

Mobilitätskonzept Flachgau Nord

Basisanalyse

Ergänzende Mobilitätsangebote

Schlussbericht



LEADER-Region Flachgau Nord

Joseph-Mohr-Straße 4a

5110 Oberndorf bei Salzburg

Gmunden, 21. August 2024

komobile

komobile GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Standort Gmunden

Kirchengasse 3

A-4810 Gmunden

T: +43 7612 70 911

E: gmunden@komobile.at

W: www.komobile.at

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union

 Bundesministerium
Land- und Forstwirtschaft,
Regionen und Wasserwirtschaft

 **WIR leben Land**
Gemeinsame Agrarpolitik Österreich

 **LAND
SALZBURG**

 **Kofinanziert von der
Europäischen Union**

Mobilitätskonzept Flachgau-Nord

Basisanalyse und Ergänzende Mobilitätsangebote

Erstellt im Auftrag der

LEADER-Region Flachgau Nord
Joseph-Mohr-Straße 4a
5110 Oberndorf bei Salzburg

Bearbeitungszeitraum

November 2023 – März 2024

BearbeiterInnen

Daniela Hirländer, MSc
Rainer Schrögenauer, MSc

Mitarbeit:

Dipl.-Ing. Sebastian Reinberg

komobile

komobile GmbH
Büro für Verkehrsplanung
Standort Gmunden
Kirchengasse 3
A-4810 Gmunden
T: +43 7612 70 911

E: gmunden@komobile.at

W: www.komobile.at

Inhaltsverzeichnis

1	Executive Summary	6
2	Auftrag und Ziele	9
2.1	Meetings Planungsablauf	10
3	Bisanalyse - Analyse der Ausgangssituation	11
3.1	Das Planungsgebiet	11
3.2	Das öffentliche Verkehrsangebot im Bestand	12
3.3	Räumlich-statistische Analysen	15
3.3.1	Erschließung der Gesamtbevölkerung Einwohner:innen je ÖV-Güteklasse	16
4	Handlungsempfehlungen und Maßnahmenprogramm	20
4.1	Maßnahmenpaket 1 Ergänzende Mobilitätsangebote und (gesamt)regionaler Mikro-ÖV	21
4.1.1	Grundlagen für den Mikro-ÖV bzw. ergänzende Mobilitätsangebote	21
4.1.2	Möglichkeiten zur Ausgestaltung ergänzender Mobilitätsangebote	22
4.1.3	Ergänzende Mobilitätsangebote für die Region Flachgau Nord – Räumliche Abgrenzung	24
4.1.4	Grundfunktionen und der Baustein „Bedienungsgebiet“	25
4.1.5	Baustein „Betriebszeiten“	28
4.1.6	Baustein „Bedienungsform“	28
4.1.7	Bausteine „Betreiberkonstellation“ „Fahrzeug“ „Personal“ „Kund:innenservice“ „Marketing+Information“	29
4.1.8	Potenziale für ein ergänzendes Mobilitätsangebot	30
4.1.9	Regionale Querverbindungen – Bezirkshauptmannschaft Seekirchen am Wallersee	36
4.1.10	Adaptionen im liniengebundenen ÖV	36
4.2	Maßnahmenpaket 2 Forcierung von Park+Ride und Bike+Ride	44
4.3	Maßnahmenpaket 3 Mobility Hubs	48
4.3.1	Carsharing	48
4.4	Maßnahmenpaket 4 Betriebliches Mobilitätsmanagement	52
5	Schritte zur konkreten Umsetzung der Maßnahmen	53
5.1	Maßnahmen für Anthering	54
5.1.1	Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot für Anthering	54
5.1.2	E-Carsharing in Anthering	55
5.1.3	Ausbau von Park+Ride-Angebot und Ausbau von Bike+Ride-Angeboten	56

5.1.4	Mögliche Aufwertung des Bahnhofs Anthering zum Mobility Hub	56
5.2	Maßnahmen für Bergheim	58
5.2.1	Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot für Bergheim	58
5.2.2	Sicherung von Bike+Ride-Angeboten am Bahnhof Bergheim	59
5.2.3	Mögliche Einrichtung eines Mobility Hubs am Bahnhof Bergheim	60
5.2.4	Anreize zur Forcierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ansässiger Betriebe	60
5.3	Maßnahmen für Bürmoos	62
5.3.1	Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot	62
5.3.2	E-Car Sharing	63
5.3.3	Ausweitung von Bike+Ride-Standorten	64
5.3.4	Anreize zur Forcierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ansässiger Betriebe	65
5.4	Maßnahmen für Dorfbeuern	66
5.4.1	Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot für Dorfbeuern	66
5.4.2	Grundangebot von Bike+Ride bei zentralen Bushaltestellen	67
5.5	Maßnahmen für Göming	68
5.5.1	Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot	68
5.6	Maßnahmen für Nußdorf am Haunsberg	70
5.6.1	Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot	70
5.6.2	Bike+Ride-Angebot bei zentralen Bushaltestellen	71
5.6.3	Prüfung von Optionen zum Ausbau von Park+Ride bei der Haltestelle Weitwörth-Nußdorf	71
5.7	Maßnahmen für Lamprechtshausen	72
5.7.1	Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot	72
5.7.2	E-Car-Sharing	73
5.7.3	Ausbau von Park+Ride und Bike+Ride	73
5.7.4	Ausbau eines Mobility Hubs am Bahnhof Lamprechtshausen	74
5.8	Maßnahmen für Oberndorf bei Salzburg	75
5.8.1	Ergänzendes Mobilitätsangebot Mikro-ÖV	75
5.8.2	E-Car-Sharing	76
5.8.3	Ausweitung von Bike+Ride und Ausbau eines Mobility Hubs am Bahnhof Oberndorf	76
5.9	Maßnahmen für St. Georgen bei Salzburg	78
5.9.1	Ergänzendes Mobilitätsangebot Mikro-ÖV	78
5.9.2	E-Car-Sharing	79
5.9.3	Bike+Ride-Ausweitung an bestehenden Flächen	80

6 Datensätze Flachgau Nord **81**

6.1	_00_Gemeinden_Flachgau_Nord	81
6.2	_01_Einwohner_Flachgau_Nord	81
6.3	_02_Einpendler_Flachgau_Nord	81
6.4	_03_Auspendler_Flachgau_Nord	81
6.5	_04_Nachfragepotenzial_Flachgau_Nord	81
6.6	_05_Nachfragegebiete_Flachgau_Nord	81
6.7	_06_OeV_Gueteklassen_20221020_Flachgau_Nord	82
6.8	_07_Haltstellen_20221020_Flachgau_Nord	82
6.9	_08_OeV_Linien_2024_Flachgau_Nord	82

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gemeinden im Planungsgebiet und Einwohner:innen.....	11
Tabelle 2: Gesamtübersicht Einwohner:innen je ÖV-Güteklasse	16
Tabelle 3: Erschließungsqualität Erwerbstätige und Schüler:innen je ÖV-Güteklasse	18
Tabelle 4: Funktionale Teilräume für das Mikro-ÖV-System	24
Tabelle 5: Mikro-ÖV Funktionen Zubringer zur SLB	26
Tabelle 6: Mikro-ÖV-Potenzial Hauptwohnsitze außerhalb der Güteklassen B bis G.....	30
Tabelle 7: Mikro-ÖV-Potenziale Hauptwohnsitze außerhalb der ÖV-Güteklassen B bis G je Gemeinde	35
Tabelle 8: Standorte für Carsharing und Mobility Hubs	51

1 Executive Summary

Komobile als Büro für Verkehrsplanung mit dem Schwerpunkt öffentlicher Verkehr und aktiver Mobilität wurde von Seiten der LEADER-Region Flachgau Nord mit der Erstellung eines Konzepts zur Sondierung ergänzender Mobilitätsangebote für die neun Mitgliedsgemeinden beauftragt.

Die Bearbeitung gliederte sich in zwei Teile: zunächst wurde mittels Strukturdaten, die von iSpace Salzburg zur Verfügung gestellt wurden, eine räumliche Analyse zur Erreichbarkeit und der Abdeckung mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt. In einem weiteren Schritt wurden nach Gemeinden bzw. Gruppen von Gemeinden differenzierte ergänzende Mobilitätsangebote entwickelt.

Die Erkenntnisse aus der räumlichen Analyse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das öffentliche Verkehrsangebot im Bestand wird in erster Linie durch die Salzburger Lokalbahn determiniert – die ergänzenden Buslinien weisen oftmals eine niedrigere Angebotsqualität auf und sind aufgrund ihrer Streckenführung zur flächendeckenden Erschließung unzureichend.
- Auffällig sind die fehlenden Querverbindungen aus der Planungsregion hinaus etwa zu wichtigen Freizeitangeboten im Seengebiet, insbesondere aber zur neuen Bezirkshauptmannschaft in Seekirchen am Wallersee – hier wurde innerhalb des Flachgaus ein struktureller Mangel geschaffen, als diese wichtige Einrichtung aus der Planungsregion nur über einen „Umweg“ über die Stadt Salzburg erreichbar ist.
- Die Erschließungsqualitäten der Bevölkerung im Bestand wurden anhand der sogenannten Güteklassen für den öffentlichen Verkehr ermittelt, wobei B die in der Region relevante höchste Erschließungsqualität bezeichnet, während G die niedrigste Güteklasse darstellt (Näheres siehe Kapitel 3.3): dabei zeigt sich, dass nur Oberndorf bei Salzburg aufgrund seiner kompakten Siedlungsstruktur nennenswerte Bevölkerungsanteile in der Güteklasse B aufweist, während vor allem die nördlichen Gemeinden (St. Georgen, Bürmoos, aber auch Lamprechtshausen) relativ hohe Bevölkerungszahlen außerhalb einer zufriedenstellenden Bedienung im öffentlichen Verkehr aufweisen

Zur Schließung räumlicher und zeitlicher Lücken im öffentlichen Verkehr sowie in Hinblick auf weitere Mobilitätsangebote wurden die folgenden Maßnahmenpakete entwickelt:

Ergänzende Mobilitätsangebote und (gesamt)regionaler Mikro-ÖV

- Mithilfe flexibler Mobilitätsangebote, die durch die Gemeinden bzw. in Kooperation untereinander umgesetzt werden können, sollen zeitliche und räumliche Lücken im öffentlichen Verkehr geschlossen werden
- Zubringerfunktion vorrangig zur SLB aber auch für den Erledigungsverkehr (Einkäufe, Arztbesuche, Kindergarten usw.)
- Potenzial zur bedarfsgerechten Verbindung zwischen den Gemeinden der Planungsregion mit relevanten Zielen außerhalb (Seengebiet, Bezirkshauptmannschaft)

Die erforderlichen Schritte zur definitiven Planung und Ausschreibung wurden ermittelt, wobei von einer Vorbereitungszeit von etwa 6 Monaten auszugehen ist. Den regionalen Gegebenheiten entsprechend, wird empfohlen, die Umsetzung in drei Teilregionen anzustreben:

Teilraum	Gemeinden
Nord	Bürmoos
	Dorfbeuern
	Lamprechtshausen
	St. Georgen bei Salzburg
Mitte	Nußdorf am Haunsberg
	Göming
	Oberndorf
Süd	Anthering
	Bergheim

Ausbau von Park+Ride und Bike+Ride

- Durch den Ausbau von Park+Ride und Bike+Ride-Angeboten auf den Bahnhöfen kann die Attraktivität der SLB und die Umsteigebereitschaft der Bürger:innen gesteigert werden: jenen Personen, die zwar auf den eigenen PKW angewiesen sind, wird durch die ausreichende Verfügbarkeit von PKW-Stellplätzen dennoch eine Option zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr insbesondere für Fahrten in die Stadt Salzburg gewährleistet.

- Durch ein attraktives Angebot an Radabstellplätzen kann Personen, die in einem Umkreis von etwa fünf Kilometern um die Bahnhaltstellen wohnen, ein Anreiz zur besseren Erreichbarkeit der Haltestelle und zum Umstieg auf die Bahn gewährleistet werden

Errichtung von Mobility Points an zentralen Haltestellen

- Im Rahmen sogenannter Mobility Points erhalten wichtige bzw. zentral gelegene Bahnhöfe eine aufgewertete Ausstattung – z. B. neben Park+Ride und Bike+Ride mit Versorgungseinrichtungen, Serviceeinrichtungen, Carsharing usw.
- Durch die Verkettung verschiedener Verkehrsmittel wird sowohl der Wechsel des Verkehrsmittels am Bahnhof, die Ausweitung des Einzugsbereichs am Bahnhof sowie die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Alltags- und Freizeitverkehr sichergestellt.

Etablierung von Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

- Im Rahmen der regionalen Analyse konnte festgestellt werden, dass im Umfeld wichtiger Bahnhaltstellen Betriebe bzw. Gewerbegebiete bestehen. Durch betriebliches Mobilitätsmanagement – das jedoch durch die Betriebe selbst umzusetzen ist – wird die Verlagerung von Dienst- und Arbeitswegen auf alternative Verkehrsmittel gefördert, wodurch verschiedene Effekte (Gesundheitsförderung, finanzielle Einsparungen für Arbeitnehmer:innen und Unternehmer:innen, Entlastung des Straßennetzes usw. erreicht werden können.

2 Auftrag und Ziele

Die Region Flachgau Nord umfasst neun Gemeinden (Anthering, Bergheim, Bürmoos, Dorfbeuern, Göming, Nußdorf, Lamprechtshausen, Oberndorf bei Salzburg, St. Georgen bei Salzburg) im Nahbereich der Landeshauptstadt Salzburg sowie im Einzugsbereich der Salzburger Lokalbahn (SLB).

Während mit der Salzburger Lokalbahn ein hochwertiges, schienengebundenes öffentliches Verkehrsangebot besteht, das zum Teil durch regionale Buslinien des Salzburger Verkehrsverbunds ergänzt wird, bestehen im Bestand noch Lücken im öffentlichen Verkehrsangebot, die sich im Wesentlichen aus der flächenhaften Siedlungsstruktur im nördlichen Flachgau ergeben. Derartige Strukturen sind mit herkömmlichen ÖV-Angeboten wirtschaftlich kaum bis nicht erschließbar. Dies betrifft insbesondere die folgenden Punkte:

- Personen und Unternehmen, die abseits der ÖV-Hauptachsen angesiedelt sind, steht kein adäquates öffentliches Verkehrsangebot zur Verfügung – die Einwohner:innen sind zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse weiterhin auf den motorisierten Individualverkehr, d.h. vor allem den eigenen PKW angewiesen
- wesentliche Mobilitätsbedürfnisse und Nachfragerelationen in der Region lassen sich mit den vorhandenen öffentlichen Angeboten nicht oder nur schwer abbilden: dies betrifft etwa die Anbindung an die neue Bezirkshauptmannschaft in Seekirchen am Wallersee, die aus weiten Teilen des Planungsgebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur im Umweg über die Stadt Salzburg erreichbar ist oder wichtige Ziele im Freizeitverkehr
- generell weist die Region Lücken in der Erschließung abseits der Salzburger Lokalbahn auf – Verbindungen zwischen den Gemeinden oder auch zur Bahn selbst werden im öffentlichen Verkehr kaum angeboten

Vor diesem Hintergrund war die vorliegende Studie zu erstellen. Die Bearbeitung und auch die Darstellung der Ergebnisse gliedert sich in **zwei Teile**:

Zunächst war **eine Basisanalyse** in Hinblick auf ergänzende Mobilitätsangebote zu erstellen, mit denen etwa die Überwindung der letzten Meile oder der Verzicht auf Zweit- oder Drittautos in den Haushalten ermöglicht werden.

Dabei wurde der entsprechende Bedarf sowie vorhandene Potenziale in der Region ermittelt, anhand derer sich Maßnahmenvorschläge für verschiedene Aspekte ergänzender Mobilitätsangebote sowie mögliche Verbesserungen im bestehenden öffentlichen Verkehr ableiten lassen.

Dabei stellte eine Analyse von Daten zur Demographie, Erreichbarkeit der Haltestellen, der Pendler:innenströme sowie zum bestehenden öffentlichen Verkehrsangebot den Kern dieser Aufgabenstellung dar.

In der inhaltlichen Bearbeitung wurde komobile durch das Research Studio iSPACE | Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbH in Salzburg unterstützt.

Im vorliegenden Projekt ergänzte iSPACE die Kompetenzen von komobile insbesondere im Bereich der räumlichen Analytik mit dem Fokus auf Mikro-ÖV. Die langjährige und tiefgehende Erfahrung von iSPACE mit der Erstellung, Aufbereitung und insbesondere der Analyse räumlicher Daten sowie die Kenntnis der Datenlage im Bundesland Salzburg stellt einen wichtigen Faktor in der Bearbeitung des Projekts dar.

Diese umfassende Datenanalyse mündete in ein **strategisches Maßnahmenprogramm**, in dem konkrete Handlungsempfehlungen für die Region bzw. die Gemeinden der Region dargestellt wurden sowie die für die Umsetzung erforderlichen nächsten bzw. ersten Schritte dargelegt werden.

Der Darstellung der Maßnahmen je Gemeinde sowie der erforderlichen (vorbereitenden) Umsetzungsschritte und Zeiträume kommt für die Gemeinden der Region eine besondere Bedeutung zu. Der vorliegende Bericht wurde daher in drei Teile gegliedert:

- Darstellung der Basisanalyse, Analyse der Ausgangssituation
- (Erste) Ableitung von Maßnahmen bzw. Maßnahmenpaketen, die zur Schließung der identifizierten Mobilitätslücken aus fachlicher Sicht geeignet sind
- Zusammenfassung der Maßnahmen, ihrer Ausgestaltung sowie der erforderlichen Umsetzungsschritte je Gemeinde

2.1 Meetings | Planungsablauf

Im Rahmen der Erstellung des vorliegenden Konzepts bzw. Strategie wurden die folgenden Meetings abgehalten:

- **8. November 2023** | Startbesprechung
- **21. Februar 2024** | Zwischenbesprechung zur Präsentation der Analyse der Ausgangslage und der empfohlenen Maßnahmenpakete
- **13. März 2024** | Besprechung zur weiteren Vertiefung der Maßnahmenpakete und Ausblick auf den Projektabschluss
- **14. Mai 2024** | Videokonferenz zur abschließenden Diskussion der Ergebnisse auf Basis des vorliegenden Schlussberichts, finale Abstimmung

3 Basisanalyse - Analyse der Ausgangssituation

3.1 Das Planungsgebiet

Das Planungsgebiet in der Region Flachgau Nord erstreckt sich im Wesentlichen entlang der Salzburger Lokalbahn von der Landeshauptstadt Salzburg nach Norden und umfasst die folgenden neun Gemeinden:

Tabelle 1: Gemeinden im Planungsgebiet und Einwohner:innen

Gemeinde	Bevölkerung 2023
Anthering	3.734
Bergheim	5.693
Bürmoos	5.054
Dorfbeuern	1.621
Göming	812
Nußdorf am Haunsberg	2.702
Lamprechtshausen	4.076
Oberndorf bei Salzburg	5.705
St. Georgen bei Salzburg	3.094
SUMME	32.593

3.2 Das öffentliche Verkehrsangebot im Bestand

Die Hauptachse des öffentlichen Verkehrs in der Region stellt die Strecke der **Salzburger Lokalbahn** (SLB) dar, die als Linie **S1** bzw. **S11** in das Gesamtsystem der S-Bahn-Salzburg eingebunden ist und innerhalb der Planungsregion folgende Halte bedient (Abfolge von Nord nach Süd, d.h. Fahrtrichtung Salzburg):

- Lamprechtshausen
- Zehmemoos
 - St. Georgen bei Salzburg
 - Eching
- Bürmoos
- Arnsdorf
- Ziegelhaiden
- Oberndorf
- Oberndorf-Laufen
- Oichtensiedlung
- Weitwörth-Nußdorf
- Pabing
- Acharting
- Anthering
- Siggerwiesen
- Muntigl
- Bergheim Schlachthof
- Bergheim

Im Jahresfahrplan 2024 verkehrt die Salzburger Lokalbahn im Streckenverlauf der Linie S1 (Lamprechtshausen – Salzburg Hauptbahnhof) in der Hauptverkehrszeit alle 15 Minuten, ansonsten alle 30 Minuten sowie im Abschnitt der S11 (Ostermiething – Bürmoos) alle 30 bzw. 60 Minuten.

Mit diesem dichten Angebot auf der Salzburger Lokalbahn verfügt die Planungsregion über eine leistungsfähige, attraktive Schienenachse mit unmittelbarer Anbindung an die Landeshauptstadt Salzburg, sodass in dieser Hinsicht das bestehende Verkehrsangebot – vor allem im direkten Vergleich mit anderen Regionen – als hochwertig bezeichnet werden kann.

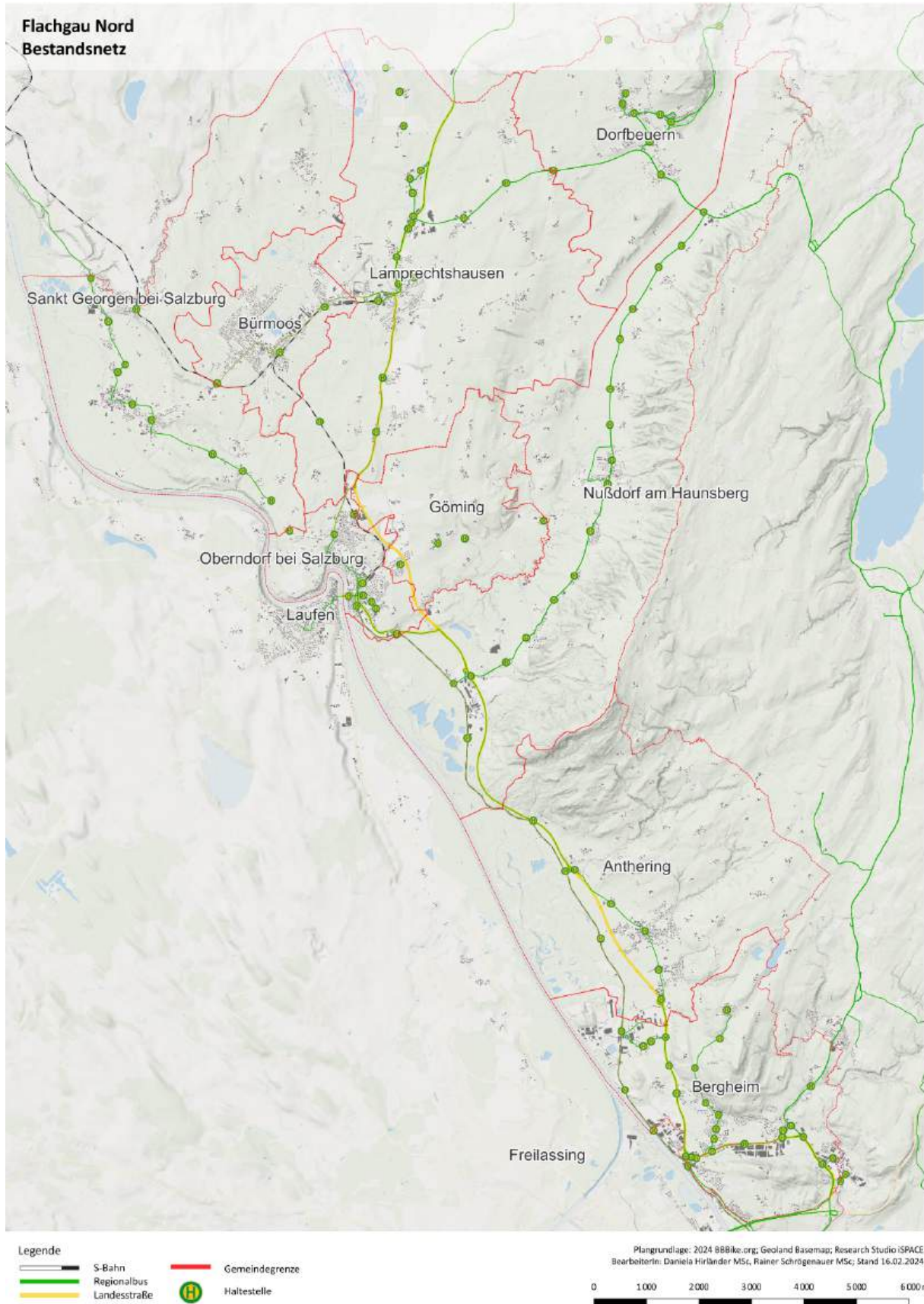
Das Angebot der Salzburger Regionalbahn wird in der Fläche durch folgende **Buslinien** ergänzt:

- SVV-Regionalbuslinie 111
- SVV-Regionalbuslinie 112
- SVV-Regionalbuslinie 119

- OÖVV-Regionalbuslinie 880
- OÖVV-Regionalbuslinie 884
- Stadtbus 21

Eine Übersicht über das Planungsgebiet und den Streckenverlauf der einzelnen Buslinien kann der Abbildung 1 entnommen werden:

Abbildung 1: Bestehendes öffentliches Verkehrsangebot in der Planungsregion



3.3 Räumlich-statistische Analysen

Auftragsgemäß stellte die Durchführung räumlich-statistischer Analysen einen wesentlichen Teil der Bearbeitung bzw. die Grundlage zur weiteren Ableitung von Maßnahmen dar. Das Ziel lag dabei darin, die bestehenden Erschließungsqualitäten bzw. allfällige Lücken anhand quantitativer Untersuchungen zu identifizieren.

Die wesentlichen Grundlagen stellen dabei die ÖV-Güteklassen der österreichischen Konferenz für Raumordnung (ÖROK) dar, mit denen die Qualität der Erschließung von Standorten österreichweit einheitlich bewertet werden kann:

Im Auftrag der ÖROK wurde das System der ÖV-Güteklassen österreichweit für Standorte und Gebiete entwickelt, um damit eine einheitliche Grundlage zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung zu schaffen.

Es erfolgte einerseits eine Haltestellenbewertung (Kat. I-VIII) und darauf aufbauend eine räumliche Einteilung in Gebiete mit sehr guter/guter ÖV-Erschließung (Güteklasse A-D) sowie in Gebiete mit einer ÖV-Basiserschließung (Güteklasse E-G). Bei den Güteklassen A-D stellt der öffentliche Verkehr eine Alternative zum Pkw dar.

In die Bewertung geht ein:

- die Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle (jeweils das höchstrangige Verkehrsmittel z.B. Bahn Fernverkehr, Nahverkehr, städtische Verkehrsmittel wie U-Bahn, Straßenbahn, Obus sowie Busverkehr wird für die Bewertung herangezogen)
- das durchschnittliche Kursintervall an der Haltestelle (aus der Zahl der Abfahrten pro Richtung) sowie
- die Entfernung zur Haltestelle

Die ÖV-Güteklassen wurden für einen Werktag, wenn Schultag sowie für einen schulfreien Werktag erstellt.

Die einzelnen Kategorien lassen sich wie folgt beschreiben:

Güteklasse	Qualitätsbeschreibung	Räumliche Zuordnung
A	Höchstrangige ÖV-Erschließung	städtisch
B	Hochrangige ÖV-Erschließung	städtisch
C	Sehr gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
D	Gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
E	Sehr gute Basiserschließung	ländlich
F	Gute Basiserschließung	ländlich
G	Basiserschließung	ländlich

3.3.1 Erschließung der Gesamtbevölkerung | Einwohner:innen je ÖV-Güteklasse

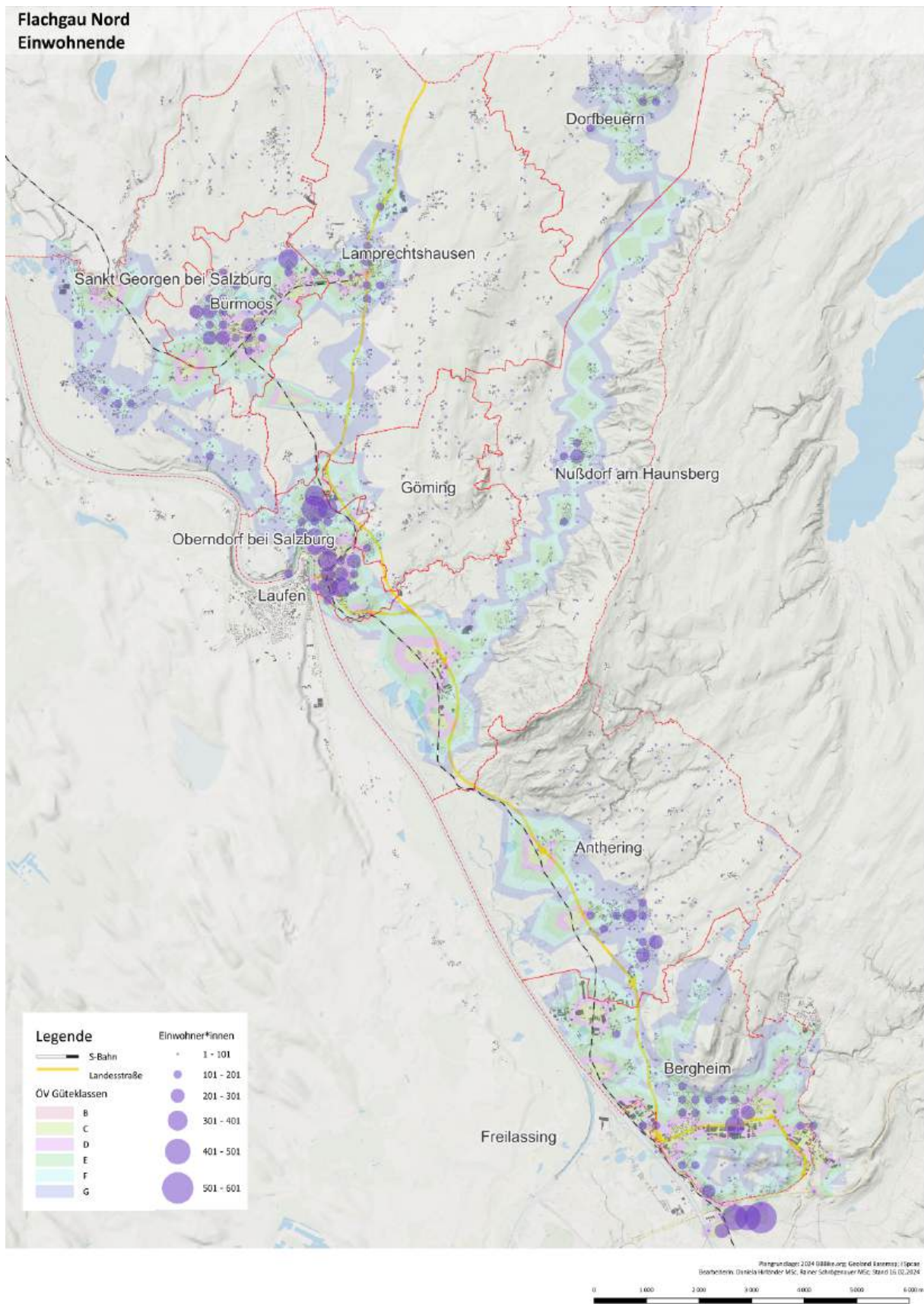
Im Rahmen dieses Schrittes wurde die Anzahl der Einwohner:innen ermittelt, die auf die einzelnen ÖV-Güteklassen entfällt. Damit ist es möglich, eine grundsätzliche Aussage über die Qualität des öffentlichen Verkehrsangebots in den Gemeinden bzw. der Planungsregion generell zu tätigen.

Eine Gesamtübersicht über die Ergebnisse ist der Tabelle 2 zu entnehmen:

Tabelle 2: Gesamtübersicht Einwohner:innen je ÖV-Güteklasse

Gemeinde	Einwohner:innen je ÖV-Güteklasse							Summe
	B	C	D	E	F	G	k.A	
Anthering		9 0,2%	39 1,0%	384 10,3%	437 11,7%	1.942 52,0%	923 24,7%	3.734 100,0%
Bergheim	24 0,4%	798 14,0%	1.057 18,6%	1.819 32,0%	1.536 27,0%	299 5,3%	160 2,8%	5.693 100,0%
Bürmoos	153 3,0%	581 11,5%	832 16,5%	1.576 31,2%	598 11,8%	74 1,5%	1.240 24,5%	5.054 100,0%
Dorfbeuern				177 10,9%	471 29,1%	609 37,6%	364 22,5%	1.621 100,0%
Göming		73 9,0%	9 1,1%	199 24,5%	154 19,0%		377 46,4%	812 100,0%
Lamprechtshausen		173 4,2%	82 2,0%	794 19,5%	950 23,3%	846 20,8%	1.231 30,2%	4.076 100,0%
Nußdorf am Haunsberg	2 0,1%	5 0,2%	187 6,9%	1.055 39,0%	614 22,7%	339 12,5%	500 18,5%	2.702 100,0%
Oberndorf bei Salzburg	667 11,7%	1.064 18,7%	1.474 25,8%	1.712 30,0%	464 8,1%	195 3,4%	129 2,3%	5.705 100,0%
Sankt Georgen bei Salzburg		167 5,4%	115 3,7%	73 2,4%	814 26,3%	1.237 40,0%	688 22,2%	3.094 100,0%
Summe	846 2,6%	2.870 8,8%	3.897 12,0%	7.789 23,9%	6.038 18,5%	5.541 17,0%	5.612 17,2%	32.593 100,0%

Abbildung 2: Bevölkerungsverteilung in Relation zu den ÖV-Güteklassen im Planungsgebiet



Insbesondere die gesamthafte Gegenüberstellung der Gemeindeergebnisse in Tabelle 2 zeigt deutlich die Heterogenität in der ÖV-Erschließung in der Region:

- nennenswerten Anteil in der regional höchsten Güteklasse B weist nur Oberndorf bei Salzburg auf; dies ist auf die vergleichsweise kompakte Stadtstruktur in Oberndorf und der zentralen Lage der Haltestelle der SLB zurückzuführen
- insbesondere im nördlichen Teil der Planungsregion besteht eine eingeschränkte Erschließungsqualität im herkömmlichen öffentlichen Verkehr
- gesamtregional betrachtet kommt der Großteil der Bevölkerung in den mittleren bis niedrigen Güteklassen E bis G bzw. keine Angabe/ohne Erschließung zu liegen; trotz der SLB als ÖV-Hauptachse befinden sich nur 11,4% der Einwohner:innen in den ÖV-Güteklassen B und C
- insbesondere im Bereich Nußdorf am Haunsberg und Dorfbeuern finden fehlende bzw. unzureichende Anbindungen im Regionalbusbereich ihren deutlichen Niederschlag in der quantitativen Auswertung zur Anbindung der Bevölkerung
- Potenziale für ergänzende Mobilitätsangebote sind daher in all jenen Bereichen, die nicht unmittelbar durch die SLB erschlossen sind, zu erkennen.

In gleicher Form wurden die Erschließungsqualitäten in Bezug auf die Erwerbstätigen und Schüler:innen ausgewertet, wobei die Ergebnisse zusammenfassend in der folgenden Tabelle dargestellt werden:

Tabelle 3: Erschließungsqualität Erwerbstätige und Schüler:innen je ÖV-Güteklasse

Schüler*innen																
	Einpendelnde							Auspendelnde								
	B	C	D	E	F	G	(Leer)	Gesamtergebnis	B	C	D	E	F	G	(Leer)	Gesamtergebnis
Anthering					179			179		0	4	38	57	275	110	484
Bergheim		420						420	0	79	95	198	206	32	21	631
Bürmoos				371				371	23	67	98	176	84	21	122	591
Dorfbeuern				69	387			456				13	48	86	41	188
Göming								0	8	0	36	25			39	108
Lamprechtshausen					389	33		422	23	5	88	159	109	157		541
Nußdorf am Haunsberg								117	0	16	162	60	36	51		325
Oberndorf bei Salzburg	137	583		215				935	90	88	172	181	49	17	11	608
Sankt Georgen bei Salzburg (Leer)					123			123	19	17	3	97	139	70		345
Gesamtergebnis	137	1003		772	1078	33	0	3023	113	284	414	895	785	715	622	3828

Erwerbstätige																
	Einpendelnde							Auspendelnde								
	B	C	D	E	F	G	(Leer)	Gesamtergebnis	B	C	D	E	F	G	(Leer)	Gesamtergebnis
Anthering				93	440	253	30	816		7	19	188	201	937	394	1746
Bergheim	44	1657	1423	781	357	45	2	4309	13	389	279	825	699	116	69	2390
Bürmoos	19	783	157	467	14	2	22	1464	62	278	380	696	258	31	606	2311
Dorfbeuern				40	124	14	9	187				79	187	298	158	722
Göming		21	1	9	57		26	114	38	6	94	88			160	386
Lamprechtshausen		23	140	707	263	228	130	1491	100	33	383	416	413	517		1862
Nußdorf am Haunsberg	34	7	74	331	63	22	43	574	2	80	476	269	175	194		1196
Oberndorf bei Salzburg	403	475	479	396	27	9	17	1806	261	412	649	786	212	96	70	2486
Sankt Georgen bei Salzburg (Leer)		73	3	70	129	257	60	592	81	45	27	410	552	272		1387
Gesamtergebnis	500	3039	2282	2894	1474	830	339	11358	336	1307	1521	3554	2740	2618	2440	14516

Zusammenfassend lassen sich die folgenden Erkenntnisse festhalten:

- in der Planungsregion herrschen heterogene Erschließungsstrukturen im ÖV – insbesondere der Abfall von der SLB „in die Fläche“ ist deutlich zu erkennen
- das regionale Busnetz deckt nur einen Teil der Gesamtregion ab
- die radiale Ausrichtung des Verkehrsnetzes auf die Stadt Salzburg erschwert wichtige Querverbindungen etwa nach Seekirchen am Wallersee

4 Handlungsempfehlungen und Maßnahmenprogramm

Wie bereits am Ende des Kapitels 1 kurz erwähnt, wurden aus der Analyse der Ausgangslage sowie der Erhebungen vor Ort Maßnahmenpakete abgeleitet, die nun in einem ersten Schritt in Hinblick auf die erreichbaren Ziele und ihre grundsätzliche Ausgestaltung dargestellt werden, welche die weitere Basis für die Ausgestaltung des Maßnahmenprogramms bieten.

Dabei wurden die folgenden Handlungsfelder bzw. Maßnahmenpakete identifiziert:

- **Maßnahmenpaket 1 | Ergänzende Mobilitätsangebote und (gesamt)regionaler Mikro-ÖV**
- **Maßnahmenpaket 2 | Ausbau von Park+Ride und Bike+Ride**
- **Maßnahmenpaket 3 | Errichtung von Mobility Points an zentralen Haltestellen**
- **Maßnahmenpaket 4 | Etablierung von Maßnahmen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement**

Diese Maßnahmenpakete sowie die einzelnen Empfehlungen daraus werden in der Folge dargestellt.

Eine Aufschlüsselung der für die einzelnen Gemeinden konkret empfohlenen Maßnahmen sowie die erforderlichen nächsten bzw. ersten Umsetzungsschritte werden im Kapitel 5 beschrieben.

4.1 Maßnahmenpaket 1

Ergänzende Mobilitätsangebote und (gesamt)regionaler Mikro-ÖV

Ziele:

- mit Hilfe flexibler Mobilitätsangebote, die durch die Gemeinden selbst bzw. in Kooperation umgesetzt werden können, sollen zeitliche wie räumliche Lücken in der ÖV-Erschließung geschlossen werden
- der Mikro-ÖV soll als Zubringerfunktion vorrangig zur SLB aber auch für den Erledigungsverkehr (z. B. Arztbesuche, Einkäufe usw.) eingesetzt werden
- durch ergänzende Mobilitätsangebote kann das Planungsgebiet auch mit außerhalb der neun Gemeinden liegenden wichtigen Ziele verbunden werden

4.1.1 Grundlagen für den Mikro-ÖV bzw. ergänzende Mobilitätsangebote

Zur Orientierung im Themenfeld der ergänzenden Mobilitätsangebote seien an dieser Stelle die wichtigsten grundlegenden Anforderungen und Punkte dargelegt:

Gerade im ländlichen Raum beschränkt sich das öffentliche Verkehrsangebot auf (wenige) Hauptachsen, während weiter entfernte Ziele nicht oder – aus zeitlicher und räumlicher Dimension – nur eingeschränkt mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Mangels Alternativen entsteht so eine Abhängigkeit vom eigenen PKW, die Einschränkungen und Probleme auf mehreren Ebenen nach sich zieht, die sich im Wesentlichen in folgenden Punkten zusammenfassen lassen:

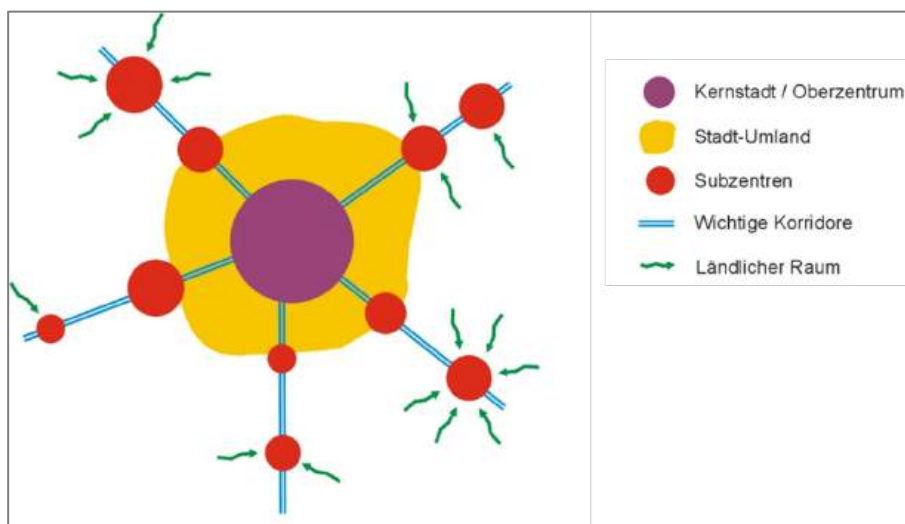
- auf der wirtschaftlichen Ebene – teilweise sind die Haushalte gezwungen, zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse mehrere PKWs anzuschaffen, was zu einer entsprechenden finanziellen Belastung führt
- damit in Zusammenhang auf der sozialen Ebene – vor allem ältere Personen, gesundheitlich beeinträchtigte Personen oder auch Haushalte mit geringem Einkommen werden in ihrer Teilhabe am öffentlichen und sozialen Leben eingeschränkt oder sind auf Hol- und Bringdienste anderer Personen angewiesen
- die hohe Anzahl von im motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Wege führt zu erheblichen Belastungen hinsichtlich Lärms, Infrastrukturkosten und dem Ausstoß von Luft- und Klimaschadstoffen
- durch die gewohnheitsmäßige Nutzung des Individualverkehrs verringert sich die Nutzung bereits vorhandener ÖV-Angebote

Mit der Implementierung ergänzender Mobilitätsangebote wird die Möglichkeit geboten, auch in ländlichen Gebieten auf die Nutzung des PKWs verzichten zu können (bzw. den Bedarf nach Zweit- oder Dritt-PKWs in den Haushalten zu minimieren), ohne Einschränkungen in der Flexibilität hinnehmen zu müssen. Personen, die den motorisierten Individualverkehr nicht nutzen können, wird die Chance zur Teilhabe am sozialen und wirtschaftlichen Leben gegeben.

Ergänzende Mobilitätsangebote sind dann erfolgreich, wenn sie einfach zugänglich sind und sich in das System des gesamten öffentlichen Verkehrs einfügen.

Dieses System wird in der Abbildung 3 dargestellt: Ergänzende Mobilitätsangebote fungieren als Zubringer zu übergeordneten Knoten, die an wichtigen ÖV-Korridoren gelegen sind bzw. bieten Mobilitätsoptionen innerhalb ihrer Erschließungsgebiete.

Abbildung 3: Hierarchisches System des öffentlichen Verkehrs



Wichtig ist dabei vor allem die Abstimmung mit dem liniengebundenen öffentlichen Verkehr, da diesem keine Konkurrenz bereitet wird (werden darf).

4.1.2 Möglichkeiten zur Ausgestaltung ergänzender Mobilitätsangebote

Für die Ausgestaltung ergänzender Mobilitätsangebote im ländlichen Raum bestehen mehrere Modelle, die sich in folgenden Kriterien voneinander unterscheiden, vgl. Abbildung 4:

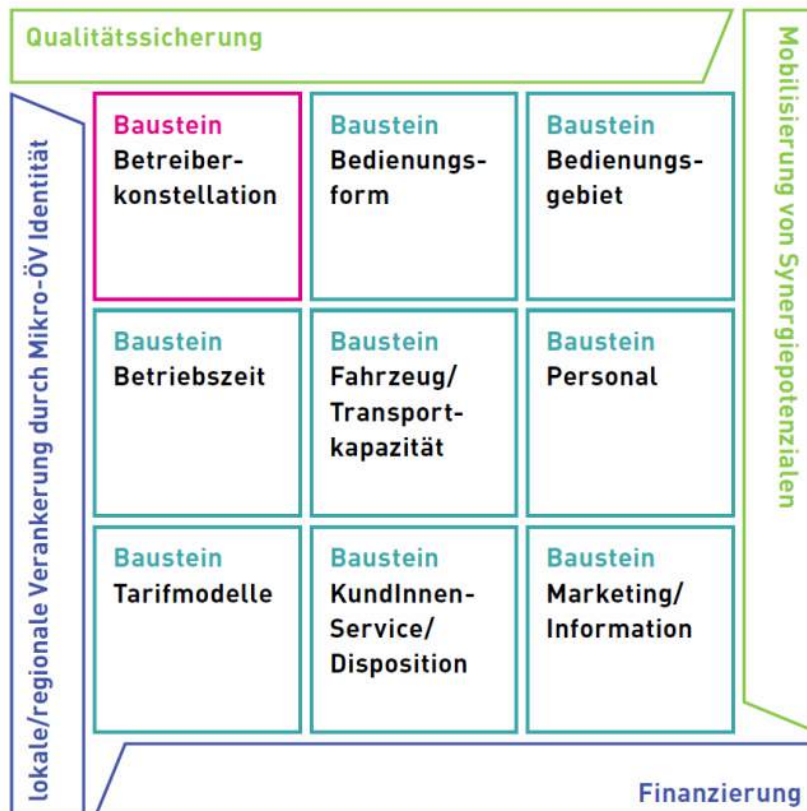
- Vorhandensein eines festen Fahrplans
- Anmeldeerfordernis
- Abfahrt bzw. Ziel bei zuvor definierten Haltestellen bzw. bei freien Adressen

Abbildung 4: Mögliche Bedienungsschemata ergänzender Mobilitätsangebote

Bezeichnung	Schema	Nach Fahrplan	Anmeldung erforderlich	Abfahrt von	Fahrt zu	Beispiele
Linienbetrieb		ja	nein			Einkaufs-Bus Schwanenstadt
Rufbus		ja	ja			Gesäuse Xeis-Mobil
Anruf-Sammel-taxi		ja	ja			Fahrtendienst Pöchlarn
Zubringer		ja	ja			SPA-Mobil Stetteldorf
Flächen- bedienung		nein	ja			Orts-Taxi Mannersdorf
Haltestelle wird nach Fahrplan angefahren Haltestelle wird bei Bedarf angefahren Bedienungsgebiet innerhalb dessen überall ein- oder ausgestiegen werden kann				Fahrt von/zu einer Haltestelle Fahrt von/zur Haustüre		

Die weiteren „Bausteine“, die im Rahmen eines Mikro-ÖV-Konzepts zu beachten sind, sind folgende:

Abbildung 5: Bausteine von Mikro-ÖV-Konzepten



Diese Rahmenbedingungen in der Planung werden in der Folge näher beschrieben und auf die Planungsregion hin konkretisiert:

4.1.3 Ergänzende Mobilitätsangebote für die Region Flachgau Nord – Räumliche Abgrenzung

Aus diesem übergeordneten Set an Rahmenbedingungen, Voraussetzungen und Handlungsoptionen wurde für das Planungsgebiet – bzw. durchaus auf die einzelnen Gemeinden zugeschnitten – ein Maßnahmenpaket abgeleitet.

Im Rahmen der Planung bzw. Analyse der örtlichen Gegebenheiten zeigte sich dabei, dass aufgrund der identifizierten Erfordernisse die Konzeption in einzelne Teilräume zu gliedern war:

Tabelle 4: Funktionale Teilräume für das Mikro-ÖV-System

Teilraum	Gemeinden
Nord	Bürmoos
	Dorfbeuern
	Lamprechtshausen
	St. Georgen bei Salzburg

Mitte	Nußdorf am Haunsberg
	Göming
	Oberndorf
Süd	Anthering
	Bergheim

Im Rahmen der Umsetzung ist jedoch zu berücksichtigen, dass Bergheim eine Mitgliedsgemeinde des Gemeindeverbands ÖPNV Flachgau II darstellt und ggf. eine Umsetzung weiterer Maßnahmen in diesem Rahmen zu prüfen ist. In diesem Fall wäre die Gemeinde Anthering dem Teilraum „Mitte“ zuzuordnen.

4.1.4 Grundfunktionen und der Baustein „Bedienungsgebiet“

Aus der räumlichen und funktionalen Analyse ergeben sich für die Planungsregion die folgenden drei Grundfunktionen, die ein ergänzendes Mobilitätsangebot zu erfüllen hat:

1. eine Zubringerfunktion zur Salzburger Lokalbahn herzustellen – zur Abdeckung der **„Letzten Meile“** zwischen dem höherrangigen Verkehrsmittel und „der Fläche“
2. eine Anbindung in die jeweiligen (oder unmittelbar benachbarten) Gemeindezentren vor allem für den Erledigungsverkehr und als Mobilitätsgrundversorgung (Einkaufen, Arztbesuche usw.) sicherzustellen
3. eine regionale Vernetzung über die Gemeindegrenzen hinaus sicherzustellen, z. B. in lokale Zentren, größere Gemeinden mit entsprechender infrastruktureller Ausstattung, Anbindung zwischen Gebieten im Nahbereich von Gemeindegrenzen

Die Erfordernisse nach diesen drei Grundfunktionen sind je Gemeinde in unterschiedlichem Ausmaß ausgeprägt. Eine übersichtsmäßige Darstellung ist in den folgenden Tabellen enthalten:

Tabelle 5: Mikro-ÖV Funktionen | Zubringer zur SLB

Teil- raum	Gemeinde	Funktion 1 Zubringer zur SLB
Norden	Bürmoos	* aus jenen Bereichen, von denen der Bahnhof fußläufig nicht erreichbar ist * Sicherstellung der flächendeckenden Anbindung zwischen Bahn und der „Fläche“
	Dorfbeuern	* aus dem gesamten Gemeindegebiet vorrangig nach Lamprechtshausen
	Lamprechtshausen	* aus jenen Bereichen, von denen der Bahnhof fußläufig nicht erreichbar ist * Sicherstellung der flächendeckenden Anbindung zwischen Bahn und der „Fläche“
	St. Georgen bei Salzburg	* Sicherstellung der flächendeckenden Anbindung zwischen Bahn und der „Fläche“ * Zubringer zu den Haltestellen St. Georgen bzw. Eching, aus Holzhausen nördl. Gemeindegebiet nach Lamprechtshausen
Mitte	Nußdorf am Haunsberg	* nach Weitwörth-Nußdorf bzw. Oberndorf
	Göming	* nach Oberndorf
	Oberndorf	* aus jenen Bereichen, von denen der Bahnhof fußläufig nicht erreichbar ist * Sicherstellung der flächendeckenden Anbindung zwischen Bahn und der „Fläche“
Süden	Anthering	* aus jenen Bereichen, von denen der Bahnhof fußläufig nicht erreichbar ist * Sicherstellung der flächendeckenden Anbindung zwischen Bahn und der „Fläche“
	Bergheim	* aus jenen Bereichen, von denen der Bahnhof fußläufig nicht erreichbar ist * Sicherstellung der flächendeckenden Anbindung zwischen Bahn und der „Fläche“

Darüber hinaus stellt die Sicherstellung einer flächendeckenden Anbindung umliegender Gebiete, d.h. Ortschaften, disperse Siedlungskörper usw. eine zentrale Funktion von Mikro-ÖV-Angeboten dar, die in allen Gemeinden erfüllt werden muss – Funktion 2.

Abbildung 6: Mikro-ÖV-Funktionen | Regionale Vernetzung

Teil- raum	Gemeinde	Funktion 3 Regionale Vernetzung
Norden	Bürmoos	
	Dorfbeuern	* Verbindung nach Bürmoos (Arbeitsstätten, Erledigungsverkehr)
	Lamprechtshausen	* Die Ortschaften Arnsdorf, Oberarnsdorf und Niederarnsdorf sowie weiterer Bereich im südlichen Teil der Gemeinde um die B156 sind nach Oberndorf anzubinden (nächste Bahnhaltestelle, Erledigungsverkehr)
	St. Georgen bei Salzburg	* Verbindung nach Bürmoos (Arbeitsstätten, Erledigungsverkehr) * Holzhausen/nördl. Gemeindegebiet nach Lamprechtshausen
Mitte	Nußdorf am Haunsberg	
	Göming	* Verbindung nach Oberndorf (Arbeitsstätten, Erledigungsverkehr)
	Oberndorf	* Anbindung nach Laufen
Süden	Anthering	
	Bergheim	

4.1.5 Baustein „Betriebszeiten“

Die Festlegung der Betriebszeiten erfolgt jedenfalls unter der Prämisse, dass sowohl der Alltags-, Freizeit- und Erledigungsverkehr abgedeckt werden kann. Ein Schwerpunkt liegt dabei darin, für Pendler:innen in die Landeshauptstadt Salzburg eine garantierte Anbindung von und zur SLB zu bieten („Heimfahrgarantie“ als wichtiger Qualitäts- und Akzeptanzfaktor).

Die Anbindung zur SLB muss dabei prioritär und in Abstimmung mit dem Fahrplan (30-Minuten-Takt) erfolgen. Sinnvolle Betriebszeiten für die Startphase sind:

- Montag bis Samstag 5 bis 23.30 Uhr
- Sonn- und Feiertage 7 bis 22.00 Uhr

In weiteren Ausbaustufen kann die Ausweitung des Angebots (z. B. im Nachtverkehr am Wochenende), Angebotsverdichtungen tagsüber, vorgenommen werden. In dieser Hinsicht kommt der Flexibilität eines solchen Systems besonders hohe Bedeutung zu.

4.1.6 Baustein „Bedienungsform“

Im Rahmen des Angebotsbausteins der Bedienungsform ist die grundlegende Entscheidung zu treffen, ob eine adressscharfe Tür-zu-Tür-Bedienung oder die Bedienung zwischen Halte- und Sammelpunkten oder eine Mischform (Zubringersystem) implementiert wird. Eine schematische Gegenüberstellung dieser Bedienungsformen wurde zuvor bereits in Abbildung 4 dargestellt.

Aus fachlicher Sicht ist dabei gerade im ländlichen Raum grundsätzlich die Tür-zu-Tür-Bedienung (Flächenbedienung) zu empfehlen, da damit ein unkompliziertes und besonders benutzer:innennahes System geschaffen werden kann, welches eine entsprechend hohe Akzeptanz und Nutzung erwarten lässt. Dabei sind jedoch gerade für die Planungsregion gewisse Fixpunkte (insbesondere die Bahnhaltstellen) zu berücksichtigen, die prioritär zu bedienen sind.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Förderlandschaft aber auch der Digitalisierung (mobile, appgestützte Buchungssysteme) ist einer Ausgestaltung mit fixen Halte- bzw. Sammelpunkten der Vorrang zu geben. Die Festlegung der Haltepunkte ist im Rahmen der Umsetzung definitiv vorzunehmen, wobei die folgenden Qualitätskriterien zu berücksichtigen sind:

- Halte- und Sammelpunkte sind auf jeden Fall bei den Bahnhaltstellen vorzusehen
- Halte- und Sammelpunkte sind bei weiteren wichtigen Einrichtungen (z. B. Ärzten, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen, Gemeindezentren usw.) vorzusehen und dort prominent zu bewerben

- die Halte- bzw. Sammelpunkte außerhalb der Zentren sind so dicht anzulegen, dass eine fußläufige Erschließung im Umkreis von 300 Metern möglich ist, zur Sicherstellung eines tatsächlich flächendeckenden Mobilitätsangebots können z. B. einzelstehende Gebäude als „virtuelle“ Haltestelle definiert werden

4.1.7 Bausteine „Betreiberkonstellation“ | „Fahrzeug“ | „Personal“ | „Kund:innenservice“ | „Marketing+Information“

Hinsichtlich der Auswahl der Betreiberkonstellation bestehen unterschiedliche Möglichkeiten: neben vereins- bzw. freiwilligenbasierten Systemen, wie es im Bestand beispielsweise in der Gemeinde St. Georgen bei Salzburg existiert, bestehen weiters die Optionen, lokale bzw. regionale Taxi- und Mietwagenunternehmen mit dem Betrieb zu betrauen. Darüber hinaus bestehen aktuell kommerzielle Anbieter wie z. B. das Postbus Shuttle.

Es wird empfohlen, den Verkehrsdienstleister durch eine Ausschreibung zu ermitteln, wobei lokale und regionale Betreiber zu berücksichtigen sind. Eine Abstimmung mit dem Salzburger Verkehrsverbund insbesondere in Hinblick auf die Leistungsbeschaffung als auch die tarifliche Einbindung wird dringend empfohlen.

4.1.8 Potenziale für ein ergänzendes Mobilitätsangebot

Das Hauptpotenzial für ergänzende Mobilitätsangebote liegt in jenem Anteil der Bevölkerung bzw. der Pendler:innen, welche im Bestand nicht von einem herkömmlichen öffentlichen Verkehrsangebot erschlossen werden. Zur Ermittlung eines prinzipiellen Potenzials wurden die Anzahl der Hauptwohnsitze, der Auspendler:innen, der Einpendler:innen sowie als Gesamtpotenzial die Summe der Hauptwohnsitze und der einpendelnden Personen je Gemeinde ermittelt, die außerhalb der ÖV-Güteklassen B bis G zu verorten sind:

Tabelle 6: Mikro-ÖV-Potenzial | Hauptwohnsitze außerhalb der Güteklassen B bis G

Gemeinde	Anzahl HWS außerhalb Güteklassen B bis G	Summe HWS ¹	Anteil der Bevölkerung
Anthering	923	3.734	24,7%
Bergheim	160	5.693	2,8%
Bürmoos	1.240	5.054	24,5%
Dorfbeuern	364	1.621	22,5%
Göming	377	812	46,4%
Lamprechtshausen	1.231	4.076	30,2%
Nußdorf am Haunsberg	500	2.702	18,5%
Oberndorf bei Salzburg	129	5.705	2,3%
St. Georgen bei Salzburg	688	3.094	22,2%

In den folgenden Abbildungen werden die Mikro-ÖV-Potenziale je Gemeinde dargestellt:

¹ HWS = Hauptwohnsitze

Abbildung 7: Mikro-ÖV-Potenziale | Hauptwohnsitze außerhalb der ÖV-Güteklassen B bis G je Gemeinde

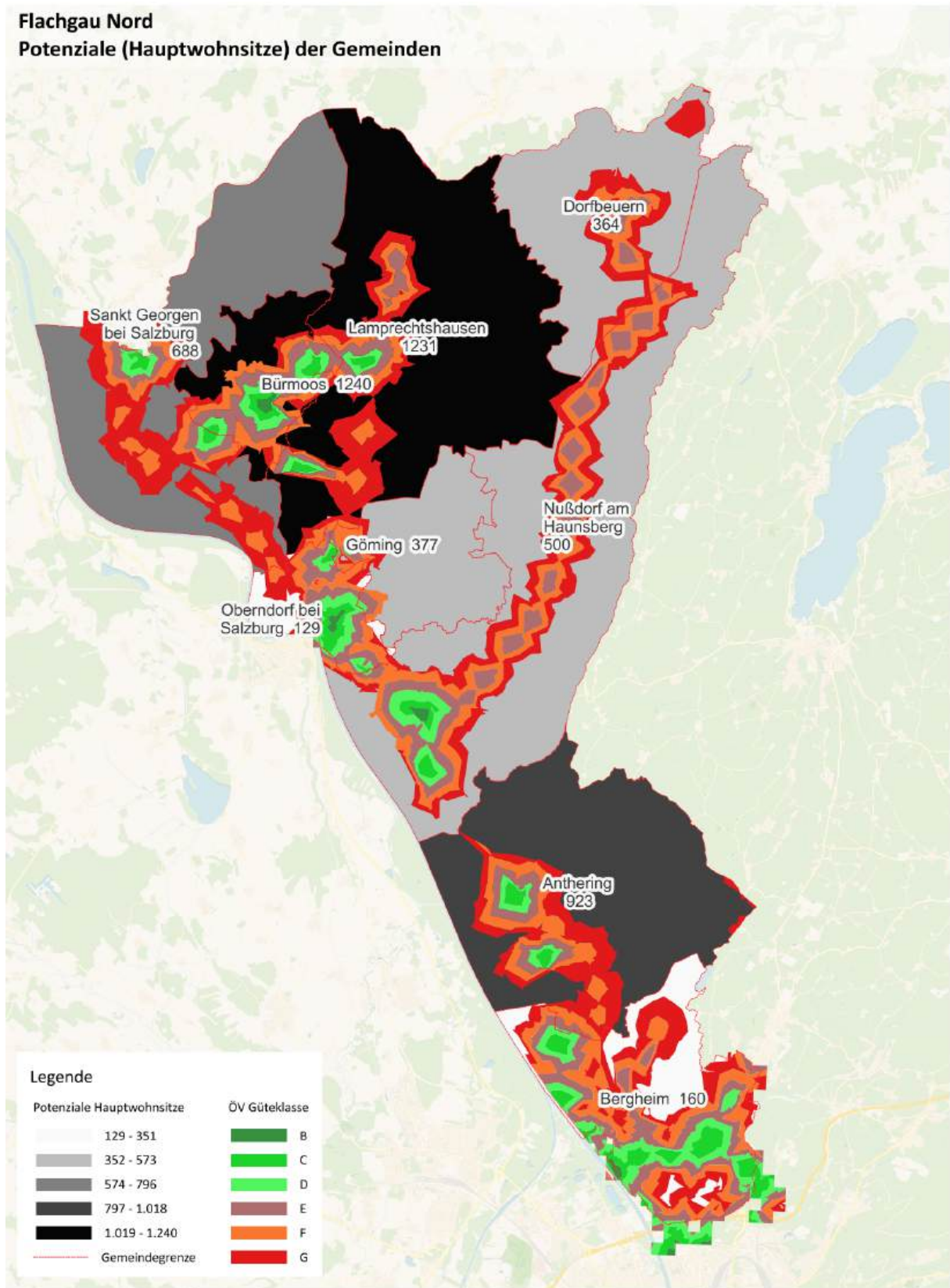


Abbildung 8: Mikro-ÖV-Potenziale | Auspendler:innen je Gemeinde außerhalb der ÖV-Güteklassen B bis G

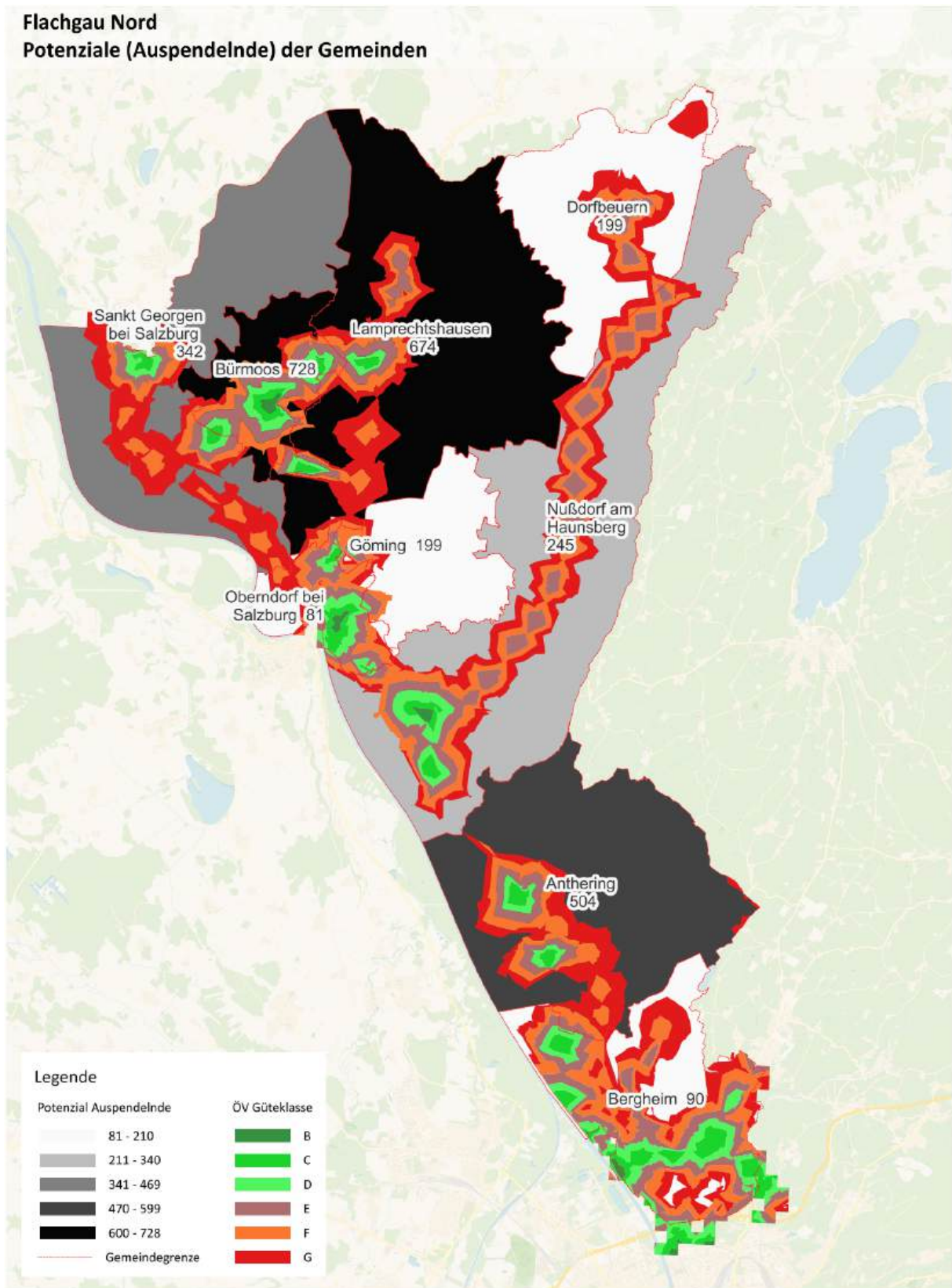


Abbildung 9: Mikro-ÖV Potenziale | Einpendler:innen je Gemeinde außerhalb der ÖV-Güteklassen B bis G

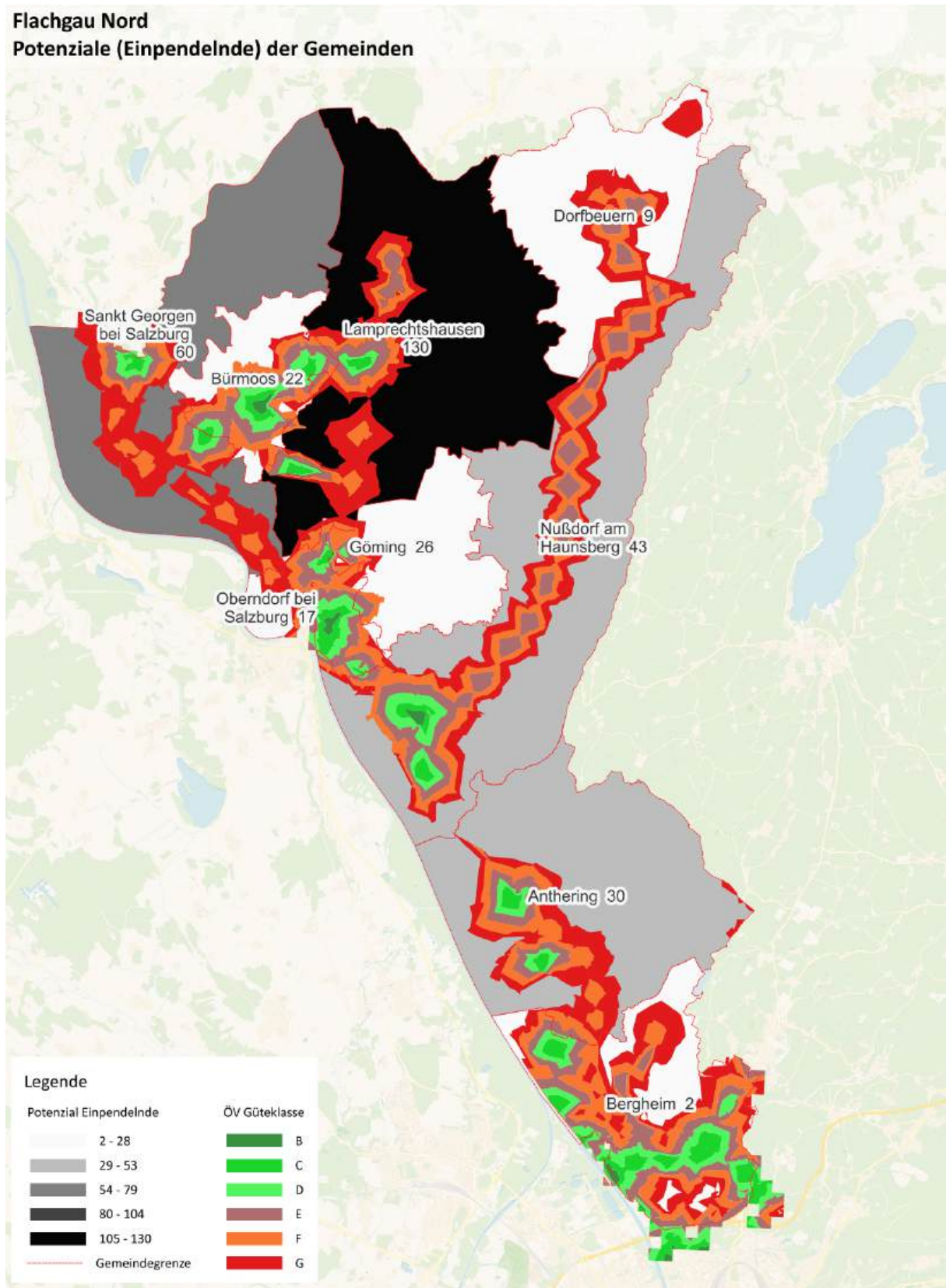
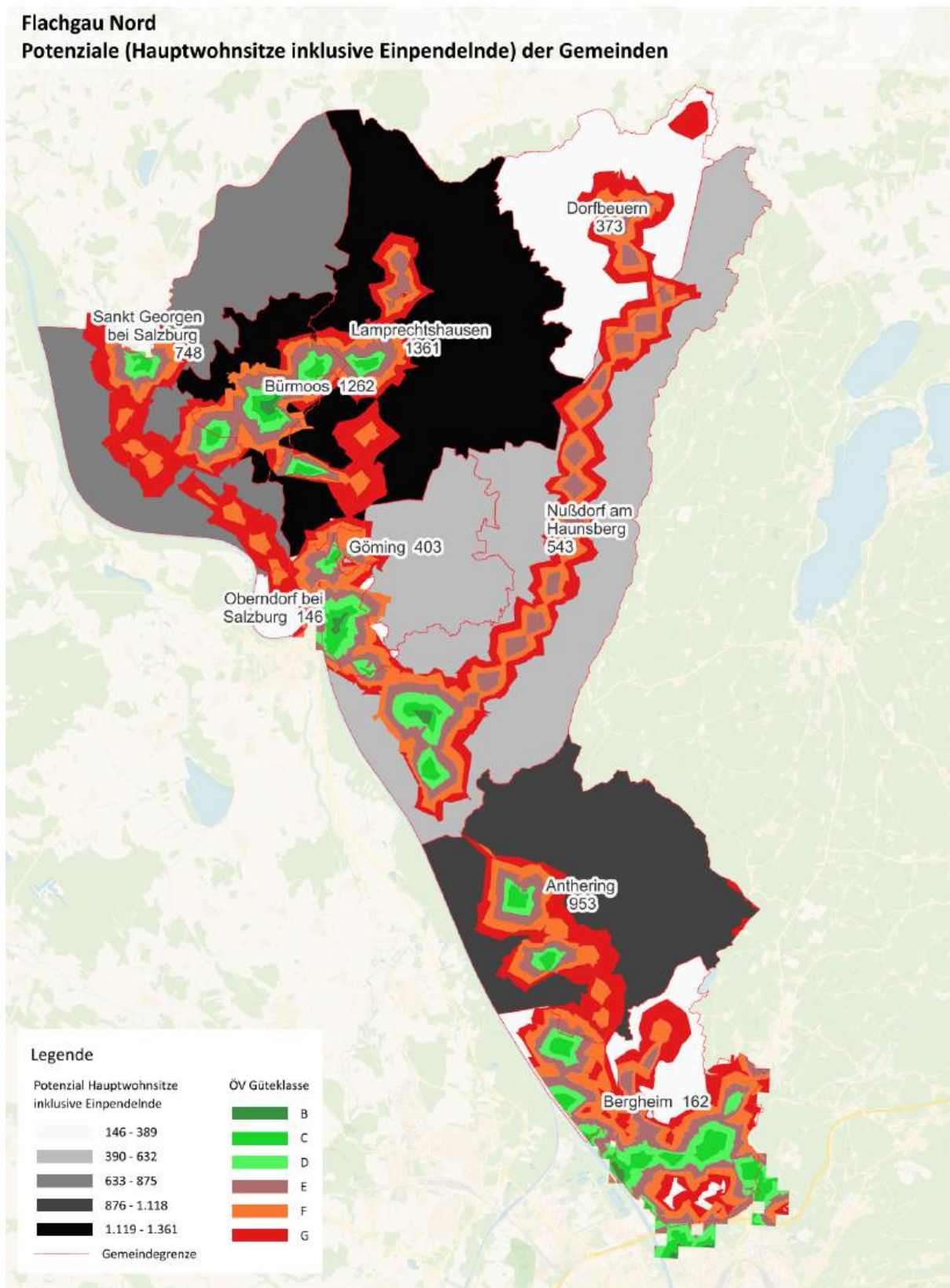


Abbildung 10: Mikro-ÖV-Potenziale | Summe der Hauptwohnsitze und der Einpendler:innen außerhalb der ÖV-Güteklassen B bis G je Gemeinde



Zusammenfassend kann die Aussage getroffen werden, dass in der gesamten Planungsregion 17% der Hauptwohnsitze außerhalb der ÖV-Güteklassen B bis G liegen und somit das prinzipielle Potenzial für ergänzende Mobilitätsangebote darstellen. Auf Gemeindeebene betrachtet liegen diese Werte zwischen 46% in Göming und 2% in Oberndorf bei Salzburg.

Dabei ist jedoch weiters darauf hinzuweisen, dass sich diese Zahlen auf den bestehenden liniengebundenen Verkehr beziehen und sich das Potenzial über zusätzliche Nachfragekomponenten wie etwa Zubringerfunktionen aus dem nördlichen Teil von St. Georgen nach Lamprechtshausen oder Querverbindungen über den Haunsberg in das Salzburger Seenland oder zur Bezirkshauptmannschaft nach Seekirchen am Wallersee erhöht.

Die Werte für die einzelnen Gemeinde sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 7: Mikro-ÖV-Potenziale | Hauptwohnsitze außerhalb der ÖV-Güteklassen B bis G je Gemeinde

Nr	Gemeindename	Potenziale Einpendelnde	Potenziale Auspendelnde	Potenziale HWS inkl Einpendelnde	Summe der HWS	Potenziale HWS	HWS ohne gute Anbindung des öffentlichen Verkehrs
5	Göming	26	199	403	812	377	46%
6	Lamprechtshausen	130	674	1.361	4.076	1.231	30%
1	Anthering	30	504	953	3.734	923	25%
3	Bürmoos	22	728	1.262	5.054	1.240	25%
4	Dorfbeuern	9	199	373	1.621	364	22%
9	Sankt Georgen bei Salzburg	60	342	748	3.094	688	22%
7	Nußdorf am Haunsberg	43	245	543	2.702	500	19%
2	Bergheim	2	90	162	5.693	160	3%
8	Oberndorf bei Salzburg	17	81	146	5.705	129	2%
	Summe	339	3.062	5.951	32.491	5.612	17%

HWS = Hauptwohnsitze

Die tatsächliche Nutzungsintensität hängt essenziell von der Qualität der Betriebsführung, der Information und der lokalen Verankerung ab. Erfolgreiche Systeme in Österreich weisen zwischen 2,71 (Althofen) bis hin zu 5,19 (Stetteldorf am Wagram) Fahrten je Einwohner:in und Jahr (2022) auf.

4.1.9 Regionale Querverbindungen – Bezirkshauptmannschaft Seekirchen am Wallersee

Ein wesentlicher Schwachpunkt im öffentlichen Verkehrsangebot im Bestand liegt in der fehlenden Verbindung vor allem zwischen den westlichen Gemeinden und der neuen Bezirkshauptmannschaft in Seekirchen am Wallersee sowie für den Freizeitverkehr in das Salzburger Seenland – die radial auf die Stadt Salzburg ausgerichtete Netzstruktur bedingt hier deutliche Umweg Fahrten mit entsprechendem Attraktivitätsverlust des öffentlichen Verkehrs (z.B. von Acharting nach Seekirchen mit Umstieg in Salzburg 44 Minuten Fahrzeit demgegenüber mit dem PKW rund 20 Minuten).

Als Lösungsansatz wird ein schrittweises Vorgehen empfohlen:

- sowohl die Bezirkshauptmannschaft in Seekirchen am Wallersee als auch wichtige Ziele im Freizeitverkehr im Seenland sind als Einstiegs- und Zielpunkte in das Mikro-ÖV-Angebot aufzunehmen, sodass in einem ersten Schritt dieser Aspekt der regionalen Grundversorgung relativ unkompliziert abgedeckt werden kann
- mittelfristig ist jedoch die Abdeckung dieser Angebotslücke durch ein Angebot im Linienverkehr zu gewährleisten; hier ist besonders auch die Anbindung des Gymnasiums in Seekirchen am Wallersee zu bedenken

Für ein liniengebundenes Angebot nach Seekirchen wird eine Streckenführung von Nußdorf am Haunsberg über Weitwörth-Nußdorf, Acharting und Anthering (Anbindung an die SLB für Fahrgäste aus dem nördlichen Teil des Planungsgebiets) weiter nach Seekirchen am Wallersee empfohlen.

4.1.10 Adaptionen im liniengebundenen ÖV

Im Rahmen der Analyse sowie des Diskussionsprozesses wurden Verbesserungspotenziale im „herkömmlichen“ liniengebundenen öffentlichen Verkehrsangebot festgestellt, die insbesondere die Linie 131 betreffen: diese Linie stellt eine wichtige regionale Querverbindung dar, als sie die neue Bezirkshauptmannschaft in Seekirchen am Wallersee, das Salzburger Seenland sowie im nördlichen Teil der Planungsregion die SLB-Station Lamprechtshausen anbindet (Verlängerung von Berndorf über Dorfbeuern nach Lamprechtshausen).

Dabei ergibt sich die Problemstellung, dass die Linie 131 eine „gestreckte“ bzw. „beschleunigte“ Streckenführung im Bereich der L207 aufweist, sodass die Zentren von Dorfbeuern und Michaelbeuern nicht angebunden sind, was einen deutlichen Qualitätsverlust darstellt. Darüber hinaus ist im nördlichen Abschnitt zwischen Berndorf und Lamprechtshausen das Angebot mit dem herrschenden Stundentakt und der Betriebspause an Sonn- und Feiertagen gegenüber der restlichen Linie deutlich eingeschränkt.

Diese Problemstellung der nicht erschlossenen Gebiete in Dorfbeuern und Michaelbeuern ist in folgender Abbildung dargestellt:

Abbildung 11: Von der Linie 131 nicht erschlossene Gebiete

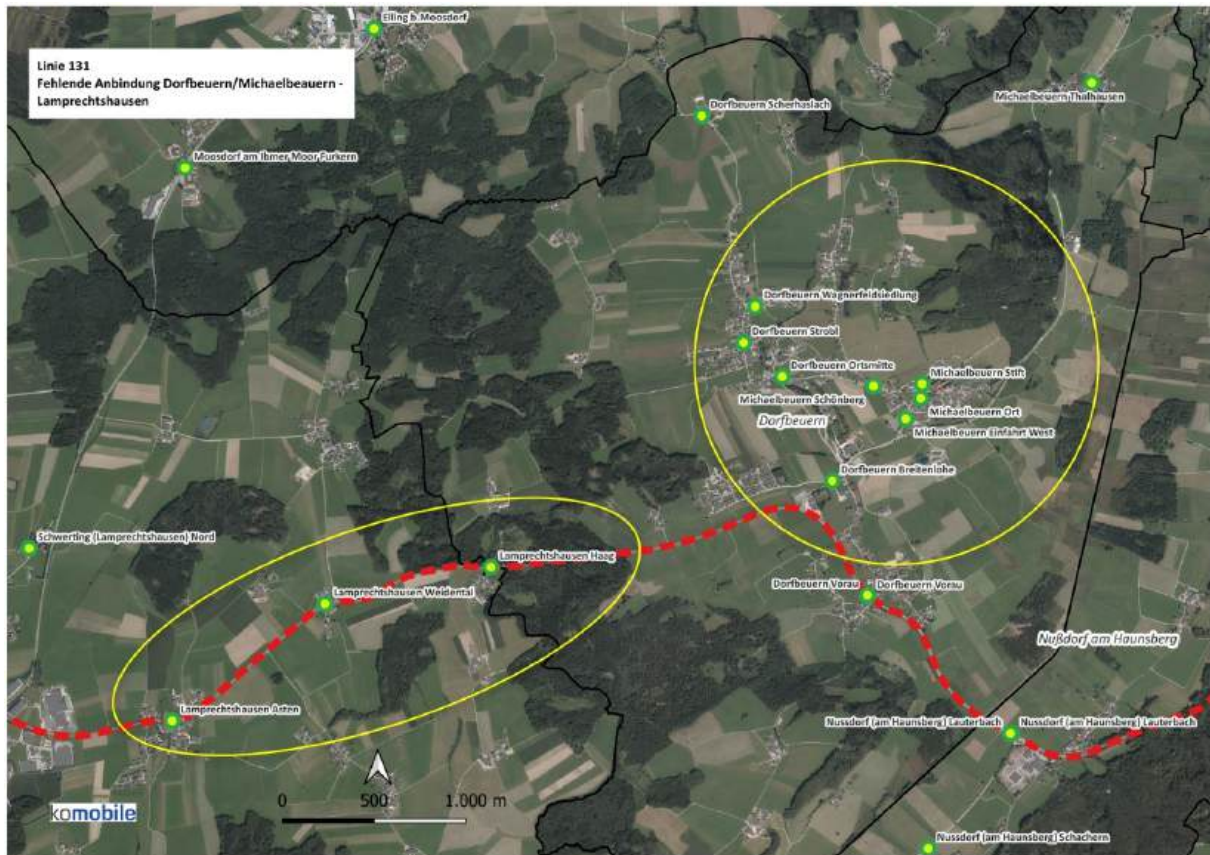
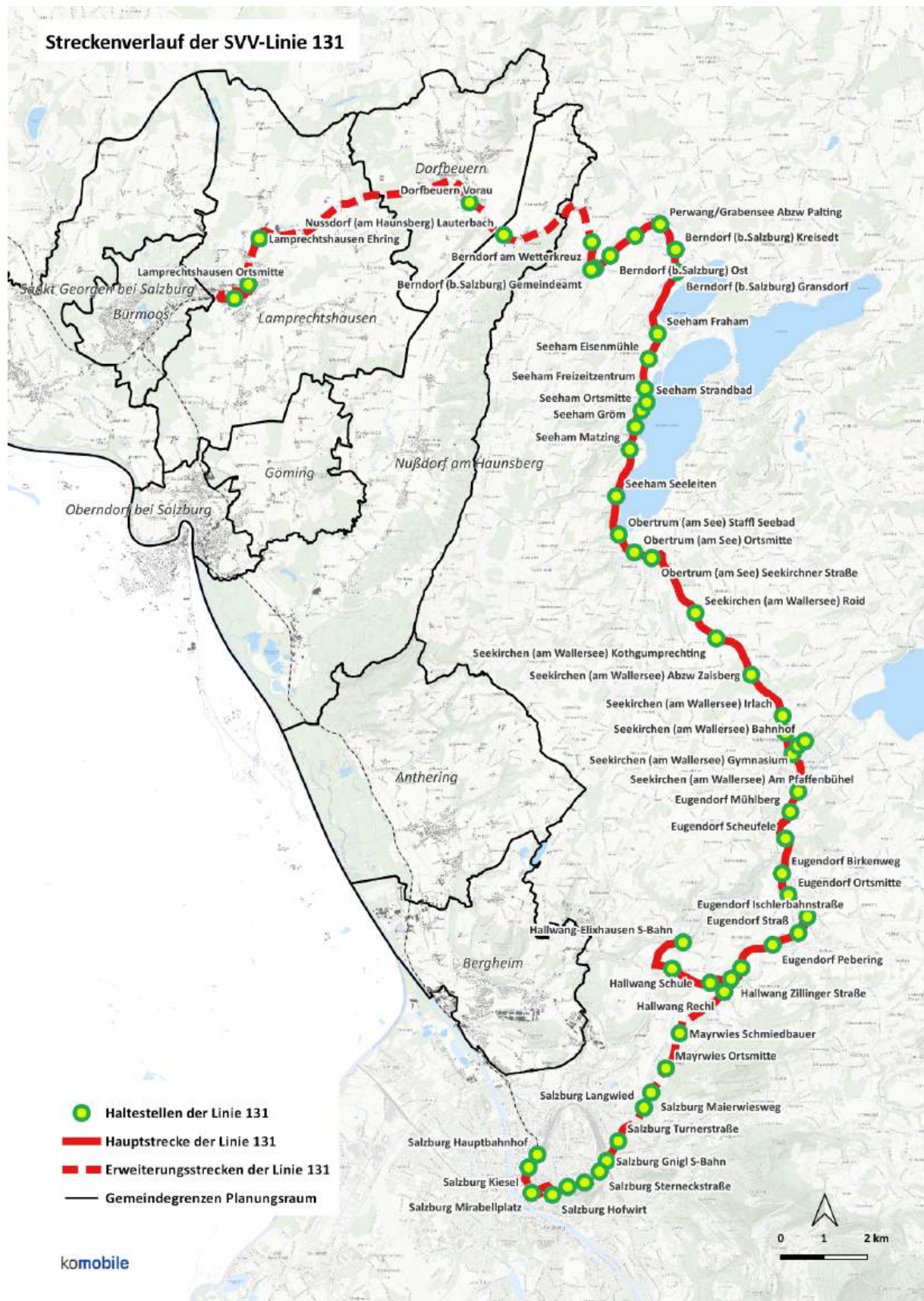


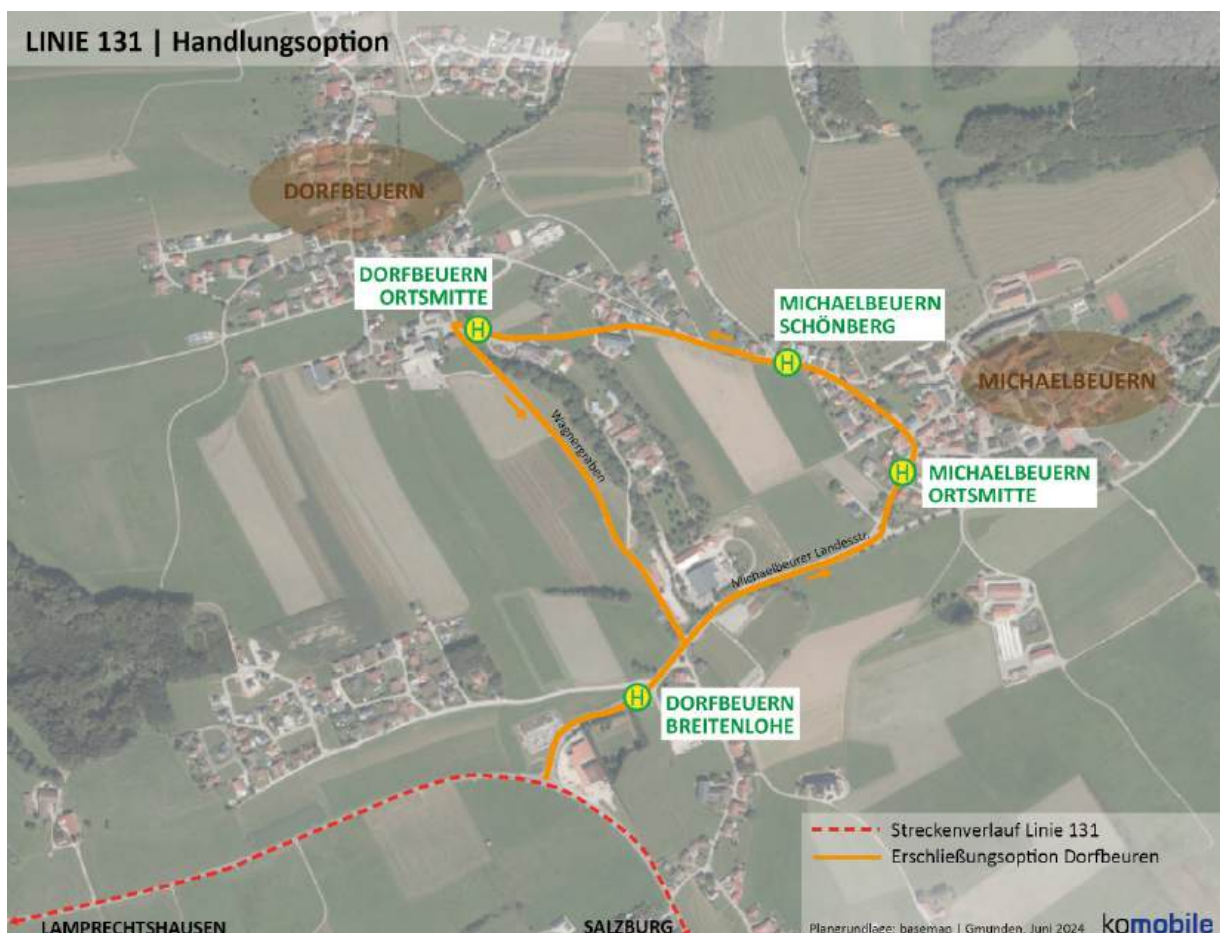
Abbildung 12: Verlauf der SVV-Linie 131



Diese Einschränkungen ergeben sich aus dem relativ knappen Fahrzeugumlauf auf der Linie 131. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die regionale Forderung nach einer Verbesserung dieser Situation jedenfalls zu unterstützen.

Eine mögliche Streckenvariante zur Anbindung von Dorfbeuern stellt die Rundführung über Breitenlohe, Michaelbeuern Einfahrt West bzw. Schönberg und Dorfbeuern Ortsmitte dar. Die Fahrzeit erhöht sich damit um etwa 5 Minuten. Diese Streckenführung ist in der folgenden Graphik skizziert:

Abbildung 13: Mögliche Streckenvariante zur Anbindung von Dorfbeuern mit der Linie 131



Es wird empfohlen, diesbezüglich die weitere Abstimmung mit dem Salzburger Verkehrsverbund zu suchen. Gegebenenfalls ist eine Teilung der Linie 131 in Seekirchen anzustreben (Fahrzeit zwischen Lamprechtshausen und Seekirchen am Wallersee ca. 50 Minuten).

Darüber hinaus ist auf die im Bestand deutlich reduzierte Nutzung der Linie 131 in ihrem nördlichen Abschnitt hinzuweisen. Zwar sind die Fahrgastzahlen und möglichen Potenziale stets vor dem Hintergrund der lokalen Bevölkerungszahl zu sehen, dennoch zeigt sich im Bestand ein deutliches Missverhältnis in der Nachfragesituation, wie in den folgenden Graphiken dargestellt, wobei bei der Interpretation der Zahlen im Winterhalbjahr auch die

Ferienzeiten berücksichtigt werden müssen; eine grundsätzliche Nachfragestruktur lässt sich jedoch deutlich ablesen.

Die größten Einsteiger:innenzahlen weisen die zentralen Haltestellen im Seenland (Obertrum Ortsmitte, Seekirchen, Eugendorf) entlang der Buslinie 131 auf, während die Haltestellen im Verlauf der Linien 111, 112 und 119 in der Planungsregion sichtbar niedrigere Fahrgastzahlen aufweisen.

Abbildung 14: Einsteigerzahlen Linie 131 an Schultagen

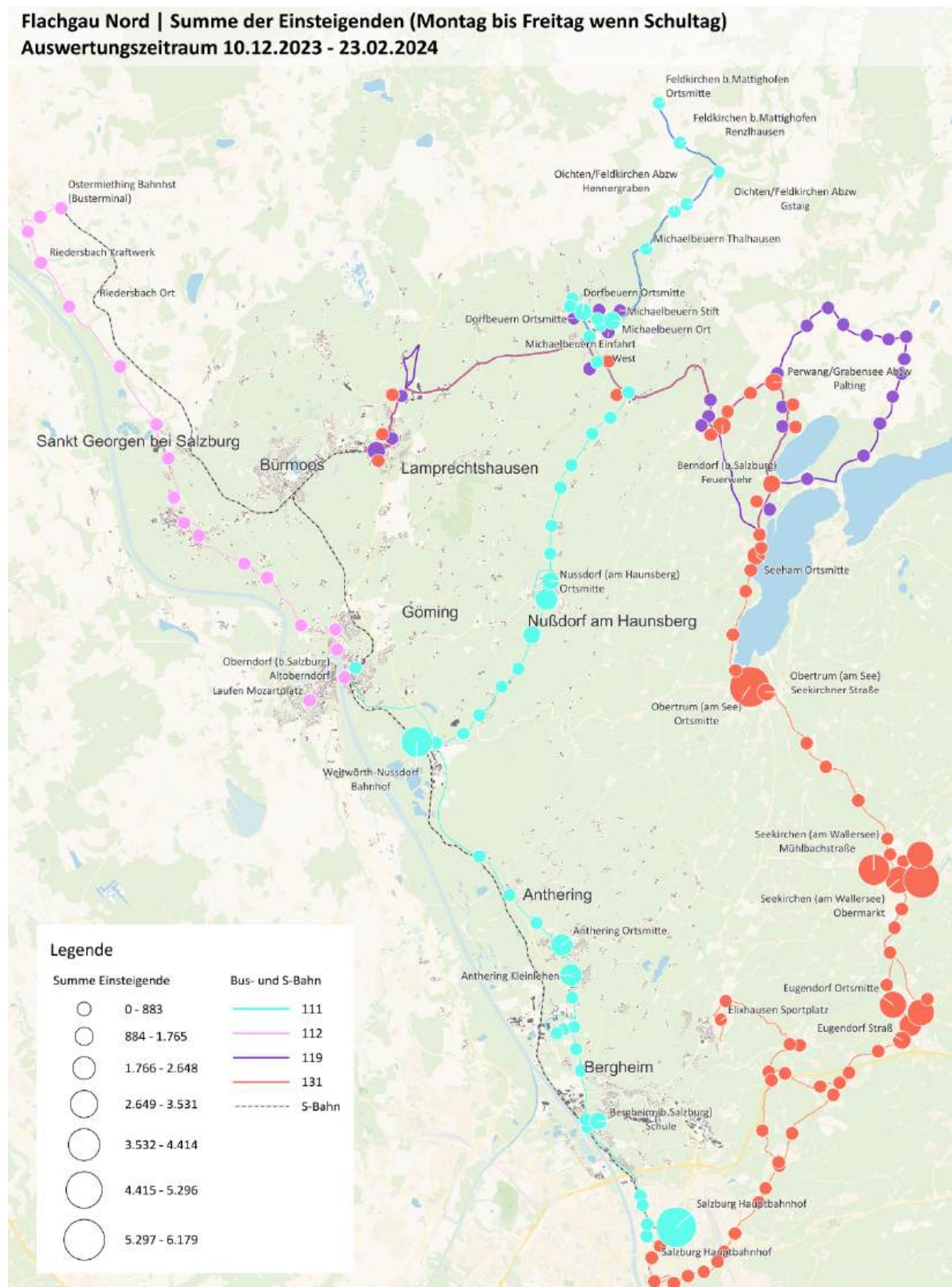
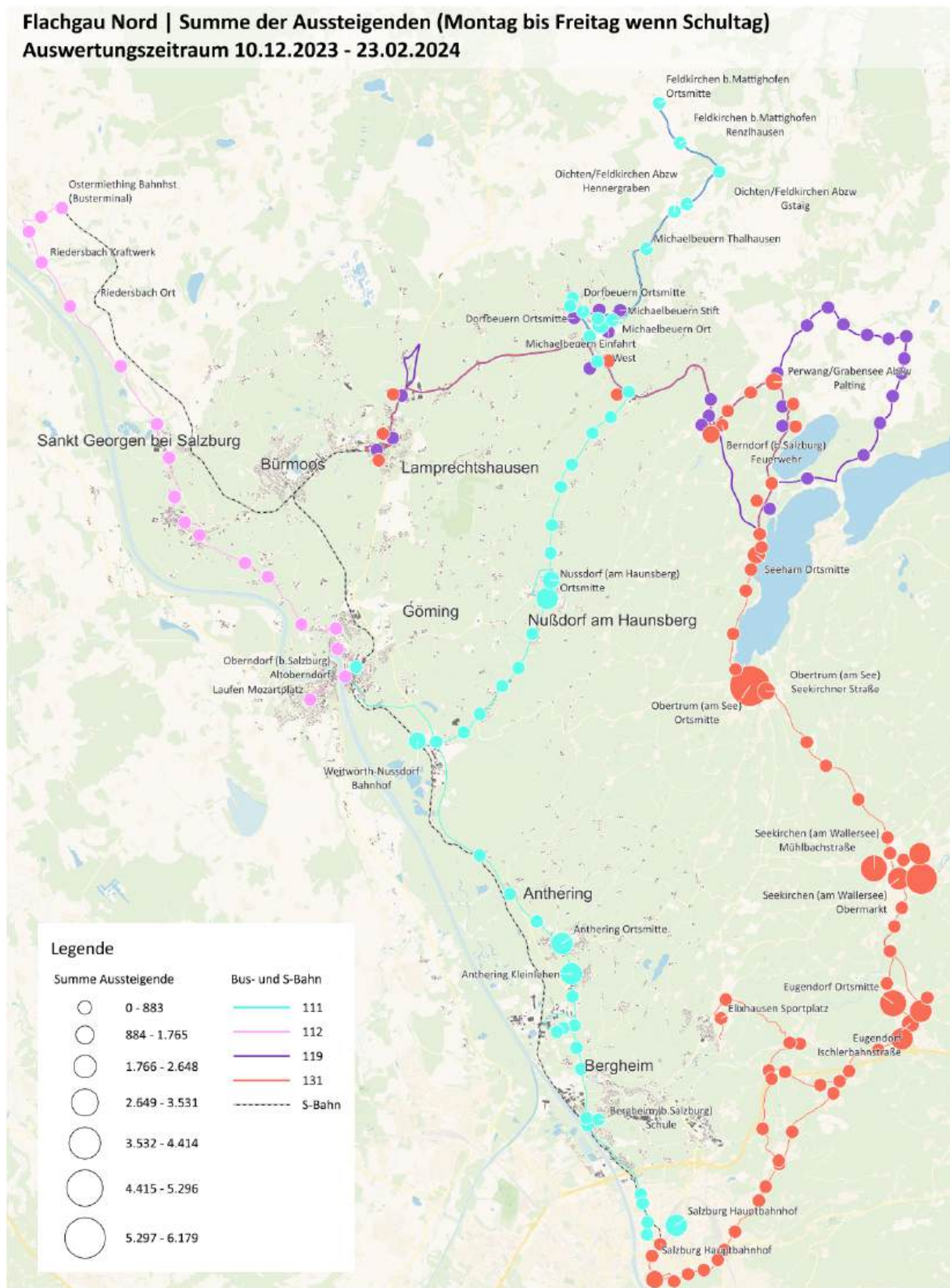


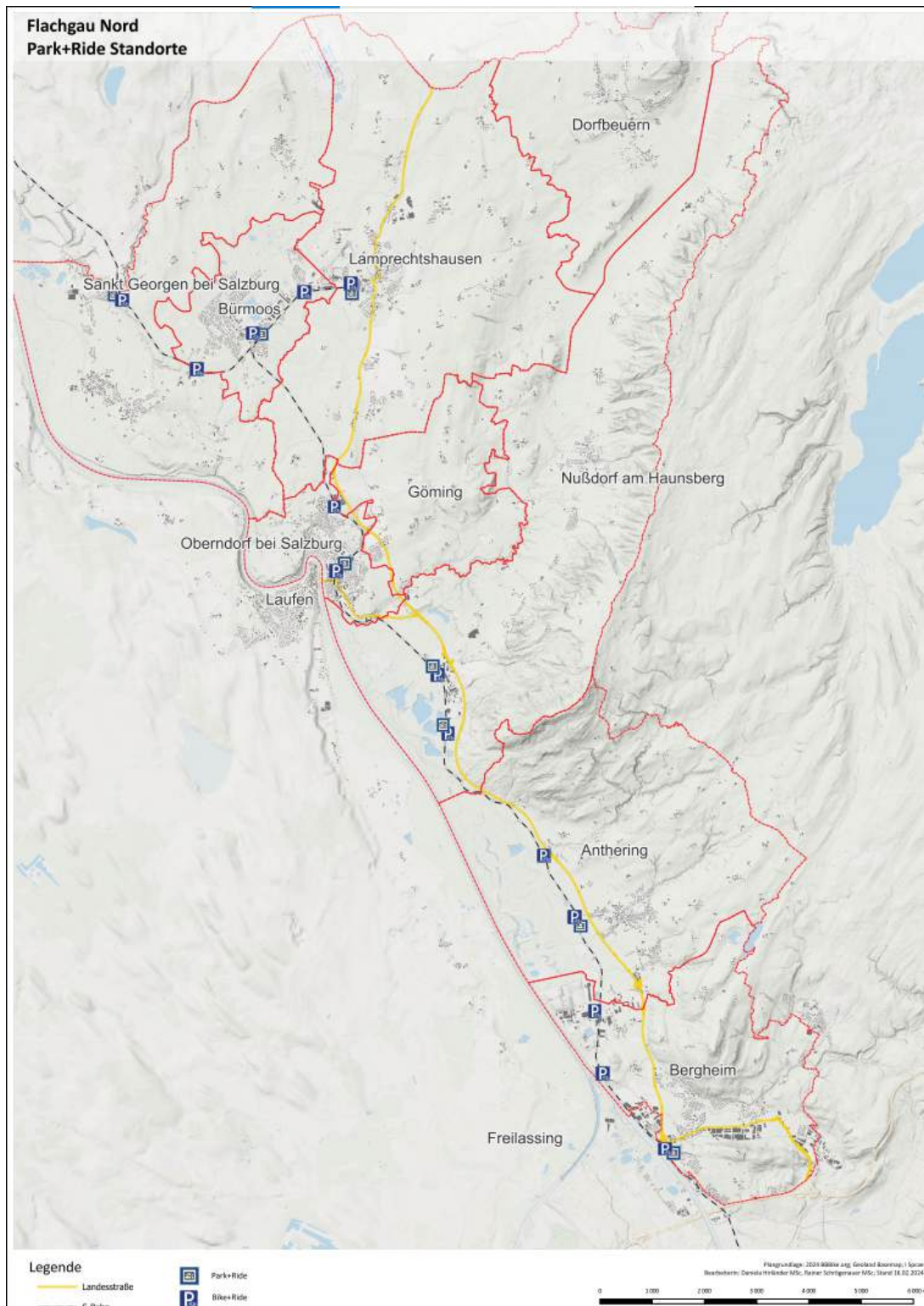
Abbildung 15: Aussteigerzahlen Linie 131 an Schultagen



4.2 Maßnahmenpaket 2 | Forcierung von Park+Ride und Bike+Ride

Die Salzburger Lokalbahn weist bereits im Bestand – im Vergleich mit anderen regionalen Bahnstrecken in Österreich – ein sehr gutes und flächendeckendes Angebot mit Park+Ride-Angeboten auf, die im umliegenden Hauptstraßennetz auch sehr gut kommuniziert werden. Die bestehenden Park+Ride-Standorte lassen sich der folgenden Graphik entnehmen:

Abbildung 16: Park+Ride und Bike+Ride-Standorte im Bestand



Eine Weiterentwicklung der bestehenden Park+Ride- und Bike+Ride-Standorte muss sich in erster Linie auf Standorte mit entsprechend guter Anbindung an das Straßennetz beziehen. Die Salzburger Lokalbahn verfolgt bereits im Bestand ein laufendes Ausbau- und Modernisierungsprogramm. Ein wesentliches Ziel liegt dabei darin, den Umstieg vom PKW auf die Bahn so frühzeitig wie möglich zu realisieren.

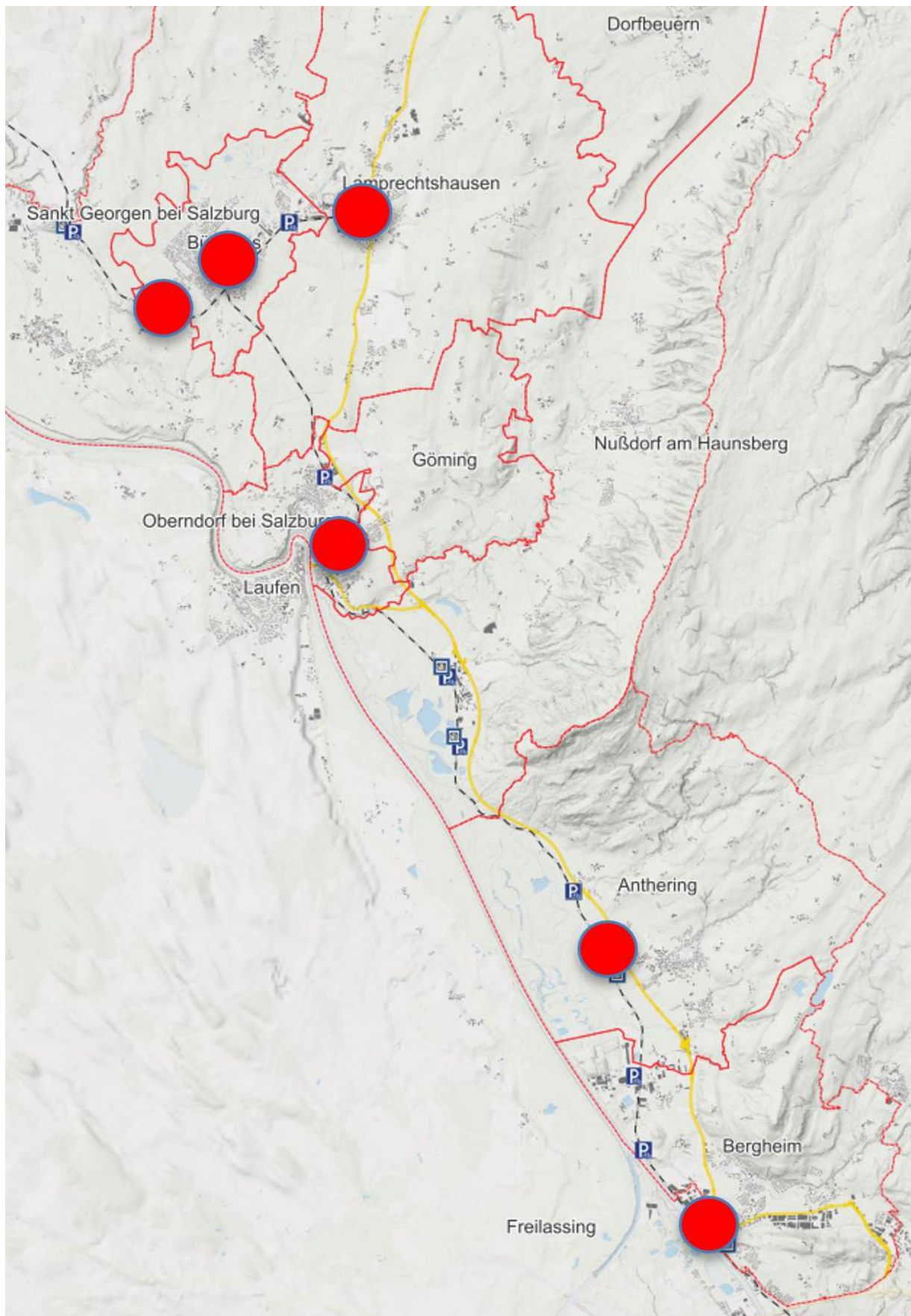
Potenzialstandorte in der Region sind demnach:

- Lamprechtshausen mit dem Potenzial zur Erschließung eines großen Teils des nördlichen Planungsgebiets
- Eching im Verlauf der L115
- Weitwörth-Nußdorf im Zulauf der B156 und der L204
- Acharting und Anthering

In Oberndorf und Bürmoos ist die Lage im unmittelbaren Siedlungsbereich und die damit verbundenen möglichen Konfliktsituationen im Umfeld sowie die eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zu beachten.

Bike+Ride-Angebote stellen insbesondere für Entfernungen bis 5 Kilometer ein wesentliches Potenzial zur Entlastung auch von Park+Ride-Standorten dar und sind daher vorrangig in dichten Siedlungskernen zu forcieren.

Abbildung 17: Potenzialstandorte für Bike+Ride-Ausbau



4.3 Maßnahmenpaket 3 | Mobility Hubs

Durch die Einführung von Mobility Hubs werden bestehende Bahnhöfe durch entsprechende Zusatzangebote aufgewertet: solche Mobilitätsdrehscheiben vernetzen unterschiedliche Mobilitätsangebote.

Ziele:

- Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote
- Erleichterung des Verkehrsmittelwechsels am Bahnhof
- Ausweitung des Einzugsbereichs der Bahnhöfe
- Gesamte Wegekette kann mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden
- positive Wirkungen sowohl im Alltags- als auch Freizeitverkehr

Es wird empfohlen, dabei die folgenden Angebotelemente vorzusehen:

- klassischer liniengebundener ÖV (vorhanden)
- Einbindung von Mikro-ÖV-Systemen
- Leihfahrzeuge (Carsharing, E-Bikes als Leihfahrräder)
- Ladestationen für E-Fahrzeuge
- Abstellmöglichkeiten für private Fahrzeuge (Park+Ride, Bike+Ride)

Die Einrichtung dieser Mobility Hubs sollte vorzugsweise an Stationen mit guter Anbindung im Straßennetz, öffentlichen Verkehr und entsprechenden Potenzialen im Umfeld erfolgen. Für die Planungsregion können die folgenden Standortempfehlungen formuliert werden:

- Lamprechtshausen
- Bürmoos
- Oberndorf
- Bergheim
- ggf. Anthering bzw. Weitwörth-Nußdorf

Das ermittelte Nachfragepotenzial, das diesen Empfehlungen zu Grunde liegt, ist in Abbildung 18 geographisch verortet.

4.3.1 Carsharing

Carsharing stellt ein weiteres Angebotelement für alternative bzw. ergänzende Mobilitätsformen auch im ländlichen Raum dar. Dabei werden an fest zugewiesenen Standorten (E-)PKWs angeboten, die nach vorheriger Reservierung genutzt werden können.

Die Ziele von Carsharing lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

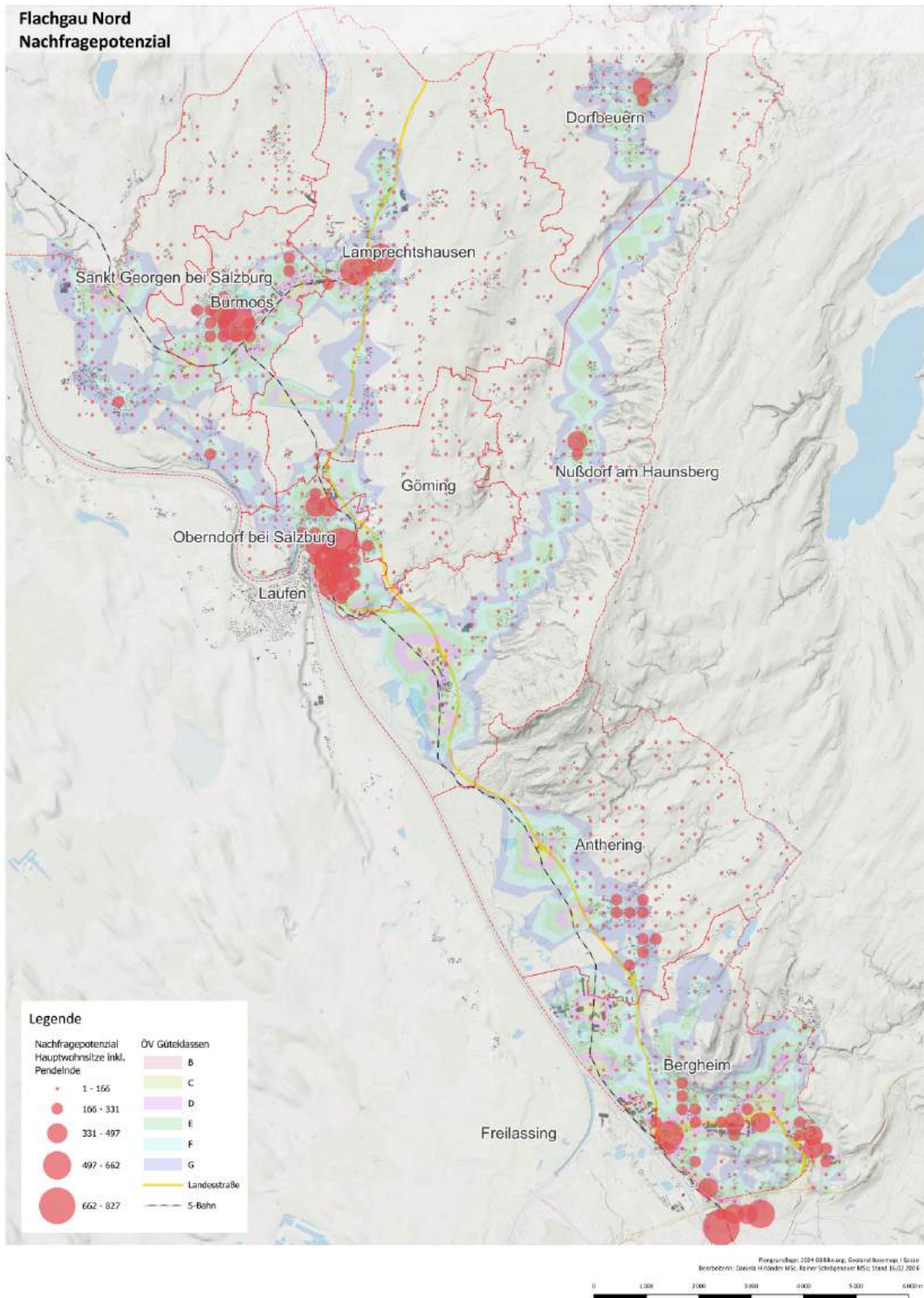
- durch Zurverfügungstellung von Sharing-Fahrzeugen kann der Verzicht auf den Zweit- oder Dritt-PKW, bei entsprechendem Angebot vor allem im städtischen Raum auch auf den Erst-PKW erreicht werden
- Carsharing ermöglicht die Sensibilisierung hin zu multimodaler Mobilität (Wege, die zuvor mit dem Privat-PKW erledigt wurden, werden auch mit anderen Verkehrsmitteln verwendet) – Nutzer:innen legen insgesamt auch mehr Wege mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fahrrad zurück
- durch den Einsatz von Carsharing kann öffentlicher Raum, der bislang für den PKW-Verkehr genutzt wurde reduziert und die verfügbaren Verkehrsflächen umverteilt werden

Dabei lässt sich eine breite Streuung an potenziellen Zielgruppen festmachen: neben Einzelpersonen, die die Angebote sporadisch nutzen, können Sharing-Angebote etwa auch für Familien mit entsprechendem Bedarf an Mobilitätsdienstleistungen eine wirksame Alternative zum eigenen PKW darstellen.

Wesentlich für die Qualität und Akzeptanz von Carsharing sind die folgenden Punkte.

- Positionierung an Orten mit entsprechendem Nutzer:innenpotenzial (zur Vermeidung von PKW-Fahrten ist die fußläufige Zugänglichkeit der Carsharing-Standorte erforderlich)
- gute Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr zur Förderung der multimodalen Wirkungen

Abbildung 18: Nachfragepotenziale | empfohlene Standorte für Mobility Hubs



Als Potenzialstandorte für Mobility Hubs kommen somit Orte in Betracht, an denen einerseits eine unmittelbare Verknüpfung mit der Salzburger Lokalbahn als hochwertigem ÖV-Angebot, andererseits ein entsprechendes Potenzial aus der örtlichen Bevölkerung (ggf. auch Betriebsstandorte) gegeben ist. Vor diesem Hintergrund können die folgenden Standorte empfohlen werden:

Tabelle 8: Standorte für Carsharing und Mobility Hubs

Standort	Carsharing	Mobility Hub
Anthering	X	
Bergheim	X	X
Bürmoos	X	
Dorfbeuern		
Göming		
Nußdorf am Haunsberg		X
Lamprechtshausen	X	X
Oberndorf	X	
St. Georgen	X	

4.4 Maßnahmenpaket 4 | Betriebliches Mobilitätsmanagement

Als ein Ergebnis der vorliegenden Strategiestudie steht die Empfehlung, lokale Betriebe zur Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu motivieren. Die Entscheidung und „Umsetzungshoheit“ liegt dabei in erster Linie bei den Betrieben selbst, durch entsprechende Bewusstseinsbildung, können aber die Gemeinden selbst bereits durch regulative Maßnahmen in Bauverfahren bei Neubauten oder Erweiterungsvorhaben gesteuert werden (z. B. Auflagen zur Stellplatzanzahl, Widmungen im Nahbereich von Haltestellen usw.)

Ziele

- Reduktion des PKW-Alleinfahrer:innenanteils bei Arbeits- und Dienstwegen
- Förderung nachhaltiger, umwelt- und sozialverträglicher Mobilität (Gehen, Radfahren, Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, Fahrgemeinschaften, Home Office usw.)
- Gesundheitsförderung
- Finanzielle Einsparungen sowohl für Arbeitgeber:innen als auch für Mitarbeiter:innen
- Verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel → Effizienzgewinn für Betreiber und Finanzierer
- Entlastung des Straßennetzes
- Aufwertung der Standortattraktivität

Mögliche Maßnahmen, die von den Betrieben umgesetzt werden können, sind beispielsweise:

- Information und Motivation (Mobilitätsbeauftragte, Aktionstage, Infos zum ÖV)
- Anreiz- und Belohnungssysteme
- Fahrradfreundliche Infrastruktur
- Dienstreiseregulungen (z. B. Priorität des öffentlichen Verkehrs)
- Parkraummanagement (nicht jede:r Mitarbeiter:in bekommt einen Stellplatz)
- Mobilitätsbeauftragte:r

Die jeweiligen Maßnahmen sind durch die einzelnen Betriebe (mit externer Unterstützung) auszuarbeiten und konkret auf die Erfordernisse des Betriebs zuzuschneiden. Solche externe Unterstützung kann beispielsweise über das Umwelt Service Salzburg erlangt werden. Ebenso sind Beratungsprogramme für Firmen (z. B. Unternehmerfrühstücke) geeignete Wege, die lokalen Unternehmen über Möglichkeiten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement zu informieren.

5 Schritte zur konkreten Umsetzung der Maßnahmen

Ein essenzieller Bestandteil des Auftrages lag darin, aus der Komplexität der Basisanalyse und des Maßnahmenprogramms konkrete Handlungsempfehlungen für die einzelnen Gemeinden darzustellen. Dabei wurde die folgende Struktur gewählt:

- Welche Angebote werden für die einzelnen Gemeinden empfohlen
- Wie sieht ihre mögliche Ausgestaltung aus – eine Detailplanung wurde dem Auftrag entsprechend allerdings nicht vorgenommen
- Welche Schritte sind zur Umsetzung erforderlich bzw. zum Start des Umsetzungsprozesses erforderlich.

5.1 Maßnahmen für Anthering

Zusammenfassend können für Anthering die folgenden Maßnahmen empfohlen werden:

- ein ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot
- E-Car-Sharing
- Ausbau von Park+Ride-Angebot und Ausbau von Bike+Ride-Angeboten
- Mögliche Aufwertung des Bahnhofs Anthering zum Mobility Hub

5.1.1 Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot für Anthering

Grundsätzliches

Ein ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot für Anthering ist so auszugestalten, dass zum einen die Anbindung des Bahnhofs Anthering (ggf. auch Acharting) aus dem gesamten Gemeindegebiet sichergestellt wird. Darüber hinaus ist die Sicherstellung der Alltagsmobilität für die Gesamtbevölkerung anzustreben (z. B. im Erledigungsverkehr – Zubringer aus allen Ortsteilen in das Gemeindezentrum). Eine weitere wesentliche Funktion stellt die Anbindung zwischen Anthering und Bergheim dar. Als ein außerhalb der Planungsregion liegendes Ziel ist die Bezirkshauptmannschaft in Seekirchen am Wallersee anzubinden.

Betriebszeiten

In Hinblick auf die Betriebszeiten wird für die Region generell ein Zeitraum von 5 Uhr bis 23:30 Uhr an Werktagen von Montag bis Samstag sowie von 7 Uhr bis 22 Uhr an Sonn- und Feiertagen empfohlen, um eine hohe Akzeptanz in breiten Nutzer:innenkreisen (z. B. Pendler:innen, welche frühe Züge erreichen müssen) sicherzustellen. Fahrtwünsche von und zur SLB sind dabei zu priorisieren, ebenso ist die Anbindung an die Bezirkshauptmannschaft zumindest zu den wesentlichen Parteienverkehrszeiten (Ankunft vor/um 7:30 Uhr) zu koordinieren.

Umsetzungsschritte und Zeitplan – Umsetzung gemeinsam mit Bergheim

Zur Umsetzung des ergänzenden Mobilitätsangebots sind die folgenden Schritte erforderlich:

1. **Detailplanung** des Angebots (Erhebung weiterer konkreter Bedürfnisse der Bevölkerung anhand einer Befragung, Festlegung der Haltepunkte, Fahrplankonzept, Qualitätskriterien, z. B. Vorlaufzeiten bei der Fahrtbestellung, Beschwerdestelle usw.) → **Ergebnis ist ein Lastenheft für das Mikro-ÖV-Angebot | Umsetzung ab Sommer 2024, realistisch sind etwa 4 bis 6 Monate für diesen Schritt**
2. parallel dazu: **Abstimmung mit dem Salzburger Verkehrsverbund und dem Amt der Salzburger Landesregierung** in Hinblick auf die Integration in den Tarif, die elektronische Fahrplanauskunft, Klärung von Fragen in Hinblick auf die **Finanzierung**,

konzessionsrechtliche Fragen sowie verfahrensrechtliche und verkehrsplanerische Begleitung → ab Herbst 2024 bis Anfang 2025

3. Veröffentlichung der Ausschreibung Anfang 2025, Vergabeentscheidung im Frühjahr 2025
4. Betriebsvorbereitung gemeinsam mit dem Auftragnehmer bis ca. Sommer/Herbst 2025

Kooperationspartner

Zusammenfassend ist die Kooperation mit folgenden Akteur:innen erforderlich:

- Amt der Salzburger Landesregierung
- Salzburger Verkehrsverbund
- Rechtliche Vergabebegleitung
- Verkehrsplanerische Begleitung
- ggf. Wirtschaftskammer
- Gemeinde Bergheim
- Grundeigentümer (Situierung von Einstiegspunkten)

5.1.2 E-Carsharing in Anthering

Aufgrund der räumlichen Struktur der Gemeinde Anthering wird als Sharing-Angebot die Zurverfügungstellung eines E-Car-Sharing-Fahrzeuges an einem zentralen Standort im Gemeindezentrum, beispielsweise im Bereich des Dorfplatzes empfohlen. Diese Standortwahl lässt sich damit begründen, dass dieser Standort von großen Teilen der Gemeindebevölkerung fußläufig erreichbar ist. Eine Positionierung im Bereich des Bahnhofes wird nur im Zusammenhang mit einer mittel- bis langfristigen Aufwertung des Bahnhofes zu einem möglichen Mobility Hub empfohlen. Gegebenenfalls kann bei entsprechender Nachfrage ein weiteres Sharing -Fahrzeug in der Ortschaft Lehen angeboten werden. Grundsätzlich sind E-Car-Sharing-Fahrzeuge als ein Baustein in der Mobilitätslandschaft zu betrachten und die Standorte ähnlich zentral und mit vergleichbarer Nachfrage wie man es etwa für ein hochwertiges ÖV-Angebot erwarten würde zu positionieren.

Umsetzungsschritte und Zeitplan

In Hinblick auf die Umsetzung sind die folgenden Schritte einzuhalten:

1. Klärung der zur Fördergewährung erforderlichen Schritte: zu Beginn der Umsetzung sollte vorab mit der Förderstelle/Förderberatung (klimaaktiv mobil für Städte, Gemeinden und Regionen) Kontakt hinsichtlich der Fördermöglichkeiten aufgenommen werden.
2. Suche eines Anbieters von Sharing-Angeboten, z. B. s.mobil im Flachgau bzw. Aufbau einer eigenen Plattform

3. Klärung der Fahrzeuganschaffung: muss das Fahrzeug von der Gemeinde beschafft werden oder bietet der Car-Sharing-Anbieter eine entsprechende Lösung an; dies gilt auch für die erforderliche Lade-Infrastruktur. Buchungs- und Verrechnungssysteme werden in der Regel ebenfalls durch den Car-Sharing-Anbieter zur Verfügung gestellt.

Kooperationspartner

Zusammenfassend ist die Kooperation mit folgenden Akteur:innen erforderlich:

- E-Car-Sharing-Anbieter
- ggf. Grundeigentümer, wenn Angebot auf Fremdgrund eingerichtet werden muss, wobei empfohlen wird, das Angebot auf Gemeindegrund einzurichten

5.1.3 Ausbau von Park+Ride-Angebot und Ausbau von Bike+Ride-Angeboten

Für den Bahnhof Anthering wird empfohlen, die Ausstattung mit Bike+Ride-Anlagen durch die Errichtung von Doppelstockparkern zu prüfen. Die Umsetzung erfolgt gemeinsam mit der Salzburger Lokalbahn, auf deren Seiten laufend die Verbesserung der Bahnhofsausstattung erfolgt.

Für Park+Ride-Angebote wird die Sicherung von Flächen empfohlen bzw. sollten die für den Sportplatz zur Verfügung stehenden Stellplätze auch zur allfälligen Nutzung durch Bahnkund:innen geregelt werden. Es ist zu erwarten, dass hier flächeneffiziente Synergien (Flächen können unter der Woche für Park+Ride-Kund:innen verwendet werden, am Wochenende für Gäste von Sportveranstaltungen) genutzt werden können.

Umsetzungsschritte und Zeitplan

1. Als erster Umsetzungsschritt ist mit der SLB Kontakt aufzunehmen und gemeinsam zu sondieren, welche Planungen für die Ausstattungsverbesserung des Bahnhofs Anthering vorliegen und inwieweit die Ausweitung von Park+Ride- und Bike+Ride-Angeboten akkordiert werden kann.

5.1.4 Mögliche Aufwertung des Bahnhofs Anthering zum Mobility Hub

Mittel- bis langfristig bietet sich der Standort am Bahnhof Anthering an, einen Mobility Hub einzurichten. Auch hier ist die Abstimmung mit der Salzburger Lokalbahn als erster Schritt zu sehen.

In Hinblick auf die Umsetzung ergänzender Mobilitätsangebote ist zu beachten, dass die Gemeinde Bergheim, mit der ein gemeinsames Bedienungsgebiet vorgeschlagen wurde, Mitglied im ÖPNV-Gemeindeverband Flachgau II ist. Ergänzungen im öffentlichen

Verkehrsangebot in Bergheim werden somit in diesem Rahmen zu berücksichtigen sein. Sofern sich unter diesen Rahmenbedingungen eine Einbindung von Anthering als nicht zweckmäßig zeigen sollte, sollte die Gemeinde Anthering dem Bedienungsgebiet „Mitte“ zugeschlagen werden.

5.2 Maßnahmen für Bergheim

Für Bergheim lassen sich die folgenden Maßnahmenempfehlungen formulieren:

- Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot
- Sicherung von Bike+Ride-Angeboten am Bahnhof Bergheim
- Mögliche Einrichtung eines Mobility Hubs am Bahnhof Bergheim
- Anreize zur Forcierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ansässiger Betriebe

5.2.1 Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot für Bergheim

Grundsätzliches

Während Bergheim im Gegensatz zu anderen Gemeinden der Planungsregion aufgrund der Lage im Nahebereich zur Stadt Salzburg im öffentlichen Verkehr verhältnismäßig gut erschlossen wird, bestehen weiterhin einzelne Gebiete, die nicht oder nur unzureichend im öffentlichen Verkehr angebunden sind, sodass auch hier ein flächendeckendes Mikro-ÖV-Angebot zu empfehlen ist, welches das herkömmliche ÖV-Angebot ergänzt. Dabei wird die Umsetzung gemeinsam mit Anthering empfohlen (gemeinsames Bedienungsgebiet). Hervorzuheben ist hier insbesondere auch die Anbindung aus der Fläche an die SLB sowie die „Querverbindung“ zur neuen Bezirkshauptmannschaft in Seekirchen am Wallersee.

Betriebszeiten

In Hinblick auf die Betriebszeiten wird für die Region generell ein Zeitraum von 5 Uhr bis 23:30 Uhr an Werktagen von Montag bis Samstag sowie von 7 Uhr bis 22 Uhr an Sonn- und Feiertagen empfohlen, um eine hohe Akzeptanz in breiten Nutzer:innenkreisen (z. B. Pendler:innen, welche frühe Züge erreichen müssen) sicherzustellen. Fahrtwünsche von und zur SLB sind dabei zu priorisieren, ebenso ist die Anbindung an die Bezirkshauptmannschaft zumindest zu den wesentlichen Parteienverkehrszeiten (Ankunft vor/um 7:30 Uhr) zu koordinieren.

Umsetzungsschritte und Zeitplan – Umsetzung gemeinsam mit Anthering bzw. im Rahmen des ÖPNV-Verbands Flachgau II

Zur Umsetzung des ergänzenden Mobilitätsangebots sind die folgenden Schritte erforderlich:

1. **Detailplanung** des Angebots (Erhebung weiterer konkreter Bedürfnisse der Bevölkerung anhand einer Befragung, Festlegung der Haltepunkte, Fahrplankonzept, Qualitätskriterien, z. B. Vorlaufzeiten bei der Fahrtbestellung, Beschwerdestelle usw.) → **Ergebnis ist ein Lastenheft für das Mikro-ÖV-Angebot | Umsetzung ab Sommer 2024, realistisch sind etwa 4 bis 6 Monate für diesen Schritt**

2. parallel dazu: **Abstimmung mit dem Salzburger Verkehrsverbund und dem Amt der Salzburger Landesregierung** in Hinblick auf die Integration in den Tarif, die elektronische Fahrplanauskunft, Klärung von Fragen in Hinblick auf die **Finanzierung, konzessionsrechtliche Fragen sowie verfahrensrechtliche und verkehrsplanerische Begleitung → ab Herbst 2024 bis Anfang 2025**
3. Veröffentlichung der Ausschreibung Anfang 2025, Vergabeentscheidung im Frühjahr 2025
4. Betriebsvorbereitung gemeinsam mit dem Auftragnehmer bis ca. Sommer/Herbst 2025

Kooperationspartner

Zusammenfassend ist die Kooperation mit folgenden Akteur:innen erforderlich:

- Amt der Salzburger Landesregierung
- Salzburger Verkehrsverbund
- Rechtliche Vergabebegleitung
- Verkehrsplanerische Begleitung
- ggf. Wirtschaftskammer
- Gemeinde Anthering
- Grundeigentümer (Situierung von Einstiegspunkten)
- ÖPNV-Verband Flachgau II (Ausschreibung von Verkehrsangeboten auch für Anthering)

5.2.2 Sicherung von Bike+Ride-Angeboten am Bahnhof Bergheim

Aufgrund der räumlichen Situation ist die Ausweitung von Park+Ride-Angeboten am Bahnhof Bergheim nur erschwert möglich. Jedoch ist zu empfehlen, die Ausweitung des Bike+Ride-Angebotes am Bahnhof Bergheim in enger Abstimmung mit der SLB durch die Errichtung von Doppelstockparkern zu prüfen. Dies gilt auch für die Verfügbarkeit und Nutzung möglicher Restflächen am Bahnhof Bergheim für Park+Ride-Angebote.

Umsetzungsschritte

1. Kontaktaufnahme mit der Salzburger Lokalbahn in Hinblick auf laufende Vorhaben und Tätigkeiten zur Verbesserung der Bahnhofsausstattung
2. Abstimmung über mögliche Erweiterungsmaßnahmen mit der SLB

Kooperationspartner

- Salzburger Lokalbahn
- ggf. Grundeigentümer (sofern Fremdgrund zu nutzen wäre)

5.2.3 Mögliche Einrichtung eines Mobility Hubs am Bahnhof Bergheim

Der Bahnhof Bergheim bietet sich an, durch ergänzende Angebote zu einem Mobility Hub aufgewertet zu werden. Auch hier ist die Abstimmung mit der Salzburger Lokalbahn dahingehend zu suchen, welche Einrichtungen konkret angeboten werden können bzw. wie sich diese in die geplante Entwicklung des Bahnstandsstandorts einbinden lassen. Ein Carsharing-Standort am Bahnhof Bergheim ist zur Ergänzung der bestehenden Standorte (Furtmühlstraße und Kirchberg) gut geeignet, insbesondere als Lückenschluss und Ergänzung des öffentlichen Verkehrsangebots.

Kooperationspartner

- Salzburger Lokalbahn
- ggf. Grundeigentümer (sofern Fremdgrund zu nutzen wäre) – der genaue Fremdgrundbedarf ist im Rahmen der Detailplanung zu ermitteln.

5.2.4 Anreize zur Forcierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ansässiger Betriebe

Für die Gemeinde Bergheim wird aufgrund der wirtschaftlichen Ausstattung mit größeren bzw. wichtigen Betrieben mit bereits bestehender guter Anbindung im öffentlichen Verkehr die Forcierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement empfohlen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Entscheidung, ein solches Mobilitätsmanagement umzusetzen, bei den Betrieben selbst liegt. Ein Einfluss der Gemeinden kann entweder normativ dahingehend erfolgen, im Falle von Ausbauprojekten etwa Auflagen in Hinblick auf PKW-Stellplätze, Radabstellplätze, usw. zu formulieren. Genauso kann aber auch durch Bewusstseinsbildung ein entsprechendes Verhalten gefördert werden. Dies erfolgt durch direkte Ansprache der Betriebe bzw. durch Unterstützung beratender Institutionen, wie etwa durch das Umwelt Service Salzburg.

Umsetzungsschritte und Zeitplan

1. Identifikation relevanter größerer Betriebe
2. Kontaktaufnahme mit beratenden Dienstleistern, etwa Umwelt Service Salzburg
3. Gespräche und Information der relevanten Betriebe
4. weitere Umsetzungsschritte sind von den Betrieben zu setzen

Kooperationspartner

- Beratungsdienstleister (z.B. Umwelt Service Salzburg)
- lokale Betriebe

Grundsätzlich muss bei der Umsetzung von ergänzenden Mobilitätsangeboten in Bergheim jedoch bedacht werden, dass diese Gemeinde Mitglied im ÖPNV-Gemeindeverband Flachgau II ist und eine Ausweitung des öffentlichen Verkehrsangebots, somit auch ergänzender Mikro-ÖV-Angebote in diesem Rahmen zu prüfen ist.

5.3 Maßnahmen für Bürmoos

Anhand der Erkenntnisse der Basisanalyse sowie unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen können für Bürmoos die folgenden Maßnahmenempfehlungen formuliert werden:

- Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot
- E-Car Sharing
- Ausweitung von Bike+Ride-Standorten
- Anreize zur Forcierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ansässiger Betriebe

5.3.1 Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot

Grundsätzliches

Die Gemeinde Bürmoos verfügt in Hinblick auf den öffentlichen Verkehr eine im Verhältnis vorteilhafte Ausgangslage: der neu errichtete Bahnhof verfügt über eine verhältnismäßig zentrale Lage bzw. befinden sich bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte im Nahbereich des Bahnhofes. Gleichzeitig wurde aber der Bedarf identifiziert, den Bahnhof aus dem gesamten Gemeindegebiet anzubinden sowie eine Zubringerfunktion auch aus den Nachbargemeinden anzubieten.

Betriebszeiten

In Hinblick auf die Betriebszeiten wird für die Region generell ein Zeitraum von 5 Uhr bis 23:30 Uhr an Werktagen von Montag bis Samstag sowie von 7 Uhr bis 22 Uhr an Sonn- und Feiertagen empfohlen, um eine hohe Akzeptanz in breiten Nutzer:innenkreisen (z. B. Pendler:innen, welche frühe Züge erreichen müssen) sicherzustellen. Fahrtwünsche von und zur SLB sind dabei zu priorisieren, ebenso ist die Anbindung an die Bezirkshauptmannschaft zumindest zu den wesentlichen Parteienverkehrszeiten (Ankunft vor/um 7:30 Uhr) zu koordinieren.

Umsetzungsschritte und Zeitplan – gemeinsam mit Lamprechtshausen, St. Georgen und Dorfbeuern

Zur Umsetzung des ergänzenden Mobilitätsangebots sind die folgenden Schritte erforderlich:

1. **Detailplanung** des Angebots (Erhebung weiterer konkreter Bedürfnisse der Bevölkerung anhand einer Befragung, Festlegung der Haltepunkte, Fahrplankonzept, Qualitätskriterien, z. B. Vorlaufzeiten bei der Fahrtbestellung, Beschwerdestelle usw.) → **Ergebnis ist ein Lastenheft für das Mikro-ÖV-Angebot | Umsetzung ab Herbst/Ende 2024, realistisch sind etwa 4 bis 6 Monate für diesen Schritt**

2. parallel dazu: **Abstimmung mit dem Salzburger Verkehrsverbund und dem Amt der Salzburger Landesregierung** in Hinblick auf die Integration in den Tarif, die elektronische Fahrplanauskunft, Klärung von Fragen in Hinblick auf die **Finanzierung, konzessionsrechtliche Fragen sowie verfahrensrechtliche und verkehrsplanerische Begleitung → ab Herbst 2024 bis Anfang 2025**
3. Veröffentlichung der Ausschreibung Anfang 2025, Vergabeentscheidung im Frühjahr 2025
4. Betriebsvorbereitung gemeinsam mit dem Auftragnehmer bis ca. Sommer/Herbst 2025

5.3.2 E-Car Sharing

Grundsätzliches

Für die Gemeinde Bürmoos kann die Einrichtung eines E-Car-Sharing-Standortes in einem zentralen Bereich zwischen dem Bahnhof und dem Gemeindezentrum empfohlen werden. Mit dieser Standortwahl ist sowohl die Vernetzung zwischen der Bahn und dem Car Sharing in seiner Funktion als ergänzendes Mobilitätsangebot gegeben, als auch die fußläufige Erreichbarkeit des Sharing-Fahrzeuges durch einen bedeutenden Anteil der Bevölkerung.

Umsetzungsschritte und Zeitplan

In Hinblick auf die Umsetzung sind die folgenden Schritte einzuhalten:

1. Klärung der zur Fördergewährung erforderlichen Schritte: zu Beginn der Umsetzung sollte vorab mit der Förderstelle/Förderberatung (klimaaktiv mobil für Städte, Gemeinden und Regionen) Kontakt hinsichtlich der Fördermöglichkeiten aufgenommen werden.
2. Suche eines Anbieters von Sharing-Angeboten, z. B. s.mobil im Flachgau
3. Klärung der Fahrzeuganschaffung: muss das Fahrzeug von der Gemeinde beschafft werden oder bietet der Car-Sharing-Anbieter eine entsprechende Lösung an; dies gilt auch für die erforderliche Lade-Infrastruktur. Buchungs- und Verrechnungssysteme werden in der Regel ebenfalls durch den Car-Sharing-Anbieter zur Verfügung gestellt.

Kooperationspartner

Zusammenfassend ist die Kooperation mit folgenden Akteur:innen erforderlich:

- E-Car-Sharing-Anbieter
- ggf. Grundeigentümer, wenn Angebot auf Fremdgrund eingerichtet werden muss, wobei empfohlen wird, das Angebot auf Gemeindegrund einzurichten

5.3.3 Ausweitung von Bike+Ride-Standorten

Aufgrund der Situation im Umfeld der Bahnhöfe Bürmoos bzw. Zehmemoos erscheint die Ausweitung von Park+Ride-Standorten verhältnismäßig schwierig bzw. würden sich durch die zentrale Lage der Bahnhöfe weitere Nutzungskonflikte im umliegenden Straßennetz bzw. den Siedlungsgebieten ergeben.

Jedoch kann die Ausweitung von Bike+Ride-Angeboten empfohlen werden, zumal besonders durch die zentrale Lage der Bahnhöfe ein erheblicher Teil der Bevölkerung den Bahnhof in annehmbarer Zeit mit dem Fahrrad erreichen kann.

Umsetzungsschritte und Zeitplan

1. Kontaktaufnahme mit der Salzburger Lokalbahn in Hinblick auf laufende Vorhaben und Tätigkeiten zur Verbesserung der Bahnhofsausstattung
2. Abstimmung über mögliche Erweiterungsmaßnahmen mit der SLB

Kooperationspartner

- Salzburger Lokalbahn
- ggf. Grundeigentümer (sofern Fremdgrund zu nutzen wäre)

5.3.4 Anreize zur Forcierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ansässiger Betriebe

Für die Gemeinde Bürmoos wird aufgrund der wirtschaftlichen Ausstattung mit größeren bzw. wichtigen Betrieben mit bereits bestehender guter Anbindung im öffentlichen Verkehr die Forcierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement empfohlen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Entscheidung, ein solches Mobilitätsmanagement umzusetzen, bei den Betrieben selbst liegt. Ein Einfluss der Gemeinden kann entweder normativ dahingehend erfolgen, im Falle von Ausbauprojekten etwa Auflagen in Hinblick auf PKW-Stellplätze, Radabstellplätze, usw. zu formulieren. Genauso kann aber auch durch Bewusstseinsbildung ein entsprechendes Verhalten gefördert werden. Dies erfolgt durch direkte Ansprache der Betriebe bzw. durch Unterstützung beratender Institutionen, wie etwa durch das Umwelt Service Salzburg.

Umsetzungsschritte

1. Identifikation relevanter größerer Betriebe
2. Kontaktaufnahme mit beratenden Dienstleistern, etwa Umwelt Service Salzburg
3. Gespräche und Information der relevanten Betriebe
4. weitere Umsetzungsschritte sind von den Betrieben zu setzen

Kooperationspartner

- Beratungsdienstleister (z.B. Umwelt Service Salzburg)
- lokale Betriebe

5.4 Maßnahmen für Dorfbeuern

Für die Gemeinde Dorfbeuern werden anhand der Erkenntnisse der Basisanalyse und unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot
- Grundangebot von Bike+Ride bei zentralen Bushaltestellen

5.4.1 Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot für Dorfbeuern

Grundsätzliches

Im direkten Vergleich zu anderen Gemeinden der Planungsregion wird Dorfbeuern nicht durch die Salzburger Lokalbahn erschlossen, sodass hier besonderer Bedarf nach einer ergänzenden Lösung zur Anbindung in Richtung Lamprechtshausen aber auch Bürmoos erforderlich wird; dies besonders auch durch das mitunter eingeschränkte reguläre liniengebundene ÖV-Angebot. Gleichzeitig stellt die Querverbindung in das Seengebiet, damit verbunden zur Bezirkshauptmannschaft in Seekirchen am Wallersee bedeutende Relationen dar.

Die Umsetzung des Mikro-ÖV-Angebots soll gemeinsam mit den Gemeinden Lamprechtshausen, Bürmoos und St. Georgen bei Salzburg erfolgen. Damit sind sämtliche relevante Funktionen sichergestellt:

- Zubringerfunktion innerhalb der Gemeinde zur Sicherstellung der Mobilitäts-Basisbedürfnisse
- Zubringerfunktion in die Nachbargemeinden mit erweiterter Ausstattung (Erledigungsverkehr, hier besonders Lamprechtshausen und Bürmoos)
- Zubringer zur SLB in Lamprechtshausen und Bürmoos

Gleichzeitig ergibt sich durch eine Verlagerung von PKW-Wegen auf das ergänzende Mobilitätsangebot eine Synergie mit den beiden genannten Bahnhofstandorten dahingehend, als die Nachfrage und nach Park+Ride-Stellplätzen minimiert werden kann.

Betriebszeiten

In Hinblick auf die Betriebszeiten wird für die Region generell ein Zeitraum von 5 Uhr bis 23:30 Uhr an Werktagen von Montag bis Samstag sowie von 7 Uhr bis 22 Uhr an Sonn- und Feiertagen empfohlen, um eine hohe Akzeptanz in breiten Nutzer:innenkreisen (z. B. Pendler:innen, welche frühe Züge erreichen müssen) sicherzustellen. Fahrtwünsche von und zur SLB sind dabei zu priorisieren, ebenso ist die Anbindung an die Bezirkshauptmannschaft zumindest zu den wesentlichen Parteienverkehrszeiten (Ankunft vor/um 7:30 Uhr) zu koordinieren

Umsetzungsschritte und Zeitplan – Umsetzung gemeinsam mit Bürmoos, Lamprechtshausen, St. Georgen

Zur Umsetzung des ergänzenden Mobilitätsangebots sind die folgenden Schritte erforderlich:

1. **Detailplanung** des Angebots (Erhebung weiterer konkreter Bedürfnisse der Bevölkerung anhand einer Befragung, Festlegung der Haltepunkte, Fahrplankonzept, Qualitätskriterien, z. B. Vorlaufzeiten bei der Fahrtbestellung, Beschwerdestelle usw.) → **Ergebnis ist ein Lastenheft für das Mikro-ÖV-Angebot | Umsetzung ab Herbst 2024, realistisch sind etwa 4 bis 6 Monate für diesen Schritt**
2. parallel dazu: **Abstimmung mit dem Salzburger Verkehrsverbund und dem Amt der Salzburger Landesregierung** in Hinblick auf die Integration in den Tarif, die elektronische Fahrplanauskunft, Klärung von Fragen in Hinblick auf die **Finanzierung, konzessionsrechtliche Fragen sowie verfahrensrechtliche und verkehrsplanerische Begleitung** → **ab Herbst 2024 bis Anfang 2025**
3. Veröffentlichung der Ausschreibung Anfang 2025, Vergabeentscheidung im Frühjahr 2025
4. Betriebsvorbereitung gemeinsam mit dem Auftragnehmer bis ca. Sommer/Herbst 2025

5.4.2 Grundangebot von Bike+Ride bei zentralen Bushaltestellen

Grundsätzliches

Aus fachlicher Sicht wird empfohlen, das Mobilitätsangebot in Dorfbeuern um ein Grundangebot von Bike+Ride bei den zentralen Bushaltestellen Dorfbeuern Ortsmitte sowie Breitenlohe zu ergänzen: damit geht eine grundsätzlich wünschenswerte Verbesserung der Radinfrastruktur einher, mit der die Nutzung des Fahrrades etwa auf kurzen Strecken in das Ortszentrum attraktiviert wird, gleichzeitig ist damit die Lücke zum öffentlichen Verkehr aus dem Bereich Vorau, Michaelbeuern oder Breitenlohe geschlossen.

Umsetzungsschritte

1. Auswahl geeigneter Flächen zur Errichtung von Radabstellanlagen im Nahbereich der genannten Haltestellen
2. Abstimmung mit Grundeigentümern, sofern Fremdgrundbedarf besteht
3. Detailplanung, Angebotseinholung Radabstellanlagen

Darüber hinaus sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass in Dorfbeuern eine Sanierung des Dorfplatzes angedacht ist, in deren Rahmen eine Neugestaltung vorgenommen wird und auch Radabstellanlagen Berücksichtigung finden sollen.

5.5 Maßnahmen für Göming

Die Ausgangslage bzw. die erhobenen Bedarfe in Göming werden dadurch gekennzeichnet, dass das Gemeindegebiet im Vergleich zur Gesamtregion verhältnismäßig kompakt ist und im Nahbereich der gut ausgestatteten Gemeinde Oberndorf gelegen ist, sodass in relativ kurzer Entfernung eine Anbindung an die Salzburger Lokalbahn sowie einen zentralen Ort gegeben ist.

Vor dem Hintergrund des bestehenden ÖV-Angebots sowie dem Ziel, eine Mobilitätsgrundversorgung zu gewährleisten, wird die Implementierung eines ergänzenden Mobilitätsangebots (Mikro-ÖV) gemeinsam mit den Gemeinden Oberndorf und Nußdorf am Haunsberg empfohlen.

5.5.1 Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot

Grundsätzliches

Das ergänzende Mobilitätsangebot für die Gemeinden Göming, Oberndorf und Nußdorf am Haunsberg ist so zu konzipieren, dass eine Mobilitäts-Grundversorgung innerhalb der Gemeinden (Erledigungsverkehr, Besorgungen) sichergestellt ist, gleichzeitig ist die Anbindung an die SLB (Oberndorf bzw. für Nußdorf am Haunsberg, Weitwörth-Nußdorf) von Relevanz.

Betriebszeiten

In Hinblick auf die Betriebszeiten wird für die Region generell ein Zeitraum von 5 Uhr bis 23:30 Uhr an Werktagen von Montag bis Samstag sowie von 7 Uhr bis 22 Uhr an Sonn- und Feiertagen empfohlen, um eine hohe Akzeptanz in breiten Nutzer:innenkreisen (z. B. Pendler:innen, welche frühe Züge erreichen müssen) sicherzustellen. Fahrtwünsche von und zur SLB sind dabei zu priorisieren.

Umsetzungsschritte und Zeitplan – Umsetzung gemeinsam mit Oberndorf und Nußdorf am Haunsberg

Zur Umsetzung des ergänzenden Mobilitätsangebots sind die folgenden Schritte erforderlich:

1. **Detailplanung** des Angebots (Erhebung weiterer konkreter Bedürfnisse der Bevölkerung anhand einer Befragung, Festlegung der Haltepunkte, Fahrplankonzept, Qualitätskriterien, z. B. Vorlaufzeiten bei der Fahrtbestellung, Beschwerdestelle usw.) → **Ergebnis ist ein Lastenheft für das Mikro-ÖV-Angebot | Umsetzung ab Herbst 2024, realistisch sind etwa 4 bis 6 Monate für diesen Schritt**
2. parallel dazu: **Abstimmung mit dem Salzburger Verkehrsverbund und dem Amt der Salzburger Landesregierung** in Hinblick auf die Integration in den Tarif, die elektronische Fahrplanauskunft, Klärung von Fragen in Hinblick auf die **Finanzierung**,

**konzessionsrechtliche Fragen sowie verfahrensrechtliche und verkehrsplanerische
Begleitung → ab Herbst 2024 bis Anfang 2025**

3. Veröffentlichung der Ausschreibung Anfang 2025, Vergabeentscheidung im Frühjahr 2025
4. Betriebsvorbereitung gemeinsam mit dem Auftragnehmer bis ca. Sommer/Herbst 2025

5.6 Maßnahmen für Nußdorf am Haunsberg

Anhand der Analyse der Ausgangslage ergeben sich für die Gemeinde Nußdorf am Haunsberg die folgenden Handlungsoptionen:

- Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot
- Bike+Ride-Angebot bei zentralen Bushaltestellen
- Prüfung von Optionen zum Ausbau von Park+Ride bei der Haltestelle Weitwörth-Nußdorf

5.6.1 Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot

Grundsätzliches

Ein ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot für die Gemeinde Nußdorf am Haunsberg soll in erster Linie die flächendeckende Mobilitätsversorgung im Gemeindegebiet sicherstellen sowie in zeitlicher und räumlicher Ergänzung zum bestehenden Regionalbusangebot eine Zubringerfunktion zur Bahn (Weitwörth-Nußdorf) sowie nach Göming und vor allem nach Oberndorf als zentralen Ort herstellen. Darüber hinaus ist als Ziel außerhalb der Planungsregion die Bezirkshauptmannschaft in Seekirchen am Wallersee anzubinden.

Betriebszeiten

In Hinblick auf die Betriebszeiten wird für die Region generell ein Zeitraum von 5 Uhr bis 23:30 Uhr an Werktagen von Montag bis Samstag sowie von 7 Uhr bis 22 Uhr an Sonn- und Feiertagen empfohlen, um eine hohe Akzeptanz in breiten Nutzer:innenkreisen (z. B. Pendler:innen, welche frühe Züge erreichen müssen) sicherzustellen. Fahrtwünsche von und zur SLB sind dabei zu priorisieren, ebenso ist die Anbindung an die Bezirkshauptmannschaft zumindest zu den wesentlichen Parteienverkehrszeiten (Ankunft vor/um 7:30 Uhr) zu koordinieren.

Umsetzungsschritte und Zeitplan – Umsetzung gemeinsam mit Oberndorf und Göming

Zur Umsetzung des ergänzenden Mobilitätsangebots sind die folgenden Schritte erforderlich:

1. **Detailplanung** des Angebots (Erhebung weiterer konkreter Bedürfnisse der Bevölkerung anhand einer Befragung, Festlegung der Haltepunkte, Fahrplankonzept, Qualitätskriterien, z. B. Vorlaufzeiten bei der Fahrtbestellung, Beschwerdestelle usw.) → **Ergebnis ist ein Lastenheft für das Mikro-ÖV-Angebot | Umsetzung ab Sommer 2024, realistisch sind etwa 4 bis 6 Monate für diesen Schritt**

2. parallel dazu: **Abstimmung mit dem Salzburger Verkehrsverbund und dem Amt der Salzburger Landesregierung** in Hinblick auf die Integration in den Tarif, die elektronische Fahrplanauskunft, Klärung von Fragen in Hinblick auf die **Finanzierung, konzessionsrechtliche Fragen sowie verfahrensrechtliche und verkehrsplanerische Begleitung → ab Sommer 2024 bis Ende 2024**
3. Veröffentlichung der Ausschreibung Anfang 2025, Vergabeentscheidung im Frühjahr 2025
4. Betriebsvorbereitung gemeinsam mit dem Auftragnehmer bis ca. Sommer/Herbst 2025

5.6.2 Bike+Ride-Angebot bei zentralen Bushaltestellen

Zur Attraktivierung des Radverkehrs als Mobilitätsoption wird empfohlen, in zentraler Lage in Nußdorf am Haunsberg (Haltestelle Nußdorf Ortsmitte) empfohlen. Hier können räumliche Synergien etwa mit der Volksschule gehoben werden.

Umsetzungsschritte

1. Ermittlung geeigneter Flächen für die Positionierung der Abstellplätze
2. Ggf. Abstimmung mit Grundeigentümern, sofern Fremdgrund benötigt wird

5.6.3 Prüfung von Optionen zum Ausbau von Park+Ride bei der Haltestelle Weitwörth-Nußdorf

Im Zusammenhang mit der laufenden Attraktivierung der Bahnhaltstellen wird die Ausweitung des Park+Ride- und Bike+Ride-Angebotes am Standort Weitwörth-Nußdorf als zweckmäßige Maßnahme erachtet. Diese Maßnahme muss in enger Abstimmung mit der Salzburger Lokalbahn erfolgen. Von Seiten der Gemeinde ist insbesondere die Sicherung der dafür erforderlichen Flächen vorzunehmen. Gegebenenfalls kann der Standort Weitwörth-Nußdorf für einen Mobility Hub in Betracht gezogen werden, wobei besonders die Bedürfnisse des benachbarten Gewerbegebietes zu berücksichtigen sind.

Umsetzungsschritte

1. Kontaktaufnahme mit der Salzburger Lokalbahn in Hinblick auf laufende Vorhaben und Tätigkeiten zur Verbesserung der Bahnhofsausstattung
2. Abstimmung über mögliche Erweiterungsmaßnahmen mit der SLB

5.7 Maßnahmen für Lamprechtshausen

Für die Gemeinde Lamprechtshausen wurden die folgenden zusätzlichen Mobilitätsoptionen identifiziert:

- Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot
- E-Car Sharing
- Ausbau von Park+Ride und Bike+Ride
- Ausbau eines Mobility Hubs am Bahnhof Lamprechtshausen

5.7.1 Ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot

Grundsätzliches

Ein ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot für Lamprechtshausen sollte gemeinsam mit den Gemeinden Bürmoos, St. Georgen bei Salzburg, und Dorfbeuern umgesetzt werden: damit kann neben der Sicherstellung der innergemeindlichen Mobilität in Lamprechtshausen auch die Anbindung zwischen den Gemeinden, insbesondere nach Bürmoos aber auch für die Gemeinden St. Georgen und Dorfbeuern nach Lamprechtshausen sichergestellt werden.

Betriebszeiten

In Hinblick auf die Betriebszeiten wird für die Region generell ein Zeitraum von 5 Uhr bis 23:30 Uhr an Werktagen von Montag bis Samstag sowie von 7 Uhr bis 22 Uhr an Sonn- und Feiertagen empfohlen, um eine hohe Akzeptanz in breiten Nutzer:innenkreisen (z. B. Pendler:innen, welche frühe Züge erreichen müssen) sicherzustellen. Fahrtwünsche von und zur SLB sind dabei zu priorisieren, ebenso ist die Anbindung an die Bezirkshauptmannschaft zumindest zu den wesentlichen Parteienverkehrszeiten (Ankunft vor/um 7:30 Uhr) zu koordinieren

Umsetzungsschritte und Zeitplan – gemeinsam mit Bürmoos, St. Georgen und Dorfbeuern

Zur Umsetzung des ergänzenden Mobilitätsangebots sind die folgenden Schritte erforderlich:

5. **Detailplanung** des Angebots (Erhebung weiterer konkreter Bedürfnisse der Bevölkerung anhand einer Befragung, Festlegung der Haltepunkte, Fahrplankonzept, Qualitätskriterien, z. B. Vorlaufzeiten bei der Fahrtbestellung, Beschwerdestelle usw.) → **Ergebnis ist ein Lastenheft für das Mikro-ÖV-Angebot | Umsetzung ab Sommer 2024, realistisch sind etwa 4 bis 6 Monate für diesen Schritt**
6. parallel dazu: **Abstimmung mit dem Salzburger Verkehrsverbund und dem Amt der Salzburger Landesregierung** in Hinblick auf die Integration in den Tarif, die elektronische Fahrplanauskunft, Klärung von Fragen in Hinblick auf die **Finanzierung**,

konzessionsrechtliche Fragen sowie verfahrensrechtliche und verkehrsplanerische Begleitung → ab Sommer 2024 bis Ende 2024

7. Veröffentlichung der Ausschreibung Anfang 2025, Vergabeentscheidung im Frühjahr 2025
8. Betriebsvorbereitung gemeinsam mit dem Auftragnehmer bis ca. Sommer/Herbst 2025

5.7.2 E-Car-Sharing**Grundsätzliches**

Der Bahnhof Lamprechtshausen ist aufgrund seiner zentralen Lage für einen Car-Sharing-Standort gut geeignet. Dies ergibt sich zum einen aufgrund der Situierung im Nahbereich des Bahnhofes als auch des Gewerbegebietes sowie noch fußläufiger Distanz zum Ortszentrum, sodass an diesem Standort ein hohes Potenzial erwartet werden kann.

Umsetzungsschritte und Zeitplan

In Hinblick auf die Umsetzung sind die folgenden Schritte einzuhalten:

1. Klärung der zur Fördergewährung erforderlichen Schritte: zu Beginn der Umsetzung sollte vorab mit der Förderstelle/Förderberatung (klimaaktiv mobil für Städte, Gemeinden und Regionen) Kontakt hinsichtlich der Fördermöglichkeiten aufgenommen werden.
2. Suche eines Anbieters von Sharing-Angeboten, z. B. s.mobil im Flachgau oder Aufbau einer eigenen Plattform
3. Klärung der Fahrzeuganschaffung: muss das Fahrzeug von der Gemeinde beschafft werden oder bietet der Car-Sharing-Anbieter eine entsprechende Lösung an; dies gilt auch für die erforderliche Lade-Infrastruktur. Buchungs- und Verrechnungssysteme werden in der Regel ebenfalls durch den Car-Sharing-Anbieter zur Verfügung gestellt.

Kooperationspartner

Zusammenfassend ist die Kooperation mit folgenden Akteur:innen erforderlich:

- E-Car-Sharing-Anbieter
- ggf. Grundeigentümer, wenn Angebot auf Fremdgrund eingerichtet werden muss, wobei empfohlen wird, das Angebot auf Gemeindegrund einzurichten

5.7.3 Ausbau von Park+Ride und Bike+Ride

Der Bahnhof in Lamprechtshausen eignet sich aufgrund seiner Lage im Straßennetz zu einem Park+Ride-Schwerpunktstandort. Gleichzeitig muss jedoch auf mögliche Nutzungskonflikte hingewiesen werden, die sich aus einem verstärkten Zulaufverkehr auf der B156 und L115

ergeben können. Durch die Implementierung eines ergänzenden Mobilitätsangebots sowie Forcierung von Bike+Ride für den Nahbereich kann dies jedoch etwas abgefedert werden.

Umsetzungsschritte und Zeitplan

Die Umsetzung des Ausbaus von Park+Ride muss in enger Abstimmung mit der Salzburger Lokalbahn erfolgen. Hier sind daher die folgenden Schritte zu berücksichtigen:

- Abstimmung mit der Salzburger Lokalbahn in Hinblick auf die geplanten bzw. laufenden Ausbauplanungen für das bestehende Park+Ride- und Bike+Ride-Angebot
- Ggf. Abstimmung mit Grundeigentümern, sofern Fremdgrund erforderlich ist

5.7.4 Ausbau eines Mobility Hubs am Bahnhof Lamprechtshausen

Aufgrund der beschriebenen Lagegunst des Bahnhofs in Lamprechtshausen sowie der bereits bestehenden Ausstattung mit Handelseinrichtungen (Bäckerei) kann für diesen Standort die Entwicklung eines Mobility Hubs empfohlen werden. Dies sollte im Zusammenhang mit einer weiteren Qualitätsaufwertung des Bahnhofs (Park+Ride bzw. Bike+Ride-Ausbau) in enger Abstimmung mit der Salzburger Lokalbahn erfolgen.

Kooperationspartner sowohl für Park+Ride, Bike+Ride und Mobility Hubs

Zusammenfassend ist die Kooperation mit folgenden Akteur:innen erforderlich:

- Salzburger Lokalbahn
- ggf. Grundeigentümer, wenn Angebot auf Fremdgrund eingerichtet werden muss, wobei empfohlen wird, das Angebot auf Gemeindegrund einzurichten

Gegebenenfalls ist für den Standort am Bahnhof Weitwörth-Nußdorf ebenfalls oder alternativ die Einrichtung eines Mobility Hubs anzudenken. Die im dortigen Gewerbegebiet Weitwörth angesiedelten Betriebe stellen darüber hinaus ein Potenzial für betriebliches Mobilitätsmanagement dar.

5.8 Maßnahmen für Oberndorf bei Salzburg

Die Ausgangslage hinsichtlich der Erschließungssituation gestaltet sich in Oberndorf bei Salzburg aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur besser als in den Flächengemeinden der Planungsregion. Insbesondere ist hervorzuheben, dass besonders für Mikro-ÖV-Angebote Oberndorf bei Salzburg als Ziel aus den umliegenden Gemeinden in Betracht kommt.

5.8.1 Ergänzendes Mobilitätsangebot | Mikro-ÖV

Es wird empfohlen, ein ergänzendes Mikro-ÖV-Angebot mit den Nachbargemeinden Göming und Nußdorf am Haunsberg umzusetzen:

Betriebszeiten

In Hinblick auf die Betriebszeiten wird für die Region generell ein Zeitraum von 5 Uhr bis 23:30 Uhr an Werktagen von Montag bis Samstag sowie von 7 Uhr bis 22 Uhr an Sonn- und Feiertagen empfohlen, um eine hohe Akzeptanz in breiten Nutzer:innenkreisen (z. B. Pendler:innen, welche frühe Züge erreichen müssen) sicherzustellen. Fahrtwünsche von und zur SLB sind dabei zu priorisieren, ebenso ist die Anbindung an die Bezirkshauptmannschaft zumindest zu den wesentlichen Parteienverkehrszeiten (Ankunft vor/um 7:30 Uhr) zu koordinieren. Darüber hinaus ist für Oberndorf die gemeindeinterne Verbindung z.B. von und zum Kindergarten von vorrangiger Bedeutung.

Umsetzungsschritte und Zeitplan – Umsetzung gemeinsam mit Nußdorf und Göming

Zur Umsetzung des ergänzenden Mobilitätsangebots sind die folgenden Schritte erforderlich:

1. **Detailplanung** des Angebots (Erhebung weiterer konkreter Bedürfnisse der Bevölkerung anhand einer Befragung, Festlegung der Haltepunkte, Fahrplankonzept, Qualitätskriterien, z. B. Vorlaufzeiten bei der Fahrtbestellung, Beschwerdestelle usw.) → **Ergebnis ist ein Lastenheft für das Mikro-ÖV-Angebot | Umsetzung ab Herbst 2024, realistisch sind etwa 4 bis 6 Monate für diesen Schritt**
2. parallel dazu: **Abstimmung mit dem Salzburger Verkehrsverbund und dem Amt der Salzburger Landesregierung** in Hinblick auf die Integration in den Tarif, die elektronische Fahrplanauskunft, Klärung von Fragen in Hinblick auf die **Finanzierung, konzessionsrechtliche Fragen sowie verfahrensrechtliche und verkehrsplanerische Begleitung** → **ab Herbst 2024 bis Anfang 2025**
3. Veröffentlichung der Ausschreibung Anfang 2025, Vergabeentscheidung im Frühjahr 2025
4. Betriebsvorbereitung gemeinsam mit dem Auftragnehmer bis ca. Sommer/Herbst 2025

5.8.2 E-Car-Sharing

Als potenzielle Standorte für E-Car-Sharing-Angebote eignen sich in Oberndorf bei Salzburg vor allem zentral gelegene Standorte (z. B. im Umfeld der Galerie bzw. des Schulzentrums, Nahbereich des Bahnhofs). Damit ist ein solches Angebot für eine hohe potenzielle Nutzer:innenzahl fußläufig erreichbar.

Umsetzungsschritte und Zeitplan

In Hinblick auf die Umsetzung sind die folgenden Schritte einzuhalten:

- Klärung der zur Fördergewährung erforderlichen Schritte: zu Beginn der Umsetzung sollte vorab mit der Förderstelle/Förderberatung (klimaaktiv mobil für Städte, Gemeinden und Regionen) Kontakt hinsichtlich der Fördermöglichkeiten aufgenommen werden.
- Suche eines Anbieters von Sharing-Angeboten, z. B. s.mobil im Flachgau
- Klärung der Fahrzeuganschaffung: muss das Fahrzeug von der Gemeinde beschafft werden oder bietet der Car-Sharing-Anbieter eine entsprechende Lösung an; dies gilt auch für die erforderliche Lade-Infrastruktur. Buchungs- und Verrechnungssysteme werden in der Regel ebenfalls durch den Car-Sharing-Anbieter zur Verfügung gestellt.

Kooperationspartner

Zusammenfassend ist die Kooperation mit folgenden Akteur:innen erforderlich:

- E-Car-Sharing-Anbieter
- ggf. Grundeigentümer, wenn Angebot auf Fremdgrund eingerichtet werden muss, wobei empfohlen wird, das Angebot auf Gemeindegrund einzurichten

5.8.3 Ausweitung von Bike+Ride und Ausbau eines Mobility Hubs am Bahnhof Oberndorf

Der Bahnhof Oberndorf bei Salzburg weist bereits im Bestand eine hohe Aufenthalts- und Dienstleistungsqualität auf. Es wird daher empfohlen, zur weiteren Verlagerung von Wegen aus dem motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr und zur Verknüpfung zwischen Bahn und Rad die mögliche Ausweitung von Bike+Ride-Angeboten am Bahnhof Oberndorf zu prüfen.

Die Umsetzung des Ausbaus von Park+Ride muss in enger Abstimmung mit der Salzburger Lokalbahn erfolgen. Hier sind daher die folgenden Schritte zu berücksichtigen:

- Abstimmung mit der Salzburger Lokalbahn in Hinblick auf die geplanten bzw. laufenden Ausbauplanungen für das bestehende Park+Ride- und Bike+Ride-Angebot

- Ggf. Abstimmung mit Grundeigentümern, sofern Fremdgrund erforderlich ist

Darüber hinaus kann durch eine Verbesserung der Radabstellanlagen in Oberndorf auch ein Nutzen für die Gemeinde Göming generiert werden kann: durch die geringe Wegstrecke und die entsprechende Radinfrastruktur stellt auch das Fahrrad für Fahrten von Göming zum Bahnhof Oberndorf eine gute Alternative dar.

5.9 Maßnahmen für St. Georgen bei Salzburg

Für die Gemeinde St. Georgen bei Salzburg wird die Umsetzung der folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Mikro-ÖV | ergänzendes Mobilitätsangebot, als Weiterentwicklung des bestehenden St.-Georgen-Mobil
- E-Car-Sharing
- Ausbau von Bike+Ride-Standorten an den bestehenden Bahnhöfen in der Gemeinde

5.9.1 Ergänzendes Mobilitätsangebot Mikro-ÖV

Bereits seit geraumer Zeit besteht in St. Georgen das Mikro-ÖV-Angebot St. Georgen Mobil, welches als Bürgerbussystem angelegt wurde. Im Rahmen einer gesamtregionalen Strategie zum Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote wird die Umsetzung eines erweiterten Mikro-ÖV-Angebots gemeinsam mit den Gemeinden Lamprechtshausen, Bürmoos und Dorfbeuern für den nördlichen Teilraum des Planungsgebiets empfohlen.

Mit dieser Maßnahme können die flächendeckende Anbindung zur Salzburger Lokalbahn aber auch die gemeindeüberschreitenden Verkehrsbedürfnisse nach Bürmoos und Lamprechtshausen abgedeckt werden. Besonders ist dies für die räumlich näher an Bürmoos liegenden Ortsteile im Norden des Gemeindegebiets (z. B. Holzhausen) von funktionaler Bedeutung.

Betriebszeiten

In Hinblick auf die Betriebszeiten wird für die Region generell ein Zeitraum von 5 Uhr bis 23:30 Uhr an Werktagen von Montag bis Samstag sowie von 7 Uhr bis 22 Uhr an Sonn- und Feiertagen empfohlen, um eine hohe Akzeptanz in breiten Nutzer:innenkreisen (z. B. Pendler:innen, welche frühe Züge erreichen müssen) sicherzustellen. Fahrtwünsche von und zur SLB sind dabei zu priorisieren, ebenso ist die Anbindung an die Bezirkshauptmannschaft zumindest zu den wesentlichen Parteienverkehrszeiten (Ankunft vor/um 7:30 Uhr) zu koordinieren

Umsetzungsschritte und Zeitplan – Umsetzung gemeinsam mit Bürmoos, Lamprechtshausen, Dorfbeuern

Zur Umsetzung des ergänzenden Mobilitätsangebots sind die folgenden Schritte erforderlich:

1. **Detailplanung** des Angebots (Erhebung weiterer konkreter Bedürfnisse der Bevölkerung anhand einer Befragung, Festlegung der Haltepunkte, Fahrplankonzept, Qualitätskriterien, z. B. Vorlaufzeiten bei der Fahrtbestellung, Beschwerdestelle usw.) →

Ergebnis ist ein Lastenheft für das Mikro-ÖV-Angebot | Umsetzung ab Sommer 2024, realistisch sind etwa 4 bis 6 Monate für diesen Schritt

2. parallel dazu: **Abstimmung mit dem Salzburger Verkehrsverbund und dem Amt der Salzburger Landesregierung** in Hinblick auf die Integration in den Tarif, die elektronische Fahrplanauskunft, Klärung von Fragen in Hinblick auf die **Finanzierung, konzessionsrechtliche Fragen sowie verfahrensrechtliche und verkehrsplanerische Begleitung → ab Sommer 2024 bis Ende 2024**
3. Veröffentlichung der Ausschreibung Anfang 2025, Vergabeentscheidung im Frühjahr 2025
4. Betriebsvorbereitung gemeinsam mit dem Auftragnehmer bis ca. Sommer/Herbst 2025

5.9.2 E-Car-Sharing

Zur Ergänzung der Mobilitätsangebote wird die Einrichtung eines E-Car-Sharing-Angebots im Umfeld des Gemeindeamtes bzw. der Unterechinger Straße empfohlen. Mit dieser Standortwahl ist eine fußläufige Zuwegung zum Sharing-Standort und somit die Hebung eines entsprechenden Potenzials gewährleistet.

Umsetzungsschritte und Zeitplan

In Hinblick auf die Umsetzung sind die folgenden Schritte einzuhalten:

- Klärung der zur Fördergewährung erforderlichen Schritte: zu Beginn der Umsetzung sollte vorab mit der Förderstelle/Förderberatung (klimaaktiv mobil für Städte, Gemeinden und Regionen) Kontakt hinsichtlich der Fördermöglichkeiten aufgenommen werden.
- Suche eines Anbieters von Sharing-Angeboten, z. B. s.mobil im Flachgau oder Aufbau einer eigenen Plattform
- Klärung der Fahrzeuganschaffung: muss das Fahrzeug von der Gemeinde beschafft werden oder bietet der Car-Sharing-Anbieter eine entsprechende Lösung an; dies gilt auch für die erforderliche Lade-Infrastruktur. Buchungs- und Verrechnungssysteme werden in der Regel ebenfalls durch den Car-Sharing-Anbieter zur Verfügung gestellt.

Kooperationspartner

Zusammenfassend ist die Kooperation mit folgenden Akteur:innen erforderlich:

- E-Car-Sharing-Anbieter
- ggf. Grundeigentümer, wenn Angebot auf Fremdgrund eingerichtet werden muss, wobei empfohlen wird, das Angebot auf Gemeindegrund einzurichten

5.9.3 Bike+Ride-Ausweitung an bestehenden Flächen

Zur weiteren Verbesserung der Attraktivität sowohl des Bahnangebots als auch des Radverkehrs sollen die Bike+Ride-Angebote auf allen bestehenden Bahnhöfen hinsichtlich ihrer Erweiterbarkeit geprüft werden. Dies ist im Rahmen der kontinuierlichen Aufwertung der SLB-Haltestelle in enger Abstimmung mit der Salzburger Lokalbahn vorzunehmen.

6 Datensätze Flachgau Nord

In der Folge werden die verwendeten bzw. bearbeiteten Datensätze der Basisanalyse kurz aufgelistet:

6.1 _00_Gemeinden_Flachgau_Nord

- Name der Gemeinde
- Gemeindekennziffer

6.2 _01_Einwohner_Flachgau_Nord

- Die Anzahl der Einwohner (Hauptwohnsitze Stand Jänner 2023)

6.3 _02_Einpendler_Flachgau_Nord

- Die Anzahl der Pendler (Erwerbs- und Ausbildungspendler), deren Arbeits- oder Ausbildungsort sich in der Rasterzelle befindet, und deren Wohnort sich nicht in derselben Rasterzelle befindet (Stand Oktober 2021)

6.4 _03_Auspendler_Flachgau_Nord

- Die Anzahl der Pendler (Erwerbs- und Ausbildungspendler), deren Wohnort sich in der Rasterzelle befindet, und deren Arbeits- oder Ausbildungsort sich nicht in derselben Rasterzelle befindet (Stand Oktober 2021)

6.5 _04_Nachfragepotenzial_Flachgau_Nord

- Komplette Auflistung der Attribute aus den Datensätzen 01, 02 und 03:
 - hws
 - inc_pendler
 - inc_erwerbpen
 - inc_schuelerpen
 - outg_pendler
 - outg_erwerbpen
 - outg_schuelerpen
- nachfr_potenzial: Summe aus den Einwohnern (hws) und Einpendlern (inc_pendler). Diese Einheit war die Grundlage für die Abgrenzung der Nachfragegebiete

6.6 _05_Nachfragegebiete_Flachgau_Nord

- Nachfr_Gebiet_ID: fortlaufende Nummer, die bei der Berechnung zugewiesen wurde (ist auch bei den Nachfragepunkten (01 bis 04) verlinkt)

- Einwohner, Einpendler, Auspendler und Nachfragepotenzial pro km², innerhalb des jeweiligen Nachfragegebiets, geeignet für Visualisierungen

6.7 _06_OeV_Gueteklassen_20221020_Flachgau_Nord

- Die ÖV-Gütekategorie von A bis G (A = beste Versorgung, G = Basisversorgung)
- GK_num: Gütekategorie als Zahlenwert (A = 1, G = 7)
- Stand: 20. Oktober 2022 (Verkehrsanbindung an einem Wochentag, von 6 bis 20 Uhr)

6.8 _07_Haltestellen_20221020_Flachgau_Nord

- St_Nummer: Fortlaufende Nummer (österreichische ÖV-Planung, kompatibel mit Global-ID-System)
- VKAT_Hst: Kategorie des höchstrangigen Verkehrsmittel an der Haltestelle
 - 1: Zug (Fernverkehr, REX)
 - 2: Zug (S-Bahn, Lokalbahn, Regionalbahn, U-Bahn)
 - 3: Straßenbahn, O-Bus
 - 4: Bus
- Anzahl der Abfahrten zwischen 6-20 Uhr
- Anz_Abf dividiert durch zwei, um die Anzahl der Abfahrten pro Richtung zu erhalten
- Intervall: 840 Minuten (14 Stunden zwischen 6-20 Uhr) dividiert durch Abf_p_Ri, um den durchschnittlichen Takt zu erhalten
- IntKlasse: Intervall zusammengefasst in Klassen
- HstKat: Kombination aus VKAT_Hst und IntKlasse (reicht von I: höchstrangige Haltestelle bis VIII: Haltestelle mit Mindeststandard, bzw. Keine Hst-Kategorie: unter vier Abf. pro Richtung)
- Linien: Linien, die diese Haltestelle bedienen
- Stand: 20. Oktober 2022 (Verkehrsanbindung an einem Wochentag, von 6 bis 20 Uhr)

6.9 _08_OeV_Linien_2024_Flachgau_Nord

- line_name: Bezeichnung der Linie
- pta: Verkehrsverbund
- operator: Betreiber
- transfer_t: Unterscheidung zwischen Regionalbussen, Stadtbussen, S-Bahnen und Schienenersatzverkehren
- vehicle_te: ähnlich wie transfer_t, aber Stadtbusse sind weiter klassifiziert in Stadtbusse und O-Busse
- Stand: 2024