteil an männlichen Mitarbeitern mit 81 % gegenüber einem Frauen-Anteil von 15 % - das entspricht auch der Verteilung der Grundgesamtheit.

Tabelle 8: Geschlechterverteilung und Altersverteilung

Geschlechterverteilung					Altersverteilung				
	n	weiblich	männlich	k.A.	unter 18 Jahre	18 bis 35 Jahre	36 bis 55 Jahre	Über 55 Jahre	k.A.
Atlas Blech Center	22	77%	23%	0%	0%	32%	55%	9%	5%
Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	12	42%	58%	0%	0%	17%	50%	33%	0%
Verein SAUM	9	56%	44%	0%	0%	0%	56%	44%	0%
Sozialhilfeverband Perg	32	81%	16%	3%	0%	16%	69%	16%	0%
Hasenöhrl	14	36%	64%	0%	0%	21%	64%	14%	0%
Salvagnini Maschinenbau GmbH	206	15%	81%	4%	0%	40%	47%	10%	3%
MTA GmbH	19	11%	89%	0%	0%	58%	32%	11%	0%
Fixkraft-Futtermittel GmbH	52	50%	48%	2%	0%	38%	54%	8%	0%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	13	62%	38%	0%	0%	38%	54%	8%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	447	7%	89%	4%	1%	48%	41%	9%	3%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr	419	12%	85%	3%	0%	40%	47%	11%	3%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	49	29%	80%	0%	0%	57%	37%	4%	2%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	464	12%	84%	3%	0%	44%	40%	13%	2%
Gesamt	1.780	15%	81%	3%	0,2%	42%	44%	11%	2%



Nur 9 % der befragten Mitarbeiter:innen gaben an derzeit eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr zu besitzen. Davon haben 48 % eine regionales Klimaticket und weitere 36 % besitzen das Klimaticket Österreich.

Von jenen Proband:innen, die keine Zeitkarte besitzen, gaben 10 % an, dass sie die Möglichkeit hätten sehr einfach mit öffentlichen Verkehrsmitteln den Arbeitsort zu erreichen. Diese Personengruppe stellt somit auch ein gutes Potenzial für zukünftige ÖV-Maßnahmen dar.

49 % meinten, dass es möglich, aber sehr umständlich wäre, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Dies wäre nur mit hohem Zeitaufwand oder vielen Umstiegen etc. verbunden.

37 % sehen aufgrund ihrer Dienstpläne und anderen Gründen keine Möglichkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Arbeitsort zu gelangen.

	n	Ja	Nein	k.A.
Atlas Blech Center	22	0%	100%	0%
Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	12	0%	100%	0%
Verein SAUM	9	0%	100%	0%
Sozialhilfeverband Perg	32	3%	91%	6%
Hasenöhrl	14	7%	86%	7%
Salvagnini Maschinenbau GmbH	209	6%	91%	2%
MTA GmbH	19	26%	74%	0%
Fixkraft-Futtermittel GmbH	52	0%	98%	2%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	13	0%	100%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	447	10%	87%	3%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr	419	16%	80%	3%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	49	2%	96%	12%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	494	6%	89%	6%
Gesamt	1.780	9%	87%	4%



Tabelle 9: Zeitkartenbesitz

Während VOR Covid-19 nur 14 % der Proband:innen die Möglichkeit hatten im Homeoffice zu arbeiten (davon 50 % einen Tage in der Woche), haben aktuell (2022) bereits 62% der Befragten die Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten (davon 43 % an einem Tag in der Woche und 31 % zwei Tage pro Woche).

Tabelle 10: Möglichkeit vor Covid-19 im Homeoffice zu arbeiten

	Homeoffice VOR Covid-19 (2019)				Wenn Ja, Anzahl an Tagen pro Woche im Homeoffice							
	n	Ja	Nein	K.A.	n	1 Tag/ Woche	2 Tage/ Woche	3 Tage/ Woche	4 Tage/ Woche	5 Tage/ Woche	Sons- tiges	k.A.
Atlas Blech Center	22	5%	82%	14%	1	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	12	0%	100%	0%	0	-	-	-	-	-	-	-
Verein SAUM	9	11%	89%	0%	1	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Sozialhilfeverband Perg	32	0%	94%	6%	0	-	-	-	-	-	-	-
Hasenöhrl	14	7%	79%	14%	1	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%
Salvagnini Maschinenbau GmbH	208	8%	87%	6%	16	50%	13%	0%	0%	6%	13%	19%
MTA GmbH	19	16%	74%	11%	3	33%	33%	33%	0%	0%	0%	0%
Fixkraft-Futtermittel GmbH	52	19%	75%	6%	10	50%	10%	0%	0%	10%	0%	30%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	13	15%	89%	15%	2	50%	0%	0%	0%	50%	0%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	447	3%	88%	9%	14	36%	21%	0%	0%	7%	21%	14%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	419	34%	58%	10%	142	55%	10%	2%	1%	3%	18%	12%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	49	27%	57%	16%	13	46%	0%	15%	0%	15%	15%	8%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	484	10%	84%	6%	46	43%	2%	4%	4%	13%	26%	7%
Gesamt	1.700			8%	249	50%	9%	3%	1%	6%	18%	12%

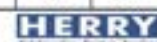


Tabelle 11: Möglichkeit derzeit im Homeoffice zu arbeiten

	Homeoffice DERZEIT				Wenn Ja, Anzahl an Tagen pro Woche im Homeoffice							
	n	Ja	Nein	K.A.	n	1 Tag/ Woche	2 Tage/ Woche	3 Tage/ Woche	4 Tage/ Woche	5 Tage/ Woche	Sons- tiges	k.A.
Atlas Blech Center	22	45%	41%	14%	10	40%	0%	10%	0%	0%	30%	20%
tohaus Ernest Wipplinger GmbH	12	8%	83%	8%	1	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%
Verein SAUM	9	33%	67%	0%	3	0%	33%	0%	33%	33%	0%	0%
Sozialhilfverband Perg	32	0%	97%	3%	0	-	-	-	-	-	-	-
Hasenöhrl	14	7%	79%	14%	1	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
alvagnini Maschinenbau GmbH	208	83%	31%	8%	130	8%	27%	23%	6%	9%	12%	14%
MTA GmbH	19	26%	58%	16%	5	40%	20%	0%	20%	0%	0%	20%
Fixkraft-Futtermittel GmbH	52	67%	33%	0%	35	37%	34%	9%	0%	3%	6%	11%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	13	31%	62%	8%	4	25%	50%	0%	0%	25%	0%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	447	53%	42%	5%	235	73%	6%	1%	1%	3%	11%	5%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	419	79%	18%	3%	332	8%	74%	7%	0%	4%	3%	3%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	49	63%	29%	8%	31	26%	23%	13%	0%	3%	23%	13%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	484	67%	29%	4%	324	75%	7%	1%	1%	2%	12%	3%
Gesamt	1.700			5%	1.111	43%	31%	6%	2%	4%	9%	6%



Wege zum Arbeitsplatz

Die Auswertung des Mobilitätsverhaltens am Arbeitsweg zeigt, dass der Großteil der Personen mit dem Auto alleine zum Arbeitsort gelangt (insgesamt 74 %).

Beim Modal-Split werden die Hauptverkehrsmittel zu 5 Verkehrsmittelgruppen zusammengefasst (siehe Tabelle 14): Zu Fuß, Rad, MIV1-Lenker:in (Moped, Pkw (Benzin/Diesel), Dienst-Pkw, E-Pkw), MIV-Mitfahrer:in, ÖV (Bahn/Schnellbahn, Linienbus, Straßenbahn, P&R-Kombination da hier Pkw/Rad als Zubringer fungieren, der Hauptweg mit dem ÖV zurückgelegt wird).

74 % der Befragten legen ihren Arbeitsweg als MIV-Lenker:in zurück, je 9 % als MIV-Mitfahrer:in bzw. mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, 4 % mit dem Rad, 1 % zu Fuß und 3 % befinden sich aktuell über die gesamte Arbeitswoche im Homeoffice.

¹ MIV ... motorisierter Individualverkehr

Tabelle 12: Übliches Hauptverkehrsmittel zur Arbeit nach Unternehmen (Teil I)

	Mauthausen				St. Pant.-Erla	Ennsdorf		Gesamt
	Atlas Blech Center	Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	Verein SAUM	Sozialhilfeverband Perg	Hasenöhrl	Salvagnini Maschinenbau GmbH	MTA GmbH	
n=	22	12	9	32	14	208	19	1 780
zu Fuß	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Fahrrad	5%	0%	22%	0%	0%	0%	5%	3%
Elektro-Fahrrad	0%	0%	11%	3%	0%	0%	0%	1%
Moped / Motorrad	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0,4%
Pkw (Benzin/Diesel) als Lenker:in	95%	92%	56%	94%	29%	73%	63%	69%
Dienst-Pkw als Lenker:in	0%	0%	0%	0%	57%	2%	0%	2%
E-Pkw-Lenker:in	0%	0%	0%	0%	14%	1%	0%	3%
E-Pkw / Pkw als Mitfahrer:in	0%	0%	0%	3%	0%	9%	11%	9%
Bahn / Schnellbahn)	0%	0%	0%	0%	0%	4%	11%	6%
Linienbus	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Straßenbahn	0%	0%	0%	0%	0%	0%	11%	1%
Park&Ride: Kombination Pkw & Öffis	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Park&Ride: Kombination Rad & Öffis	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0,30%
Homeoffice	0%	0%	11%	0%	0%	8%	0%	3%

Tabelle 13: Übliches Hauptverkehrsmittel zur Arbeit nach Unternehmen (Teil II)

	Enns		St. Valentin			Schwertberg	Gesamt
	Fixkraft-Futtermittel GmbH	Biomontan Produktions und Handels GmbH	ENGEL AUSTRIA GmbH	Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	SPS-Technik Ges.m.b.H.	ENGEL AUSTRIA GmbH (Schwertbg)	
n	52	13	447	419	49	484	1780
zu Fuß	0%	0%	1%	0%	0%	4%	1%
Fahrrad	0%	0%	4%	2%	0%	5%	3%
Elektro-Fahrrad	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%
Moped / Motorrad	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0,4%
Pkw (Benzin/Diesel) als Lenker:in	83%	54%	70%	61%	80%	67%	69%
Dienst-Pkw als Lenker:in	12%	0%	1%	2%	4%	1%	2%
E-Pkw-Lenker:in	0%	38%	1%	5%	4%	2%	3%
E-Pkw / Pkw als Mitfahrer:in	2%	8%	12%	5%	6%	11%	9%
Bahn / Schnellbahn)	0%	0%	7%	11%	2%	5%	6%
Linienbus	2%	0%	0%	1%	0%	1%	1%
Straßenbahn	0%	0%	0%	3%	0%	0%	1%
Park&Ride: Kombination Pkw & Öffis	0%	0%	1%	3%	0%	0%	1%
Park&Ride: Kombination Rad & Öffis	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0,3%
Homeoffice	2%	0%	1%	5%	4%	1%	3%

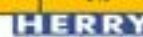
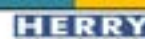


Tabelle 14: Aktueller Modal-Split des Arbeitsweges nach Unternehmen

	n	Fuß	Rad	MIV-Lenker:in	MIV-Mitfahrer:in	ÖV	Homeoffice
Atlas Blech Center	22	0%	5%	95%	0%	0%	0%
ohaus Ernest Wipplinger GmbH	12	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Verein SAUM	9	0%	33%	56%	0%	0%	11%
Sozialhilfverband Perg	32	0%	3%	94%	3%	0%	0%
Hasenöhrl	14	0%	0%	100%	0%	0%	0%
elvagnini Maschinenbau GmbH	208	0%	1%	78%	9%	4%	8%
MTA GmbH	19	0%	5%	63%	11%	21%	0%
Fixkraft-Futtermittel GmbH	52	0%	0%	94%	2%	2%	2%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	13	0%	0%	92%	8%	0%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	447	1%	5%	72%	12%	9%	1%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	419	0%	2%	69%	9%	18%	5%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	49	0%	0%	88%	6%	2%	4%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	484	4%	6%	71%	11%	7%	1%
Gesamt	1.780	1%	4%	74%	9%	9%	3%



Bei der Auswertung des Mobilitätsverhaltens am Arbeitsweg wurde nicht nur die derzeitige Verkehrsmittelwahl abgefragt, sondern auch jene „vor Covid-19“ bzw. jene „zukünftig“. Es wird ersichtlich, dass sich der Anteil der Personen, die vor Covid-19 mit dem Pkw als Lenker:in zur Arbeit gefahren sind, sich aktuell um 3 %-Punkte (von 77 % auf 74 %) verringert hat und zukünftig weiter verringert wird, zugunsten der ÖV-Nutzung.

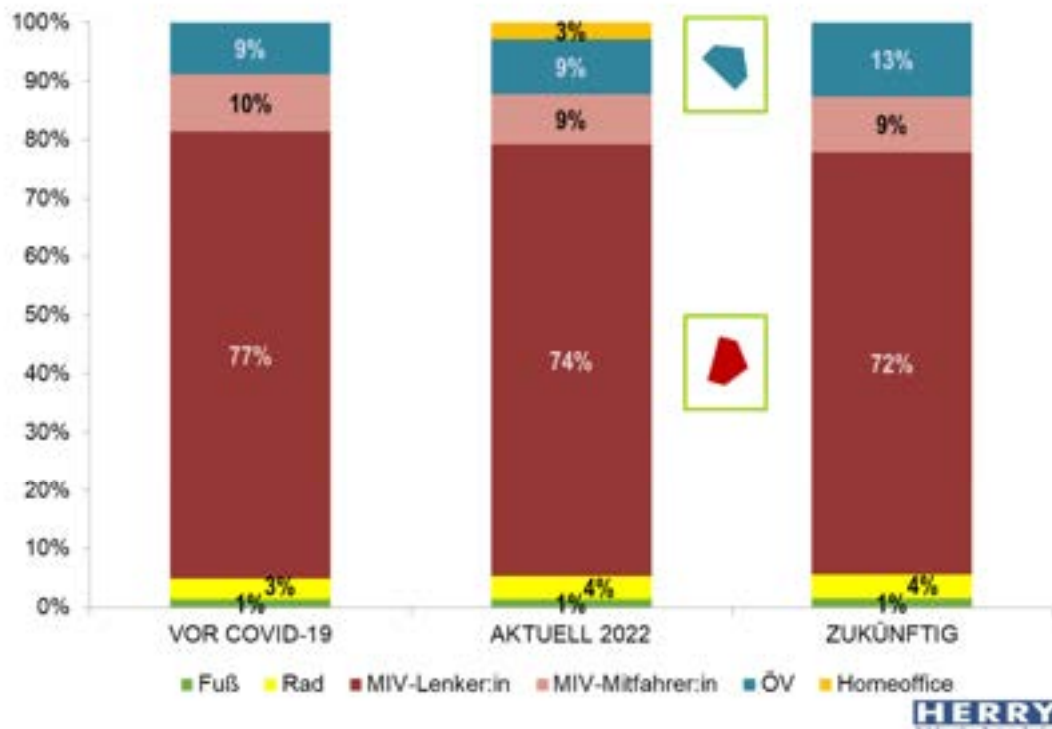


Abbildung 8: Modal-Split des Arbeitsweges VOR COVID-19, AKTUELL, ZUKÜNFTIG [n=1.780]

Das wichtigste Kriterium für die Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg ist die „Flexibilität bei Dienstbeginn/-ende“, dicht gefolgt von „Unabhängigkeit“ und „Zeitersparnis“. Weniger relevant sind „Gesundheitsaspekte bzw. Fitness“ und „Umweltschutz bzw. Schadstoffbelastung“ – trotz Klimakrise.

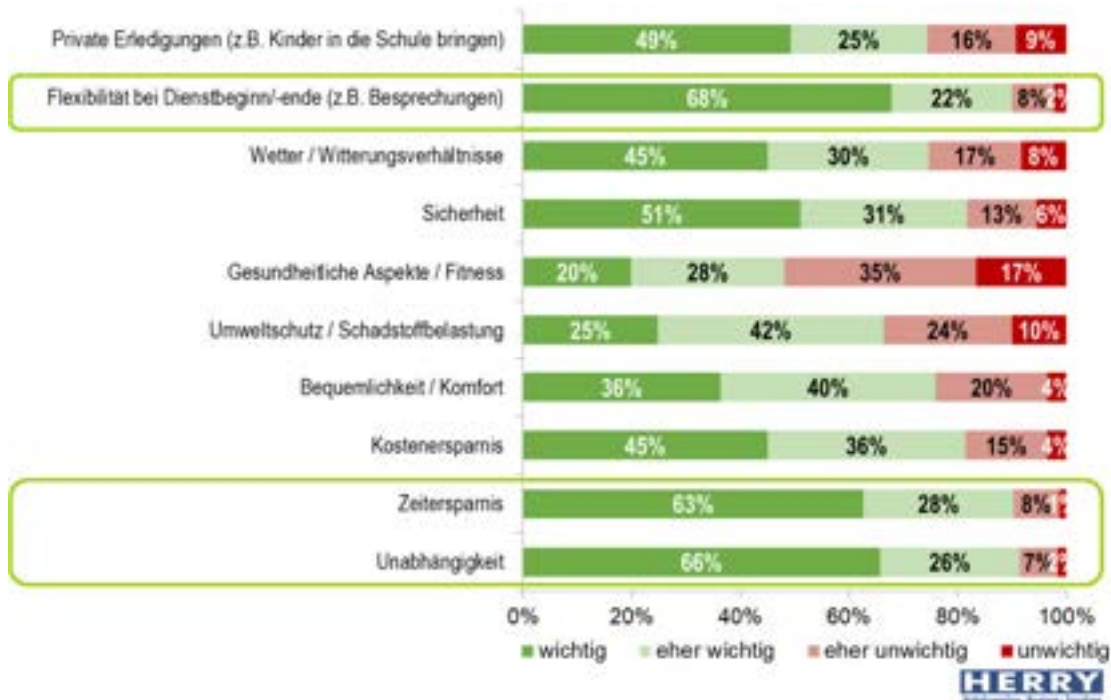


Abbildung 9: Kriterien für Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg

Insgesamt sind die Wege zum Arbeitsplatz im Schnitt 23 km lang, der Median liegt aber bei nur 5 km. Bei knapp einem Viertel der Pkw-Lenker:innen liegt die Distanz vom Wohnort zum Arbeitsort unter 10 Kilometer und stellt somit ein Potenzial dar auf E-Bike oder Rad umzusteigen.

Durchschnittliche Entfernung von Wohnung zum

Arbeitsort: 23 km

... Zu Fuß: 1 km

... mit dem Rad: 4 km

... mit dem Pkw als Lenker:in: 23 km

... mit dem Pkw als Mitfahrer:in: 24 km

... mit dem ÖV: 34 km

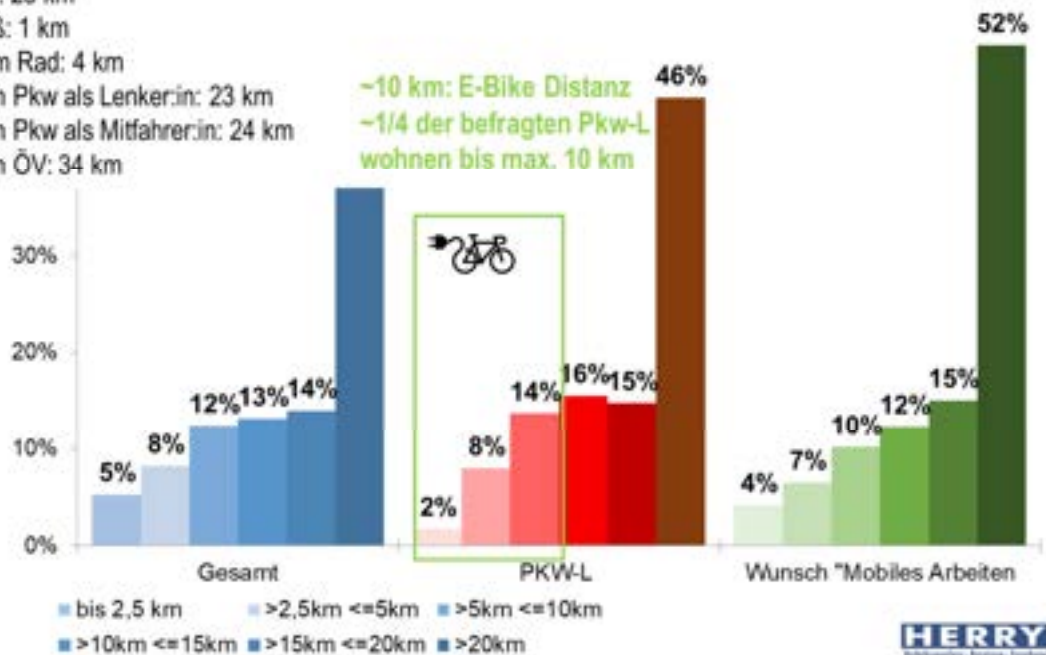



Abbildung 10: Weglängenverteilung am Arbeitsweg

	Pkw-L	Anteil Pkw-L Arbeitsweg < 5 km	Anteil Pkw-L Arbeitsweg < 10 km
Atlas Blech Center	21	5%	33%
Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	11	27%	73%
Verein SAUM	5	0%	0%
Sozialhilfeverband Perg	30	29%	37%
Hasenöhl	12	0%	33%
Salvagnini Maschinenbau GmbH	157	8%	23%
MTA GmbH	12	17%	59%
Fiskraft-Futtermittel GmbH	40	6%	18%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	7	14%	29%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	319	12%	25%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	290	7%	14%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	41	22%	38%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	351	8%	25%
Gesamt	1.201	10%	23%



Anteil unter
Durchschnitt

Anteil über
Durchschnitt




Tabelle 15: Anteil der Pkw-Wege der Pkw-Lenker:innen zum Arbeitsweg unter 5km bzw. unter 10 km

Da fast alle befragten Pkw-Lenker:innen angaben, einen Pkw Stellplatz am Firmengelände zur Verfügung zu haben, wird der Verzicht auf die Nutzung des eigenen Pkw für den Arbeitsweg erschwert.

Wenn ein Parkplatzdruck besteht, zeigt sich: Je schwerer es ist am Arbeitsort einen Pkw Stellplatz zu finden, desto eher sind Mitarbeiter:innen bereit auf Verkehrsmittelalternativen zum eigenen Pkw umzusteigen.

Tabelle 16: Parkmöglichkeit der Pkw-Lenker:innen am Arbeitsort

	Pkw-L	Stellplatz am Firmengelände	öffentlicher Straßenraum	öffentliche Garage	Park&Ride-Anlage	Sonstiges
Atlas Blech Center	21	100%	0%	0%	0%	0%
Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	11	100%	0%	0%	0%	0%
Verein SAUM	5	100%	0%	0%	0%	0%
Sozialhilfeverband Perg	30	97%	3%	0%	0%	0%
Hasenöhrl	12	100%	0%	0%	0%	0%
Salvagnini Maschinenbau GmbH	157	99%	0%	0%	0%	0%
MTA GmbH	12	100%	0%	0%	0%	0%
Fixkraft-Futtermittel GmbH	49	96%	4%	0%	0%	0%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	7	100%	0%	0%	0%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	319	100%	0%	0%	0%	0%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	266	99%	0%	0%	0%	0%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	41	93%	15%	0%	0%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	331	98%	1%	1%	2%	0,3%
Gesamt	1.261	99%	1%	0,2%	0,4%	0,1%



Mehr als ein Drittel der befragten Personen kann sich als mögliche Alternative zum konventionellen Pkw ein elektrisch betriebenes Elektroauto vorstellen. 18 % können sich gut, weitere 33 % „vielleicht“ vorstellen Fahrgemeinschaften zu bilden.

Tabelle 17: Mögliche Verkehrsmittel-Alternativen der Pkw-Lenker:innen zum konventionellen Pkw (Teil I)

	Pkw-L	...mit einem Elektro-Auto zur Arbeit zu kommen?		...mit einem Elektro-Moped zur Arbeit zu kommen?		...mit einem Elektro-Fahrrad zur Arbeit zu kommen?		...mit einem Fahrrad zur Arbeit zu kommen?		... zu Fuß zur Arbeit zu kommen?	
		n	Ja	Ja, vielleicht	Ja	Ja, vielleicht	Ja	Ja, vielleicht	Ja	Ja, vielleicht	Ja
Atlas Blech Center	21	33%	29%	0%	10%	5%	14%	0%	10%	0%	5%
Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	11	18%	18%	0%	0%	18%	27%	9%	9%	0%	0%
Verein SAUM	5	20%	20%	0%	0%	0%	20%	20%	0%	0%	0%
Sozialhilfeverband Perg	30	17%	23%	7%	7%	13%	17%	7%	10%	7%	0%
Hasenöhrl	12	8%	33%	8%	8%	0%	17%	0%	8%	0%	0%
Salvagnini Maschinenbau GmbH	157	36%	31%	16%	10%	18%	17%	18%	14%	1%	1%
MTA GmbH	12	25%	17%	0%	8%	33%	0%	33%	17%	8%	0%
Fixkraft-Futtermittel GmbH	49	39%	16%	14%	10%	16%	18%	14%	8%	0%	0%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	7	29%	14%	0%	0%	43%	0%	43%	14%	0%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	319	33%	27%	9%	15%	12%	14%	14%	13%	2%	3%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	266	39%	34%	11%	14%	12%	11%	13%	11%	3%	2%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	41	37%	24%	15%	7%	12%	12%	27%	17%	2%	2%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	331	35%	30%	10%	17%	16%	22%	12%	11%	2%	1%
Gesamt	1.261	35%	29%	10%	13%	14%	16%	14%	12%	2%	2%

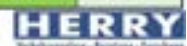


Tabelle 18: Mögliche Verkehrsmittel-Alternativen der Pkw-Lenker:innen zum konventionellen Pkw (Teil II)

	Pkw-L	... mit Kollegen / Kolleginnen eine Fahrgemeinschaft zu bilden?		... mit Bus / Bahn oder sonstigen Öffis zur Arbeit zu kommen?		... mit Öffis und Pkw (Nutzung Park & Ride am Wohnort) zur Arbeit zu kommen?		... mit Öffis und Rad (Nutzung Bike & Ride am Wohnort) zur Arbeit zu kommen?	
		n	Ja	Ja, vielleicht	Ja	Ja, vielleicht	Ja	Ja, vielleicht	Ja
Atlas Blech Center	21	0%	29%	5%	10%	0%	10%	5%	10%
Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	11	0%	18%	0%	9%	0%	0%	0%	9%
Verein SAUM	5	20%	0%	20%	20%	0%	0%	0%	0%
Sozialhilfverband Perg	30	17%	10%	0%	3%	0%	3%	0%	0%
Hasenöhrl	12	17%	8%	0%	8%	0%	0%	0%	0%
Salvagnini Maschinenbau GmbH	157	13%	35%	10%	18%	4%	11%	6%	17%
MTA GmbH	12	17%	17%	8%	33%	8%	17%	8%	33%
Fixkraft-Futtermittel GmbH	40	8%	29%	4%	8%	4%	6%	6%	12%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	7	0%	29%	14%	14%	14%	14%	14%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	319	20%	30%	10%	17%	6%	13%	8%	12%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	266	15%	39%	14%	22%	6%	16%	9%	17%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	41	15%	34%	2%	17%	7%	12%	5%	7%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	331	23%	35%	13%	23%	9%	13%	7%	14%
Gesamt	1.261	18%	33%	11%	19%	6%	13%	7%	14%


Im Zuge der Befragung wurden die Mitarbeiter:innen nach ihren Wünschen und Bedürfnissen im Bereich Mobilität gefragt. Als Verbesserungen im Bereich „Zufußgehen“ wurde am häufigsten ein „attraktiveres Fußwegenetz“ mit 16 % Zustimmung, „bessere Erreichbarkeit“ mit 13% Zustimmung und „höhere Sicherheit“ mit je 12 % Zustimmung, genannt. Die geringen Anteile weisen darauf hin, dass das Zufußgehen am Arbeitsweg grundsätzlich wenig Relevanz besitzt.

Tabelle 19: Verbesserungen im Bereich „Zufußgehen“

	n	attraktiveres Fußwegenetz	bessere Erreichbarkeit	höhere Sicherheit	bessere Barrierefreiheit	sonstige Ideen:
Atlas Blech Center	22	41%	41%	55%	0%	5%
Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	12	33%	17%	33%	0%	8%
Verein SAUM	9	44%	11%	44%	22%	0%
Sozialhilfeverband Perg	32	25%	3%	9%	0%	0%
Hasenöhrl	14	57%	36%	36%	7%	7%
Salvagnini Maschinenbau GmbH	208	22%	20%	19%	8%	3%
MTA GmbH	19	32%	11%	26%	5%	0%
Fixkraft-Futtermittel GmbH	52	19%	18%	12%	0%	2%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	13	38%	23%	38%	0%	15%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	447	18%	14%	9%	3%	3%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	419	15%	10%	9%	4%	4%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	49	18%	14%	8%	2%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	484	14%	11%	9%	2%	2%
Gesamt	1 750	16%	13%	12%	3%	3%

Anteil >= 0

Anteil ... < 0



Als Wünsche für Verbesserungen im Bereich „Radverkehr“ wurden am häufigsten die „Verbesserung bzw. der Ausbau der Radweg-Verbindungen zum Arbeitsort“ mit 45 % Zustimmung, „JobRad(-Leasing) Modell mit anschließender Kaufoption für Mitarbeiter:innen“ mit 24 % Zustimmung und „mehr Lademöglichkeiten für elektro-Räder“ mit je 21 % Zustimmung, genannt.

Tabelle 20: Verbesserungen im Bereich „Radfahren“ (Teil I)

	n	Verbesserung / Ausbau der Radweg-Verbindungen zum Arbeitsort	JobRad(-Leasing) Modell mit anschließender Kaufoption für Mitarbeiter:innen anbieten	(mehr) Lademöglichkeiten für Elektro-Räder	Fahradaktionstag (zB. in Kooperation mit Radhändlern) durchführen	(mehr) diebstahlsichere Rad-Abstellmöglichkeiten am Arbeitsort	(mehr) Dusch- und Umkleemöglichkeit am Arbeitsort	(mehr) überdachte Fahrradständer / -abstellmöglichkeiten am Arbeitsort	Anschaffung Firmenräder für (körper) Dienstwege
Atlas Blech Center	22	50%	9%	14%	0%	5%	18%	9%	14%
Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	12	42%	8%	8%	8%	8%	0%	0%	0%
Verein SAUM	9	78%	11%	22%	11%	11%	22%	11%	23%
Sozialhilfeverband Perg	32	47%	6%	25%	100%	13%	22%	9%	25%
Hasenöhrl	14	57%	7%	29%	0%	14%	29%	14%	0%
Salvagnini Maschinenbau GmbH	208	47%	23%	27%	0%	8%	12%	11%	14%
MTA GmbH	19	48%	27%	21%	26%	37%	16%	42%	26%
Fixkraft-Futtermittel GmbH	52	46%	19%	26%	12%	25%	29%	23%	17%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	13	83%	31%	23%	23%	19%	8%	15%	31%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	447	42%	22%	19%	17%	16%	5%	9%	12%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	419	57%	*	12%	16%	8%	19%	9%	*
SPS-Technik Ges.m.b.H.	49	39%	22%	8%	16%	8%	4%	14%	8%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	484	41%	38%	27%	17%	16%	13%	19%	13%
Gesamt	1 750	45%	24%	21%	16%	14%	13%	13%	13%

*nicht erhoben

Anteil >= 0

Anteil ... < 0





Tabelle 21: Verbesserungen im Bereich „Radfahren“ (Teil II)

	n	Radzubehör, Wartungs-Instrumente (Pumpe, Werkzeug) am Arbeitsort	(mehr) Fahrradständer / -abstellmöglichkeit(en) am Arbeitsort	Bereitstellung von Informationen rund um das Thema Rad	Einführung von Wettbewerben : zB. "Österreich radelt" etc	(mehr) diebstahl-sichere Rad-Abstellmöglichkeit(en) an einem and. St	(mehr) diebstahl-sichere Rad-Abstellmöglichkeit(en) am St. St. Valentin	sonstige Ideen:
Atlas Blech Center	22	0%	5%	0%	0%	5%	0%	0%
Autohaus Ernest Waplinger GmbH	12	0%	0%	0%	0%	8%	0%	8%
Verein SAUM	8	11%	11%	11%	0%	22%	11%	11%
Sozialhilfverband Perg	32	0%	6%	0%	0%	0%	0%	0%
Hasenöbfl	14	7%	7%	0%	7%	7%	14%	0%
Salvagnini Maschinenbau GmbH	208	14%	3%	3%	4%	7%	3%	3%
MTA GmbH	19	21%	26%	21%	11%	32%	11%	16%
Fakraft-Futtermittel GmbH	52	6%	23%	12%	6%	2%	0%	4%
Bionoran Produktions und Handels GmbH	13	23%	8%	15%	23%	15%	8%	15%
ENGEL AUSTRIA GmbH BV	447	12%	6%	3%	8%	3%	8%	2%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	419	0%	6%	7%	7%	11%	9%	11%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	40	4%	18%	6%	12%	0%	4%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH BV	484	10%	11%	7%	7%	2%	2%	1%
Gesamt	1 780	10%	8%	7%	7%	6%	5%	5%

*nicht erhoben

Anteil >= 0

Anteil ... < 0




Als Wünsche für Verbesserungen im Bereich „Öffentlicher Verkehr““ wurden am häufigsten folgende Punkte genannt:

- dichtere ÖV-Verbindungen (45 % Zustimmung)
- schnellere Verbindungen (35 % Zustimmung)
- weniger Umsteigen (32 % Zustimmung)

Tabelle 22: Verbesserungen im Bereich „Öffentlicher Verkehr“

	n	dichtere ÖV-Verbindungen (Verdichtung der Intervalle)	schnellere ÖV-Verbindungen	weniger Umsteigen	Frühere / spätere ÖV-Verbindungen	Bessere Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen am Wohnort	Anschaffung und Berechtigung / Beschaffung von JobTickets	Erstellung von persönlichen Fahrplänen für Mitarbeiter im an	Bessere Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen am Arbeitsort	Information über Öfts (Bus, Bahnverbindungen etc.) im Betrieb bereitstellen	Übertragbare ÖV-Tickets zum Ausleihen (z.B. für Dienstreise)	Anpassung der Arbeitszeiten an Angebote des öffentlichen Verkehrs	sonstige Ideen:
Atlas Blech Center	22	45%	22%	27%	41%	22%	14%	14%	36%	14%	9%	9%	0%
Autohaus Ernest Waplinger GmbH	12	42%	25%	17%	33%	8%	0%	0%	42%	0%	0%	0%	8%
Verein SAUM	8	88%	44%	56%	44%	0%	44%	11%	11%	20%	56%	22%	11%
Sozialhilfverband Perg	32	16%	6%	19%	22%	22%	12%	2%	25%	0%	9%	0%	0%
Hasenöbfl	14	67%	14%	29%	34%	14%	29%	14%	47%	7%	0%	7%	0%
Salvagnini Maschinenbau GmbH	208	46%	32%	32%	36%	23%	27%	11%	36%	12%	14%	11%	6%
MTA GmbH	19	47%	26%	32%	21%	16%	42%	0%	3%	16%	27%	0%	11%
Fakraft-Futtermittel GmbH	52	34%	12%	38%	29%	25%	22%	13%	29%	13%	19%	8%	0%
Bionoran Produktions und Handels GmbH	13	34%	23%	46%	22%	22%	22%	8%	42%	8%	15%	15%	13%
ENGEL AUSTRIA GmbH BV	447	43%	17%	36%	31%	26%	32%	19%	11%	14%	14%	19%	3%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	419	52%	19%	31%	22%	26%	0%	11%	8%	14%	0%	9%	11%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	40	40%	40%	38%	15%	37%	38%	8%	23%	2%	12%	8%	4%
ENGEL AUSTRIA GmbH BV	484	43%	32%	29%	34%	21%	34%	19%	4%	11%	12%	14%	6%
Gesamt	1 780	45%	35%	32%	25%	24%	22%	14%	32%	12%	13%	11%	7%



Als Wünsche für Verbesserungen im Bereich „Pkw Verkehr“ wurden am häufigsten folgende Punkte genannt:

- Einführung und Organisation von Fahrgemeinschaften (30 % Zustimmung)
- (mehr) Lademöglichkeiten von Elektro-Autos (30 % Zustimmung)
- Schaffung von Anreizen zur verstärkten Nutzung von Fahrgemeinschaften (28 % Zustimmung)

Tabelle 23: Verbesserungen im Bereich „Pkw Verkehr“

	n	Einführung/ Organisation für die Bildung von Fahrgemein- schaften	(mehr) Lademöglichkeiten für Elektro-Autos	Schaffung von Anreizen zur verstärkten Nutzung von Fahrgemein- schaften	Bereitstellung von Informationen über verbrauchs- arme Fahrzeuge etc	Durchführung von EcoDriving- Trainings (spritsparende Fahrweise erlernen)	sonstige Ideen:
Atlas Blech Center	22	18%	14%	18%	14%	9%	0%
Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	12	0%	0%	8%	0%	0%	17%
Verein SAUM	9	44%	44%	44%	22%	11%	0%
Sozialhilfeverband Perg	32	31%	22%	9%	9%	13%	3%
Hasenöhrl	14	0%	36%	21%	29%	14%	14%
Alvagnini Maschinenbau GmbH	208	22%	36%	14%	18%	8%	7%
MTA GmbH	19	32%	21%	21%	11%	0%	5%
Fixkraft-Futtermittel GmbH	52	23%	19%	33%	23%	17%	2%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	13	8%	8%	23%	31%	8%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	447	33%	36%	30%	20%	6%	8%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co. KG	419	29%	17%	28%	17%	8%	9%
SPS-Technik Ges.m.b.H.	49	31%	19%	29%	10%	0%	1%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	454	36%	38%	34%	21%	8%	5%
Gesamt	1 790	30%	30%	28%	19%	8%	7%

Anteil >= 0

Anteil ... < 0



Als Wünsche für Verbesserungen im Bereich „Kommunikation/ Management/Arbeitsorganisation“ wurden am häufigsten folgende Punkte genannt:


- Mobile Arbeiten / Homeoffice etablieren bzw. fördern oder weiter ausbauen (55 % Zustimmung)
- Telefon- und Videokonferenzen fördern (27 % Zustimmung)
- Einrichten einer Mobilitätsseite in Firmenzeitschrift etc. (19 % Zustimmung)

Tabelle 24: Verbesserungen im Bereich „Kommunikation/ Management/Arbeitsorganisation“

	n	Mobiles Arbeiten / Homeoffice etablieren bzw. fördern / weiter ausbauen	Telefon- und Videokonferenzen fördern (inkl. entsprechende Ausstattung von Meetingräumen)	Einrichtung einer Mobilitätsseite in Firmenzeitschrift etc.	Infopaket „Mobilität“ für neue Mitarbeiter:innen	Benennung eines Mobilitätsbeauftragten	Individuelle Mobilitätsberatungen der Mitarbeiter:innen	sonstige Ideen:
Atlas Blech Center	22	45%	33%	9%	9%	5%	9%	0%
Autohaus Ernest Wipplinger GmbH	12	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Verein SAUM	9	22%	33%	11%	33%	11%	56%	0%
SocialHilfverband Perg	32	13%	0%	9%	3%	3%	16%	0%
Hasenöhrl	14	21%	14%	14%	14%	21%	21%	0%
alvagnini Maschinenbau GmbH	208	56%	31%	21%	16%	16%	9%	2%
MTA GmbH	19	63%	16%	21%	16%	11%	11%	0%
Fixkraft-Futtermittel GmbH	52	52%	36%	12%	19%	19%	19%	0%
Biomontan Produktions und Handels GmbH	13	36%	31%	8%	8%	15%	8%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SV	447	49%	22%	26%	15%	7%	8%	2%
Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG	419	63%	29%	16%	18%	7%	8%	4%
SPS-Technik Ges.m.b.H	48	37%	24%	4%	4%	19%	4%	0%
ENGEL AUSTRIA GmbH SW	494	62%	36%	23%	17%	6%	4%	2%
Gesamt	1.750	55%	27%	19%	16%	7%	7%	3%

Anteil >= 0

Anteil ... < 0



5. ERGÄNZENDER HANDLUNGSBEDARF

Aus der Analyse und der Mobilitätsbefragung der Unternehmen und Mitarbeiter:innen ergeben sich zusätzliche Handlungsbedarfe. Diese betreffen sechs unterschiedliche Handlungsfelder, dargestellt in Abbildung 11.



Abbildung 11: Handlungsfelder (Quelle: eigene Darstellung)

Zu jedem Handlungsfeld gab es auf Grundlage der Analyse und der Gemeindeggespräche inhaltliche Schwerpunkte, die in der Folge aufgelistet werden.

„Zu-Fuß-Gehen“

- Punktuelle Ergänzungen
- Erhöhung der Sicherheit bei Straßenquerungen
- Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bei Landesstraßen B + L

Hinweis: Für diesen Schwerpunkt wurden keine umfassenden Maßnahmenblätter erstellt, da es sich durchwegs um kleinere punktuelle Maßnahmen handelt oder die Maßnahmen bereits in einem anderen Handlungsfeld (z.B. Verkehrssicherheit) beschrieben werden.

„Radfahren“

- Aufbau eines engmaschigen Radwegenetzes zwischen Ennsdorf, Windpassing und Gewerbepark

- Gründung einer eigenen Arbeitsgruppe für den Radverkehr im Wirtschaftspark /Gewerbepark
- Querungsmöglichkeit der Enns entlang der B1 für den Radverkehr
- Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Kreuzungspunkten
- Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Radverkehr an Landesstraßen B + L
- Errichtung von überdachten (diebstahlsicheren) Radabstellanlagen an nachgefragten Standorten (Betriebe, ÖV-Haltestellen, Kinderbetreuungseinrichtungen, etc.)

„Öffentlicher Verkehr“

- Verbesserung des ÖV-Angebots bei Betriebsgebieten
 - Betriebsgebiet Rems (St. Valentin)
 - Betriebsgebiet Ennshafen (Enns)
 - Betriebe in Reiferdorf (Mauthausen)
- Verbesserung der Abstimmung zwischen Bus und Bahn (Bahnhof St. Pantaleon-Erla)
- ÖV – Verbindung über Donau
- Park&Ride Ausbau
- Berücksichtigung neuer Verkehrsmittel für die erste und letzte Meile (z.B.: E-Scooter) - Multimodalität verbessern
- Attraktivierung der Bahnhöfe und Haltestellen
 - Enns: ÖV-Knotenpunkt Enns
 - Ennsdorf: Sanierung Bahnhof (derzeit nicht barrierefrei)
 - Mauthausen: Errichtung Park&Ride-Anlage
 - St. Pantaleon-Erla: Bahnhofsausstattung (Fahrradabstellanlagen)
 - St. Valentin: Bahnhofs-ausstattung (diebstahlsichere Radboxen)
 - Herzograd: Attraktivierung der Haltestelle

„Verkehrssicherheit“

- Bündelung des Durchzugsverkehrs
- Verkehrsbeschränkende Maßnahmen im übrigen Landesstraßennetz
 - B123a
 - B123 Heinrichsbrunn
 - Ortsdurchfahrten Pyburg, Windpassing
 - B123 / Wiener Straße Ennsdorf
- Aufbau einer Struktur um gemeindeübergreifende Planungen und Maßnahmen umzusetzen
- Unterstützung der Bildung von Fahrgemeinschaften

- (mehr) Lademöglichkeiten für E-Autos

„Organisation“

- Förderung von Homeoffice
- Förderung von Telefon- und Videokonferenzen

„Bewusstseinsbildung“

- Bereitstellung von Informationen rund um das Thema Rad, zu Fahrgemeinschaften und zum ÖV
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen auf allen Ebenen:
 - Betriebliche Ebene:

z.B. JobRad, Fahrradaktionstage, Bewerbung/Bezuschussung von JobTickets, persönlicher Fahrplan für neue Mitarbeiter:innen, Einführung von Wettbewerben (z.B. Österreich radelt), Bereitstellung von Informationen rund um das Thema Rad, zum ÖV und zu Fahrgemeinschaften
 - Gemeinde- und Landesebene

z.B. Anbieten von ÖV-Schnuppertickets, Bereitstellung von Informationen rund um das Thema Rad, zum ÖV und zu Fahrgemeinschaften, Einführung von Kampagnen/Wettbewerben

Nicht alle Punkte konnten in die endgültige Liste der Maßnahmen aufgenommen werden, einige Punkte wurden bereits im Zuge der Konzepterstellung begleitend bearbeitet und diskutiert, die Ergebnisse dieser Diskussionen (z.B. zum Radfahren in den Gewerbegebieten) sind in die endgültigen Maßnahmenvorschläge eingeflossen.

6. MAßNAHMENVORSCHLÄGE

Ziel dieses Verkehrskonzeptes ist es die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilitätsformen zu fördern. Bei der Infrastruktur gilt der verkehrswissenschaftliche Grundsatz: Angebot schafft Nachfrage. Dies bedeutet, dass konsequent in die Radinfrastruktur investiert werden muss, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Auch beim öffentlichen Verkehr ist es notwendig ein attraktives Angebot für die lokale Bevölkerung anzubieten. Investitionen in den öffentlichen Verkehr, Radfahren und Gehen bewirken eine Entlastung des Pkw-Verkehrs.

Nachfolgend werden die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge beschrieben. Diese sind unterteilt in die Kategorien: Radverkehr (RV), Öffentlicher Verkehr (ÖV), Verkehrssicherheit und Verkehrsbündelung (VSH), Bewusstseinsbildung und Organisation (BBO), sowie Betriebliches Mobilitätsmanagement (BM).

Die Maßnahmen wurden jeweils beschrieben und soweit möglich eine Schätzung der Grobkosten angegeben. Diese Annahmen beruhen auf Erfahrungswerte aus vorherigen Projekten, aktuellen Vergleichswerten und zum Teil aus Vergleichen unterschiedlicher Anbieter. Die Grobkostenschätzungen wurden aufgerundet.

Zur Angabe der Fristigkeit wurde zwischen kurzfristig (bis zu 2 Jahren), mittelfristig (2 bis 5 Jahre) und langfristig (über 5 Jahre) unterschieden.

RADVERKEHR

Bei den Maßnahmen zum Radverkehr handelt es sich um einzelne Ergänzungen als Lückenschlüsse zum aktuellen Radverkehrsnetz bzw. den in der Region vorhandenen Planungen. Für die Gemeinden Ennsdorf, St. Pantaleon-Erla und St. Valentin sind Verbesserungen im Radwegenetz durch die aktuellen Planungen des Radbasisnetzes für die Potenzialregion St. Valentin zum größten Teil abgedeckt. Nachfolgende Maßnahmenvorschläge für diese Gemeinden beinhalten Ergänzungen, die sich aus den Gesprächen vor Ort und aus der Mitarbeiter:innenbefragung ergeben haben.

Ziel in der Region ist ein engmaschiges Radwege/-routennetz mit Anbindungen an wichtige Ortszentren, Knoten des öffentlichen Verkehrs und den Betriebsstandorten. Die Mitarbeiter:innenbefragung hat ergeben, dass ein großer Anteil der Arbeitnehmer:innen eine kurze Wegstrecke zur Arbeit hat, aber diese Strecke oftmals mit den PKW zurückgelegt wird. Besonders hier ist das Umsteigepotenzial bei einem gut funktionierenden Radwegenetz groß, daher bedarf es an einem weiteren Ausbau und Investitionen, um das Sicherheitsgefühl im Radverkehr zu erhöhen und schnelle Routen ohne Umwege zu wichtigen Zielen zur Verfügung zu stellen.

Zur Berechnung der Kosten für die Neuerrichtung eines Geh- und Radweges wurde eine benötigte Breite von 3 m und Kosten je m² von ca. 120 € angenommen.

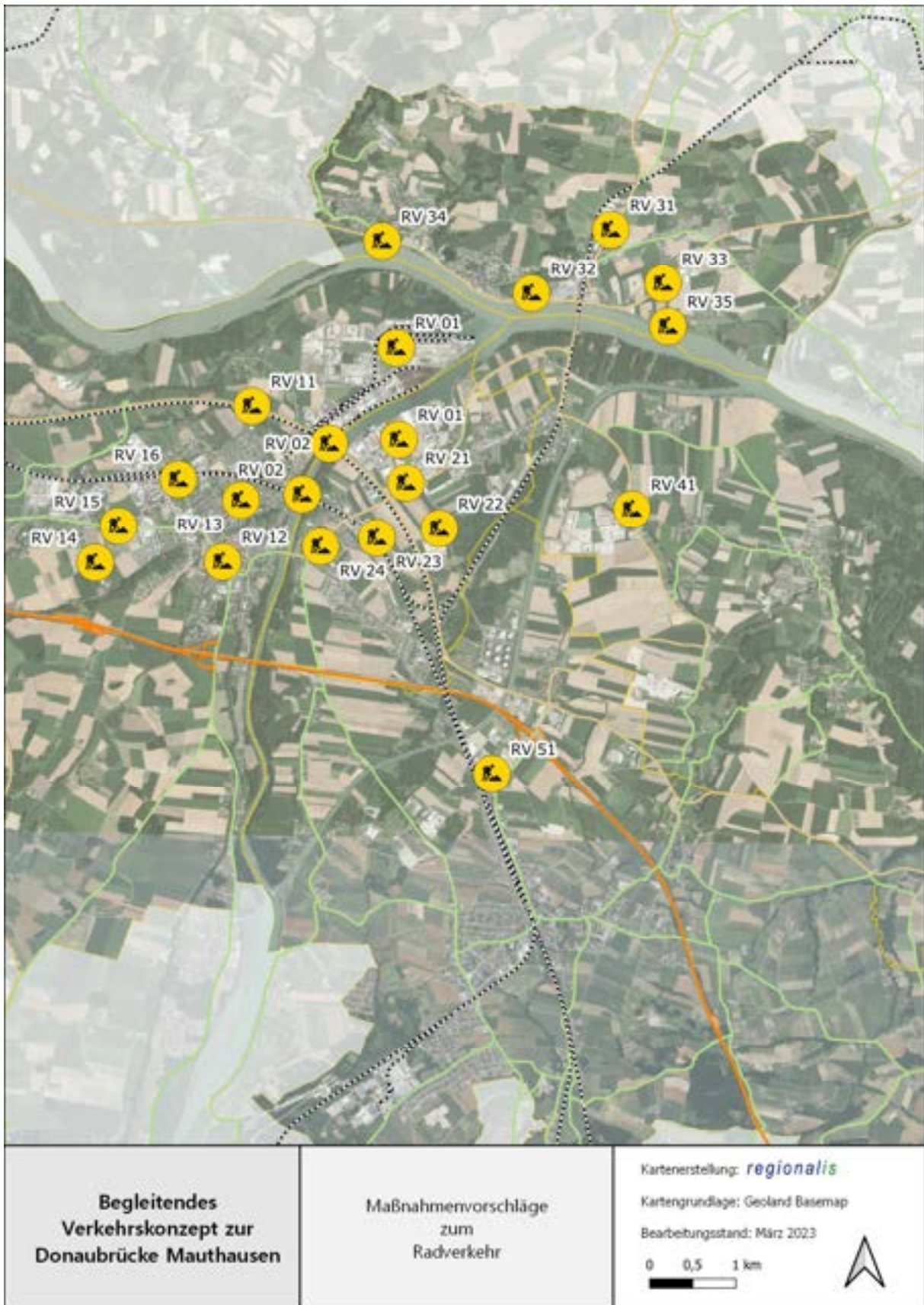


Abbildung 12: Maßnahmenvorschläge zum Radverkehr (Quelle: eigene Darstellung)

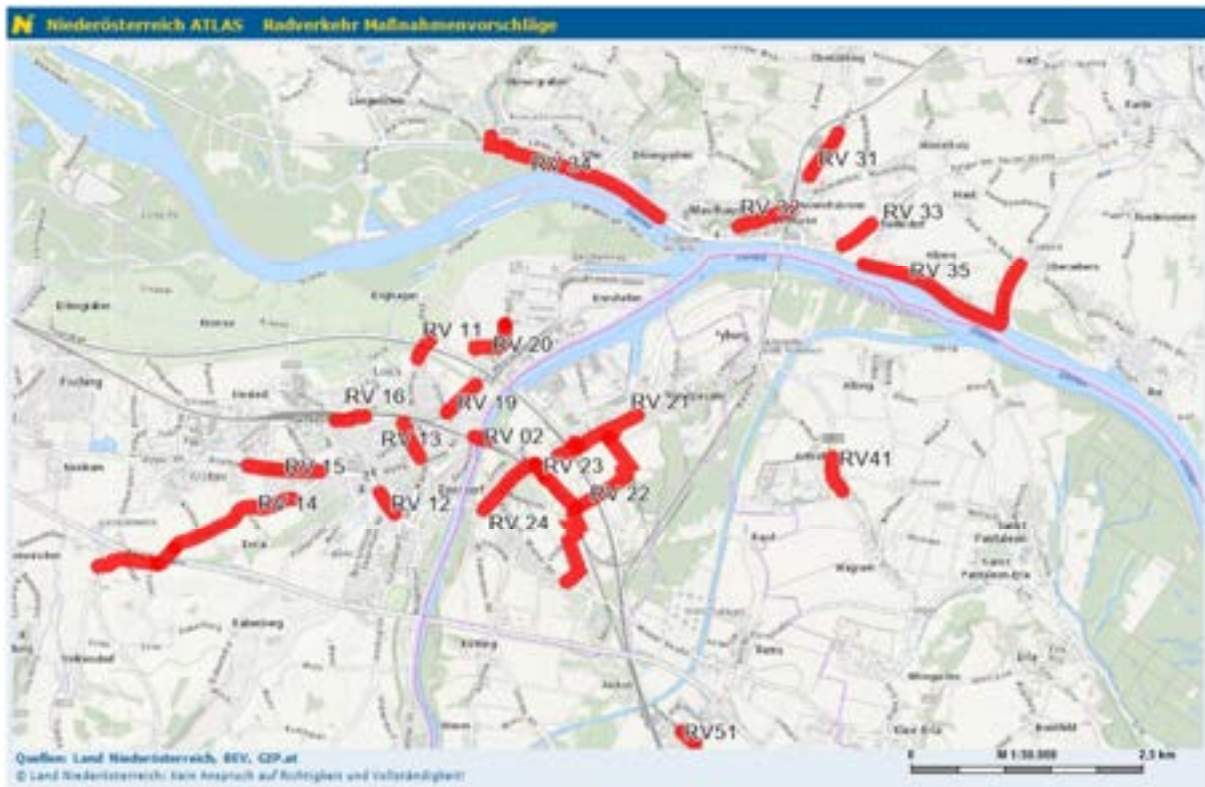


Abbildung 13: Verortung der Maßnahmen im Radverkehr (Quelle: eigene Darstellung im NÖ Atlas)

Maßnahme	Gemeinde
RV 01 Arbeitsgruppe Radverkehr im Ennshafen	Enns, Ennsdorf, St. Pantaleon-Erla
RV 02 Lückenschluss im Radnetz: Querung der Enns für Radverkehr	Enns, Ennsdorf
RV 03 Lückenschluss im Radnetz: Radbasisnetz Potenzialregion St. Valentin	Ennsdorf, St. Pantaleon-Erla, St. Valentin
RV 04 Radabstellanlagen	alle
RV 11 Lückenschluss im Radnetz: Unterführung Mitterstraße	Enns
RV 12 Lückenschluss im Radnetz: L568 (1)	Enns
RV 13 Lückenschluss im Radnetz: Lorcher Straße	Enns
RV 14 Lückenschluss im Radnetz: Hoflehner Straße	Enns
RV 15 Lückenschluss im Radnetz: L568 (2)	Enns
RV 16 Lückenschluss im Radnetz: Westbahnstraße	Enns
RV 18 Radabstellanlagen	Enns
RV 19 Lückenschluss im Radnetz: Anbindung Gewerbegebiet Ennshafen (1)	Enns
RV 20 Lückenschluss im Radnetz: Anbindung Gewerbegebiet Ennshafen (2)	Enns

RV 20a Lückenschluss im Radnetz: Anbindung an Gewerbegebiet Ennshafen (3)	Enns
RV 21 Lückenschluss im Radnetz: B123 (1)	Ennsdorf
RV 22 Lückenschluss im Radnetz: Feldstraße (1)	Ennsdorf
RV 23 Lückenschluss im Radnetz: Feldstraße (2)	Ennsdorf
RV 24 Erneuerung Geh- und Radweg B123	Ennsdorf
RV 31 Lückenschluss im Radnetz: B123 (2)	Mauthausen
RV 32 Lückenschluss im Radnetz: Vormarktstraße	Mauthausen
RV 33 Lückenschluss im Radnetz: B3	Mauthausen
RV 34 Verlegung R1 (1)	Mauthausen
RV 35 Verlegung R1 (2)	Mauthausen
RV 41 Lückenschluss im Radnetz: B123a	St. Pantaleon-Erla
RV 51 Lückenschluss im Radnetz: Humelfeldstraße	St. Valentin

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Das Bahnnetz (Westbahn, Donauuferbahn, Rudolfsbahn) ist in der Region das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Zusätzlich verkehren 21 Buslinien in unterschiedlichen Ausmaßen im Bearbeitungsgebiet. Die vorgeschlagenen Maßnahmen beinhalten Änderungen im ÖV-Angebot als auch Verbesserungen an den ÖV-Haltestellen selbst, sowohl für Bushaltestellen als auch für Bahnhaltstellen.

Um den Umstieg auf den ÖV zu attraktivieren ist die Gestaltung der Haltestelle von Bedeutung. Um multimodale Wegeketten, zum Beispiel Rad – ÖV, zu fördern, müssen beispielsweise diebstahlsichere Abstellanlagen zur Verfügung gestellt werden.

Die folgende Übersicht fasst die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs zusammen:

Maßnahme	Gemeinde
ÖV 01 Umsetzung RegioBus in NÖ 2023	Ennsdorf, St. Pantalen-Erla, St. Valentin
ÖV 02 Umsetzung RegioBus in OÖ 2024	Enns, Mauthausen
ÖV 03 Buslinie Schwertberg - Mauthausen - Ennsdorf - Herzograd	alle
ÖV 11 Errichtung Busterminal Enns am Bahnhof Enns	Enns
ÖV 12 Attraktivierung der Buslinie 404	Enns
ÖV 21 Attraktivierung Bahnhaltstelle Ennsdorf	Ennsdorf
ÖV 31 Umgestaltung Bahnhofvorplatz Mauthausen	Mauthausen
ÖV 32 Verlegung Haltestelle Vormarktsstraße	Mauthausen
ÖV 33 Ergänzung einer Haltestelle Donaupark	Mauthausen
ÖV 41 Umbau Bahnhaltstelle St.Pantaleon	St. Pantaleon-Erla
ÖV 42 Verbesserung der Anschlüsse am Bahnhof in St.Pantaleon	St. Pantaleon-Erla
ÖV 51 Neue Haltestelle bei SPS für Linie 616	St. Valentin
ÖV 52 Shuttleverkehr Bahnhof St.Valentin - Herzograd	St. Valentin
ÖV 53 Attraktivierung Bahnhaltstelle Herzograd	St. Valentin
ÖV 54 Bahnhof St. Valentin als Rail & Drive Standort	St. Valentin

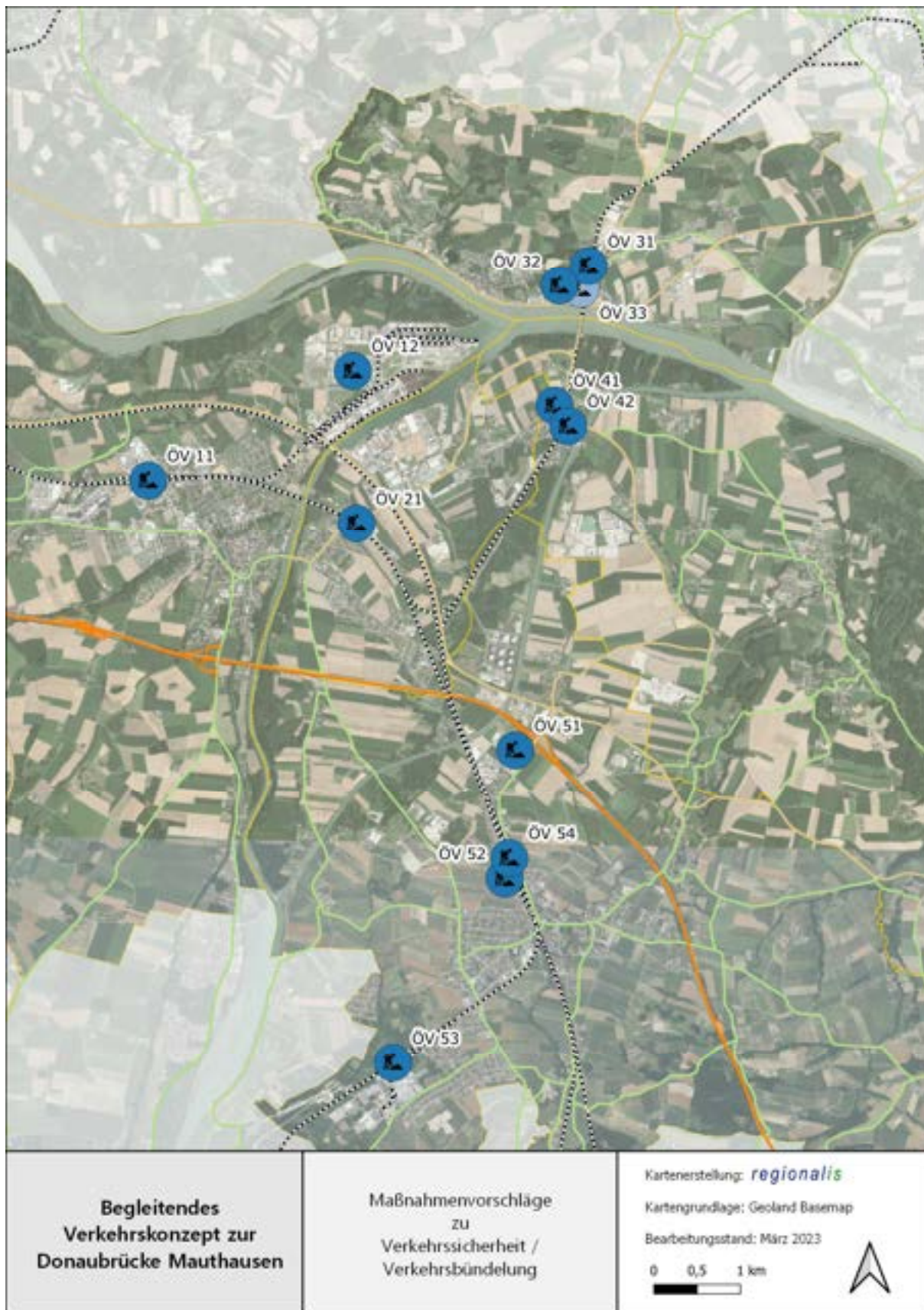


Abbildung 14: Maßnahmenvorschläge zum Öffentlichen Verkehr (Quelle: eigene Darstellung)

VERKEHRSSICHERHEIT/VERKEHRSBÜNDELUNG

Die folgenden Maßnahmen betreffen den Straßenverkehr und die Organisation des Straßenverkehrs. Das Ergebnis soll zur Hebung der Verkehrssicherheit im Bearbeitungsgebiet beitragen sowie die Bündelung des Durchzugsverkehrs ermöglichen.

Diese Bündelung des Verkehrs, vor allem auch des Schwerverkehrs, soll Maßnahmen im übrigen Landesstraßennetz ermöglichen, die die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Bevölkerung reduzieren. Dies betrifft zum Beispiel das Wohngebiet Heinrichsbrunn in Mauthausen und die Ortszentren Windpassing und Ennsdorf.

Maßnahme	Gemeinde
VSH 01 Umsetzung neue Donaubrücke	Projekt Donaubrücke
VSH 02 Ausbau B123	Projekt Donaubrücke
VSH 03 Umgestaltung der Knoten	Projekt Donaubrücke
VSH 04 Ausbau Humelfeldstraße	St. Valentin, Ennsdorf
VSH 05 Umfahrung Herzograd	St. Valentin
VSH 06 Umfahrung Heinrichsbrunn	Mauthausen
VSH 11 Ausbau Kreuzung Kristeinerstraße / B1	Enns
VSH 21 Querung B1 bei Kreisverkehr südliche Seite	Ennsdorf
VSH 22 Verkehrsberuhigung der B123 in Ennsdorf	Ennsdorf
VSH 23 LKW-Fahrverbot auf der B123 in Ennsdorf	Ennsdorf
VSH 24 Übernahme Teilstück B123 in Ennsdorf durch die Gemeinde	Ennsdorf
VSH 31 Umgestaltung Ortsdurchfahrt Heinrichsbrunn	Mauthausen
VSH 32 Querungshilfen an der B3 in Mauthausen	Mauthausen
VSH 33 Geschwindigkeitsbeschränkung der B3 in Mauthausen	Mauthausen
VSH 34 Übertragung B123 im Abschnitt Heinrichsbrunn als Gemeindestraße	Mauthausen
VSH 35 Niveaufreie Querung Knoten B3 - Brückenauffahrt	Mauthausen
VSH 41 Tempo 30 und Gestaltung Marktplatz St.Pantaleon	St. Pantaleon-Erla
VSH 51 Umbau Kreuzung Eurospar	St. Valentin
VSH 52 Übertragung der Humelfeldstraße an die Landesstraßenverwaltung	St. Valentin
VSH 53 Übertragung L6247 als Gemeindestraße	St. Valentin

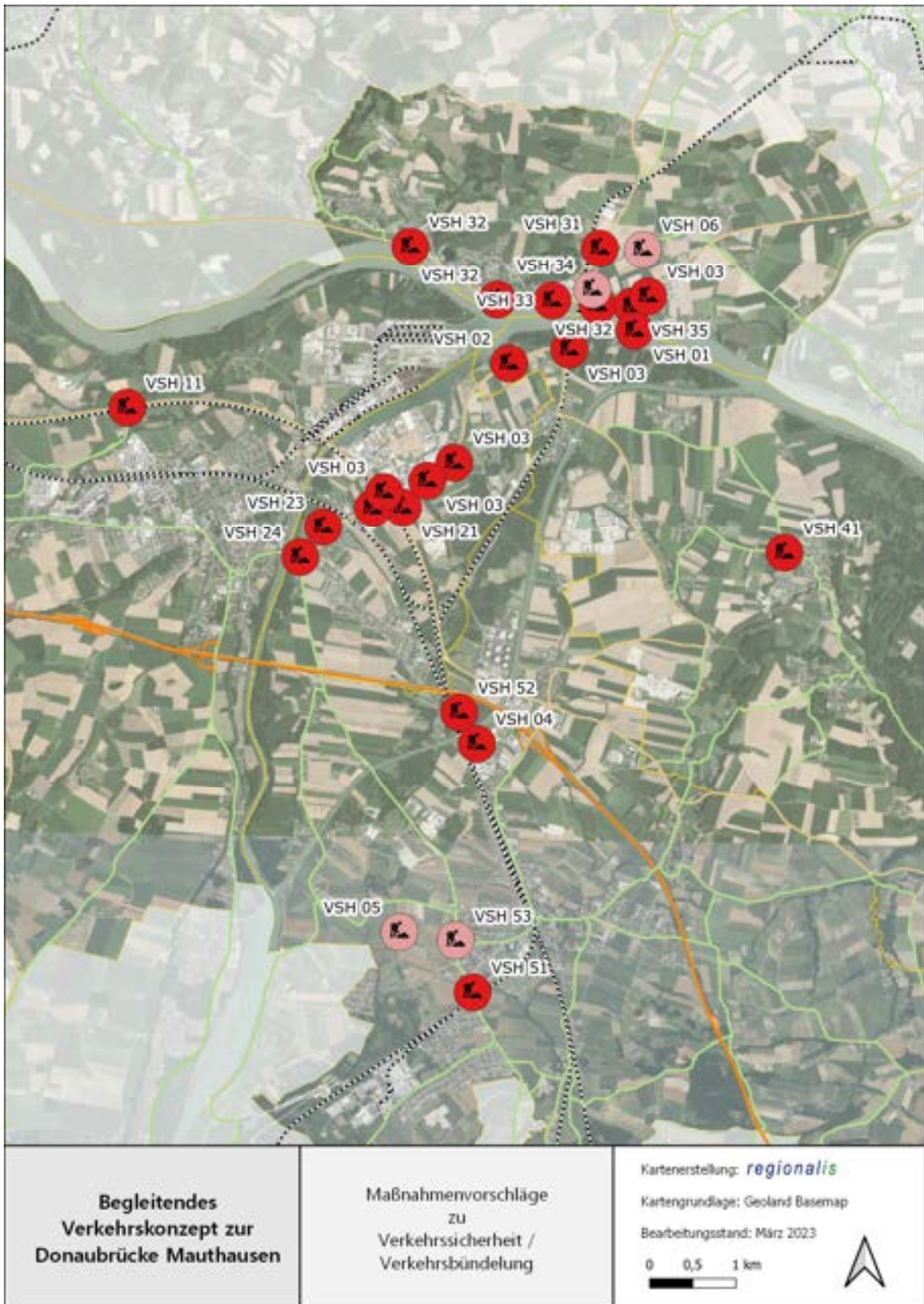


Abbildung 15: Maßnahmenvorschläge zu Verkehrssicherheit/Verkehrsbündelung (Quelle: eigene Darstellung)

ORGANISATION UND BEWUSSTSEINSBILDUNG

In den fünf Gemeinden des Bearbeitungsgebietes wurden und werden bereits viele Initiativen gesetzt, um die Angebote des öffentlichen Verkehrs bekannt zu machen und das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren zu fördern.

Daher werden in diesem Konzept nur wenige, kurzfristig umsetzbare Maßnahmenvorschläge ergänzt.

Die positive Stimmung bei der Bearbeitung dieses begleitenden Verkehrskonzeptes zur Donaubrücke Mauthausen soll genutzt werden, um gemeindeübergreifend im Herbst 2023 im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche eine abgestimmte, öffentlichkeitswirksame Aktion in allen fünf Gemeinden durchzuführen.

Da die einzelnen Maßnahmen jeweils für alle Gemeinden bzw. Betriebe gelten, erfolgt hier keine Zuordnung.

Maßnahme
BBO 01 Abgestimmte Aktion im Rahmen der Mobilitätswoche 2023
BBO 02 Schnuppertickets für Einwohner:innen
BBO 03 Fahrradtesten in Kooperation mit örtlichen Händlern
BBO 04 Einrichtung und Bewerbung einer Radroute je Gemeinde als direkte Verbindung zwischen Bahnhöfen und Betrieben
BBO 05 Gemeindeflyer für alle 5 Gemeinden: Mobilitätsangebot in der Gemeinde individuell aufbereiten, Umfeldanalyse um die Bahnhöfe, Straßenbefahrung und Check auf Radtauglichkeit etc.
BBO 06 stornierbare Klimatickets für ein Bundesland für Mitarbeiter:innen anbieten. Vorteil für die Mitarbeitenden: Stornokosten fallen weg
BBO 07 Durchführung von Mobilitätsveranstaltungen („Wir radeln in die Kirche“, „Wandern mit Öffis“, etc.
BBO 08 E-Mobilität: Durchführung von Testtagen/-möglichkeiten

BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Die Forcierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in den Unternehmen der fünf Gemeinden ist ein zentrales Ziel des begleitenden Verkehrskonzeptes zur Donaubrücke Mauthausen.

Das Potenzial zur Verlagerung von Arbeitswegen hin zu nachhaltigen und bewegungsaktiven Mobilitätsformen wurde im Rahmen der Analyse dargestellt. Die Maßnahmenvorschläge nehmen Rücksicht auf die unterschiedlichen Voraussetzungen in den Gemeinden und den Betrieben.

Ausgehend von der Unternehmens- und Mitarbeiter:innenbefragung in den wichtigsten Betrieben wurden Vorschläge für Maßnahmen entwickelt, mit denen die Betriebe für ihren Mitarbeiter:innen Anreize zum Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen geben können.

Besonderes Augenmerk wird auf die mögliche Verlagerung der Arbeitswege vom MIV hin zu ÖV und Radfahren gelegt.

In diesem Zusammenhang ist aber darauf hinzuweisen, dass es von Seiten der Betriebe zwar Anreize für die Nutzung des ÖV und des Fahrrades geben wird, gleichzeitig bleibt es vorläufig eine Selbstverständlichkeit, dass für jede/n Arbeitnehmer:in ein Gratis-Parkplatz direkt am Firmengelände zur Verfügung gestellt wird. Dieses Angebot erschwert den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen.

Da die einzelnen Maßnahmen jeweils für alle Gemeinden bzw. Betriebe gelten, erfolgt hier keine Zuordnung.

Maßnahme
BM 01 (mehr) Fahrradständer / -abstellmöglichkeit(en) am Arbeitsort
BM 02 (mehr) überdachte Fahrradständer / -abstellmöglichkeiten am Arbeitsort
BM 03 (mehr) diebstahlsichere Rad-Abstellmöglichkeit(en) am Arbeitsort (z.B. Fahrradboxen)
BM 04 (mehr) Dusch- und Umkleidemöglichkeit (Schließfächer, Schränke, etc.) am Arbeitsort
BM 05 Bereitstellung von Radzubehör, Wartungsinstrumenten, Servicestationen am Arbeitsort
BM 06 Umsetzung eines JobRad - Modells

BM 07 Lademöglichkeiten für E-Bikes
BM 08 Durchführung von Fahrradaktionstagen
BM 09 Förderung von Fahrgemeinschaften
BM 10 Durchführung bzw. Organisation von Sprintspar-Trainings (sprintsparende Fahrweise)
BM 11 (mehr) Lademöglichkeiten für Elektro-Autos am Arbeitsort
BM 12 Schnuppertickets für Mitarbeiter:innen
BM 13 Anpassung der Arbeitszeiten an Angebote des öffentlichen Verkehrs
BM 14 Erstellung von persönlichen Fahrplänen (Bus-/Bahnverbindungen) für Mitarbeiter:innen
BM 15 Information über Öffis (Bus-, Bahnanbindungen etc.) im Betrieb bereitstellen (z.B. Monitore mit Abfahrtszeiten)
BM 16 Anschaffung und Bewerbung / Bezuschussung von JobTickets: geförderte Zeitkarten für Öffis für Mitarbeiter:innen (z.B. KlimaTicket)
BM 17 Ausweitung des Homeoffice
BM 18 Forcierung von Video- und Telefonkonferenzen

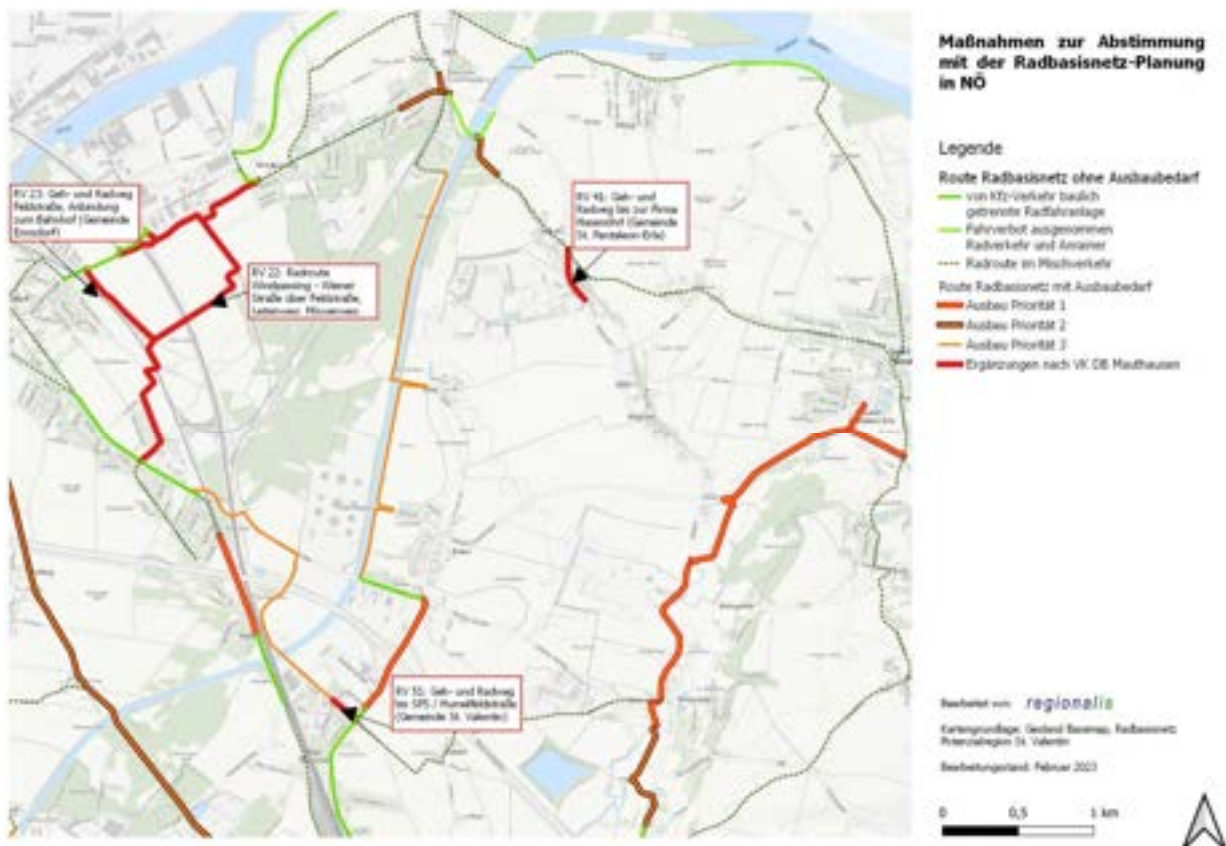
7. ÜBERSICHT: VORSCHLÄGE FÜR DIE ERGÄNZUNG DES RADBASISNETZES

Im vorliegenden begleitenden Verkehrskonzept zur Donaubrücke Mauthausen wurden für die drei niederösterreichischen Gemeinden nur noch kleine Ergänzungen zum ausgearbeiteten Radbasisnetz vorgeschlagen.

Ansonsten bemühen sich die Gemeinden, die im Radbasisnetz beschlossenen Maßnahmen entsprechend der dort vereinbarten Priorisierung umzusetzen.

Maßnahmen für die Abstimmung mit der Radbasisnetzplanung

- RV 22: Radroute Windpassing – Wiener Straße über Feldstraße, Leitenweg, Mövenweg, Schwalbenweg (Gemeinde Ennsdorf)
- RV 23 Geh- und Radweg Feldstraße, Anbindung zum Bahnhof (Gemeinde Ennsdorf)
- RV 41: Geh- und Radweg bis zur Firma Hasenöhl (Gemeinde St. Pantaleon)
- RV 51: Geh- und Radweg bis SPS / Humelfeldstraße (Gemeinde St. Valentin)



8. ÜBERSICHT: MAßNAHMEN IN ABSTIMMUNG MIT DEN ÖBB

Aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten innerhalb der ÖBB betreffen die folgenden Maßnahmen unterschiedliche Ansprechpartner:innen.

Es ist noch zu klären, ob die Maßnahmenvorschläge im Rahmen einer gemeinsamen Veranstaltung mit allen betroffenen Gesellschaften der ÖBB besprochen werden (um die Abstimmung innerhalb des Konzerns zu erleichtern), oder ob jeweils mit den einzelnen zuständigen Partnern bei den ÖBB gesprochen wird.

Die Vertreter:innen der Auftraggeber der Länder werden diesen Punkt weiter bearbeiten.

Maßnahmen für die Abstimmung mit der ÖBB

- RV 02: Querung der Enns entlang der alten Eisenbahnbrücke – Machbarkeitsstudie
- RV 04: Ergänzung diebstahlsicherer Radabstellanlagen an den Bahnhöfen
- RV 11: Lückenschluss UF Mitterstraße
- RV 16: Geh- und Radweg entlang der Westbahnstraße in Enns
- ÖV 11: Busterminal am Bahnhof Enns
- ÖV 21: Attraktivierung Bahnhofstestelle Ennsdorf
- ÖV 31: Busterminal und Park&Ride am Bahnhof Mauthausen
- ÖV 41: Umbau Bahnhofstestelle St. Pantaleon
- *ÖV 53: Attraktivierung Bahnhofstestelle Herzograd*
- NEU: Bahnhof St. Valentin als Rail&Drive-Standort ergänzen
- BM 04: Lademöglichkeiten für E-Bikes an Bahnhöfen und Bahnhofstestellen

Ansprechpartner bisher:

- DI Alexander Öppinger, ÖBB-Infra
- DI Klaus Diendorfer, ÖBB-Immo

9. ÜBERSICHT: VORSCHLÄGE FÜR MAßNAHMEN AN LANDESSTRASSEN B + L

Maßnahmen für die Abstimmung mit den Landesstraßenverwaltungen

- RV 21: **Geh- und Radweg Windpassing – Ennsdorf** mit
- VSH 21: Querung der B1 südlich beim Kreisverkehr

- **Umgestaltung B 123 in Ennsdorf:**
- RV 24: Erneuerung Geh- und Radweg an der B 123 in Ennsdorf mit
- VSH 22: Verbesserung der Querung der B 123 und
- VSH 23: LKW-Fahrverbot für diesen Abschnitt der B 123 und
- VSH 24: Übertragung Abschnitt B 123 in Ennsdorf an die Gemeinde

- **Umgestaltung der B 123 in Heinrichsbrunn:**
- VSH 06: Bau der Umfahrung Heinrichsbrunn mit
- VSH 34: Übertragung des Abschnitts Heinrichsbrunn an die Gemeinde Mauthausen
- VSH 31: Maßnahmen zur Anpassung der Geschwindigkeit und Umgestaltung der B 123 in Heinrichsbrunn

- **Umgestaltung der L 6247 in St. Valentin:**
- VSH 05 und 53: Bau der Umfahrung Herzograd und Übertragung des Abschnitts der L 6247 Ennser Straße / Werkstraße an die Gemeinde St. Valentin

- **Umgestaltung der L 6106 in St. Pantaleon:**
- VSH 41: Maßnahmen zur Anpassung der Geschwindigkeit (eventuell Tempo 30) und Gestaltung Ortsdurchfahrt St. Pantaleon an der L 6106

- **Ausbau der Humelfeldstraße:**
- VSH 04 und 52: Ausbau der Humelfeldstraße und Übertragung an die Landesstraßenverwaltung

- **Umgestaltung der B3 in Mauthausen:**
- VSH 32: Verbesserung der Querungshilfen an der B3 in Mauthausen
- VSH 33: Tempo 50 und Umgestaltung der B3 in Mauthausen

Weitere Maßnahmenvorschläge an Landesstraßen B + L:

- VSH 11: Umbau Kreuzung Kristeinerstraße / B1 in Enns
- RV 12 und RV 15: Geh- und Radweg Lückenschlüsse entlang der L 568 in Enns
- RV 31: Geh- und Radweg bis Atlas Blechcenter entlang B123 in Mauthausen
- RV 33: Geh- und Radweg nördlich der B3 bis Reifersdorf
- VSH 35: Niveaufreie Querung des Knotens B123 / B3
- VSH 51: Umbau der Kreuzung Eurospar an der L 6247 in St. Valentin

10. RESUMEE

Mit der Errichtung der neuen Donaubrücke Mauthausen und der Sanierung der Bestandsbrücke werden in Zukunft vier donauquerende Fahrspuren für den MIV bereitstehen. Das bedeutet – zusammen mit den kapazitätserhöhenden Maßnahmen an der B123 und an den Knoten – eine Attraktivierung für den motorisierten Individualverkehr.

Trotzdem besteht die Chance, gerade im täglichen Pendler:innenverkehr einen Teil der Wege zum ÖV und zu den bewegungsaktiven Mobilitätsformen zu verlagern.

Die Befragung der Mitarbeiter:innen der Betriebe im Bearbeitungsgebiet hat gezeigt, dass der Anteil der Arbeitswege, die weniger als 5 oder 10 km betragen, beträchtlich ist. Hier besteht die Möglichkeit, auf Fahrrad oder E-Bike umzusteigen.

Seitens der Mitarbeiter:innen besteht auch grundsätzliche Bereitschaft, ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten umzusetzen, wenn dafür die Rahmenbedingungen verbessert werden. In diesem Sinn wurden in enger Abstimmung mit den Gemeinden Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die den Umstieg und eine Änderung des Mobilitätsverhaltens erleichtern sollen.

Dazu kommen Maßnahmenvorschläge für Bewusstseinsbildung und betriebliches Mobilitätsmanagement, um das Wissen über die Angebote und das Image nachhaltiger Mobilitätsformen zu heben.

Dabei wurde auf die umfangreichen bestehenden Konzepte und Planungen Rücksicht genommen.

Beim Radverkehr haben die niederösterreichischen Gemeinden mit dem Radbasisnetz bereits ein umfangreiches Ausbauprogramm geschnürt, so dass hier nur einzelne Ergänzungsvorschläge in die Maßnahmenempfehlungen aufgenommen wurden. In den oberösterreichischen Gemeinden wurden dagegen alle priorisierten Maßnahmen in dieses Konzept aufgenommen.

Beim öffentlichen Verkehr ist es wichtig, dass alle bereits in Konzepten vorgesehenen bzw. im Planungsstadium befindlichen Vorhaben rasch umgesetzt werden. Vor allem die Attraktivierung der Bahnhaltstellen als Umsteigeknoten sollte kurzfristig umgesetzt werden.

Mit der neuen Donaubrücke und den begleitenden Maßnahmen im Straßennetz können die Verkehrsströme in Zukunft so geleitet werden, dass die Verkehrssicherheit im übrigen höherrangigen Straßennetz systematisch verbessert werden kann. Durch Tempobeschränkungen (unterstützt durch bauliche Maßnahmen) und andere steuernde Maßnahmen können vor allem die Ortszentren und Ortsdurchfahrten für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen attraktiviert werden.

Zusammenfassend kann ein durchaus optimistischer Blick in die Zukunft gelingen: wenn zumindest der Großteil der in diesem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt wird und gleichzeitig die Bewusstseinsbildung und das betriebliche Mobilitätsmanagement forciert werden, ist eine spürbare Verlagerung von Wegen hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen möglich.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Übersicht über das Bearbeitungsgebiet (Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoland Basemap).....	5
Abbildung 2: Ablauf und Bearbeitungszeitraum (Quelle: eigene Darstellung).....	6
Abbildung 3: Bevölkerung nach Gemeinden 2022 (Quelle: eigene Darstellung nach Statistik Austria 2022).....	8
Abbildung 4: Bestand des öffentlichen Verkehrs im Bearbeitungsgebiet (Quelle: eigene Darstellung nach VOR, OEVV).....	10
Abbildung 5: Darstellung der ÖV-Güteklassen (Quelle: eigene Darstellung nach ÖROK und AustriaTech 2021).....	11
Abbildung 6: Pendelverkehr in den Gemeinden des Bearbeitungsgebietes (Quelle: eigene Darstellung, Daten von Statistik Austria, Kartengrundlage: Geoland Basemap).....	13
Abbildung 7: Verortung der Unternehmen, die an der Mitarbeiter:innenbefragung teilnahmen mit Rücklauf bzw. Rücklaufquote	20
Abbildung 8: Modal-Split des Arbeitsweges VOR COVID-19, AKTUELL, ZUKÜNFTIG [n=1.780].....	28
Abbildung 9: Kriterien für Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg.....	29
Abbildung 10: Weglängenverteilung am Arbeitsweg.....	29
Abbildung 11: Handlungsfelder (Quelle: eigene Darstellung).....	37
Abbildung 12: Maßnahmenvorschläge zum Radverkehr (Quelle: eigene Darstellung).....	41
Abbildung 13: Verortung der Maßnahmen im Radverkehr (Quelle: eigene Darstellung im NÖ Atlas).....	42
Abbildung 14: Maßnahmenvorschläge zum Öffentlichen Verkehr (Quelle: eigene Darstellung).....	45
Abbildung 15: Maßnahmenvorschläge zu Verkehrssicherheit/Verkehrsbündelung (Quelle: eigene Darstellung).....	47
Abbildung 16: Einpendler:innen nach Enns (Quelle: Regionalis nach Statistik Austria, Kartengrundlage: Geoland Basemap).....	58
Abbildung 17: Einpendler:innen nach Ennsdorf (Quelle: Regionalis nach Statistik Austria, Kartengrundlage: Geoland Basemap).....	59
Abbildung 18: Einpendler:innen nach Mauthausen (Quelle: Regionalis nach Statistik Austria, Kartengrundlage: Geoland Basemap).....	60
Abbildung 19: Einpendler:innen nach St. Pantaleon-Erla (Quelle: Regionalis nach Statistik Austria, Kartengrundlage: Geoland Basemap).....	61
Abbildung 20: Einpendler:innen nach St. Valentin (Quelle: Regionalis nach Statistik Austria, Kartengrundlage: Geoland Basemap).....	62

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Anteil der Bevölkerung der jeweiligen Gemeinde mit ÖV-Erschließung eines bestimmten Grades (Quelle: Statistik Austria, AustriaTech, Helmut Hiess, 2021).....	9
Tabelle 2: Top 5 Einpendler:innengemeinden nach Enns (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020)	14
Tabelle 3: Top 5 Einpendler:innengemeinden nach Ennsdorf (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020)	15
Tabelle 4: Top 5 Einpendler:innengemeinden nach Mauthausen (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020).....	15
Tabelle 5: Top 5 Einpendler:innengemeinden nach St. Pantaleon-Erla (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020).....	16
Tabelle 6: Top 5 Einpendler:innengemeinden nach St. Valentin (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020).....	17
Tabelle 7: Rücklaufquote	21
Tabelle 8: Geschlechterverteilung und Altersverteilung	22
Tabelle 9: Zeitkartenbesitz.....	23
Tabelle 10: Möglichkeit vor Covid-19 im Homeoffice zu arbeiten	24
Tabelle 11: Möglichkeit derzeit im Homeoffice zu arbeiten	25
Tabelle 12: Übliches Hauptverkehrsmittel zur Arbeit nach Unternehmen (Teil I).....	26
Tabelle 13: Übliches Hauptverkehrsmittel zur Arbeit nach Unternehmen (Teil II).....	27
Tabelle 14: Aktueller Modal-Split des Arbeitsweges nach Unternehmen.....	27
Tabelle 15: Anteil der Pkw-Wege der Pkw-Lenker:innen zum Arbeitsweg unter 5km bzw. unter 10 km	30
Tabelle 16: Parkmöglichkeit der Pkw-Lenker:innen am Arbeitsort.....	31
Tabelle 17: Mögliche Verkehrsmittel-Alternativen der Pkw-Lenker:innen zum konventionellen Pkw (Teil I).....	31
Tabelle 18: Mögliche Verkehrsmittel-Alternativen der Pkw-Lenker:innen zum konventionellen Pkw (Teil II).....	32
Tabelle 19: Verbesserungen im Bereich „Zufußgehen“	33
Tabelle 20: Verbesserungen im Bereich „Radfahren“ (Teil I).....	33
Tabelle 21: Verbesserungen im Bereich „Radfahren“ (Teil II).....	34
Tabelle 22: Verbesserungen im Bereich „Öffentlicher Verkehr“	34
Tabelle 23: Verbesserungen im Bereich „Pkw Verkehr“	35
Tabelle 24: Verbesserungen im Bereich „Kommunikation/ Management/Arbeitsorganisation“	36

LITERATUR

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.) (2016): Österreich unterwegs 2013/2014 – Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien.

IKK Engineering GmbH (2022): B123b Donaubrücke Mauthausen. Einreichprojekt.

ÖROK (Hg.) (2021): ÖROK-Regionalprognose: Bevölkerungsveränderung 1.1.2021 bis 1.1.2050: Gesamtbevölkerung.

Regionalentwicklungsverein Zukunft Linz-Land (Hg.) (2022): Radroutenkonzept für den Bezirk Linz-Land. Routen- und Maßnahmenkonzept für die Stadtgemeinde Enns.

Statistik Austria (Hg.) (2021): Atlas der Erwerbsspendler:innen auf Basis der Abgestimmten Erwerbsstatistik. Datenstand 31.10.2020.

VCÖ (Hg.) (2022): Investitionen ins Radfahren rentieren sich vielfach.

<https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/investitionen-into-radfahren-rentieren-sich-vielfach>, zuletzt geprüft am 16.03.2023.

ANHANG 1: PENDLER:INNENSTRÖME

Einpendler:innen in die Gemeinde Enns Zusammenfassung nach Korridoren



Legende

hochrangiges Straßennetz
— Autobahn
— Landesstraße
— Eisenbahn

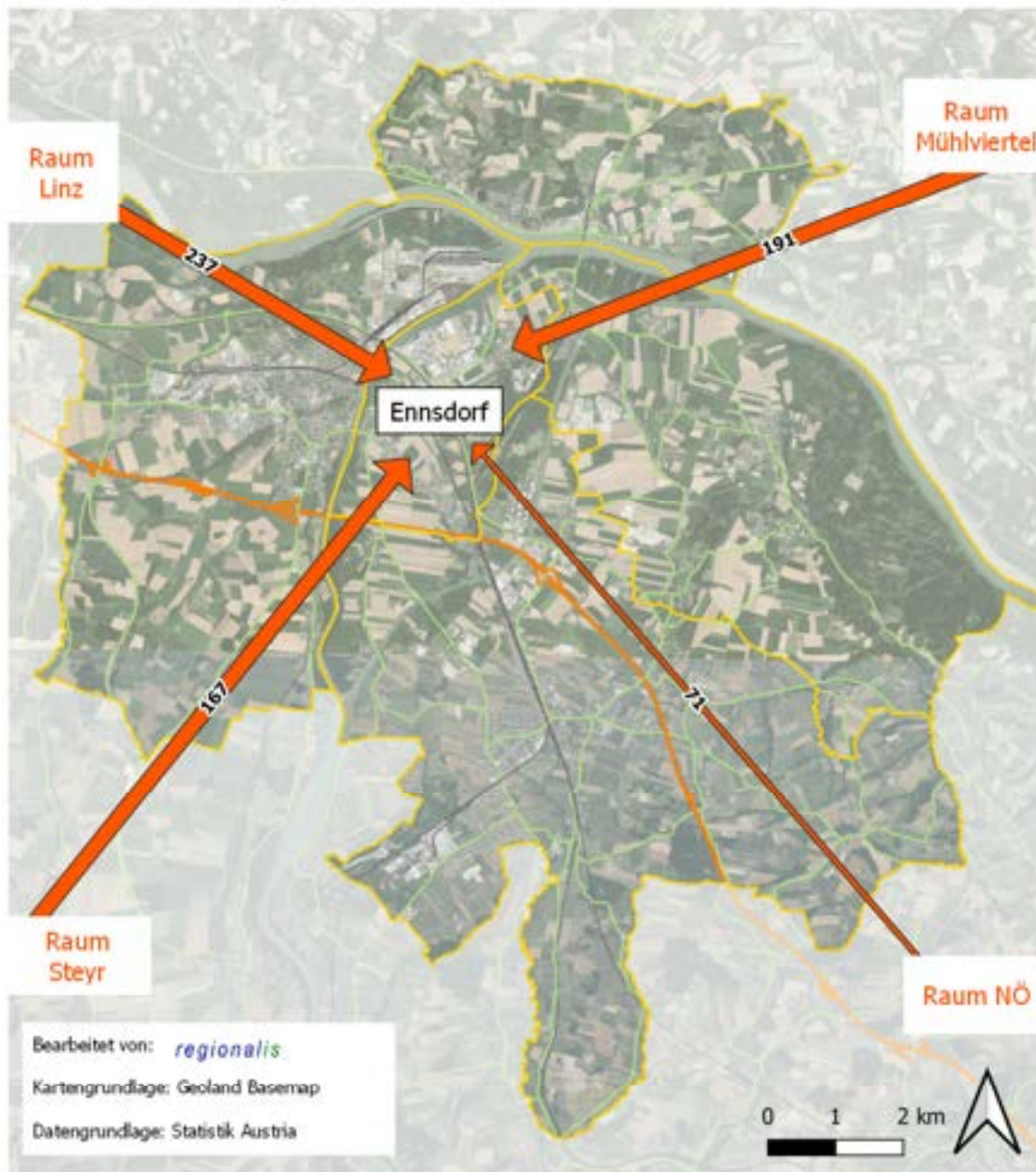
□ Gemeindegrenzen

→ Arbeitspendler:innen in die Gemeinde
→ Einpendler:innen

Anmerkung: Gemeinden mit weniger als 5 Einpendler:innen wurden nicht beachtet.

Abbildung 16: Einpendler:innen nach Enns (Quelle: Regionalis nach Statistik Austria, Kartengrundlage: Geoland Basemap)

Einpendler:innen in die Gemeinde Ennsdorf Zusammenfassung nach Korridoren

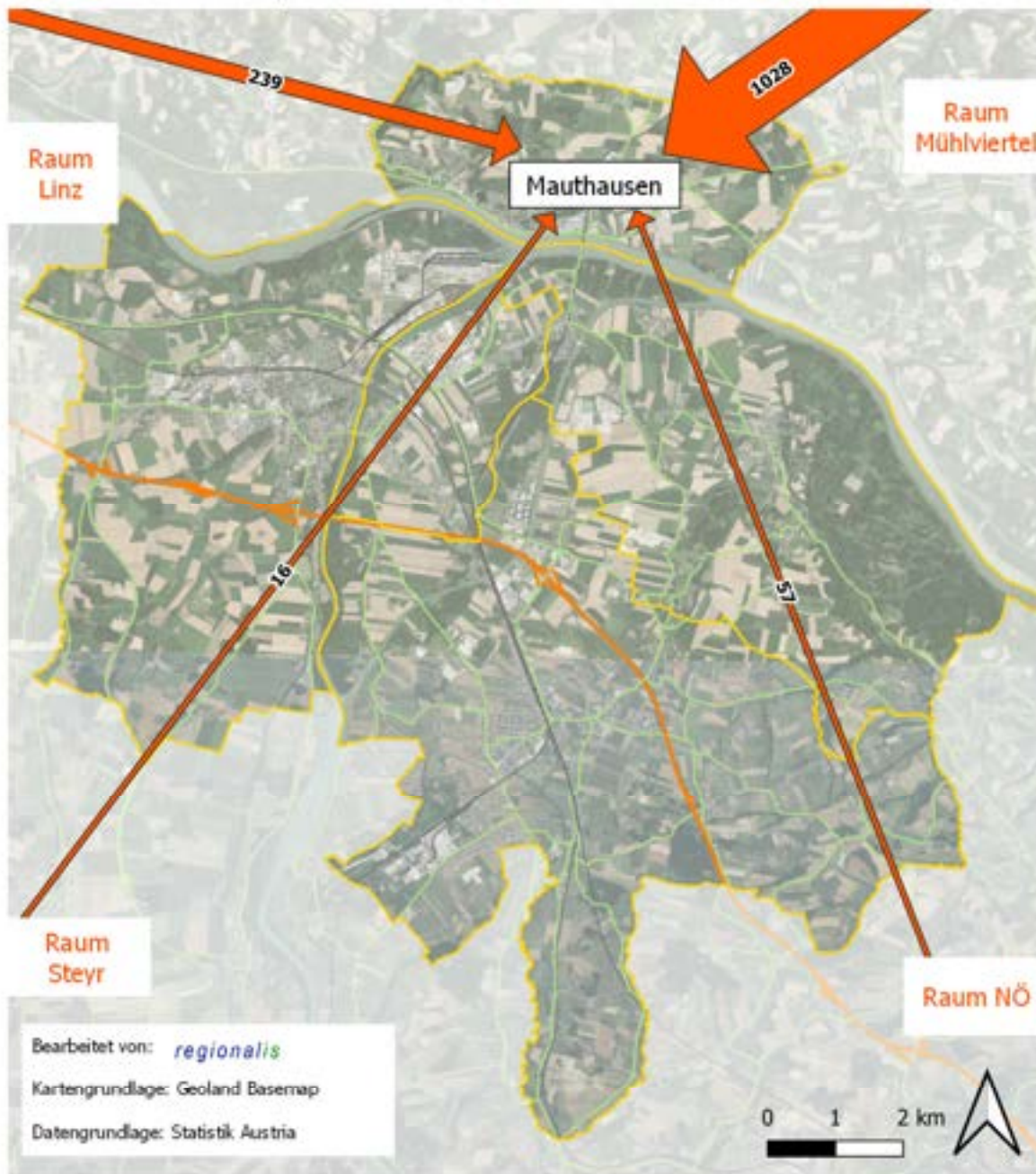


Legende

- hochrangiges Straßennetz
 - Autobahn
 - Landesstraße
 - Eisenbahn
 - Gemeindegrenzen
 - Arbeitspendler:innen in die Gemeinde
 - Einpendler:innen
- Anmerkung: Gemeinden mit weniger als 5 Einpendler:innen wurden nicht beachtet.

Abbildung 17: Einpendler:innen nach Ennsdorf (Quelle: Regionalis nach Statistik Austria, Kartengrundlage: Geoland Basemap)

Einpendler:innen in die Gemeinde Mauthausen Zusammenfassung nach Korridoren



Legende

- hochrangiges Straßennetz
 - Autobahn
 - Landesstraße
 - Eisenbahn
 - Gemeindegrenzen
 - Arbeitspendler:innen in die Gemeinde
 - Einpendler:innen
- Anmerkung: Gemeinden mit weniger als 5 Einpendler:innen wurden nicht beachtet.

Abbildung 18: Einpendler:innen nach Mauthausen (Quelle: Regionalis nach Statistik Austria, Kartengrundlage: Geoland Basemap)

Einpendler:innen in die Gemeinde St. Pantaleon-Erla Zusammenfassung nach Korridoren

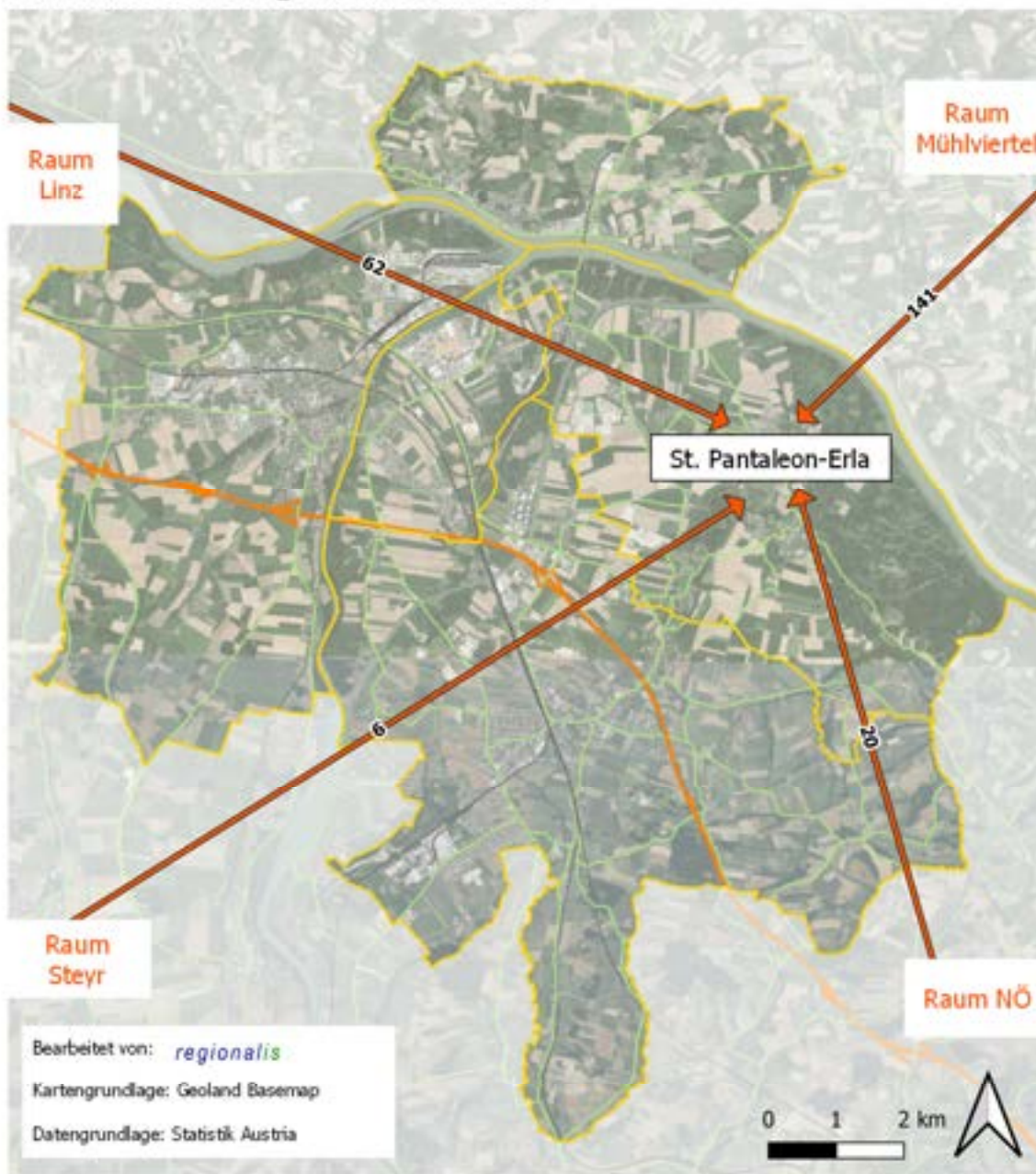


Abbildung 19: Einpendler:innen nach St. Pantaleon-Erla (Quelle: Regionalis nach Statistik Austria, Kartengrundlage: Geoland Basemap)

Einpendler:innen in die Gemeinde St. Valentin Zusammenfassung nach Korridoren



Legende

- hochrangiges Straßennetz
 - Autobahn
 - Landesstraße
 - Eisenbahn
 - Gemeindegrenzen
 - Arbeitspendler:innen in die Gemeinde
 - Einpendler:innen
- Anmerkung: Gemeinden mit weniger als 5 Einpendler:innen wurden nicht beachtet.

Abbildung 20: Einpendler:innen nach St. Valentin (Quelle: Regionalis nach Statistik Austria, Kartengrundlage: Geoland Basemap)

ANHANG 2: PROTOKOLL ZUR ARBEITSGRUPPE RADVERKEHR IM ENNSHAFEN/WIRTSCHAFTSPARK

regionalis

Verkehrsplanung & Regionalentwicklung

Betrifft: Begleitendes Verkehrskonzept zum Projekt Donaubrücke Mauthausen

Arbeitsgruppe Radverkehr im Ennshafen / Wirtschaftspark

Ort: Rathaus Enns

Datum: 10.03.2023, 10:00 – 11:30

Teilnehmer:innen:

Sabrina Raml, Thomas Reisenhofer (Salvagnini)
Werner Auer (Ennshafen OÖ GmbH)
Jörg Praher (ecoplus)
Daniel Lachmayr (Ennsdorf)
Dorothea Helperstorfer, Josef Krauthauer (Enns)
Christian Hummer, Stefan Holzer (Land OÖ)
Bernhard Zehetgruber (Regionalmanagement Mostviertel)
Günther Rettensteiner (Regionalis)

Allgemeine Hinweise:

Die Hälfte der in der Betriebsbefragung erfassten Beschäftigten wünschen sich eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur für den Arbeitsweg. Ca. 20% geben an, dass Sie bereit wären, mit dem Fahrrad in die Arbeit zu fahren.

Einige Beschäftigte fahren derzeit über die B1 zwischen Enns und Ennsdorf mit dem Fahrrad, obwohl das sehr gefährlich ist (es wurden bereits Hinweistafeln für die Autofahrer aufgestellt, um auf die Radfahrer hinzuweisen!).

Einige Beschäftigte nutzen in den Sommermonaten die Fahrradfähre zwischen Mauthausen und Ennshafen, um mit dem Fahrrad in die Arbeit zu kommen (eventuell ausgelöst durch die Staus im Straßenverkehr??).

Es ist davon auszugehen, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit an Bedeutung gewinnen wird. Daher sollte man sich mit diesem Thema auseinandersetzen.

Radfahren im Ennshafen

Fahrradfahren war in der Konzeption des Gewerbegebietes und des Straßennetzes bisher kein Kriterium. Daher fehlen weitestgehend die Möglichkeiten für die Anlage einer eigenen Fahrradinfrastruktur. Ein Fahren im Mischverkehr ist vor allem auf den Hauptachsen aufgrund des hohen LKW-Aufkommens gefährlich und nicht erwünscht.

Im begleitenden Verkehrskonzept zur Donaubrücke Mauthausen wird eine Fahrradrouten aus der Stadt Enns bis zur Ennshafenstraße vorgeschlagen: Von der Stadt kommend über die Drosselstraße, einem neu zu errichtenden Geh- und Radweg entlang der Hafentrambahn bis zur Enghagener Straße, weiter in der Enghagener Straße bis zu einer neuen Verbindung zur Mainstraße und Errichtung eines getrennt geführten Geh- und Radweges in der Mainstraße.

Eine Herausforderung stellt die Kreuzung Ennshafenstraße / Mainstraße dar, die entweder in einem Bereich gequert werden muss, wo sie nur zweistreifig ist (mit baulicher Querungshilfe und Mittelinsel, bedeutet einen beträchtlichen Umweg) oder durch Niveaufreimachung (Über- oder Unterführung, bei einer Überführung sind Sondertransporte zu beachten, die durchkommen müssen).

Weiter Richtung Norden könnte eine Fahrradachse in der Mainstraße (westseitig) angelegt werden mit Querungsmöglichkeiten zu den Betrieben und Querstraßen. Am Ende der Querstraße kommt die neue Abfallbehandlungsanlage Bernegger, die zu einem hohen LKW-Verkehrsaufkommen auf der Mainstraße führen wird.

Damit sind die Möglichkeiten für den Fahrradverkehr im Ennshafen aber erschöpft. Im gesamten übrigen Straßennetz gibt es keine ausreichenden Verkehrsflächen, um getrennt geführte Radachsen anzulegen (wenn, dann nur abschnittsweise und nur mit sehr hohem Aufwand).

Knackpunkt ist die Panasonic-Kreuzung mit angrenzender Eisenbahnkreuzung: 90% des Zugverkehrs muss über diese Gleise, es kommt jetzt schon zu Konflikten in diesem Bereich. Eine Lösung wäre eine Entflechtung der Verkehrsströme und eine Niveaufreimachung der Eisenbahnkreuzung. Aber auch dann kann keine Infrastruktur für Radfahrer angeboten werden, weil die Anschlüsse / Weiterführungen nicht funktionieren.

Abseits der Mainstraße müssen die Arbeitnehmer:innen im Mischverkehr bis zu ihrem Arbeitsplatz fahren.

Wichtig: wenn die Radroute wie oben beschrieben installiert wird ist dafür Sorge zu tragen, dass keine Radfahrer aus der Stadt kommend in die Industriehafenstraße einfahren!

Wichtig: die Anbindung dient ausschließlich der Erreichbarkeit der Arbeitsplätze und nicht dem Freizeit- und touristischen Radverkehr! Dieser ist um das Industriehafengebiet herumzuführen.

Weitere Vorgehensweise

Aufnahme einer Fahrradachse entlang der Mainstraße und der erforderlichen Zuwegung aus der Stadt in das begleitende Verkehrskonzept zur Donaubrücke Mauthausen.

Seitens der Stadtgemeinde Enns wird versucht, eine Fahrradachse in der Mainstraße zu ermöglichen bzw. die dafür erforderlichen Flächen zu sichern.

Wenn der Radverkehr seitens der öffentlichen Hand durch Herstellung entsprechender Infrastruktur gefördert wird, muss aus Sicht der Verkehrssicherheit der Kfz-Verkehr verstärkt auf den Fahrradverkehr aufmerksam gemacht werden – der Radverkehr muss sichtbarer werden (z.B. durch Beschilderung, Bodenmarkierungen), ergänzt um Maßnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeiten im Straßennetz.

Neue Ennsquerung auf Höhe der alten Westbahnstrecke

Bisher gibt es nur den ennsquerenden Geh- und Radweg auf der Bundesstraßenbrücke (Wiener Straße). Im Konzept wird zur Verdichtung des Radwegenetzes und dem Herstellen zusätzlicher ennsquerender Verbindungen (vor allem auch für die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze am jeweils anderen Ennsufer) die Errichtung einer Geh- und Radwegbrücke parallel zur alten Eisenbahnbrücke auf den bestehenden Brückenpfeilern vorgeschlagen.

Als Vorbild kann die in Bau befindliche Geh- und Radwegbrücke beim Kraftwerk Wallsee-Mitterkirchen dienen.

Bisher haben noch keine Gespräche mit den ÖBB hinsichtlich der Verwendung der alten Brückenpfeiler für einen Geh- und Radweg stattgefunden.

In der Diskussion wird die Schaffung dieser zusätzlichen Verbindung begrüßt und wird daher im Konzept aufgenommen. Damit sollte auch das Radfahren auf der B1 unterbunden werden können.

Weitere Vorgehensweise

Aufnahme der zusätzlichen Ennsquerung in das begleitende Verkehrskonzept zur Donaubrücke Mauthausen.

Gespräche mit den ÖBB über die grundsätzliche Verwendbarkeit der Brückenpfeiler.

Radfahren im Wirtschaftspark Ennsdorf

Im Gegensatz zum Ennshafen wurden im Wirtschaftspark Ennsdorf die Verkehrsflächen ausreichend breit vorgesehen, sodass eine getrennte Infrastruktur für Radfahrer:innen baulich möglich wäre. Die Gemeinde plant im Zuge der Errichtung der Bushaltestelle für die Linie 616 die Herstellung eines Radweges in einer Richtung und einer Mehrzweckstreifens in der anderen Fahrtrichtung zumindest in der Straße 3.

In der Diskussion wird aber festgestellt, dass das Radfahren im Mischverkehr im Wirtschaftspark gut funktioniert, sogar auf der Achse, die derzeit vom Tourismus und Freizeitverkehr genutzt wird.

Daher wird vorgeschlagen, keine zusätzliche Infrastruktur für den Fahrradverkehr zu errichten. Dafür muss die Sichtbarkeit des Radverkehrs in den Straßen erhöht werden (z.B. durch Beschilderung,

Bodenmarkierungen) und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden (z.B. durch gestalterische Maßnahmen im Straßenraum).

Wichtig ist noch die Verbesserung der Zuwegung entlang der B123 und am Kreisverkehr mit der B1, diese Maßnahmen sind im begleitenden Verkehrskonzept zur Donaubrücke Mauthausen enthalten.

Weitere Vorgehensweise

Aufnahme der Empfehlung „Radfahren im Mischverkehr“ für den Wirtschaftspark Ennsdorf im begleitenden Verkehrskonzept zur Donaubrücke Mauthausen und Verbesserung der Sichtbarkeit des Fahrradverkehrs.

Für beide Gemeinden werden im Konzept Vorschläge formuliert, wie sie den Radverkehr sichtbarer machen können (z.B. Infos zu den Sharrows).

An den neuen Bushaltestellen sollen witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten angeboten werden (für die „last mile“ bis zum Arbeitsplatz).

Für die Betriebe wird noch einmal eine Aussendung gemacht mit Informationen, was sie zur Förderung des Radverkehrs beitragen können, welche Fördermöglichkeiten es gibt und an welche Ansprechpartner sie sich wenden können.

G. Rettensteiner

Graz am 10.03.2023

ANHANG 3: PROTOKOLL ZUM ABSTIMMUNGSGEPRÄCH MOBILITÄTSWOCHE 2023



Betreff: Begleitendes Verkehrskonzept zu neuen Donaubrücke Mauthausen |
Abstimmungsgespräch Mobilitätswoche 2023: Protokoll (final | Stand: 14.4.2023)

27.03.2023, 15.00 - 16.10 Uhr

TN: Regina Rausch, Monika Zimmermann (Land NÖ), Karin Schildberger, Roman Rauscher (VOR), Bernhard Zehetgruber (NÖ.Regional), Thomas Staub, Hubert Zamut (Regionalmanagement OÖ), Xenia Baumgartner (Klimabündnis OÖ), Wolfgang Atzelsberger, Gerald Markgraf (OÖVG), Claudia Floh, Markus Schuster (HERRY Consult)

Ideen, Anregungen und Vorschläge aus bisherigen Workshops:

- Motto: Mobilitätswoche ganz im Zeichen des ÖVs
- Mögliche Maßnahmen: Öffi-Schnuppertickets für Mitarbeitende der Betriebe in den betroffenen Gemeinden
- Evaluierung über Erfahrungen der Nutzer:innen, eventuell über Online-Befragung

Offene Punkte:

- Vorschlag der Schnuppertickets weiterverfolgen?
- Falls ja: Umfang und Art der Tickets, Evaluierung, Kosten und Finanzierung, Zuständigkeiten sind zu klären
- Weitere Aktionen?

Diskussion: Idee der Schnuppertickets verfolgenswert?

- OÖVG: bisherige Erfahrungswerte zu Schnuppertickets in Gemeinden: wenig genutzt, überschaubarerer Erfolg
- **Operative Umsetzung:**
 - Übertragbare Tickets nur für Wochen- und Monatskarten, diese sind aber streckengebunden! >> Idee war ein individuelles Ticket für die MA, für den individuellen Weg
 - Vorschlag VOR, RAUSCHER: Post-Pay-Ticketing-System wird aktuell ausgeschrieben, damit kann man dann relativ einfach Personen Guthaben zukommen lassen, Nachteil: nur über die App möglich, zudem ist eine Umsetzung erst im Oktober möglich
- **Herausforderung:**
 - Tarifgrenzen durch Bundesländer-Grenze >> Verknüpfung fehlt, Ausstellung der Tickets nur für das eigene Zuständigkeitsgebiet möglich, wie mit Wechsel umgehen?
 - STAUB: alternative Idee: einzelne Linien herauspicken (wichtige, neue etc.) sind in der Mobilitätswoche kostenfrei nutzbar >> sehr attraktiv, aber schwierig umsetzbar, da Abgeltungsthema
- **Vorschlag:**
 - stornierbares Klimaticket für ein Bundesland
 - in OÖ für max. 36,50€ pro Monat
 - in NÖ für 41,25€ (Kündigungsgebühr von 22€ könnte im Rahmen des Angebots erlassen werden)
 - Firma wird als Besteller hinterlegt und Ticket ist nach 1 Monat stornierbar



- Vorteil für die Mitarbeiter:innen: Stornokosten fallen weg, Kosten für den Schnupper-Monat werden vom Betrieb und vom Land getragen (Vorschlag), personenbezogen (relevant bei Verlust)
- Zielgruppe: Betriebe mit In die Pflicht nehmen + Länder unterstützen und steuern z.B. 50% zu >> noch abzustimmen!
- Problem der Grenzüberschreitung bleibt aber bestehen, Betroffene müssten sich beide Tickets anschaffen, zu immer noch attraktivem Preis

Anmerkung von Martina Kohlmannhuber (VV OÖ):

Die Gültigkeit von ÖÖVV Tickets, auch die für Landesgrenzen überschreitenden Verkehre, ist in den ÖÖVV Tarifbestimmungen geregelt (Anhang 2). Hier sind die Gültigkeiten der betroffenen Linien haltestellengenau angegeben.

Ein Beispiel aus dem grenzüberschreitenden Verkehr: Linie 100 : letzte Haltestelle im ÖÖVV: St. Valentin

Die Gültigkeit bezieht sich hier immer auf Linien und nicht auf Tarifzonen.

Die räumliche Gültigkeit eines KlimaTicket OÖ bezieht sich den gesamten ÖÖVV - Linienverkehr. So können ÖÖVV Linien mit einem KlimaTicket OÖ bis zu deren Endhaltestelle genutzt werden, auch wenn diese nicht mehr im Bundesland OÖ liegt.

Eine Verbindung von Perg nach Ennsdorf (über St. Valentin) ist mit einem KlimaTicket OÖ nutzbar.

Eine Verbindung von Linz nach Herzogsdorf (über St. Valentin) ist mit einem KlimaTicket OÖ nutzbar.

Eine Verbindung von Ennsdorf nach Ernstshofen ist ebenfalls mit einem ÖÖVV Tarif und natürlich auch einem KlimaTicket OÖ nutzbar.

- operativ abbilden: Fremdzahler einrichten >> den ersten Monat übernimmt der Betrieb und dann übernehmen bei Fortsetzen die Mitarbeitenden > oder Umsetzung als Jobticket
- Zeitrahmen: Ticket startet immer mit Monatsersten, Vorschlag: startend mit 01. Oktober

• **Zuständigkeiten:**

- Weiterentwicklung der angesprochenen Ideen, Organisation und Abstimmungsaktivitäten, Ansprache der Betriebe, etc.
 - o In OÖ: Klimabündnis OÖ
 - o In NÖ: NÖ.Regional >> noch zu klären

Weitere, teilweise schon geplante, Aktivitäten für die Mobilitätswoche 2023:

• **Mit Gemeinden Zusammenarbeiten:**

- Gemeindeinfoblätter für alle 5 Gemeinden: Mobilitätsangebot in der Gemeinde individuell aufbereiten, Umfeldanalyse um die Bahnhöfe, Straßenbefahrung und Check auf Radtauglichkeit etc. > RU7 für NÖ, läuft über NÖ.Regional



- **St. Pantaleon-Erla: bisherige Planungen**

 - siehe Anhang >> ergänzend dazu noch: Ausstellung der Überblickskarte Radbasissetz St. Valentin, Ennsdorf, St. Pantaleon-Erla
 - Ergänzung: mit Ennsdorf und St. Valentin hatte Bernhard Zehetgruber ebenfalls Kontakt. Dort wird das Thema sobald wie möglich in den zuständigen Gremien behandelt. Sobald B. Zehetgruber eine Rückmeldung hat, leitet er diese gerne weiter.
 - Vorab hat Ennsdorf drei Themen eingemeldet, die in den letzten Jahren in der europäischen Mobilitätswoche stattgefunden haben:
 - o Mitradeln, Radausfahrt der Kleinregion
 - o Blühende Straßen: Straßenraumgestaltung vor und mit Schulen: <https://www.mobilitaetswoche.at/site/auszeichnungen/bluehendestrassen>
 - o GEHmeindeRADsitzung: <https://www.klimabuendnis.at/gemeinderadsitzungen>
 - o St. Valentin kannte das Format „Mobilitätswoche“ nicht und würde einen gemeinsamen Workshop/Abstimmung mit den anderen beteiligten Gemeinden begrüßen.

- **Enns, Mauthausen: bisherige Planungen**

 - derzeit ist noch nichts geplant

- **Liste aller Betriebe, die an der Mobilitätsbefragung mitgemacht haben:**

Gemeinde-zuordnung	Unternehmen
Mauthausen	Atlas Blech Center
	Autohaus Ernst Wipplinger GmbH
	Verein BAUM
	Sozialhilfenverband Perg
St. Pantaleon-Erla*	Hausdörl
Ennsdorf	Schragalm Maschinenbau GmbH
	MTA GmbH
Enns	Pirkner-Futtermittel GmbH
	Biomontan Produktions und Handels GmbH
St. Valentin	ENGEL AUSTRIA GmbH SV
	Magna Powertrain Engineering Center Steyr GmbH & Co KG
	SPS-Technik Ges.m.b.H.
Schwertberg	ENGEL AUSTRIA GmbH SV

Claudia Floh, Markus Schuster (HERRY Consult), 14.4. 2023

ANHANG 4: MASSNAHMENBLÄTTER RADVERKEHR

Enns, Ennsdorf	
RV 01	Arbeitsgruppe Radverkehr im Ennshafen
KURZBESCHREIBUNG	Treffen einer Arbeitsgruppe für den Radverkehr im Wirtschaftspark/Gewerbepark zur Erarbeitung ergänzender Maßnahmen im Betriebsgebiet Ennshafen und im Wirtschaftspark Ennsdorf für den Radverkehr
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Land Niederösterreich, Land Oberösterreich, Gemeinde Enns, Gemeinde Ennsdorf
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Keine zusätzliche Kosten, Finanzierung im Rahmen des begleitenden Verkehrskonzeptes zur Donaubrücke Mauthausen
ANMERKUNG	Das Treffen dieser Arbeitsgruppe hat am 10. März 2023 stattgefunden. Die Ergebnisse wurden in den Maßnahmen schon berücksichtigt. Das Protokoll findet sich im Anhang.
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	1


Enns, Ennsdorf	
RV 02	Lückenschluss im Radnetz: zusätzliche Querung der Enns für Radverkehr
KURZBESCHREIBUNG	Brücke/Steg für Radverkehr über die Enns zwischen Bahnstrecke und Kraftwerk (ca. 180 m)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Land Niederösterreich, Land Oberösterreich, Stadtgemeinde Enns und Gemeinde Ennsdorf
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 3 Mio. € Kostenschätzung auf Basis des Radroutenkonzept Linz-Lanz
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittel- bis Langfristig
PRIORITÄT	3


Ennsdorf, St. Pantaleon-Erla, St. Valentin	
RV 03	Lückenschluss im Radnetz: Radbasisnetz Potenzialregion St. Valentin
KURZBESCHREIBUNG	Umsetzung der Planungen des Radbasisnetzes für die Potenzialregion St. Valentin gemäß der gesetzten Prioritätenreihungen
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinde Ennsdorf, Gemeinde St. Pantaleon-Erla, Stadtgemeinde St. Valentin
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	1

Enns, Ennsdorf, Mauthausen, St. Pantaleon-Erla, St. Valentin	
RV 04	Radabstellanlagen
KURZBESCHREIBUNG	Ergänzung von diebstahlsicheren Radabstellanlagen an ÖV-Knoten in allen Gemeinden
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Land Niederösterreich, Land Oberösterreich, ÖBB
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 150 – 300 € je Abstellplatz; Fahrradboxen ab ca. 1.000 € je Stellplatz Kostenschätzung auf Basis eines Anbietervergleichs
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	1


Enns	
RV 11	Lückenschluss im Radnetz: Unterführung Mitterstraße
KURZBESCHREIBUNG	<p>Ergänzung eines Geh- und Radweges (ca. 250 m) bei der Unterführung Mitterstraße auf östlicher oder westlicher Straßenseite zwischen Einmündung der Siedlungsstraße und Enghagen</p> <p>Ergänzung einer sicheren Quermöglichkeit Richtung Enghagen</p>
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 90.000 € Kostenschätzung auf Basis des Radroutenkonzept Linz-Lanz
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	2

Enns	
RV 12	Lückenschluss im Radnetz: L568 (1)
KURZBESCHREIBUNG	Weiterführung des Geh- und Radweges entlang der L568 ab der Kreuzung Alter Schmidberg bis zur Sportplatzstraße (ca. 300 m)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 120.000 € Kostenschätzung auf Basis des Radroutenkonzept Linz-Lanz
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	2

Enns	
RV 13	Lückenschluss im Radnetz: Lorcher Straße
KURZBESCHREIBUNG	Geh- und Radweg Neuerrichtung entlang der Lorcher Straße ab dem Kreisverkehr bis zur Stadlgasse (ca. 450 m) (im Zuge einer Neugestaltung der Straße bei der Errichtung des neuen Feuerwehrhauses)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 170.000 €
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	3

Enns	
RV 14	Lückenschluss im Radnetz: Hoflehner Straße
KURZBESCHREIBUNG	<p>Neuerrichtung eines Geh- und Radweges zwischen dem Ortsende von Enns, der Unterführung der Westautobahn und dem Pendlerparkplatz mit Ausnahme eines Abschnittes bei der Unterführung (ca. 2.300 m)</p> <p>Im Umfeld der Unterführung Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr</p>
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 830.000 € Kostenschätzung auf Basis des Radroutenkonzept Linz-Lanz
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Langfristig
PRIORITÄT	3

Enns	
RV 15	Lückenschluss im Radnetz: L568 (2)
KURZBESCHREIBUNG	Neuerrichtung eines Geh- und Radweges entlang L568 (Abschnitt Lagerhausstr. bis Kristein Nordseite) auf nördlicher Straßenseite (ca. 780 m) (derzeit Überprüfung der technischen Machbarkeit)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 410.000 € Kostenschätzung auf Basis des Radroutenkonzept Linz-Lanz
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	3

Enns	
RV 16	Lückenschluss im Radnetz: Westbahnstraße
KURZBESCHREIBUNG	Neuerrichtung eines Geh- und Radweges entlang der Westbahnstraße ab dem Gesundheitszentrum bis zum Bahnhof Enns (ca. 300 m)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 140.000 €
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	3


Enns	
RV 17	Lückenschluss im Radnetz: Alter Schmiedberg
KURZBESCHREIBUNG	Legalisierung Radfahren gegen die Einbahn
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	
PRIORITÄT	

MAßNAHME WURDE NICHT WEITERVERFOLGT

Enns	
RV 18	Radabstellanlagen
KURZBESCHREIBUNG	Ergänzung von überdachten Radabstellanlagen bei städtischen Einrichtungen
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Überdachung für vorhandene Abstellanlagen ab ca. 1.200 € je Stellplatz Fahrradboxen ab ca. 1.000 € Kostenschätzung auf Basis eines Anbietervergleichs
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	1

Enns	
RV 19	Lückenschluss im Radnetz: Anbindung an Gewerbegebiet Ennshafen (1)
KURZBESCHREIBUNG	Neuerrichtung eines bahnbegleitenden Geh- und Radweges ab der Drosselstraße bis zur Enghagner Straße (ca. 250 m)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 100.000 €
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig (Flächensicherung kurzfristig)
PRIORITÄT	2

Enns	
RV 20	Lückenschluss im Radnetz: Anbindung an Gewerbegebiet Ennshafen (2)
KURZBESCHREIBUNG	Neuerrichtung Geh- und Radweg bei Mainstraße – Anbindung an Betriebsgebiet (ca. 550 m), sowie Ergänzung einer sicheren Querungsmöglichkeit der Ennshafenstraße
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig (Flächensicherung kurzfristig)
PRIORITÄT	1


Enns	
RV 20a	Lückenschluss im Radnetz: Anbindung an Gewerbegebiet Ennshafen (3)
KURZBESCHREIBUNG	Weiterführung eines Geh- und Radweges entlang der Mainstraße bis auf Höhe Rheinstraße (ca. 550 m), oder Entwicklung einer noch geeigneteren Variante für die Aufschließung des Gewerbegebietes mit Ergänzung einer sicheren Querungsmöglichkeit der Ennshafenstraße
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten in Abhängigkeit vom Lösungsansatz
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig (Flächensicherung kurzfristig)
PRIORITÄT	1

Ennsdorf	
RV 21	Lückenschluss im Radnetz: B123 (1)
KURZBESCHREIBUNG	Verlängerung des Geh- und Radweg parallel zur B123 zwischen den Ortsteilen Ennsdorf und Windpassing (ca. 1.100 m). Anbindung beim Knoten Windpassing an bestehende Radinfrastruktur
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinde Ennsdorf, Land Niederösterreich
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Diese Maßnahme ist im Radbasisnetz (RBN) enthalten und könnte jederzeit zur Förderung eingereicht werden. Exakte Kosten sind noch zu ermitteln.
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	1

Ennsdorf	
RV 22	Lückenschluss im Radnetz: Feldstraße (1)
KURZBESCHREIBUNG	<p>Neue Radroute als weitere Verbindung der Ortsteile Ennsdorf und Windpassing: Wiener Straße – Feldstraße – Leitenweg – Möwenweg – Schwalbenweg</p> <p>Einfache Verbesserung der Straße um gute Radfahrbedingungen zu schaffen</p>
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinde Ennsdorf
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	bis zu 20.000 €, Vorschlag: Aufnahme ins Radbasisnetz.
SKIZZE	 <p>The sketch is a map of the area around Ennsdorf and Windpassing. A thick red line indicates the proposed bicycle route (RV 22). The route starts in Ennsdorf, goes north along Wiener Straße, then east along Feldstraße, then south along Leitenweg, then east along Möwenweg, and finally south along Schwalbenweg. Other routes are labeled as RV 23 and RV 24. The map shows a mix of residential areas, green spaces, and roads.</p>
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	1


Ennsdorf	
RV 23	Lückenschluss im Radnetz: Feldstraße (2)
KURZBESCHREIBUNG	Ergänzung Geh- und Radweg auf der Feldstraße bis zum Bahnhof Ennsdorf (ca. 160 m)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinde Ennsdorf
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Weg wurde bereits errichtet, muss aber noch verordnet und beschildert werden. Ca. 2.000 €
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	2

Ennsdorf	
RV 24	Erneuerung Geh- und Radweg B123
KURZBESCHREIBUNG	<p>Eine getrennte Führung des Radverkehrs entlang der B123 im Ortgebiet von Ennsdorf ist zwischen Wiener Straße und Margeritenstraße aufgrund zu geringer Breiten der Verkehrsflächen nicht möglich ist.</p> <p>Die zukünftige Führung des Radverkehrs im Ortsgebiet Ennsdorf hängt daher an einer grundsätzlichen Umgestaltung des Straßenraumes (siehe Maßnahmen VSH 22, VSH 23 und VSH 24)</p>
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinde Ennsdorf
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Basis Neuerrichtung (750 x 3 x 120) → Ca. 270.000 €
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	1

Mauthausen	
RV 31	Lückenschluss im Radnetz: B123 (2)
KURZBESCHREIBUNG	Neuerrichtung Geh- und Radweg bis zu den Betrieben (ca. 600 m)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinde Mauthausen
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca 220.000 €
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	2

Mauthausen	
RV 32	Lückenschluss im Radnetz: Vormarktstraße
KURZBESCHREIBUNG	Neuerrichtung Geh- und Radweg entlang der Vormarktstraße, um Anschluss zum Bahnhof zu verbessern (ca. 650 m)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Marktgemeinde Mauthausen
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 240.000 €
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	3

Mauthausen	
RV 33	Lückenschluss im Radnetz: B3
KURZBESCHREIBUNG	Neuerrichtung Geh- und Radweg entlang der B3 als Radweganbindung der Neuen Donaubrücke (ca. 400 m)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Marktgemeinde Mauthausen, Land Oberösterreich
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Projektierung und Kostenschätzung im Zuge des Donaubrückenprojektes
SKIZZE	 <p>The sketch is a map of the Mauthausen area in Austria. It shows the Danube river (Donau) at the bottom left. A red line, labeled 'RV 33', indicates the planned route for a pedestrian and bicycle path. The route starts near the river and extends towards the village of Reifendorf. The map includes various roads, buildings, and green spaces. The text 'OBERÖSTERREICH' is visible at the bottom left of the map area.</p>
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	1

Mauthausen	
RV 34	Verlegung R1 (1)
KURZBESCHREIBUNG	Verlegung des R1 im Westen von Langenstein ausgehend entlang der Gusen bis nach Mauthausen
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Marktgemeinde Mauthausen
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Langfristig
PRIORITÄT	1

Mauthausen	
RV 35	Verlegung R1 (2)
KURZBESCHREIBUNG	Verlegung des R1 im Osten an den Dammweg
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Marktgemeinde Mauthausen
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Langfristig
PRIORITÄT	3

St. Pantaleon-Erla	
RV 41	Lückenschluss im Radnetz: B123a
KURZBESCHREIBUNG	Neuerrichtung eines Geh und Radweges als Anschluss zur bestehenden Radroute im Radbasisnetz mit Anbindung an Betrieb (ca. 400 m)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinde St. Pantaleon-Erla
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 150.000 € + eventuell Grundeinlöse (Vorschlag: Aufnahme ins Radbasisnetz, Grundeinlöse kann nicht gefördert werden)
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	2

St. Valentin	
RV 51	Lückenschluss im Radnetz: Humelfeldstraße
KURZBESCHREIBUNG	Ergänzung Geh- und Radweg auf der Humelfeldstraße bis Gewerbepark (Betrieb SPS) (ca. 200 m)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde St. Valentin
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 80.000 €, ist im Radbasisnetz enthalten, es kann um Förderung angesucht werden.
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	2

ANHANG 5: MASSNAHMENBLÄTTER ÖFFENTLICHER VERKEHR

Ennsdorf, St. Pantaleon-Erla, St. Valentin	
ÖV 01	Umsetzung RegioBus in NÖ 2023
KURZBESCHREIBUNG	Umsetzung des verbesserten Busangebotes im Sommer 2023 mit einer neuen Linie 616 inkl. neuer Haltestelle beim Betriebsgebiet in Ennsdorf
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Verkehrsverbund Ostregion (Verkehr) Gemeinde Ennsdorf (Haltestelle Wirtschaftspark)
FRISTIGKEIT	Kurzfristig, Juli 2023
PRIORITÄT	1

Enns, Mauthausen	
ÖV 02	Umsetzung RegioBus in OÖ 2024
KURZBESCHREIBUNG	Umsetzung des verbesserten Busangebotes bei bestehenden Linien im Jahr 2024, Auflösung Linie 409 zwischen Mauthausen und Enns
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Oberösterreichischer Verkehrsverbund
FRISTIGKEIT	Kurzfristig, August 2024
PRIORITÄT	1

Enns, Ennsdorf, Mauthausen, St. Pantaleon-Erla, St. Valentin	
ÖV 03	Buslinie Schwertberg – Mauthausen – Ennsdorf - Herzograd
KURZBESCHREIBUNG	Aufgrund des Fehlens einer donauquerenden Busverbindung und den ermittelten Potenzialen zwischen Schwertberg, Ennsdorf und St. Valentin wird eine neue Buslinie vorgeschlagen: Schwertberg – Mauthausen – Ennsdorf – Herzograd (St. Valentin)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Verkehrsverbund Ostregion, Oberösterreichischer Verkehrsverbund
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten des Betriebes abhängig von endgültiger Linienführung und Fahrplanangebot Vertiefende Konzeption durch Verkehrsverbünde
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	3

Enns	
ÖV 11	Errichtung Busterminal Enns am Bahnhof Enns
KURZBESCHREIBUNG	Umsetzung der Planung für die Errichtung eines Busterminals am Bahnhof Enns
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Laut Vorentwurf 2012 ca. 720.000 € (inkl. MWSt.)
FRISTIGKEIT	Kurz - Mittelfristig
PRIORITÄT	1

Enns	
ÖV 12	Attraktivierung der Buslinie 404
KURZBESCHREIBUNG	Aufwertung der Linie 404 durch zusätzliche „einfache“ Haltestellen im unmittelbaren Umfeld der Betriebseingänge, sowie Vorschlag zur Routenführung im Betriebsgebiet als Ring zum Teil über private Straßen
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns, Oberösterreichischer Verkehrsverbund
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Linienführung und Bedienung, vertiefende Konzeption durch OÖ Verkehrsverbund
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	2

Ennsdorf	
ÖV 21	Attraktivierung Bahnhofstestelle Ennsdorf
KURZBESCHREIBUNG	Sanierung der Bahnhofstestelle in Ennsdorf inkl. Ergänzung eines Angebots für E-Mobilität und diebstahlsichere Radabstellplätze
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinde Ennsdorf, ÖBB
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	1


Mauthausen	
ÖV 31	Umgestaltung Bahnhofvorplatz Mauthausen
KURZBESCHREIBUNG	Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes in Mauthausen mit Errichtung eines Busterminals und Park & Ride Angebot (eventuell Splitten des Projektes, vorgezogene Umsetzung des Busterminals)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Land Oberösterreich, Marktgemeinde Mauthausen, ÖBB
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Laut Projekt
FRISTIGKEIT	Kurz - Mittelfristig
PRIORITÄT	1

Mauthausen	
ÖV 32	Verlegung Haltestelle Vormarktstraße
KURZBESCHREIBUNG	Verlegung der Bushaltestelle Mauthausen OÖ Vormarktsstraße/Donaupark in Richtung Perg, um eine sichere Aufstellfläche für Fahrgäste zu gewährleisten
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Marktgemeinde Mauthausen
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	2

Mauthausen	
ÖV 33	Ergänzung einer Haltestelle Donaupark
KURZBESCHREIBUNG	Ergänzung einer neuen Bushaltestelle beim Einkaufszentrum Donaupark Mauthausen in der Brückenstraße inkl. Gehsteigverlängerung (nur in Kombination mit ÖV 03 zu betrachten)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Marktgemeinde Mauthausen, Oberösterreichischer Verkehrsverbund
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	10.000 bis 15.000 €
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	2

St. Pantaleon-Erla	
ÖV 41	Umbau Bahnhaltestelle St. Pantaleon
KURZBESCHREIBUNG	Umgestaltung der Bahnhaltestelle St. Pantaleon mit Ergänzung diebstahlsicherer Abstellanlagen und witterungsgeschützten Wartemöglichkeiten
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinde St. Pantaleon-Erla, ÖBB
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
FRISTIGKEIT	Langfristig
PRIORITÄT	2

St. Pantaleon-Erla	
ÖV 42	Verbesserung der Anschlüsse am Bahnhof in St. Pantaleon
KURZBESCHREIBUNG	Verbesserte Abstimmung zwischen Bus und Bahn, um eine optimale Verknüpfung zu gewährleisten
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Verkehrsverbund Ostregion
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	1

St. Valentin	
ÖV 51	Neue Haltestelle bei SPS für Linie 616
KURZBESCHREIBUNG	Ergänzung einer Haltestelle nahe vorhandener Betriebe und Einkaufsmöglichkeiten (im Zuge der Umsetzung der neuen Buslinie 616)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde St. Valentin, Verkehrsverbund Ostregion
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	10.000 bis 15.000 €
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	2

St. Valentin	
ÖV 52	Shuttleverkehr Bahnhof St. Valentin – Herzograd
KURZBESCHREIBUNG	Ergänzung eines Shuttleverkehrs zwischen dem Bahnhof in St. Valentin und den Betrieben in Herzograd, angepasst an die Arbeitszeiten in kurzen Intervallen (10 Minuten) Pilotversuch als Testbetrieb
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Betriebe in Herzograd
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten noch nicht bekannt
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	3


St. Valentin	
ÖV 53	Attraktivierung Bahnhaltestelle Herzograd
KURZBESCHREIBUNG	Umgestaltung der Bahnhaltestelle Herzograd mit Ergänzung diebstahlsicherer Abstellanlagen und witterungsgeschützten Wartemöglichkeiten
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	ÖBB, FA Magna Steyr
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	2

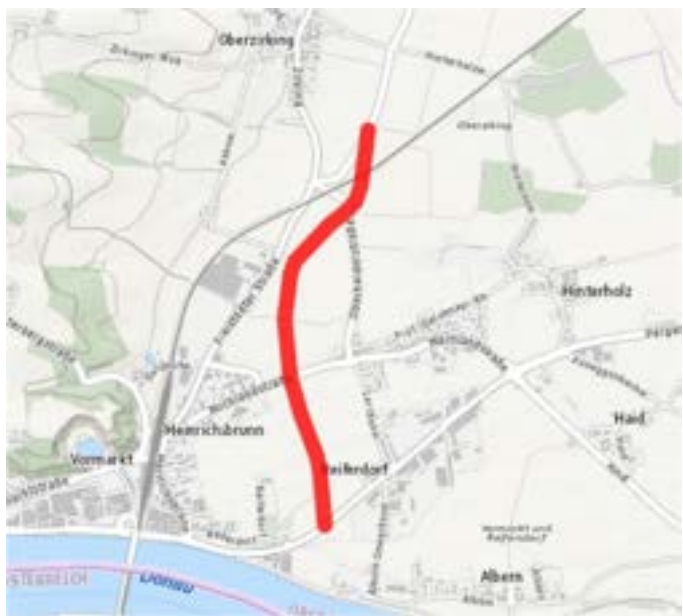
St. Valentin	
ÖV 54	Bahnhof St. Valentin als Rail & Drive Standort
KURZBESCHREIBUNG	Ergänzung eines Carsharing Angebotes durch das Rail&Drive Angebot der ÖBB
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	ÖBB, Stadtgemeinde St. Valentin
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten nicht bekannt, sollte sich selbst finanzieren
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	2


**ANHANG 6: MASSNAHMENBLÄTTER VERKEHRSSICHERHEIT,
VERKEHRSBÜNDELUNG**

Enns, Ennsdorf, Mauthausen, St. Pantaleon-Erla, St. Valentin	
VSH 01, 02 und 03	Umsetzung neue Donaubrücke, Ausbau B123 mit Umgestaltung der Knoten
KURZBESCHREIBUNG	<p>Neue Brücke mit zwei Fahrstreifen und einem Geh- und Radweg über die Donau, die die B3 in OÖ und die B123 in NÖ verbindet.</p> <p>Vierspuriger Ausbau der B123 zwischen dem Knoten Windpassing bis zum Knoten B1</p> <p>Umbau Knoten Windpassing zu einer Kreuzung mit Ampelregelung</p> <p>Anschluss der neuen Donaubrücke beim Knoten Pyburg mit Bahnunterführung</p> <p>Knoten B3 als Kreuzung mit Ampelregelung</p> <p>Ergänzung von drei Bypässen beim Knoten B1</p> <p>Umsetzung ist Voraussetzung für Verkehrsbündelung und begleitende Maßnahmen im übrigen Straßennetz</p>
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Land Niederösterreich, Land Oberösterreich
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Ca. 168 Mio. €
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	1

St. Valentin (Ennsdorf)	
VSH 04 und VSH 52	Ausbau Humelfeldstraße und Übertragung der Humelfeldstraße an die Landesstraßenverwaltung
KURZBESCHREIBUNG	Ertüchtigung der Humelfeldstraße für den Schwerverkehr (zumindest Schaffung ausreichender Ausweichen für den Begegnungsfall) Umsetzung ist Voraussetzung für Verkehrsbündelung und begleitende Maßnahmen im übrigen Straßennetz
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde St.Valentin in Abstimmung mit Land NÖ
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	1

St. Valentin	
VSH 05 und VSH 53	Umfahrung Herzograd und Übertragung der L6247 als Gemeindestraße
KURZBESCHREIBUNG	Bau der Umfahrung Herzograd zur Entlastung der Wohngebiete Herzograd und Langenhart (Länge ca. 5 km) Umsetzung ist Voraussetzung für Verkehrsbündelung und verkehrsberuhigende Maßnahmen an der L6247
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde St. Valentin, Land NÖ
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Laut Projekt
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Langfristig
PRIORITÄT	2

Mauthausen	
VSH 06, 31 und 34	<p>Umfahrung Heinrichsbrunn</p> <p>Übertragung B123 im Abschnitt Heinrichsbrunn als Gemeindestraße</p> <p>Umgestaltung Ortsdurchfahrt Heinrichsbrunn</p>
KURZBESCHREIBUNG	<p>Bau der Umfahrung Heinrichsbrunn zur Entlastung des Wohngebietes mit Verkehrsanschluss zur L141, um den Verkehr auf der bestehenden B123 zu reduzieren (Länge ca. 2 km)</p> <p>Umsetzung ist Voraussetzung für Verkehrsbündelung und begleitende Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt Heinrichsbrunn</p>
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	<p>Marktgemeinde Mauthausen, Land Oberösterreich</p>
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	<p>Kosten abhängig von Projektierung</p>
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	<p>Langfristig</p>
PRIORITÄT	<p>3</p>

Enns	
VSH 11	Ausbau Kreuzung Kristeinerstraße / B1
KURZBESCHREIBUNG	<p>Umbau der Kreuzung in Form einer Bypasslösung für Linksabbieger</p> <p>Umsetzung ist Voraussetzung für Verkehrsbündelung und begleitende Maßnahmen im übrigen Straßennetz</p>
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde Enns
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Laut Projekt
SKIZZE	 <p>The sketch is a topographic map of the area around Mauthausen. A red line highlights the proposed bypass route for the intersection of Kristeinerstraße and the B1 highway. The map shows the Danube river (Donaubrücke) and surrounding terrain. The label 'VSH 11' is placed near the red line.</p>
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	2

Ennsdorf	
VSH 21	Querung B1 bei Kreisverkehr südliche Seite
KURZBESCHREIBUNG	Ergänzung sicherer Querungsmöglichkeiten beim Knoten B1 für Fußverkehr und Radverkehr (als Teil der Gesamtmaßnahmen RV21)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinde Ennsdorf
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	1

Ennsdorf	
VSH 22, 23 und 24	<p>Übernahme Teilstück B123 in Ennsdorf durch die Gemeinde</p> <p>Verkehrsberuhigung der B123 in Ennsdorf</p> <p>LKW-Fahrverbot auf der B123 in Ennsdorf</p>
KURZBESCHREIBUNG	<p>Wenn die oben genannten Maßnahmen als Voraussetzung für eine Verkehrsbündelung umgesetzt werden, kann die B123 im Abschnitt zwischen Feldstraße und Wiener Straße an die Gemeinde übergeben und verkehrsberuhigt werden.</p> <p>LKW-Verkehr soll über B123 – B1 – Humelfeldstraße bzw. B123 – B1 – Kristeinerstraße großräumig umgeleitet werden.</p> <p>Ergänzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an bestehenden Querungen an der B123 durch deutlichere Kenntlichmachung (auch durch bauliche Maßnahmen) und Beschilderungen</p>
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinde Ennsdorf, Land Niederösterreich
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	2

Mauthausen	
VSH 32	Querungshilfen an der B3 in Mauthausen
KURZBESCHREIBUNG	Ergänzung von niveaufreien Querungsmöglichkeiten der B3
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Land Oberösterreich, Marktgemeinde Mauthausen
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
SKIZZE	
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	1

Mauthausen	
VSH 33	Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B3 in Mauthausen
KURZBESCHREIBUNG	Tempo 50 auf der B3 in Mauthausen und gestalterische Maßnahmen zur Anpassung der Geschwindigkeit
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Zuständige Bezirksbauleitung, Marktgemeinde Mauthausen
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten für Beschilderung
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	1

Mauthausen	
VSH 35	Niveaufreie Querung Knoten B3 - Brückenauffahrt
KURZBESCHREIBUNG	Im Brückenprojekt ist derzeit ein niveaugleicher Übergang für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Aufgrund der hohen Frequenzen und der Querung von fünf Fahrspuren wird eine Niveaufreimachung der Fuß- und Radwegquerung dringend empfohlen.
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Land OÖ, Marktgemeinde Mauthausen
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
FRISTIGKEIT	Im Zuge der Errichtung des Knotens
PRIORITÄT	1

St. Pantaleon-Erla	
VSH 41	Tempo 30 und Gestaltung Marktplatz St. Pantaleon
KURZBESCHREIBUNG	Neugestaltung des gesamten Straßenraumes im Ort und Tempo 30 im Ortsgebiet
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinde St. Pantaleon-Erla
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
FRISTIGKEIT	Mittelfristig
PRIORITÄT	2

St. Valentin	
VSH 51	Umbau Kreuzung Eurospar
KURZBESCHREIBUNG	Umgestaltung der Zufahrt/Kreuzung zum Eurospar an der Werkstraße, um die Sicherheit für den Radverkehr und Fußverkehr zu erhöhen. Detailplanung erforderlich
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Stadtgemeinde St. Valentin, Land NÖ
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Projektierung
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	1

ANHANG 7: MASSNAHMENBLÄTTER BEWUSSTSEINSBILDUNG UND ORGANISATION

Enns, Ennsdorf, Mauthausen, St. Pantaleon-Erla, St. Valentin	
BBO 01	Abgestimmte Aktion im Rahmen der Mobilitätswoche 2023
KURZBESCHREIBUNG	In den fünf Gemeinden des Bearbeitungsgebietes soll es im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche Anreize für die Beschäftigten geben, mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr in die Arbeit zu fahren.
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Länder, Verkehrsverbünde, Gemeinden (Federführung: Verkehrsverbünde)
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Eine Kostenschätzung zu den geplanten Maßnahmen liegt noch nicht vor
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	1

Enns, Ennsdorf, Mauthausen, St. Pantaleon-Erla, St. Valentin	
BBO 02	Schnuppertickets für Einwohner:innen
KURZBESCHREIBUNG	Zur Verfügung stellen von ÖV-Tickets im Rahmen einer Probewoche oder Probemonats (in NÖ: für Wochen-, Monatskarten und Klimaticket NÖ bereits umgesetzt)
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Verkehrsverbände, Gemeinden
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	OÖ: Kosten noch nicht bekannt
FRISTIGKEIT	Kurzfristig; Versuch einer länderübergreifenden Lösung für den Gesamttraum im Rahmen der Aktionswoche im Herbst 2023
PRIORITÄT	1

Enns, Ennsdorf, Mauthausen, St. Pantaleon-Erla, St. Valentin	
BBO 03	Fahrradtesten in Kooperation mit örtlichen Händlern
KURZBESCHREIBUNG	Je ein Aktionstag pro Gemeinde in Kombination mit einem Fahrradreparaturtag/-servicetag für die Räder der Einwohner:innen
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinden in Kooperation mit Klimabündnis Österreich
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten sind noch nicht bekannt
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	2

Enns, Ennsdorf, Mauthausen, St. Pantaleon-Erla, St. Valentin	
BBO 04	Einrichtung und Bewerbung einer Radroute je Gemeinde als direkte Verbindung zwischen Bahnhöfen und Betrieben
KURZBESCHREIBUNG	<p>Beschilderung geeigneter Radrouten zwischen wichtigen ÖV-Knoten (Bsp. Bahnhof St. Valentin) und großen Betrieben auf verkehrsberuhigten Straßen (eventuell unterstützt durch Markierungen)</p> <p>Bewerbung durch Informationsflyer, gemeinsamer Fahrt, etc.</p> <p>Erstellung von Gemeindeinfoblätter durch das Land NÖ</p>
TRÄGER / ANSPRECHPARTNER	Gemeinden, Land NÖ
GROBKOSTENSCHÄTZUNG	Kosten abhängig von Konzept, können je Gemeinde variieren je nach Länge der Route und erforderlichen Maßnahmen
FRISTIGKEIT	Kurzfristig
PRIORITÄT	1