

# KUMM UMSTEIC UM

**MOBILITÄTSLEITBILD  
FÜR DIE REGION LINZ**

**Mobilität gemeinsam gestalten – neue Wege in der Region Linz**



# **MOBILITÄTSLEITBILD FÜR DIE REGION LINZ**

Mobilität gemeinsam gestalten – neue Wege in der Region Linz

## Impressum

**Eigentümer, Medieninhaber und Herausgeber:** Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz und Magistrat der Landeshauptstadt Linz, Hauptstraße 1-5, 4041 Linz

**Projektleiter:** Günther Bsirsky, Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr

**Inhalt & Redaktion:** Rosinak & Partner ZT GmbH, Schloßgasse 11, 1050 Wien, Tel.: +431/544 07 07, office@rosinak.at, www.rosinak.at. wikopreventk GmbH, Münzgasse 4, 1030 Wien, Tel: +431/9076081, office@wikopreventk.com, www.wikopreventk.com

**Grafik & Layout:** Starmühler Agentur & Verlag GmbH, Schellinggasse 1, 1010 Wien, T +431/96 13 888, office@starmuehler.at, www.starmuehler.at

**Druck:** Bernsteiner Media GmbH

**Copyright:** Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr und Magistrat der Landeshauptstadt Linz. Linz 2018. Alle Rechte vorbehalten.

# Inhaltsverzeichnis

Vorworte .....	6
<b>1 Die Region Linz .....</b>	<b>10</b>
<b>2 Statusreport: Wo stehen wir und was zeichnet sich ab? .....</b>	<b>14</b>
<b>3 Leitbild: Was wollen wir gemeinsam erreichen? .....</b>	<b>28</b>
3.1. Wahlfreie, flexible und sichere Mobilität für alle .....	30
3.2. Fitte und effiziente Infrastruktur .....	31
3.3. Höhere Lebensqualität durch saubere Mobilität .....	31
<b>4 Handlungsschwerpunkte: Was wollen wir tun? .....</b>	<b>34</b>
1. Den ÖV als Rückgrat der Mobilität ausbauen .....	36
2. Das hochrangige Straßennetz komplettieren – Lücken schließen .....	39
3. Aktive Mobilität fördern für eine gesunde Bevölkerung .....	41
4. Mobilitätsteilnehmer und -innen besser informieren – Wahlmöglichkeiten bewusst machen .....	43
5. Verkehrsmittel besser kombinieren .....	44
6. Neue Technologien sinnvoll für nachhaltige Mobilität nutzen .....	45
7. Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung abstimmen .....	46
8. Die Region Linz als Verkehrsknoten ertüchtigen .....	47
<b>5 Evaluierung und Monitoring .....</b>	<b>48</b>
Quellenverzeichnis .....	51



**Mag. Thomas Stelzer**  
Landeshauptmann OÖ

---

**2018**

war und ist ein erfreuliches  
Jahr: Wir bekommen jetzt  
viele Verkehrsverbindungen.

## Mobilitätsleitbild für den Großraum Linz

Das Jahr 2018 war und ist ein erfreuliches Jahr: Der oberösterreichische Zentralraum mit der Landeshauptstadt Linz bekommt jetzt viele Verkehrsverbindungen, die die Menschen brauchen. Der Bau der neuen Linzer Donaubrücke hat begonnen, ebenso der Bau der Bypässe für die Autobahnbrücke, und Ende August kam das grüne Licht für die A 26, den Westring, dessen Kernelement ebenfalls eine neue Donaubrücke ist. Der Bau der neuen Linzer Schienenachse, mit der gemeinsamen Durchbindung der Mühlkreisbahn bis zum Hauptbahnhof, ist das große Leitprojekt für den öffentlichen Verkehr für die kommenden Jahre.

Für diese und auch für andere Verkehrsprojekte haben wir zum Teil sehr lange gekämpft. Dann eines war immer klar: Der Lebensraum und der Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandort Oberösterreich mit seinen rapide wachsenden Ballungszentren braucht belastbare, moderne Verkehrsverbindungen. Straßen und Schienen, Strecken und Wege, die auf eine dynamische, herausfordernde Zukunft ausgerichtet sind und den größtmöglichen Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger und für die Unternehmen bringen.

Klar ist auch, dass die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen, die wir in den kommenden Jahren und Jahrzehnten erleben werden, auch neue Anforderungen an unsere Verkehrsinfrastruktur stellen. Unser Ziel ist, diese Entwicklungen und Trends rechtzeitig zu erkennen und uns von ihnen leiten zu lassen – auf dem Weg in eine sichere und moderne Zukunft.

Ich bedanke mich bei allen Beteiligten, die das Mobilitätsleitbild entwickelt haben, für die intensiven Diskussionen und die konstruktiven Gespräche, und vor allem für die gemeinsame Arbeit.

## Das derzeitige Verkehrssystem stößt an seine Grenzen.

Linz weist mehr Arbeitsplätze als Einwohner auf und gilt als Jobmotor des Landes Oberösterreich sowie als das industrielle Herz Österreichs. Dieser Status ermöglicht den Bewohnerinnen und Bewohnern der Landeshauptstadt und ihrem Umland einen hohen Lebensstandard. Doch er ist nicht selbstverständlich. Um den Standort des oberösterreichischen Zentralraums zukunftsfit zu machen, sind jetzt die Weichen zu stellen.

Hierbei bestimmt unter anderem die Qualität der Mobilität den Aktionsradius von Unternehmen, die Zufriedenheit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und das soziale Zusammenleben gleichermaßen. Ebenso prägt sie die Stadtentwicklung und die Lebensqualität. Das derzeitige Verkehrssystem stößt aber an seine Kapazitätsgrenzen. Überlastete öffentliche Verkehrsmittel wie auch Straßen und Autobahnen sind die Folge.

Neben dem Ausbau traditioneller Wege wie Straßen, Buslinien und Radwege dürfen gänzlich neue Lösungen kein Tabu darstellen. Ganz im Gegenteil: Die Mobilität der Zukunft soll in Linz so schnell wie möglich real werden, sei es mit datengestützten Verkehrsleitsystemen, autonom fahrenden Elektrofahrzeugen oder platzschonenden Stadtseilbahnen. Denn intelligente Mobilität bringt Entlastung und stärkt die Innovationskraft einer Stadt.

Unser Ziel muss sein, eine gemeinsame Verantwortung zu schaffen und offensive Verkehrslösungen als Gradmesser sowie Botschafter für den Anspruch der Stadt Linz als führende Innovationsstadt zu etablieren. Gemeinsam können wir diesem Anspruch gerecht werden.



**MMag. Klaus Luger**  
Bürgermeister Linz

## Das Ziel:

Entlastung dank intelligenter Mobilitätskonzepte.



**Mag. Günther Steinkellner**  
Landesrat für Infrastruktur  
in Oberösterreich

---

**74.000**

Fahrten werden es bis 2030  
im Großraum Linz täglich  
mehr sein.

## Jetzt heißt es für Oberösterreich handeln

Der Großraum Linz ist ein dynamisch wachsender Lebens- und Wirtschaftsraum, der sich als Ballungsraum kontinuierlich weiterentwickelt. Die zahlreichen Arbeitsplätze ziehen täglich viele Pendlerinnen und Pendler aus den Umlandgemeinden sowie dem gesamten Bundesland an. Um die Herausforderungen meistern zu können, ist eine vorausschauende und vernetzte Verkehrsplanung unabdingbar.

Bis 2030 ist mit einer Zunahme von weiteren 74.000 Fahrten täglich zu rechnen. Somit wird die Auslastung des Straßennetzes im Großraum Linz in Zukunft weiter steigen. Der Öffentliche Verkehr hat in der Hauptverkehrszeit seine Kapazitätsgrenzen nahezu erreicht.

Erstmals in der Geschichte haben sich die Stadt Linz und das Land Oberösterreich auf ein gemeinsames Mobilitätsleitbild geeinigt, um Verkehrskonzepte für die Stadt und das Land künftig abgestimmt zu planen und umzusetzen. Die angespannte Verkehrssituation im Großraum Linz ist nur durch Kooperation von Stadt, Umlandgemeinden und Land sowie Einbindung der Bevölkerung zu lösen.

Die Umsetzung attraktiver Infrastrukturprojekte wie die Durchbindung der Mühlkreisbahn zum Linzer Hauptbahnhof, die Schaffung einer schienegebundenen Nahverkehrslinie in Richtung Gallneukirchen-Pregarten, die LILO-Verlängerung nach Aschach an der Donau sowie die Verlängerung der Straßenbahn nach Ansfelden-Kremsdorf bilden das Fundament für eine zukunftsorientierte Infrastruktur im Zentralraum.



## Verkehrsplanung kann nicht an der Linzer Stadtgrenze enden

Linzer hat sich in den vergangenen Jahren zu einer pulsierenden und lebendigen Stadt entwickelt. Für viele Menschen ist die Stadt zum Lebensmittelpunkt geworden. Linz wächst und damit steigt auch nach wie vor die Anzahl der Autos auf unseren Straßen. Aber auch aus den Umlandgemeinden und anderen Orten kommen viele Menschen täglich nach Linz – zur Arbeit, zum Einkaufen, für den Kulturgenuss, als Touristen oder um Behördenwege zu erledigen.

Der Öffentliche Verkehr ist eine tragende Säule für die Entwicklung des Großraums Linz, denn der Individualverkehr kann in einer Stadt nicht uneingeschränkt ansteigen. Schon jetzt kommen mehr als 110.000 Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler werktags zu ihrem Arbeitsplatz nach Linz. Eine vorausschauende Verkehrsplanung kann nicht an den Stadtgrenzen enden, weshalb sich die Stadt Linz und das Land Oberösterreich erstmals in der Historie auf ein gemeinsames Vorgehen geeinigt haben. Im Mobilitätsleitbild Region Linz werden Verkehrskonzepte für das Land und die Stadt koordiniert, geplant und abgestimmt.

Das neue Leitbild bietet eine langfristige Orientierung, wie die Mobilitätszukunft aussehen soll. Denn nur eine gemeinsame Mobilitätsstrategie, mit dem Schwerpunkt Öffentlicher Verkehr, kann die Lebensqualität der Menschen sowie die Standortqualität der Unternehmen im Großraum Linz halten oder sogar steigern.



**DI Markus Hein**  
Stadtrat für Infrastruktur in Linz

# 110.000

Arbeitspendlerinnen und  
Arbeitspendler fahren werktags  
zu ihrem Arbeitsplatz nach Linz.

# Die Region Linz



# 1 Die Region Linz

## Räumliche Abgrenzung

Um die Region Linz und ihre Mobilität analysieren zu können, braucht es eine Definition, von welchem Raum wir konkret sprechen. Eine genaue Abgrenzung des Funktions- und Wirkungsraums ist aber schwierig. So reichen etwa die Arbeitspendelbeziehungen bis in den Bezirk Rohrbach, das S-Bahnkonzept hat einen anderen Wirkungsbereich als stadtgrenzenüberschreitende Radhaupttrouten oder die Entwicklung von Park&Ride- und Bike&Ride-Standorten.

Dennoch braucht es eine klare räumliche Abgrenzung – vor allem für die datenbasierte Darstellung der Ausgangslage oder für die Ermittlung von Wirkungen. Im Mobilitätsleitbild werden daher folgende Bezugsräume festgelegt:

- Die **Region Linz** entspricht der europäischen statistischen NUTS-3-Region Linz-Wels und damit weitgehend dem in früheren Konzepten verwendeten Großraum Linz. Die Gemeinden dieser Region sind durch Arbeitspendelbeziehungen, aber auch Einkaufs-, Freizeit- und Geschäftsbeziehungen stark miteinander verflochten. Um die Ausgangs- und Problemlage zu beschreiben, beziehen sich die Daten daher auf die Region Linz.
- Als zentraler **Funktionsraum** wird die Stadt Linz gemeinsam mit der Raumordnungsregion Linz-Umland gesehen. Die Mobilitätsbeziehungen zwischen der Stadt Linz und den Umlandgemeinden sind besonders intensiv. Linz-Umland umfasst folgende Gemeinden: Asten, Ansfelden, Enns, Leonding, St. Florian, Pasching, Traun, Wilhering sowie Altenberg, Engerwitzdorf, Gramastetten, Hellmonsödt, Kirchsschlag, Lichtenberg, Puchenau und Steyregg. Daten für die Mobilitätsentwicklung werden für Linz und Linz-Umland aufbereitet.
- Die konkrete Umsetzung vieler Maßnahmen braucht eine enge Kooperation zwischen der Stadt Linz und den Regionsgemeinden. Zu diesem Zweck wurden für das Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz die **Kooperationsräume** Nordost, Nordwest, Südost und Südwest entwickelt. Neben den Gemeinden der Raumordnungsregion Linz-Umland gehören dazu auch die Gemeinden Langenstein, St. Georgen, Luftenberg, Gallneukirchen, Ottensheim, Walding und Kirchberg-Thening.

## **Wozu ein Mobilitätsleitbild?**

### **Das vorliegende Mobilitätsleitbild umfasst:**

1. Statusreport: Wo stehen wir und was zeichnet sich ab?
2. Leitbild: Was wollen wir gemeinsam erreichen?
3. Handlungsschwerpunkte: Was wollen wir tun?

Das Mobilitätsleitbild ist kein vollständiges Maßnahmenprogramm, es beinhaltet vor allem jene Ziele und Maßnahmen, die das Land Oberösterreich und die Stadt Linz gemeinsam als wichtig ansehen und angehen wollen. Darüber hinausgehende Maßnahmen werden von den Partnerinnen und Partnern in ihrem jeweilig eigenen Wirkungsbereich entwickelt und umgesetzt. In der Stadt Linz ist die Ausarbeitung eines eigenen Mobilitätskonzeptes vorgesehen, in dem Themen, die in erster Linie die Stadt Linz betreffen, weiter vertieft werden. Dazu zählen unter anderem die Bearbeitung des Ruhenden Verkehrs oder die Präzisierung der Ausbaumaßnahmen im Busnetz oder im Radverkehr.

## **Daten der Mobilität**

Die verwendeten Bevölkerungs- und Wirtschaftsdaten stammen von der Statistik Austria und bilden jeweils den aktuellen verfügbaren Stand ab. Die Mobilitätsdaten beruhen auf der Oberösterreichischen Verkehrserhebung 2012, die alle zehn Jahre aktualisiert wird. Vergleichbare neuere Daten sind nicht verfügbar. Aktuellere Daten aus den automatischen Zählstellen für den Straßenverkehr ermöglichen nur Aussagen zu einem Teilausschnitt der Mobilität in der Region Linz.

# Statusreport: Wo stehen wir und was zeichnet sich ab?





## **2 Statusreport: Wo stehen wir und was zeichnet sich ab?**

### **WIRTSCHAFT DER REGION LINZ**

#### **Transeuropäischer Verkehrsknoten und Nummer eins der Wirtschaftsleistung in Österreich**

Tatsächlich, Linz hat Wien überholt! Die Region Linz ist mittlerweile die Region mit der höchsten Wirtschaftsleistung pro Einwohnerin bzw. Einwohner in Österreich. Das hat Linz unter anderem seiner Lage als transeuropäischer Verkehrsknoten zu verdanken. Von hier aus bestehen hervorragende Verbindungen für Schiene, Straße und Wasser – sowohl in Richtung Osten als auch nach Westen.

Trotzdem gibt es immer noch Verbesserungsbedarf, wie etwa die Schienen- und Straßenverbindungen nach Norden in Richtung Prag und die Schienenverbindung nach Süden in Richtung Graz. Bis jetzt ist die Schienenverbindung Prag – Linz – Graz nämlich kein prioritärer Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Eine Herausforderung ist zudem die Bewältigung des wachsenden Straßenverkehrs, der die Region durchquert. Auch wenn dieser im Vergleich zum Gesamtverkehr relativ gering ist (ca. 9 % auf der A 7; Quelle: ASFINAG, A 26 Linzer Autobahn, Einreichprojekt, Fachbericht Verkehr, 2012).

#### **Vom Schwerindustrie- zum High-Tech-Standort mit hoher Logistikkompetenz**

Die Kepler Universität, die COMET-Kompetenzzentren für Mechatronics, die Simulation metallurgischer Prozesse und die Informations- und Kommunikationstechnologien – zahlreiche „Hidden Champions“ (exportorientierte Weltmarktführer mit hoher Innovationskraft) haben die Region Linz attraktiv gemacht. Nicht nur die Krise der Schwerindustrie in den 1980er-Jahren wurde damit überwunden, sondern gleichzeitig ein erfolgreicher, wirtschaftlicher Strukturwandel geschafft. Dass sich die Region Linz zum hochwertigen Logistikstandort entwickelt hat, ist damit verknüpft. Und der Hafen Linz, der Ennshafen, die Flughafenregion Hörsching sowie der Kombiterminal Wels bieten auch künftig große Potenziale für den Ausbau der Logistik.



## Von der Stahlstadt zum Kultur- und Dienstleistungszentrum

Das Image der Region Linz hat sich in den letzten Jahren grundlegend gewandelt. Mit zahlreichen Kulturinitiativen, überregional bekannten Veranstaltungen und spektakulären Kulturbauten hat die Region ihre Positionierung neu gestaltet. Dabei blieb ein starker industrieller Kern erhalten: Etwa 25 % der Beschäftigten arbeiten in der Region Linz in Industrie und Gewerbe. Im Vergleich dazu sind es in Wien nur 12,5 % und in Graz 20 % (Quelle: Statistik Austria, 2017). Dass der Standort Linz über eine so vielfältige wirtschaftliche Struktur verfügt, ist ein wesentlicher Grund für seine Wettbewerbsfähigkeit.

Im Zuge des Imagewandels wurde zudem der öffentliche Raum aufgewertet. Diese spürbare Qualität soll auch in Zukunft erhalten bleiben. Schließlich ist der öffentliche Raum das Gesicht der Städte und Dörfer und damit wichtiger Standortfaktor für Wohnen, Arbeiten und Freizeit.

## Der Stau ist die Kehrseite des wirtschaftlichen Erfolgs

Linz hat aktuell mehr Arbeitsplätze als Einwohnerinnen bzw. Einwohner (Abt. Stadtforschung der Stadt Linz, 2017). Das bedeutet, ein Viertel der Arbeitsplätze von ganz Oberösterreich konzentriert sich in Linz, aber nur 13 % der Bevölkerung leben hier. Dass Linz eine große Bedeutung als Arbeitszentrum hat, zeigt auch der Vergleich mit anderen Städten: In Linz kamen 2011 auf 1.000 Einwohnerinnen bzw. Einwohner 932 Arbeitsplätze, in Graz waren es 684 und in Wien nur 565 (Statistik Austria, Arbeitsstättenzählung 2011). Das heißt, dass etwa **110.000 Arbeitspendlerinnen bzw. Arbeitspendler (2014) werktags** nach Linz zu ihrem Arbeitsplatz fahren. Eine Zahl, die seit 1991 um ein Drittel zugenommen hat (Quelle: Statistik Austria, 2017).

1/4

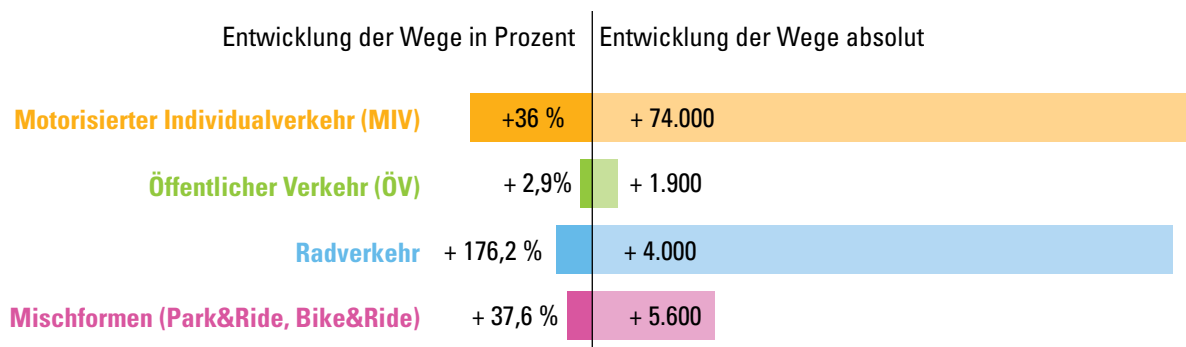
der Arbeitsplätze von Oberösterreich konzentriert sich in Linz, aber nur 13 % der Bevölkerung leben hier.

## Viele Pendlerinnen und Pendler sind auf den PKW angewiesen

Die Verkehrssituation in der Region Linz ist belastend. Das hat einerseits den Grund, dass die Zersiedelung zunimmt und andererseits, dass viele Arbeitsplätze bzw. Betriebsgebiete durch ihre Lage keine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz (Bahn, Bus) haben. So ist es klar, dass viele Arbeitspendlerinnen und -pendler entweder auf den PKW angewiesen sind oder das Auto nutzen, weil es eben oft gemütlicher und flexibler ist.

Betrachtet man den gesamten stadtgrenzenübergreifenden Personenverkehr, also auch die Einkaufs-, Freizeit-, Besuchs- und Erledigungswege, werden davon **70 % mit dem Auto zurückgelegt**. Das sind etwa 280.000 PKW-Wege pro Werktag. Sieht man sich die Entwicklung von 1992 bis 2012 an, haben die gesamten Wege, die über die Stadtgrenze mit dem Auto zurückgelegt wurden, um ca. 74.000 (36 %) zugenommen (Quelle: Land Oberösterreich, Verkehrserhebungen, 1992, 2001, 2012, siehe Grafik).

## Entwicklung des Quell- und Zielverkehrs von und nach Linz pro Werktag 1992–2012, (Nicht-)Linzerinnen und Linzer



Quelle: Land Oberösterreich (2012): Oberösterreichische Verkehrserhebung 2012

Der gesamte  
KFZ-Verkehr über  
die Stadtgrenze  
entspricht etwa

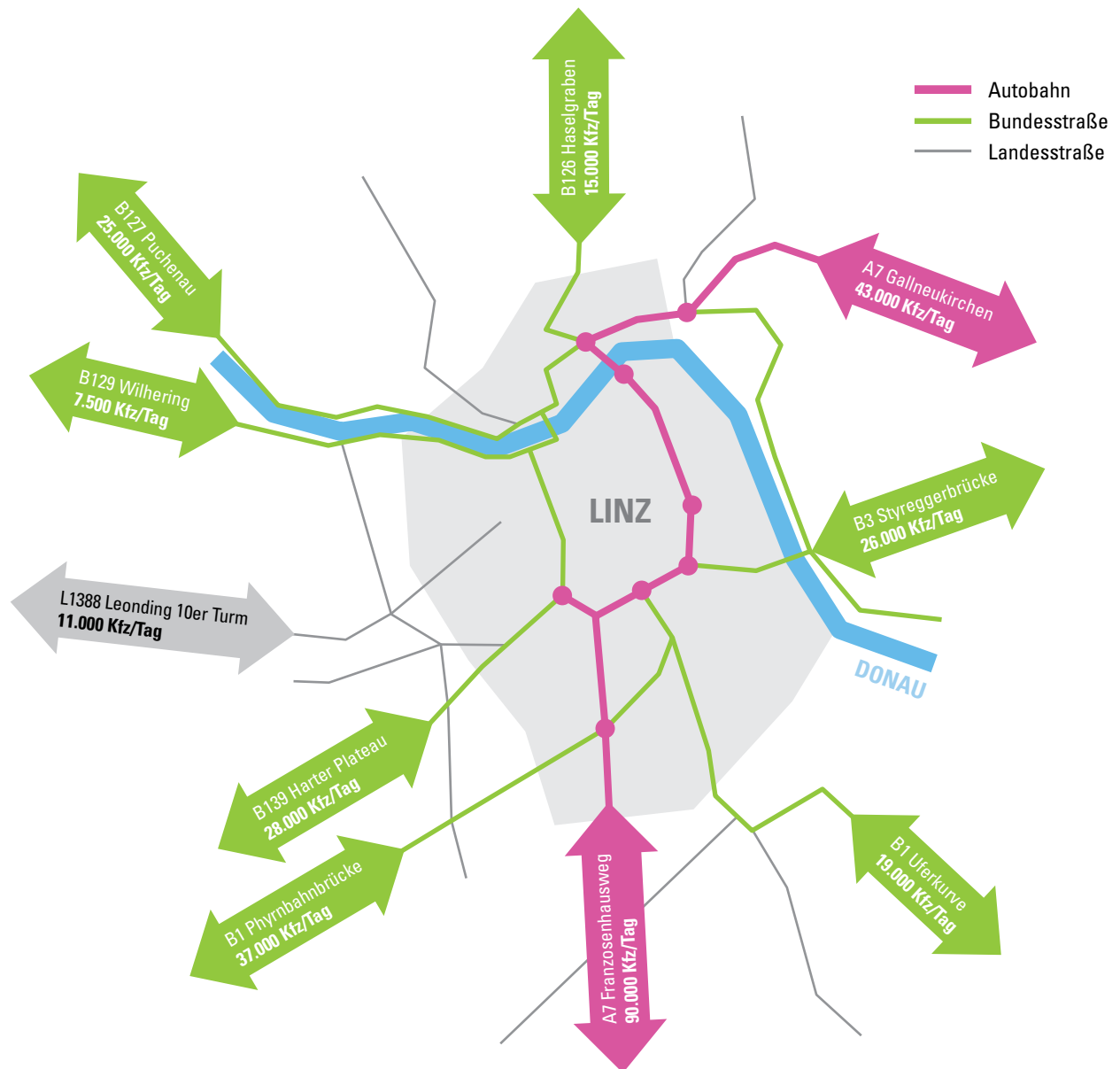
dem **1,5**  
-fachen der  
Einwohnerinnen-  
bzw. Einwohner-  
zahl von Linz.

Rechnet man nun auch den Güterverkehr dazu, so querten an einem durchschnittlichen Werktag im Jahr 2016 ca. 300.000 Kraftfahrzeuge (PKW und LKW) die Stadtgrenze. Das entspricht etwa dem 1,5-fachen der Einwohnerinnenzahl bzw. Einwohnerzahl von Linz (siehe Grafik).

So erfolgreich die Region Linz also als Wirtschaftsstandort ist, der Stau – vor allem in den Spitzenstunden des Arbeitspendlerinnen- bzw. Arbeitspendlerverkehrs – ist die Kehrseite davon.

---

## Kfz-Verkehrsbelastung an den Einfahrtsstraßen von Linz pro Werktag 2016



Quelle: Land Oberösterreich (2016): Auswertung der Zählstellen

---

## LEBENSQUALITÄT DER REGION LINZ

### Viel Bewegung innerhalb der Region

Linz verzeichnete ein Plus an Einwohnerinnen und Einwohner von

**11 %**  
in den letzten 25 Jahren.

Die Region Linz wächst! Konkret ist es ein Einwohnerinnen- bzw. Einwohner-Plus von 11 % in den letzten 25 Jahren (1991 – 2016). Gleichmäßiges Wachstum war dies aber keines, denn innerhalb der Region kam es in diesen Jahren zu starken Verschiebungen (Quelle: Statistik Austria, 2017):

- Die Stadt Linz hat von 1991 bis 2001 fast 11 % der Einwohnerinnen bzw. Einwohner durch Abwanderung in den Großraum außerhalb der Stadtgrenzen verloren. Erst seit 2001 wächst auch die Stadt Linz wieder. Sogar 2016 lag die Zahl immer noch etwas unter dem Stand von 1991.
- In den Stadtumlandgemeinden von Linz hingegen stieg die Einwohnerinnen- bzw. Einwohnerzahl zwischen 1991 und 2016 um 18 %, in der übrigen Region sogar um 20 %.

### Neue Siedlungen oftmals schlecht mit Öffis erschlossen

Dass viele Siedlungen außerhalb der Stadt entstanden und gewachsen sind, ist zwar schön für die Bewohnerinnen und Bewohner, stellt aber für den Öffentlichen Verkehr eine Schwierigkeit dar. Oft ist eine Erschließung solcher Gegenden nur mit hohem Aufwand oder manchmal auch gar nicht möglich. Gleichzeitig sind Arbeitsplätze, Schulen, Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten zu Fuß oder mit dem Rad ebenso nur sehr eingeschränkt erreichbar. Die Folge davon: Die Bewohnerinnen und Bewohner greifen auf das eigene Auto zurück, weil sie darauf angewiesen sind. Und das heißt dann: Mehr PKW-Wege, weniger Fußwege.

In Zukunft soll die Region Linz in dieser Dynamik weiterwachsen – davon gehen die Prognosen der Bevölkerungsentwicklung aus. **Bis 2030 wird ein weiterer Einwohnerinnen- bzw. Einwohnerzuwachs in der Region Linz um 8 % erwartet** (Quelle: ÖROK-Regionalprognose 2014). Wie Siedlungsstrukturen künftig gestaltet werden, wird also sowohl für die Stadt Linz als auch für die Region von großer Bedeutung sein. Denn davon hängt auch die weitere Mobilitätsentwicklung und das Verkehrsaufkommen ab.

### Weniger Verkehr für bessere Luftqualität

Die Zeiten, in denen Linz mit Smog, schlechter Luft und damit verbundenen gesundheitlichen Schäden in Zusammenhang gebracht wurde, sind lange vorbei. Im Jahr 2007 hieß es, dass die Linzer Luftgüte im Vergleich mit österreichischen und europäischen Städten im Spitzenfeld liegt. Seit damals ist Linz allerdings wieder vom 2. Platz der österreichischen Städte auf den vorletzten Platz zurückgefallen. Der Hauptgrund: zu viel Stickstoffdioxid und Feinstaub. Und Verursacher: der Verkehr. Während bei Feinstaub in den letzten Jahren zumindest ein eindeutiger Trend zur Verbesserung zu beobachten ist, liegen die NO<sub>x</sub>-Werte über den Grenzwerten. Dass diese Luftschadstoffemissionen aus dem Verkehr verringert werden müssen, ist klar – und damit eine der größten

Herausforderungen für die Mobilitätspolitik im Großraum Linz.

## Dem Klimaschutz verpflichtet – weitere Anstrengungen im Verkehr nötig

Wir alle wissen: Der Verkehr, so wie er jetzt ist, tut dem Klima nicht gut. Österreich ist darum zahlreiche internationale Vereinbarungen zum Klimaschutz eingegangen, und auch die Gebietskörperschaften in Oberösterreich sind diesen verpflichtet.

Während andere Sektoren seit 1990 zur Reduktion der Treibhausgase beitrugen, verschlimmerte der Verkehr die Situation. Der **Ausstoß von Treibhausgasen** durch den Verkehr (hauptsächlich CO<sub>2</sub>) hat in Österreich **von 1990 bis 2015 um unglaubliche 60 % zugenommen**. Mittlerweile liegt der Anteil des Verkehrs an den Treibhausgasemissionen in Österreich bei ca. 28 % (Quelle: UBA, Klimaschutzbericht 2017).

Von 2005 bis 2010 sind die Treibhausgasemissionen allerdings – bedingt durch motor-technische Verbesserungen, Zumischung von Biotreibstoffen und auch durch die Wirtschaftskrise – erstmals zurückgegangen (-10 %). Zur Erreichung der Klimaziele braucht es aber eine radikalere Reduktion.

Was darum im Verkehrssektor forciert werden soll, sind weitere technische Verbesserungen an konventionellen Fahrzeug- und Antriebssystemen, die Etablierung neuer klimaverträglicherer Systeme (z. B. Elektrofahrzeuge mit solarer Energieproduktion) sowie eine generelle Reduktion von Kfz-Fahrleistungen.

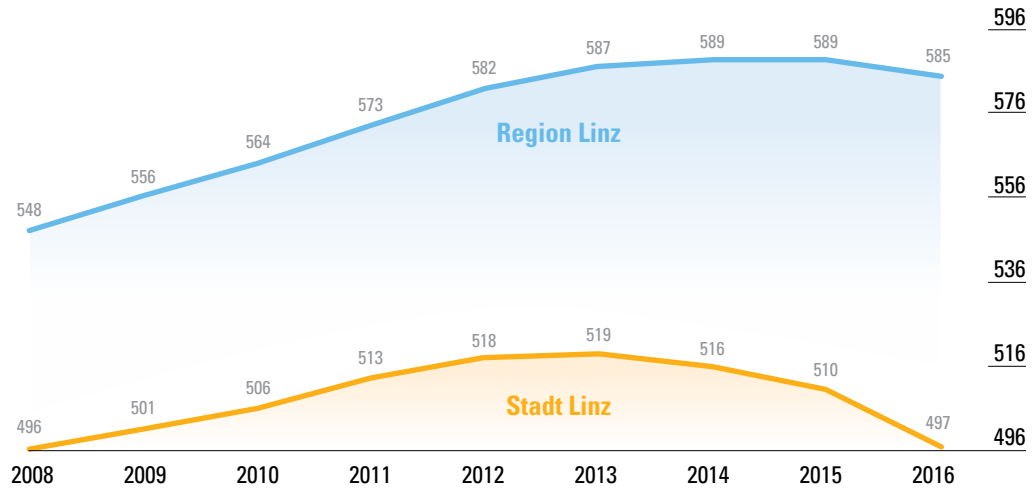
Der Ausstoß von Treibhausgasen durch den Verkehr hat in Österreich von 1990 bis 2015 um **60 %** zugenommen.

## MOBILITÄT IN DER REGION LINZ

### Höhepunkt der Motorisierung überschritten

Ähnlich wie in anderen Großstädten hat auch in Linz die Motorisierung ihren Höhepunkt erreicht oder, besser gesagt, sogar überschritten: Von 2013 bis 2016 hat der Motorisierungsgrad in Linz von 519 PKW auf 497 PKW/1.000 EW abgenommen und liegt damit wieder am Stand von 2008 (Quelle: Statistik Austria, 2017). Auch in der Region Linz stagniert die Motorisierungsentwicklung bei knapp unter 590 PKW/1.000 EW (Statistik Austria 2017). Trotzdem hat – durch das dynamische Bevölkerungswachstum – die Zahl der Autos in der **Region Linz** in diesem Zeitraum zugenommen – und zwar um etwa 14.000 (4 %), was insgesamt **350.000 PKWs** bedeutet.

## Motorisierungsentwicklung in Linz und in der Region Linz (PKW / 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner)



Quelle: Statistik Austria, Statistik der Kraftfahrzeuge

Der Trendbruch bei der Motorisierung bedeutet also noch nicht, dass die Zahl der Autos abnehmen wird. Bei einer angenommenen stagnierenden Motorisierung (500 PKW/1.000 EW) würde die **Zahl der PKWs in Linz bis 2030** aufgrund des derzeit prognostizierten Bevölkerungswachstums trotzdem **um ca. 9.500** (+10,8 %) **weiter zunehmen**. Und in der Region Linz würde bei gleichbleibender Motorisierung von knapp 585 PKW/1.000 EW die Zahl der PKWs bis 2030 um ca. 14.000, also 4 %, wachsen.

## Das Mobilitätsverhalten ändert sich

Auch wenn das Auto für viele Menschen aus dem Alltag nicht wegzudenken ist, zeigt sich beim Mobilitätsverhalten eine Trendwende. Seit 2001 hat der Anteil der PKW-Wege an allen Wegen – sowohl im Binnenverkehr in Linz als auch im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr – nicht mehr zugenommen, sondern ist sogar leicht zurückgegangen (Quelle: Land Oberösterreich, Oberösterreichische Verkehrserhebungen 1992, 2001, 2012).

## Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung pro Werktag im Binnenverkehr und im Ziel-/Quellverkehr in Linz (in %)



Quelle: Land Oberösterreich (2012): Oberösterreichische Verkehrserhebung 2012

Internationale Studien, wie zum Beispiel jene des Instituts für Mobilitätsforschung (IFMO), bestätigen diesen Trend. Was sichtbar wird: Es passiert in diesem Segment ein Wertewandel und ein damit verbundenes geändertes Mobilitätsverhalten – vor allem bei jungen Bevölkerungsgruppen in urbanen Gebieten (Quelle: IFMO 2011). Zum Beispiel:

- die PKW-Verfügbarkeit junger Erwachsener nimmt ab,
- der Führerscheinbesitz junger Erwachsener stagniert oder geht zurück,
- die PKW-Verkehrsleistung bei jungen Erwachsenen sinkt,
- die Wichtigkeit des Autos als Statussymbol nimmt ab und
- immer mehr Menschen sind multimodal mobil: das heißt, sie entscheiden je nach Situation, welche Fortbewegungsart sie wählen.

### Junge Menschen besitzen seltener PKWs

Auch in Österreich sind diese internationalen Trends relevant, wie die aktuelle Verkehrserhebung Österreich aus dem Jahr 2014 bestätigt (Quelle: BMVIT, 2016).

#### Zwischen 1995 und 2014 ist in Österreich

- der Führerscheinbesitz in der Gruppe der 15–19-Jährigen von 46 % auf 41 % zurückgegangen, bei den 20–24-Jährigen von 90 % auf 78 % und bei den 25–34-Jährigen von 90 auf 89 %,
- der Anteil der Personen, die keinen PKW zur Verfügung haben, bei den 20–24-Jährigen von 18 % auf 26 % gestiegen und stagniert bei den 25–34-Jährigen,
- der Anteil der PKW-Fahrwege bei den 25–34-Jährigen leicht zurückgegangen.

## Flexibleres Mobilitätsverhalten

Zwar gibt es keine vergleichbaren Untersuchungen für die Region Linz, allerdings handelt es sich hier um Trends, die für Städte und Stadtregionen verstärkt zutreffen. So liegt der Anteil der multimodal mobilen Personen – also jene, die je nach Situation und Laune abwechselnd zu Rad, Öffis oder Auto greifen – in deutschen Städten mit 100.000 bis 500.000 Einwohnerinnen bzw. Einwohnern bei 51 % und in ländlichen Regionen bei 45 % (Quelle: TU Dresden, 2010). Das bedeutet, dass vor allem **bei jungen Menschen in Städten die Bereitschaft wächst, das eigene Mobilitätsverhalten flexibel an die Situation anzupassen**. Dadurch ergibt sich die Chance, neue Angebote zu entwickeln und diesen Trend zu unterstützen.

Bleibt in der Region Linz alles beim Alten, wird die Zahl der Auto-Wege bis 2030 um rund

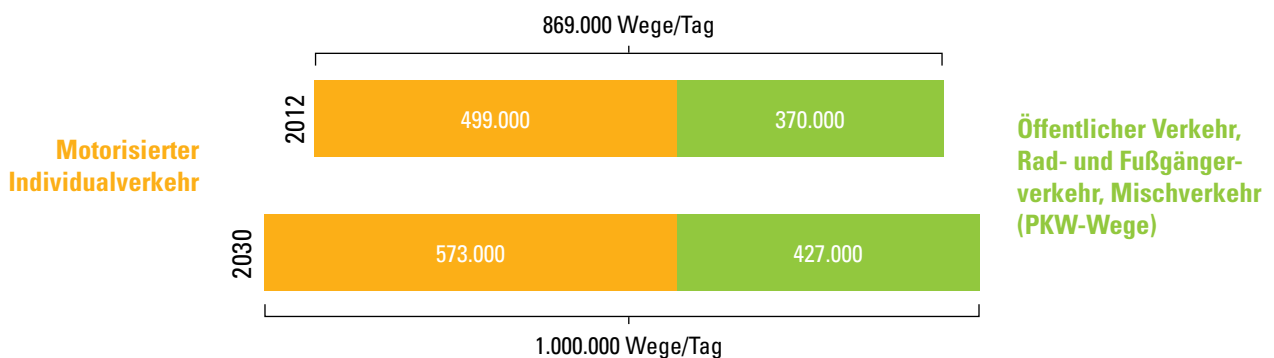
**15 %**

allein durch das Bevölkerungswachstum zunehmen.

## Kein Rückgang beim PKW-Verkehr trotz Trendwende im Mobilitätsverhalten

Bleibt in der Region Linz alles beim Alten, also gleichbleibende Wegezahl pro Einwohnerin bzw. Einwohner und unveränderte Verkehrsmittelwahl, wird die Zahl der Auto-Wege – und hier ist nur von der Wohnbevölkerung die Rede – allein durch das Bevölkerungswachstum in Linz und Linz-Umland von 2012 bis 2030 um ca. 74.000 Wege/ Werktag (rund 15 %) zunehmen (siehe Grafik).

## Trend der Mobilitätsentwicklung in Linz und Linz-Umland<sup>1)</sup> bis 2030 (bei gleichbleibender Verkehrsmittelaufteilung)



Annahme: konstante Wegezahl/Personen, unveränderte Verkehrsmittelwahl

Quelle: Land Oberösterreich (2012): Oberösterreichische Verkehrserhebung 2012, ÖROK (2015): ÖROK-Bevölkerungsprognose 2014–2030

<sup>1)</sup> Linz-Umland umfasst folgende Gemeinden: Asten, Ansfelden, Enns, Leonding, St. Florian, Pasching, Traun, Wilhering, Altenberg, Engerwitzdorf, Gramastetten, Hellmonsödt, Kirchsschlag, Lichtenberg, Puchenu, Steyregg



Das stellt die Verkehrs- und Mobilitätspolitik der Stadtregion vor enorme Herausforderungen:

- Soll zum Beispiel der PKW-Verkehr nicht weiter zunehmen, muss der Anteil der PKW-Wege von derzeit 57 % bis 2030 auf 50 % sinken. Wenn man einen Rückgang um ca. 5 bis 10 % erreichen möchte, müsste der PKW-Anteil auf 47 % zurückgehen.
- Öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Misch- und Fußgängerverkehr müssten bis 2030 um 35 bis 42 % mehr Wege übernehmen. Die Zahl der Wege dieser Verkehrsarten würde von 370.000 Wegen/Werke tag auf 501.000 Wege bei gleichbleibender PKW-Wegezahl und auf 535.000 Wege bei einem Rückgang der PKW-Wege um etwa 7 % zunehmen.

Damit das eintritt und die Alternativen attraktiv sind, müssen sowohl das öffentliche Verkehrssystem ausgebaut als auch bessere Bedingungen für den Radverkehr geschaffen werden.

## **Zukunft der einzelnen Mobilitätsformen noch ungewiss**

Selbstfahrende Fahrzeuge, neue Antriebssysteme, die Digitalisierung der Produktion, das digitale Shopping Center – all das wird unser Mobilitätsverhalten stark verändern. Auch die Zukunft des Güterverkehrs, die Umwelt- und Klimawirkungen und damit die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur sind noch nicht abzuschätzen. Die Herausforderung besteht einerseits darin, auf nicht beeinflussbare Entwicklungen vorbereitet zu sein und andererseits, diese Entwicklungen soweit wie möglich mitzugestalten.

## **Regionale Kooperation hat begonnen**

Der Großraum Linz, besonders Linz und das Umland von Linz, ist zu einem gemeinsamen Funktionsraum zusammengewachsen. Die Mobilität, die hier Gemeindegrenzen überschreitet, ist dynamisch gewachsen. Mobilitätspolitik kann daher nur erfolgreich sein, wenn sie gemeinsam institutionen- und gemeindegrenzenüberschreitend erfolgt. Ein erster Schritt auf fachlicher Ebene wurde daher mit dem Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz 2013 gemacht. Mit dem vorliegenden Mobilitätsleitbild für die Region Linz wird die Kooperation nun auf politischer Ebene fortgesetzt.

## Herausforderungen für die Mobilitätspolitik

Eine gemeinsame und aktive Mobilitätspolitik ist wichtig, da es viele Chancen gibt, die genutzt werden können, aber auch große Risiken, denen entgegengetreten werden muss. Hier einige Beispiele:

Der PKW-Anteil in der Region Linz müsste bis 2030 auf **47 %** zurückgehen, wenn der PKW-Verkehr um 5–10 % abnehmen soll.

### Chancen

Die Region Linz ist ein trans-europäischer Verkehrsknoten



Integration des Schienekorridors Prag – Linz – Graz in das EU-Kernnetz sowie die Bewältigung des Durchgangsverkehrs

Die Region Linz ist Kompetenzzentrum



Flächenentwicklung für Standorte, Logistik, Forschung und Entwicklung

Attraktive öffentliche Räume als Standortfaktor nutzen



Gestaltung des öffentlichen Raumes begleitend zu neuen Straßenprojekten

Verstärkter Wandel im Mobilitätsverhalten und stagnierende Motorisierung



Angebotsverbesserung für neue Formen der Mobilität

Technische Innovationen



Mitgestaltung und Steuerung der Entwicklung, Vermeidung von Fehlinvestitionen, rechtzeitige Anpassung

### Risiken

Verschärfte Stausituationen



PKW-Pendlerinnen und -Pendlern nach Linz attraktive Alternativen anbieten

Autoorientierte Siedlungsentwicklung



Abstimmung Siedlungsentwicklung mit ÖV- und Radwegeerschließung

Dynamische Bevölkerungsentwicklung



Bewältigung der zunehmenden Mobilitätsnachfrage

Verkehrsbedingte Luftschadstoffe



Reduktion der verkehrsbedingten Luftbelastungen

Neue technologische Entwicklungen



Entscheidungen bei Unsicherheit



# Leitbild: Was wollen wir gemeinsam erreichen?



# R



24m E-Bus

VANHOOL

LINZ AG  
LINIEN

LINZ AG  
LINIEN



## **3 Leitbild: Was wollen wir gemeinsam erreichen?**

### **Wir wollen in der Region Linz**

- wahlfreie, flexible und sichere Mobilität für alle ermöglichen,
- die Infrastruktur fit für den Wirtschaftsstandort machen und sie effizienter nutzen und
- mit sauberer Mobilität für hohe Lebensqualität und einen attraktiven Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandort sorgen.

### **3.1. Wahlfreie, flexible und sichere Mobilität für alle**

Das bedeutet, dass möglichst viele Bewohnerinnen und Bewohner sich zwischen mehreren Alternativen entscheiden können, wie sie ihre Wege zurücklegen. Für Autobesitzerinnen und Autobesitzer heißt das, ein zumutbares Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln vorzufinden, um nicht ausschließlich auf das Auto angewiesen zu sein. Personen, die keinen PKW zur Verfügung haben, dürfen in ihren Mobilitätschancen möglichst wenig eingeschränkt werden.

So wünschenswert diese Vorstellung ist, muss jedoch bedacht werden, dass es in einem lebenswerten urbanen Raum keine uneingeschränkte Mobilität geben kann. Denn das Autofahren wird durch die begrenzten Kapazitäten der städtischen Straßenräume limitiert, der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs stößt an Finanzierungsgrenzen und das Radfahren sowie das Gehen weisen eingeschränkte Reichweiten auf.

#### **Weniger Abhängigkeit vom Auto**

Das heißt, dass Staus, Lücken im öffentlichen Verkehrsnetz, begrenzte Reichweiten mit dem Fahrrad und zu Fuß leider unvermeidliche Gegebenheiten moderner Städte sind. Wahlfreiheit meint daher in erster Linie eine Verringerung der Abhängigkeit vom Auto. Denn eine weitere Erhöhung des Kfz-Verkehrs würde die hohe Qualität unserer urbanen Lebensräume zerstören.

Des Weiteren erfordert Wahlfreiheit auch die Entwicklung einer durchmischten Siedlungsstruktur. Diese ermöglicht eine flexible Nutzung vielfältiger Mobilitätsangebote. Schließlich bedeutet Wahlfreiheit auch einen barrierefreien Zugang zum Mobilitätssystem. Das betrifft vor allem die Benutzung des öffentlichen Raums und die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehrssystem.

### 3.2. Fitte und effiziente Infrastruktur

Was bedeutet für den Wirtschaftsstandort Linz eine fitte und effiziente Infrastruktur?

Zum Beispiel:

- die überregionale Anbindung im Transeuropäischen Verkehrsnetz (Autobahnen, Hochleistungsschienennetz, Wasserstraße Donau),
- ausreichend logistische Kapazitäten und hervorragende Qualitäten im Standortraum,
- den Vorrang für den städtischen und regionalen Wirtschaftsverkehr als wesentlichen Teil des nicht verlagerbaren notwendigen Kfz-Verkehrs kombiniert mit einer möglichst effizienten Abwicklung sowie
- eine bessere Nutzung von Verkehrsinfrastrukturkapazitäten über den Tag.

### 3.3. Höhere Lebensqualität durch saubere Mobilität

Die Mobilitätsteilnehmerinnen und Mobilitätsteilnehmer sowie die Mobilitätspolitik sind verantwortlich für unsere Gesundheit, für die urbane Wohn- und Freizeitqualität sowie für die künftigen Generationen.

Die Ziele des Leitbildes bergen allerdings auch Konflikte, erfordern Abwägungen und Aushandlungsprozesse. In Stadtregionen halten sich weder die Siedlungsentwicklung noch die Mobilitätsteilnehmerinnen und Mobilitätsteilnehmer an Gemeindegrenzen. Das heißt, dass eine erfolgreiche Politik nur partnerschaftlich und grenzüberschreitend handeln kann. Das Land Oberösterreich, die Stadt Linz und die Gemeinden der Stadtregion bekennen sich daher zur Zusammenarbeit, zur Suche nach gemeinsamen Lösungen und zu einer koordinierten, abgestimmten Umsetzung von Maßnahmen.

---

### Mobilitätsleitbild Linz – den Weg gemeinsam gehen!

Das hochrangige Straßennetz komplettieren – Lücken schließen.

Aktive Mobilität fördern.

Den ÖV als Rückgrat der Mobilität ausbauen.

Die Region Linz als Verkehrsknoten ertüchtigen.



Verkehrsmittel besser kombinieren.

Neue Technologien für nachhaltige Mobilität nutzen.

Mobilitätsteilnehmende besser informieren. Wahlmöglichkeiten bewusst machen.

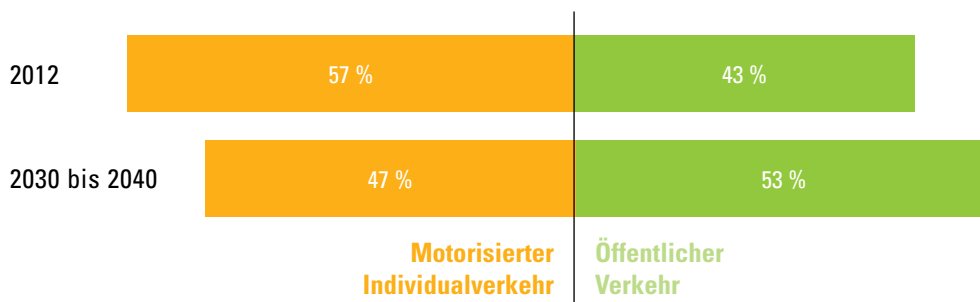
## Ziele bis 2040

Was soll nun konkret geschehen? Aus den Leitbildzielen, wie sie bereits beschrieben wurden, wurden strategisch wichtige Handlungsschwerpunkte und Leitprojekte abgeleitet. Damit sollen mittel- bis langfristig (2030–2040) folgende Wirkungsziele erreicht werden:

- Die Zahl der Wege, die mit dem Öffentlichen Verkehr, dem Rad, zu Fuß und im Mischverkehr (Park&Ride, Bike&Ride) zurückgelegt werden, sollen deutlich mehr werden. Das bedeutet, dass der Marktanteil dieser Mobilitätsformen an allen Wegen steigt (siehe Grafik).
- Der Anteil der PKW-Wege an allen Wegen soll langfristig (Zeitraum 2030 bis 2040) von 57 % auf 47 % sinken. Dadurch könnten – trotz der erwarteten Zunahme der Einwohnerinnen- bzw. Einwohnerzahl – die PKW-Fahrten um ca. 5 bis 10 % verringert werden.
- Besonders in den stadtgrenzenüberschreitenden Korridoren, in denen das Angebot im Öffentlichen Verkehr, bei Park&Ride und Bike&Ride stark ausgebaut werden soll, ist eine Entlastung vom PKW-Verkehr zu erreichen.

---

### Langfristige Wirkungsziele zur Mobilitätsentwicklung in Linz und Linz-Umland<sup>1)</sup> für den Zeitraum 2030 bis 2040 – Wegeanteile der Einwohnerinnen und Einwohner nach Verkehrsmitteln und pro Werktag



Annahme: konstante Wegezahl/Personen, unveränderte Verkehrsmittelwahl

Quelle: Land Oberösterreich (2012): Oberösterreichische Verkehrserhebung 2012, ÖROK (2015): ÖROK-Bevölkerungsprognose 2014–2030

<sup>1)</sup> Linz-Umland umfasst folgende Gemeinden: Asten, Ansfelden, Enns, Leonding, St. Florian, Pasching, Traun, Wilhering, Altenberg, Engerwitzdorf, Gramastetten, Hellmonsödt, Kirchschlag, Lichtenberg, Puchenu, Steyregg

---

Die Wirkungsziele zur Verkehrsmittelwahl erfordern ein Bündel von Maßnahmen, die nur schrittweise und über einen längeren Zeitraum umzusetzen sind. Daher ist es auch schwer abzuschätzen, bis wann diese Ziele erreicht werden können.



## Umdenken und Anreize schaffen

Klar ist: Diese Ziele sind mit großen Herausforderungen in der Angebotsentwicklung für den Öffentlichen Verkehr, den Radverkehr und den Mischverkehr (Park&Ride, Bike&Ride) verbunden. Wenn diese Ziele erreicht werden sollen, müssen mehr Menschen bereit sein, zu Fuß zu gehen, den Öffentlichen Verkehr zu benützen oder mit dem Rad zu fahren. Das braucht ein Umdenken.

Im Vergleich zu heute würden 35 bis 45 % mehr Wege mit diesen Mobilitätsformen zurückgelegt werden (siehe auch Seite 24/25). Um das zu erreichen, müssen der Öffentliche Verkehr, das Radfahren und der Mischverkehr deutlich attraktiver gestaltet und die Kapazitäten gesteigert werden. Der Ausbau des Schienennetzes hat dabei höchste Priorität (Straßenbahn, S-Bahn).

## Bessere Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilitätsangebot

Eine reine Verbesserung des Infrastrukturangebots wird aber nicht ausreichen. Es muss die Siedlungsentwicklung intensiver mit dem Mobilitätsangebot abgestimmt und über das Angebot von Öffentlichem Verkehr, Rad- sowie Mischverkehr besser informiert werden. Ebenso ist die aktuelle Verkehrssituation schnell und effektiv zum Abruf bereitzustellen. Und es muss in Bewusstseinsbildung investiert werden.

## Straßennetz ohne Lücken

Ein wichtiges Wirkungsziel ist auch die Bündelung des Durchgangsverkehrs am Straßennetz der Region Linz. Dazu ist die Fertigstellung des hochrangigen Straßennetzes eine zentrale Voraussetzung (Fertigstellung Westring Linz, danach Ostumfahrung).

## Ausbau im Straßenverkehr auch für den Öffentlichen Verkehr nützen

Die geplanten Ausbaumaßnahmen im hochrangigen Straßennetz entlasten die bestehenden Straßen. Dies sollte für Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr und für den Radverkehr genutzt werden.

Der Anteil der PKW-Wege soll langfristig von 57 % auf

**47 %**  
sinken.

# Handlungs- schwerpunkte: Was wollen wir tun?



4

# 4 Handlungsschwerpunkte: Was wollen wir tun?

## HANDLUNGSSCHWERPUNKT 1

### Den ÖV als Rückgrat der Mobilität ausbauen

Um nicht ausschließlich auf das eigene Auto angewiesen zu sein, braucht es Alternativen. Das wurde bereits in den vorhergehenden Seiten dargestellt. Der Öffentliche Verkehr muss daher eine solche attraktive und verlässliche Alternative sein.

**Der erste Handlungsschwerpunkt ist somit eine Reaktion auf mehrere Herausforderungen wie:**

- Reduktion der Stauproblematik im Straßennetz,
- Ausbau der Wahlmöglichkeiten für derzeit auf das Auto angewiesene Personen,
- Bewältigung der zunehmenden Mobilitätsnachfrage durch Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum sowie
- rasche Reduktion der verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen.

### Schienenverkehr im Einklang

Ein Leitprojekt im Sinne dieses Handlungsschwerpunktes ist der **Ausbau des bestehenden Schienennetzes zu einem stadtreionalen Netz**, in dem Regionalbahn, S-Bahn und Straßenbahn einander optimal ergänzen.

---

#### Maßnahmen für die Infrastruktur des Bahnnetzes:

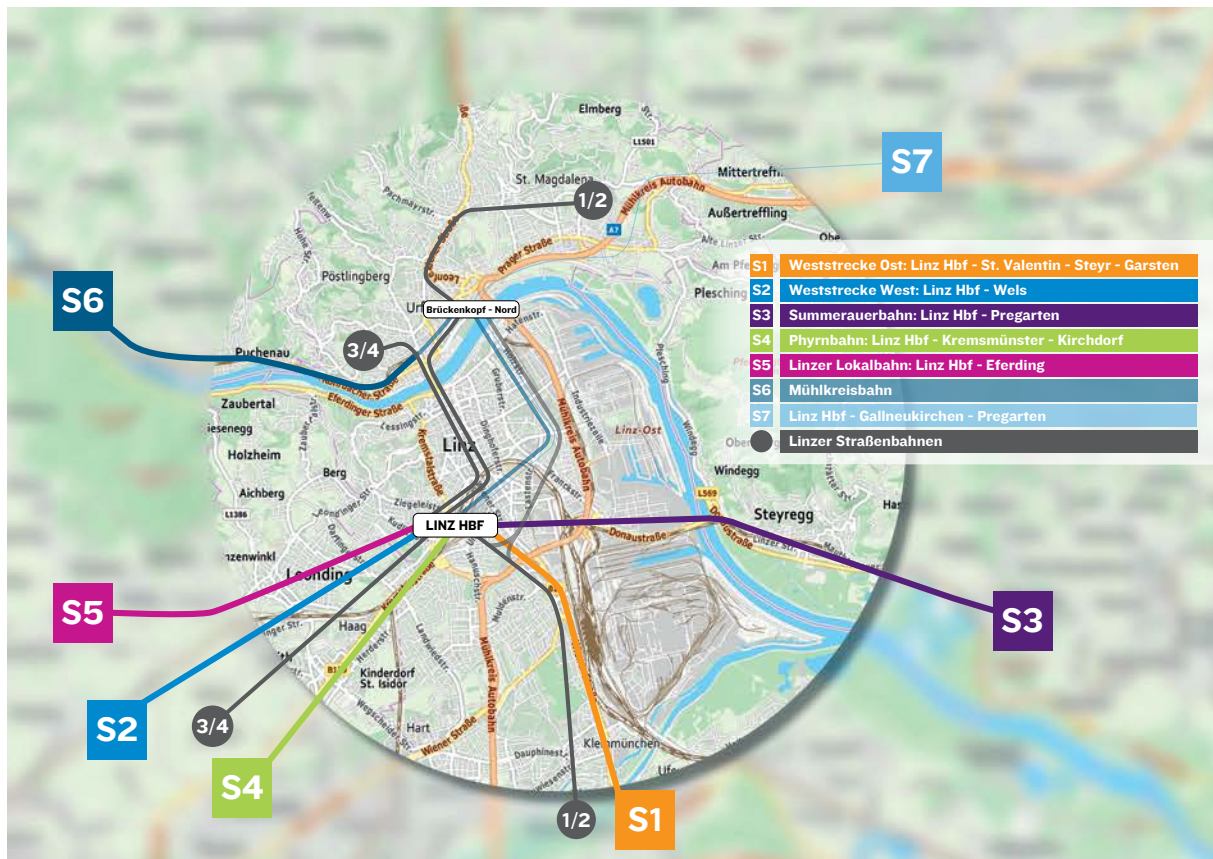
- Viergleisiger Ausbau der Westbahn zwischen Kleinmünchen und Hauptbahnhof (Linzer Osteinfahrt)
  - Viergleisiger Ausbau der Westbahn Linz – Wels
  - Einrichtung einer zweiten Schienenachse im Zuge der neuen Donaubrücke im Osten von Linz und Nutzung für eine Verlängerung der Mühlkreisbahn bis zum Hauptbahnhof
  - Neubau einer Schienentrasse nach Gallneukirchen/Pregarten als Stadtreionalbahn
  - Ausbau der LILO
  - Selektiver nahverkehrsgerechter Ausbau der Summerauer Bahn
  - Selektiver zweigleisiger Ausbau der Pyhrnbahn zwischen Linz und Kirchdorf
- 

### S-Bahn-Netz wächst weiter

Mit dem Fahrplanwechsel am 17.12.2016 wurde ein erster Schritt in die zukünftige Richtung gemacht und die neue oberösterreichische S-Bahn eingeführt. Mit dem Infrastrukturausbau sind neben den bisherigen fünf Linien zwei weitere Linien geplant: die **S 6 bis zum Hauptbahnhof und die S 7 vom Hauptbahnhof nach Gallneukirchen/Pregarten**. Der Ausbau der Infrastruktur soll auch eine weitere Intervallverdichtung ermöglichen (siehe Grafik), was den Umstieg zur S-Bahn maßgeblich attraktiver macht.



## Das S-Bahnnetz im Großraum Linz – neue Orte zum Umsteigen



S1: Garsten – Linz

S2: Wels – Linz

S3: Pregarten – Linz

S4: Kirchdorf – Linz

S6: Mühlkreisbahn geplant

S7: Pregarten/Gallneukirchen – Linz: geplant

→ Taktfahrplan mit Stundentakt zwischen 5:30 und 22:30 Uhr

→ Montag bis Sonntag

→ Halbstundentakt, in Spitzenzeiten teilweise Viertelstundentakt

→ Vertaktung mit den Schnellzügen am Hauptbahnhof

→ Vertaktung mit Regionalbussen und den städtischen Straßenbahn- und Busangeboten

→ Intervallverdichtung auf Basis des Ausbaus der Schieneninfrastruktur (z. B. Kapazitätserweiterung zwischen Kleinmünchen und Hauptbahnhof, viergleisiger Ausbau Linz – Wels)

→ Mittelfristige Intervallverdichtung auf Basis des Ausbaus der Schieneninfrastruktur (z. B. Linzer Osteinfahrt)

Gut genutzt ist der Hauptbahnhof als zentraler Nahverkehrsknoten. In den Spitzenzeiten stößt er jedoch an seine Kapazitätsgrenzen. Ein weiteres Leitprojekt ist daher die schrittweise Etablierung von neuen Nahverkehrsknoten in Verbindung mit dem regionalen ÖV-Netz.

---

### Dazu zählen:

- Nahverkehrsknoten Bahnhof Urfahr
  - Nahverkehrsknoten Dornach/Auhof
  - Nahverkehrsknoten Frachtenbahnhof/Lastenstraße
  - Nahverkehrsknoten Pichlinger See
  - Nahverkehrsknoten Leonding
  - Nahverkehrsknoten Wegscheid/Neue Heimat
  - Nahverkehrsknoten Bahnhof Ebelsberg
  - Nahverkehrsknoten Bahnhof Linz Oed
  - Nahverkehrsknoten Urfahr Ost
  - Nahverkehrsknoten Summeraubahn im VOEST-Chemie-Bereich
- 

Nahverkehrsknoten sind Orte, an denen sich verschiedene öffentliche Verkehrsmittel, wie etwa Bahn, Bus, Straßenbahn und Sammeltaxi, kreuzen und darum auch viele Menschen umsteigen. Aber nicht nur die Öffis treffen sich hier – auch sind es zentrale Orte für das Umsteigen zwischen Fahrrad und ÖV sowie PKW und ÖV.

## Straßenbahn fährt weiter

Ein weiteres Leitprojekt ist die **Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Linz und in das Umland von Linz**. Hier sollen vor allem Strecken verlängert werden:

---

### Maßnahmen für das Leitprojekt Straßenbahnnetz

- Eine zweite Straßenbahnachse durch Linz vom Bulgariplatz nach Urfahr.
  - Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Traun nach Ansfelden.
  - Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 von der solarCity bis Pichling/St.Florian.
- 

## Vorrang für Busse

Und auch für den Busverkehr ist ein Leitprojekt vorgesehen, das mit dem öffentlichen Schienenverkehrsangebot abgestimmt wird. Einerseits fungieren die Busse nämlich als Zubringer zu den Nahverkehrsknoten, andererseits können und sollen sie Räume und Orte abdecken, die vom Schienenverkehr nicht bedient werden (können).

---

### Maßnahmen für das Leitprojekt Busverkehr:

- ÖV-Beschleunigung und ÖV-Bevorrangung von Bussen durch Bevorrangung an Lichtsignalanlagen und Busspuren, auch auf Kosten des Ruhenden Verkehrs tagsüber bzw. in den Spitzenzeiten
  - Ausbau attraktiver Ost-West-Busachsen im Linzer Stadtgebiet
  - Verbesserung der Bedienung in den Abendzeiten, Anpassung an Geschäftsöffnungszeiten
  - Bessere Abstimmung zwischen Regionalbussen und städtischen Bussen (Tarif, Ticket)
  - Internationaler Busterminal: Als Standort ist der Bereich Hauptbahnhof angedacht, weil ein direkter Umstieg zur Bahn gegeben ist. Eine endgültige Standortentscheidung muss aber noch fachlich vorbereitet werden.
- 

Gleichzeitig zu diesen Maßnahmen sollen sogenannte bedarfsorientierte Systeme (v. a. Anrufsammeltaxis), die das Straßenbahn- und Busnetz in die weniger dicht verbauten Gebiete und in die Umlandgemeinden ergänzen, ausgebaut werden.

## HANDLUNGSSCHWERPUNKT 2

### Das hochrangige Straßennetz komplettieren – Lücken schließen

Eine der größten Herausforderungen für die Region Linz ist der wachsende stadtgrenzenüberschreitende Kfz-Verkehr. Durch die dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung wird der Kfz-Verkehr und dabei besonders der Wirtschaftsverkehr allerdings weiter wachsen. Die Lage an einem transeuropäischen Netzknoten wird mehr Durchgangsverkehr auslösen. Gleichzeitig sollen jedoch die Luftschadstoff- und die Treibhausgasemissionen reduziert, mehr Flächen für den Öffentlichen Verkehr, den Fußgängerinnen- und Fußgänger- sowie den Radverkehr gewonnen und die Qualität des öffentlichen Raums verbessert werden. Wie kann hier also eine gute Lösung gefunden werden?

Hier muss der **Ausbau bzw. die Erschließung des Straßennetzes** einen Beitrag leisten. Diese Herausforderungen sind zu meistern:

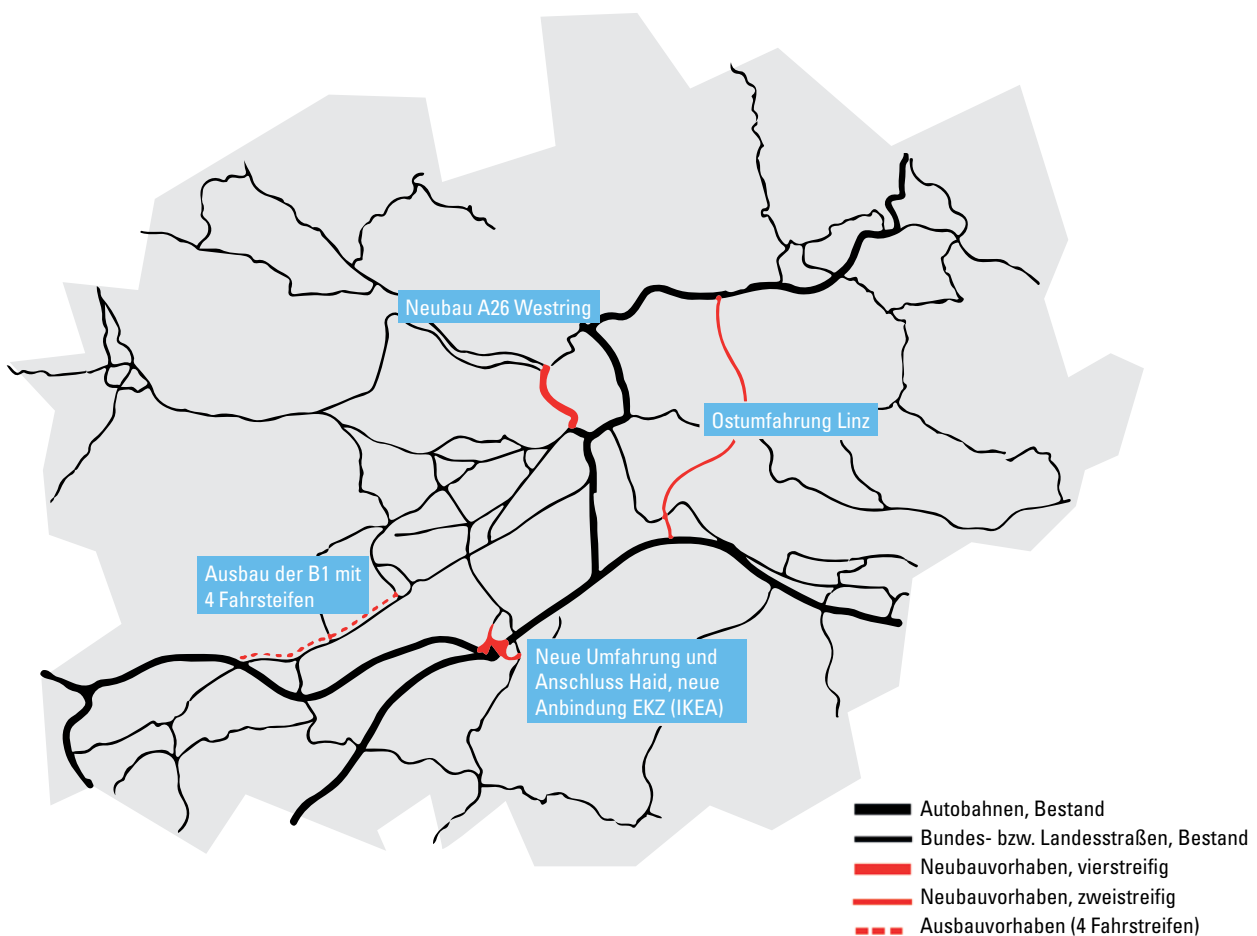
- Mehr Platz für Öffentlichen Verkehr, Rad- sowie Fußgängerinnen- und Fußgängerverkehr sowie einen öffentlichen Raum, in dem sich die Menschen gerne aufhalten – etwa durch die Kombination von Straßenausbau mit Verkehrsberuhigung.
- Bündelung des stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrs zur Entlastung der Kernstadt von Linz (A26 – Westring, Ostumfahrung, neue Südspange zwischen Ebelsberg und Lunzer Straße).
- Beseitigung von Engpässen mit hoher Staugefahr und Konfliktpotenzialen (z. B. Nadelöhr Bindermichl, Entflechtung ÖV/Kfz-Verkehr/Radverkehr am Hinsenkamplplatz).
- Weniger Emissionen durch einen besseren Verkehrsfluss und weniger Stau.

### Maßnahmen zur Komplettierung des hochrangigen Straßennetzes:

- Umsetzung des Leitprojekts A26 – Westring Linz, Planung und Umsetzung eines flankierenden Maßnahmenpakets im entlasteten Straßennetz mit Modellprojekten zur Neugestaltung des Straßenraums
- Nach Fertigstellung des Westrings: Umsetzung des Leitprojekts Ostumfahrung Linz, Planung und Umsetzung eines flankierenden Maßnahmenpakets im entlasteten Straßennetz
- Umfahrung Haid mit einer neuen IKEA-Anbindung

Die starke Entwicklungsdynamik im Süden von Linz erfordert möglicherweise ergänzende Erschließungsmaßnahmen im Straßennetz. Dazu wird eine Trassenstudie für eine dritte Straßenachse im Süden von Linz zwischen Ebelsberg und Lunzer Straße ausgearbeitet. Als weitere Varianten sollen in dieser Studie auch alternative Erschließungsformen wie etwa Seilbahnsysteme geprüft werden.

## Das hochrangige Straßennetz





## HANDLUNGSSCHWERPUNKT 3

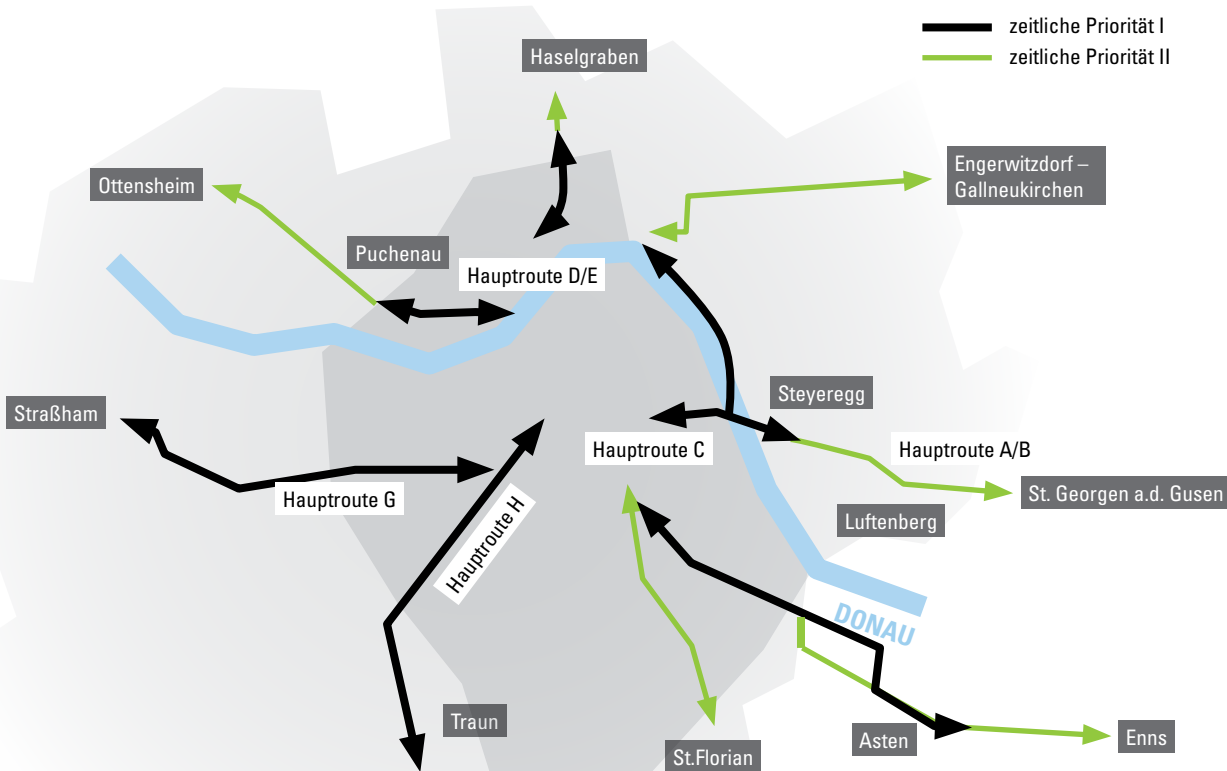
### Aktive Mobilität fördern für eine gesunde Bevölkerung

Was heißt aktive Mobilität? Aktive Mobilität umfasst das Gehen, Radfahren, Rollerfahren und andere nicht-motorisierte Mobilitätsformen. Die Trends zu multimodaler Mobilität vor allem bei den Jungen, die steigende Bereitschaft, das Rad im Alltagsverkehr zu verwenden, aber auch technische Innovationen wie das Elektrofahrrad bieten hier die Chance, große Herausforderungen der Mobilitätspolitik besser zu bewältigen. Solche Herausforderungen sind die steigende Mobilitätsnachfrage durch das Bevölkerungswachstum oder regelmäßig auftretende Staus im Straßennetz, aber auch Überfüllung im Öffentlichen Verkehr (vor allem zu Stoßzeiten). Gleichzeitig trägt die aktive Mobilität maßgeblich zur Verbesserung der Umweltqualität, zum Klimaschutz, zum sparsamen Umgang mit wertvollen urbanen Flächen und zur Qualität des öffentlichen Raumes bei. Aktive Mobilität hat darüber hinaus positive gesundheitliche Wirkungen für die Bevölkerung. Deshalb soll sie forciert werden.

#### Hohes Potenzial für Radverkehr

Als Leitprojekt für den Radverkehr sind **Radhaupttrouten von den Umlandgemeinden nach Linz** vorgesehen (siehe Grafik). Diese sollen als Schnellverbindungen mit einer besonderen Qualität ausgestattet werden und so mehr Menschen zum Radfahren motivieren.

### Radhaupttrouten in der Region Linz



Der Radverkehrsanteil in Linz ist in den Jahren 1992 bis 2012 von 3,8 % auf

**7,2 %**  
angestiegen.

Innerhalb von Linz wurde das Radwegenetz in den letzten 30 Jahren von 80 km auf etwa 150 km ausgebaut (Quelle: Magistrat der Stadt Linz). Zahlreiche Maßnahmen wie die Öffnung der Fußgängerzonen und der Busspuren für den Radverkehr, der Ausbau der Radabstellanlagen und das Radfahren gegen die Einbahn haben dazu beigetragen, dass der **Radverkehrsanteil in Linz in den Jahren 1992 bis 2012 von 3,8 auf 7,2 % angestiegen** ist. Im Umland von Linz passierte allerdings das Gegenteil: Der Radverkehrsanteil fiel im gleichen Zeitraum von 6,2 % auf 4,4 % (Quelle: Land Oberösterreich: Oberösterreichische Verkehrserhebung 1992 und 2012). Im Vergleich zu Städten und Stadtregionen ähnlicher Größe hat der Radverkehr in der Region Linz aber ein hohes Potenzial.

---

### Maßnahmen und Projekte zur Förderung des Radverkehrs:

- Realisierung eines gemeindeübergreifenden Radroutennetzes mit Radschnellverbindungen aus den Umlandgemeinden nach Linz und Fortführung in Linz
  - Weiterer Ausbau der Radwegenetze innerhalb der Gemeinden
  - Leihradsystem Linz
  - Weiterer Ausbau der Radabstellplätze
  - Radverkehrsscheck bei Straßenprojekten: Prüfung der Radverkehrseignung, Planung von Maßnahmen für den Radverkehr, Sicherheit, Standards
  - Fortführung der Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs: Linz-Radwende, Linz fährt Rad
  - Unterstützung von Mustergemeinden für den Radverkehr
  - E-Bike-Ladestationen
  - Anbindung von neuen, großen Siedlungs- und Betriebsgebieten an das Radnetz
- 

### Wieder mehr Beinarbeit gewünscht

Dass immer weniger zu Fuß gegangen wird, bestätigt die Verkehrserhebung Oberösterreich. Der **Anteil der Fußwege** ist demnach in den letzten 25 Jahren sowohl in Linz (von 27 % auf 22 %) als auch im Umland von Linz (von 19 % auf 14 %) **zurückgegangen** (Quelle: Land Oberösterreich: Verkehrserhebung Oberösterreich 1992 und 2012). Das Ziel ist hier, diesen Trend zumindest zu stoppen.

---

### Maßnahmen für die Motivation, wieder mehr zu Fuß zu gehen:

- Attraktive Bedingungen für das Gehen: ausreichende Gehsteigbreiten, sichere Querungsmöglichkeiten, kurze Wartephase bei Ampelanlagen
  - Kompakte Siedlungsstrukturen mit einer fußläufigen Erreichbarkeit von Schulen, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten
  - Fußgängerinnen- und Fußgängercheck in der Straßenplanung: Standards, Komfort, Sicherheit
  - Barrierefreiheit im öffentlichen Raum weiter ausbauen
- Eine gute Möglichkeit, aktive Mobilität zu fördern, sind zudem Begegnungszonen. Deshalb sollen in Zukunft auch mehr Begegnungszonen geplant und umgesetzt werden (Beispiel Begegnungszonenkonzept von Linz).
-

## HANDLUNGSSCHWERPUNKT 4

### Mobilitätsteilnehmer und -innen besser informieren – Wahlmöglichkeiten bewusst machen

Sowohl im Straßennetz als auch im Öffentlichen Verkehr werden bereits heute die Kapazitätsgrenzen regelmäßig erreicht. Dann heißt es wieder: Stau und überfüllte öffentliche Verkehrsmittel. Diesen Überlastungen in den Spitzenzeiten stehen freie Kapazitäten in der restlichen Zeit gegenüber. Jedoch ist die Erweiterung der Kapazitäten kostenintensiv, dauert lange und ist vor allem beim Straßenausbau mit negativen Nebenwirkungen verbunden (Flächenbedarf, schwierige städtebauliche Einbindung, weitere Kfz-Verkehrsnachfrage, Umweltbelastung).

#### Bessere Routenplanung und Echtzeitinfo

Um dem entgegenzuwirken, wurden in den letzten Jahren die Graphenintegrationsplattform Österreich, die Verkehrsauskunft Österreich sowie die digitale Basemap aufgebaut. Verkehrsinformationen können nun viel besser bereitgestellt werden. Künftig soll es auch eine **verkehrsmittelübergreifende Routenplanung sowie Echtzeitinformation über die aktuelle Verkehrssituation** geben.

Neben öffentlichen Institutionen wie dem Verkehrsverbund Oberösterreich oder den LINZ LINIEN bieten zunehmend auch private Unternehmen verschiedenste Verkehrsservices an. Damit können die Mobilitätsteilnehmerinnen und -teilnehmer mehr Eigenverantwortung übernehmen. Stau und Überlastung können vermieden werden, wenn durch die verfügbaren Informationen flexibel reagiert wird – etwa durch Routenwahl, Verkehrsmittelwahl oder Wahl des Antrittszeitpunktes des Weges. Die Bekanntheit und Nutzung der Informationsdienste ist allerdings noch sehr gering. Neben einer benutzerfreundlichen Bereitstellung der Information geht es darum, vor allem den **Bekanntheitsgrad der verkehrsmittelübergreifenden Dienste zu erhöhen** und zu einer selbstverständlichen Alltagsroutine zu machen.

---

#### Maßnahmen zur besseren Information von Mobilitätsteilnehmenden:

- Beteiligung des Landes Oberösterreich an der Echtzeit Verkehrsinformation Straße Österreich – EVIS.AT. Dieses System soll 2020 Informationen über die aktuelle Verkehrslage, die zukünftige Verkehrslage sowie geplante und ungeplante Ereignisse bieten.
  - Ausbau der Echtzeitinformation an den Haltestellen inner- und außerhalb von Linz.
  - Aktive Bewerbung der bereits bestehenden Informationsdienste der öffentlichen Hand und von privaten Anbietern:
    - » anachb (alle Verkehrsmittel)
    - » verkehrsauskunft.ooevv.at (alle Verkehrsmittel)
    - » quando Linz
    - » CarSharing-Angebote
    - » Mitfahrbörsen im Internet und Apps
  - Ergänzende Bewusstseinskampagnen zu mehr Eigenverantwortung der Mobilitätsteilnehmerinnen und -teilnehmer und ihren Beitrag zur Reduktion der Stausituationen (z.B. „raus aus dem Stau“, „ohne Stau geht’s auch“, „bereits mehr als ein Viertel der Pendelnden in die Stadt sind aus dem Stau ausgestiegen und in den ÖV eingestiegen!“ etc.).
  - Unterstützung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen in Betrieben, öffentlichen Institutionen und großen Stadtentwicklungsprojekten.
-

## HANDLUNGSSCHWERPUNKT 5

### Verkehrsmittel besser kombinieren

Die wachsende Flexibilität im Mobilitätsverhalten bietet eine große Chance für die nachhaltige Bewältigung der künftigen Mobilität. Um diesen Trend auch weiter zu forcieren, unterstützen das Land Oberösterreich und die Stadt Linz eine leichtere und bessere Kombination von Verkehrsmitteln.

---

#### Maßnahmen für die stärkere Nutzung von mehreren Verkehrsmitteln:

- Unterstützung von privatem CarSharing durch Abbau von Barrieren, die aus Sicht der Betreiberinnen und Betreiber eine größere Verbreiterung behindern
- Aufbau eines öffentlichen Leihradsystems in Linz
- Fortführung der Mobilitätsberatung in Linz
- Einführung eines begleitenden Mobilitätsmanagements bei Projekten mit einer hohen Verkehrserzeugung: große Stadtentwicklungsprojekte, große Betriebsstandorte
- Aktive Bewerbung verkehrsmittelübergreifender Informationsangebote

---

### Verstärkt mehrere Verkehrsmittel kombinieren

Um Mobilität flexibel gestalten zu können, braucht es gute Angebote für die Verkehrsmittelkombination auf einem Weg (Intermodalität). Dazu zählen vor allem Park&Ride, Bike&Ride und die Radmitnahmen in öffentlichen Verkehrsmitteln. Dass immer mehr Menschen solche Angebote nutzen und auf ihren Wegen Verkehrsmittel mischen, bestätigt auch die Verkehrserhebung: Die Zahl der Wege im Mischverkehr von motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr hat von 1992 bis 2012 um fast 40 % zugenommen (Quelle: Land Oberösterreich: Oberösterreichische Verkehrserhebungen 1992 und 2012). Die Mobilitätsenerhebung in Österreich von 2014 (Quelle: BMVIT, 2016) belegt die Bedeutung der intermodalen Mobilität: **23 bis 27 % aller ÖV-Wege in den ländlichen Bezirken sind intermodale Wege** (20 % Park&Ride, 7 % Bike&Ride). Besonders für Gebiete mit starker Zersiedelung ist der kombinierte Verkehr von großer Bedeutung.

---

#### Maßnahmen für den Ausbau des intermodalen Verkehrs:

- Nachfrageorientierter Ausbau des Park&Ride-Angebots
  - Errichtung weniger großer Park&Ride-Anlagen an attraktiven Achsen und Knotenpunkten des Öffentlichen Verkehrs
  - Errichtung vieler kleiner dezentraler Park&Ride-Anlagen mit kurzen PKW-Wegen und langen Wegen im Öffentlichen Verkehr
  - Bewirtschaftungsfreie Park&Ride-Anlagen außerhalb des Stadtgebietes
  - Umsetzung von Park&Ride-Anlagen in Abstimmung mit den ÖBB
  - Ausbau von „Mini-Mobilitätsknoten“ mit Bike&Ride an möglichst allen regionalen Bus- und Bahnhaltestellen sowie an Straßenbahn- und Bushaltestellen mit hoher Qualität (Absperrmöglichkeiten, Überdachung, kurze Wege zur Haltestelle)
  - Ausarbeitung eines Park&Ride- sowie eines Bike&Ride-Konzepts für die Region Linz
  - Bereitstellung von Park&Drive-Anlagen
-

### **Verschiedene Verkehrsmittel auch im Güterverkehr**

Auch im Güterverkehr hat Intermodalität eine große Bedeutung. Der Großraum Linz hat mit dem Hafen Linz und dem Hafen Enns zwei leistungsfähige trimodale Güterterminals und mit dem Kombiterminal Wels einen modernen Logistikknoten zwischen Bahn und LKW. Die Terminals können als attraktive Betriebsstandorte entwickelt werden.

---

### **Maßnahmen für den Güterverkehr:**

- Schrittweise Umsetzung des Masterplans Linz-Hafen und Um- und Ausbau zu einem modernen trimodalen Logistikstandort mit einer Öffnung zur Stadt und einer städtebaulichen Integration
  - Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts, des Hafens, des Containerterminals und des Logistikzentrums Ennshafen
  - Unterstützung bei der Standortentwicklung von Logistikunternehmen
  - Widmung von neuen großen Betriebsgebietsstandorten vorrangig mit der Möglichkeit eines Anschlusses im Schienennetz bzw. mit Erreichbarkeit des hochrangigen Straßennetzes
- 

## **HANDLUNGSSCHWERPUNKT 6**

### **Neue Technologien sinnvoll für nachhaltige Mobilität nutzen**

Unser Alltag wird immer digitaler. Diese neuen Formen von Produktion, Information und Kommunikation verändern unsere Produktions-, Konsum- und damit auch Mobilitätsmuster. Beispielsweise erzeugt das Internetshopping neue Lieferservices und logistische Herausforderungen. Die weitere Automatisierung und Robotisierung beeinflussen Beschäftigungsstrukturen, Arbeitszeitregelungen und Warenströme. Die umfassende Vernetzung von Infrastruktur- und Fahrzeugsystemen ermöglicht selbstfahrende Fortbewegungsmittel. Die Elektrifizierung des Fahrzeugparks könnte zudem die Umwelt in den Ballungsräumen massiv entlasten.

Wie das alles in Zukunft funktionieren wird, ist jedoch ungewiss. Welche Chancen haben neue Technologien, wann werden sie für unser Tun relevant sein und welche Auswirkungen haben sie auf die Gesellschaft, die Wirtschaft und die Umwelt? Darüber kann bis dato nur spekuliert werden.

### **E-Fahrräder sind attraktiv für die Stadt**

Eine dieser neuen Technologien, die allerdings schon am weitesten im Mobilitätssystem angekommen ist, sind Elektrofahrräder. Das Fahrrad erhöht damit seine Reichweite und wird auch für Seniorinnen und Senioren zu einem attraktiven Alltagsverkehrsmittel. Zusätzlich wird das Fahrrad so auch für den Zustellverkehr in der Stadt zu einer relevanten Alternative. Beim Elektroanteil von PKWs verläuft die Entwicklung langsamer. Die Verfügbarkeit von leistbaren Elektroautos mit konkurrenzfähigen Reichweiten ist noch nicht endgültig absehbar.

**23–27 %**

aller ÖV-Wege in den ländlichen Bezirken sind intermodale Wege (20 % Park&Ride, 7 % Bike&Ride).

---

### Maßnahmen für mehr nachhaltige Mobilität:

- Beobachtung, Beteiligung bzw. Unterstützung von Forschungsprojekten, die die Auswirkungen technologischer Innovationen auf die Mobilität untersuchen
- Errichtung von E-Ladestationen mit Ökostrom

Neue Antriebs- und Mobilitätssysteme sollen unterstützt und damit eine schnellere Marktfähigkeit von Produkten ermöglicht werden, um einen positiven Beitrag für eine nachhaltige Mobilität zu leisten. Eine generelle Subventionierung oder Privilegierung von motorisierter individueller Mobilität wird jedoch als nicht sinnvoll erachtet.

---

## HANDLUNGSSCHWERPUNKT 7

### Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung abstimmen

Immer mehr Menschen ziehen in die Region Linz. Die **Bevölkerung in Linz und Linz-Umland wird zwischen 2016 und 2030 von ca. 340.500 auf ca. 373.500 wachsen.**

Das ist ein Plus von ca. 33.000 Personen (+10 %) (Quelle: ÖROK-Regionalprognose 2014). Das bedeutet also auch weiterhin eine dynamische Siedlungsentwicklung.

Welches Verkehrsmittel gewählt wird, hängt davon ab, in welchen Siedlungsstrukturen die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner leben werden. Eine wahlfreie Mobilität erfordert Strukturen, in der unterschiedliche Verkehrsmittel für die Abwicklung der täglichen Wege verfügbar sind und in der die Abhängigkeit von der Autonutzung möglichst gering ist. Dazu zählen eine gute **Durchmischung der Nutzungen Wohnen, Arbeiten und Erholung** und eine gute Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschließung.

### Mehr Abstimmung für bessere Erschließung

Ebenso wichtig und eine zentrale Maßnahme ist die bessere Abstimmung von Siedlungsentwicklung und öffentlicher Verkehrserschließung. Nur so kann wirksam in den Öffentlichen Verkehr investiert werden. Zu diesem Zweck soll das von der Österreichischen Raumordnungskonferenz entwickelte Planungsinstrument der ÖV-Güteklassen sowohl für die Beurteilung der Siedlungsentwicklung als auch für die Planung des ÖV-Angebotes genutzt werden. Die Erschließungsqualität mit Öffentlichem Verkehr ist schließlich an die Siedlungsdichte und die Nutzungsstruktur anzupassen und umgekehrt. Das ÖV-Güteklassensystem kombiniert hierbei die Frequenz an einer Haltestelle mit der Fußwegdistanz. Neben der Siedlungsentwicklung kann dieses Instrument auch für Festlegungen zur Stellplatzverpflichtung dienen. Je besser die ÖV-Erschließung ist, desto niedriger kann die Stellplatzverpflichtung sein. Damit können beispielsweise auch Stellplatzobergrenzen bei Neuwidmungen eingeführt werden.

### Selbstfahrende Fahrzeuge als Chance

In der Region Linz haben sich in den letzten 20 bis 30 Jahren disperse Siedlungsstrukturen entwickelt. Für einige ist eine Erschließung mit öffentlichen Verkehrssystemen nicht finanzierbar. In solchen Fällen könnten langfristig selbstfahrende Fahrzeuge eine

Zwischen 2016 und 2030 wird die Bevölkerung in Linz und Linz-Umland um

**33.000**

Personen zunehmen.

Chance darstellen. Damit wäre ein kostengünstiges flexibles Mikro-ÖV-System denkbar, das ähnlich einem Taxisystem oder einem Rufbussystem funktioniert und eine kostengünstige Erschließung für diese Gebiete ermöglichen könnte.

---

### Maßnahmen mithilfe der ÖV-Güteklassen:

- Nutzung der ÖV-Güteklassen für die Siedlungsplanung
  - Nutzung der ÖV-Güteklassen für die Entwicklung des ÖV-Angebots
  - Nutzung der ÖV-Güteklassen für die Festlegung von Stellplatzverpflichtungen und Stellplatzobergrenzen
  - Unterstützung von Aktivitäten, die eine kostengünstige Erschließung von Gebieten ermöglicht, die aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht mit dem öffentlichen Linienverkehr bedient werden können.
- 

## HANDLUNGSSCHWERPUNKT 8

### Die Region Linz als Verkehrsknoten ertüchtigen

Wie bereits anfangs erläutert, ist die Region Linz ein attraktiver Wirtschaftsstandort. Einer der Gründe ist die Funktion als Verkehrsknoten im europäischen Netz. Die Verbindungen nach Westen und Osten sind bereits sehr gut ausgebaut, verbesserungsfähig sind aber die Verbindungen nach Norden und Süden, vor allem auf der Schiene, teilweise auch auf der Straße. Auch der Flughafen Hörsching trägt zur Verbesserung der Standortattraktivität bei.

Um die Region Linz als Verkehrsknoten noch attraktiver zu gestalten, sind einige Maßnahmen geplant. Im ersten Schritt geht es um die **Aufnahme des Schienenkorridors Prag – Linz – Graz in das prioritäre transeuropäische Kernnetz**. In weiterer Folge sind die Schieneninfrastruktur auf der Pyhrnstrecke und der Summerauer Bahn zu ertüchtigen. Im Straßennetz fehlt zudem noch der Ausbau der Verbindung von Freistadt bis Prag. Und innerhalb der Region Linz geht es um die Komplettierung der Hochleistungsstrecke zwischen Linz und Wels mit der Anbindung des Flughafens Hörsching sowie des hochrangigen Straßennetzes und die Weiterentwicklung als überregionales Logistikzentrum.

---

### Maßnahmen für den Ausbau von Straße und Schiene:

- Lobbying für die Aufnahme des Schienenkorridors Prag – Linz – Graz in das prioritäre transeuropäische Kernnetz
  - Kurz- bis mittelfristige Umsetzung des Westrings A26 und der Ostumfahrung Linz
  - Langfristige Fertigstellung der hochrangigen Straßenverbindung Freistadt – Prag
  - Ausbau der Schienenstrecke Prag – Linz – Graz
  - Viergleisiger Ausbau der Westbahn zwischen Linz und Wels über den Flughafen Hörsching
  - Viergleisiger Ausbau der Westbahn zwischen Kleinmünchen und Hauptbahnhof
  - Umsetzung Masterplan Linz-Hafen
  - Weiterentwicklung des Logistikstandortes Ennshafen
-

# Evaluierung und Monitoring





5

Linzer AG

501



## **5** Evaluierung und Monitoring

Ziel ist es, die Ausgangslage, die Zielerreichung und die Maßnahmenumsetzung dieses Mobilitätsleitbildes in regelmäßigen Abständen einer Evaluierung zu unterziehen. Wenn es sich als zweckmäßig erweist, sollen bei den Zielen und Maßnahmen Anpassungsvorschläge des Mobilitätsleitbilds ausgearbeitet werden. Der Evaluierungszeitraum soll fünf bzw. zehn Jahre betragen. Zur Evaluierung der Leitbildziele und der Handlungsschwerpunkte sind Indikatoren festzulegen, für die die Erstellung der erforderlichen Datengrundlagen ohne hohen Aufwand sichergestellt werden kann.

## QUELLENVERZEICHNIS

- ASFINAG Maut Service GmbH (2017). EVIS.AT
- Chlond B (2015): Multimodal unterwegs – Was bedeutet das eigentlich? Vortrag im Rahmen der Tagung „Neue Mobilität – Württemberg bewegt nachhaltig“ am 24.4.2015
- Freimüller Ch. (2012): Linzer Hafen schafft Platz für Expansion. In: linz aktiv 205
- Freimüller Ch. (2013): Erfolgreiche Impulse für wirtschaftliche Entwicklung. In: linz aktiv
- Hubmann R. (2012): Nachhaltig wirksame Lösungen für Linz. In: linz aktiv 202
- Hubmann R. (2013): Verkehrsplanung für eine lebenswerte Stadt. In: linz aktiv 206
- Hubmann R. (2014): Ausbau des öffentlichen Verkehrs hat Vorrang. In: linz aktiv 210
- IFMO (2011): Mobilität junger Menschen
- Land Oberösterreich (2012): Oberösterreichische Verkehrserhebung 2012
- Land Oberösterreich (2013): Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz
- Land Oberösterreich (2015): Oberösterreich wird RADLFIT, Erster OÖ Rad-Highway verbindet Linz-Land mit der Landeshauptstadt. Information zur Pressekonferenz am 4.9.2015
- Land Oberösterreich (2016): Luftgüteüberwachung
- Land Oberösterreich (2016): Strategische Ansätze für die Direktion Straßenbau und Verkehr (2016 – 2021)
- Land Oberösterreich (2017): Statistik der Kraftfahrzeuge
- Linz AG (2017): Masterplan Hafen Linz
- Magistrat der Landeshauptstadt Linz (2016): Linzer Luftgütevergleich 2014
- Magistrat der Landeshauptstadt Linz (2017): Kraftfahrzeugbestand
- Metron (2016): Systemstudie Mühlkreisbahn
- Statistik Austria (2017): Ein Blick auf die Gemeinde
- Statistik Austria (2017): Pendlerstatistik
- Statistik Austria (2017): Regionalatlas Österreich
- Statistik Austria (2017): Registerzählung
- Statistik Austria (2017): Statistik der Kraftfahrzeuge
- TU Dresden-Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr (2010): Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung

