



Das engere Einzugsgebiet ist jener Raum, in dem die Verkehrsströme Richtung Donaubrücke markant spürbar sind und der von der Donaubrücke Mauthausen erhöht verkehrs-funktional betroffen ist. Die Region umfasst daher folgende 28 Gemeinden in den Bundesländern Niederösterreich und Oberösterreich:

- Oberösterreich
 - Allerheiligen im Mühlkreis
 - Asten
 - Engerwitzdorf
 - Enns
 - Hagelsberg
 - Katsdorf
 - Kronstorf
 - Langensetin
 - Linz Stadt
 - Luftenberg an der Donau
 - Mauthausen
 - Naarn im Marchlande

- Perg
- Pregarten
- Ried an der Riedmark
- Schwertberg
- St. Florian
- Niederösterreich
 - Ennsdorf
 - Ernsthofen
 - Haag
 - St. Georgen an der Gusen
 - Steyregg
 - Tragwein
 - Wartberg ob der Aist
 - Windhaag bei Perg
 - St. Pantaleon-Erla
 - St. Valentin
 - Strengberg

Das tatsächliche Nachfragegebiet der Donauquerung Mauthausen erstreckt sich über das engere Einzugsgebiet hinaus und umfasst weitere Teile der Bezirke Perg, Freistadt, Urfahr-Umgebung, Linz-Stadt, Linz-Land und Steyr-Land in Oberösterreich und des Bezirks Amstetten in Niederösterreich.

In den 28 Gemeinden des engeren Einzugsgebiets leben derzeit rund 334.600 Einwohner (Stand Jahresbeginn 2022). Zwischen 2012 und 2022 hat die Bevölkerung in diesem Raum um rund 9 % zugenommen, wodurch ein anhaltend hohes Niveau in der **Bevölkerungsentwicklung** zu beobachten ist. Insbesondere die Gemeinden St. Florian und Hagelsberg verzeichnen mit einer Steigerung von 22 % und 16 % einen sehr hohen Bevölkerungszuwachs. Prognosen zufolge wird dieser Raum bis 2032 um weitere 5 % steigen (die durchschnittliche Prognose für Österreich gesamt liegt bis 2032 bei rund 3 %). Allein dieser hohe Einwohnerzuwachs führt zu verstärkten und neuen Ansprüchen an die Verkehrsinfrastruktur.

Das Einzugsgebiet ist ebenfalls durch **hohe Pendlerströme** geprägt. Mit Stand 2019 gibt es in diesen 28 Gemeinden rund 82.500 Auspendler, von denen knapp 6.500 Einwohner aus den oben genannten niederösterreichischen Gemeinden nach Oberösterreich und 3.300 Einwohner aus den oberösterreichischen Gemeinden nach Niederösterreich pendeln. Gleichzeitig pendeln rund 150.000 Personen in das engere Einzugsgebiet ein. Dabei stammen über 10.800 Einpendler aus Oberösterreich, die in den oben genannten niederösterreichischen Gemeinden pendeln und rund 3.300 Personen aus Niederösterreich, die zur Arbeitsstätte in die oben genannten oberösterreichischen Gemeinden fahren. Damit verzeichnen die Gemeinden des engeren Einzugsgebiets insgesamt knapp 24.000 grenzüberschreitende Ein- und Auspendler. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen ist von einer künftigen Steigerung dieser Pendlerzahlen auszugehen.

Die 28 Gemeinden sind Teil eines dynamischen und **bedeutenden Wirtschaftsstandorts**. Mit der sehr guten infrastrukturellen Anbindung, unter anderem durch die Westautobahn (A1), die Westbahnstrecke sowie den Donauhafen in Enns, zählt die Region als attraktiver Produktions- und Logistikstandort. Die Lage an der Landesgrenze und die Nähe zur oberösterreichischen Landeshauptstraße Linz bedingen zudem eine bedeutende grenzüberschreitende Funktion. Dies spiegelt sich auch in dem starken Wachstum der Arbeitsstätten in den Gemeinden des engeren Einzugsgebiets wider. Insgesamt hat die Zahl der Arbeitsstätten zwischen 2011 und 2019 um rund 12 % zugenommen. Die derzeitigen Aktivitäten im Bereich der Betriebsbaugebiete bzw. die jüngsten Betriebsansiedlungen im Bereich der Donaubrücke bekräftigen diese Entwicklungen und deuten auf einen weiteren Anstieg hin.

Mit dem Wachstum der Bevölkerung bzw. der Pendler und des Wirtschaftsraumes ist mit einer weiteren Steigung des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Um diesen Entwicklungen nachzukommen und den Wirtschaftsstandort der Region nachhaltig zu stärken, ist es unabdingbar, das Infrastrukturnetz kontinuierlich an den **steigenden Personen- und Güterverkehr** anzupassen.

Die Donaubrücke Mauthausen bildet derzeit ein schon überlastetes Nadelöhr dieser wichtigen Verkehrsverbindung in der Region, die die zukünftigen Steigerungen im Bestand nicht mehr aufnehmen kann (siehe dazu auch Kapitel 3.3.2 Verkehrswirksamkeit). Mit der Umsetzung der neuen Donaubrücke Mauthausen können diese prognostizierten Engpässe vermieden und die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Verbindung auch in Zukunft gewährleistet werden. Damit trägt das Vorhaben zu einem hohen Maße an der **Stärkung des regionalen Wirtschaftsstandorts** bei. Mit einer Verbesserung der Verkehrskapazitäten steigt die Standortqualität der Region erheblich, wodurch die Ansiedlung weiterer Betriebe gefördert wird. Dadurch ist auch mit markanten positiven Effekten auf den Arbeitsmarkt zu rechnen, wodurch das Vorhaben weiters zum Wirtschaftswachstum und zum **Wohlstand des regionalen Standorts** beiträgt. Da mit der neuen Brücke auch eine sichere und adäquate Verbindung für Fußgänger und Radfahrer geschaffen wird, fördert das Vorhaben darüber hinaus auch die aktive Mobilität für Freizeit- und Arbeitswege im direkten Umfeld. Damit trägt das Vorhaben zur Schaffung eines attraktiven, verkehrsmittelübergreifenden Angebots bei, das den Trend zur Multimodalität – einer situativen Nutzung jeweils passender Verkehrsmittel – unterstützt.

1.3.2 Politische Begründung des öffentlichen Interesses

Der Bau einer neuen Donaubrücke entspricht zahlreichen politisch festgelegten Zielsetzungen der Länder Oberösterreich und Niederösterreich und wird auch als konkrete Maßnahme formuliert, wodurch der Brückenbau politische Legitimation erlangt und das öffentliche Interesse an dieser Ausbaumaßnahme dokumentiert und bestärkt wird.

Das **Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+** ist aktuell das zentrale fachliche Zieldokument zur Gestaltung der verkehrlichen Entwicklung in Niederösterreich. Im Konzept wird zwischen Zentren, Achsen sowie den ländlichen Raum differenziert. Verkehrsachsen stellen das Rückgrat der Erschließung des Landes dar und sichern die Erreichbarkeit zwischen Zentralräumen innerhalb und außerhalb Niederösterreichs. Maßnahmen an Verkehrsachsen besitzen eine hohe Umsetzungspriorität und haben unter anderem die Schaffung einer hohen Angebotsqualität, die Verbesserung von Erreichbarkeiten und die Bündelung von Verkehrsströmen zum Ziel. Die Donaubrücke Mauthausen und die B 123 Mauthausener Schnellstraße befinden sich auf der Verkehrsachse Amstetten – Perg – Linz und sind somit einer solchen (grenzüberschreitenden) Verkehrsachse und seinen Zielen zuzuordnen.

Das niederösterreichische **Mobilitätspaket 2018-2022** baut auf das Mobilitätskonzept auf und leitet konkrete Maßnahmen ab, um diese definierten Zielsetzungen zu erreichen. Das Straßenprojekt „B123, Donaubrücke Mauthausen“ wird hier explizit als Maßnahme zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur genannt.

Das **Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008** ist das letztgültige verkehrspolitische Zieldokument und bildet die Grundlage für mobilitätsrelevante Entscheidungen des Landes Oberösterreich. Unter anderem werden

in diesem Dokument die Gewährleistung der Mobilität für die Bevölkerung und die Wirtschaft, die Leistung eines positiven Beitrags zur Standortqualität Oberösterreichs sowie die Abstimmung langfristig wirksamer Maßnahmen als zentrale Zielsetzungen definiert.

Mit der Umsetzungsvereinbarung aus dem Jahr 2018 zwischen den Ländern Ober- und Niederösterreich über den Bau einer neuen Donaubrücke und einer geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2027 sowie mit den entsprechenden **Landtagsbeschlüssen** wird die Legitimation des gegenständlichen Vorhabens und damit das öffentliche Interesse zusätzlich untermauert.

1.3.3 Begründung des öffentlichen Interesses nach den Straßenbaugesetzen

§ 12a **NÖ Straßengesetz 1999** legt explizit Kriterien fest, wann ein Straßenbauvorhaben im öffentlichen Interesse liegt. Demnach hat die Maßnahme folgende Kriterien zu erfüllen:

- Verbesserung der Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs, wobei auf die Interessen der Fußgänger und Radfahrer Bedacht zu nehmen ist
- Verbesserung ungünstiger Verkehrsverhältnisse
- Vermeidung eines größeren Zeitaufwands für die Verkehrsteilnehmer
- Notwendigkeit für die Erhaltung und den erforderlichen Ausbau eines überörtlichen Straßennetzes in der Region

Durch den Bau der neuen Donaubrücke Mauthausen wird die Leistungskapazität erhöht, welche an sich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit entlang der B123 und der Donaubrücke führt. Weiters wird durch die Erhöhung der Leistungskapazität die Verkehrsbelastung in den Orten reduziert, wodurch zusätzlich die Sicherheit innerorts erhöht wird. Durch die Steigerung der Kapazitäten werden auch die Flüssigkeit des Verkehrsablaufs sowie die Verkehrsverhältnisse verbessert. Derzeit führen Überlastungen und Staus zu den Spitzenstunden zu hohen Zeitverlusten. Die Verkehrsprognosen deuten zudem auf eine Verschärfung dieser Situation hin. Aus diesem Grund führt der Bau der neuen Donaubrücke ebenfalls zu einer Vermeidung größerer Zeitaufwände für die Verkehrsteilnehmer (siehe dazu auch Kapitel 3.3.2 Verkehrswirksamkeit). Da mit der neuen Brücke auch eine sichere und adäquate Verbindung für Fußgänger und Radfahrer geschaffen wird, sind die Interessen der aktiven Mobilität ebenfalls im Vorhaben berücksichtigt. Wie bereits dargestellt, kommt der Donaubrücke Mauthausen eine wesentliche Rolle als Verkehrsachse für den länderübergreifenden Wirtschaftsraum Amstetten – Perg zu. Da der Ausbau zwingend erforderlich ist, um den Anforderungen durch die demografischen und wirtschaftlichen Entwicklungen an das Straßenverkehrsnetz gerecht zu werden, stellt der Bau der neuen Donaubrücke Mauthausen einen notwendigen Ausbau eines überörtlichen Straßennetzes in der Region dar.