

## Subprojektgruppe 6

# Wohnen, Verkehr, Raumplanung und -entwicklung

### Mitglieder:

Dipl.-Ing. Günther Kleinhanns  
(Vorsitzender)

Dipl.-Ing. Werner Sonnleitner  
(administrativer Leiter)

Dipl.-Ing<sup>in</sup>. Elke Achleitner  
Dipl.-Ing. Gunter Amesberger, MAS  
Dipl.-Ing. Stefan Hutter  
Dipl.-Ing. Gerhard Karl  
Arch. Dipl.-Ing. Franz Kneidinger  
Mag<sup>a</sup>. Elisabeth Lanzerits  
Dipl.-Ing. Horst Lassy

Dipl.-Ing<sup>in</sup>. Christa Lepschi  
Dipl.-Ing. Alfred Luftensteiner  
Dr. Walter Medinger  
Dipl.-Ing. Michael Patzelt  
Dipl.-Ing. Walter Rathberger  
Dr. Gerhard Utri

Trendblätter

Schlüsselfaktoren

Sub-Szenarien

Trend	<b>Verstärkte Altstadtflucht</b>			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Innenstadt – Altstadt östlich und westlich des Hauptplatzes	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
			X	
<b>Relevanz für Linz</b> gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....		<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil... / durch...		
für die Stadt Linz als Gesamtes nicht existentiell, aber für das Erscheinungsbild der Stadt in der Freizeit und auf Touristen sehr wichtig		politische Entscheidungen relativ rasch zu Veränderungen führen können und insbesondere die dort ansässige Lokalszene auch von Modetrends abhängig ist		
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p><b>Büro- und Geschäftsnutzung:</b>                      Infolge des im gesamten Bereich geltenden Fahrverbotes und dem Fehlen von Parkplätzen stirbt das Geschäftsleben unter Tag mehr und mehr ab. Auch diverse Maßnahmen zur Steigerung der Fußgängerfrequenz waren bis dato nicht erfolgreich. Es kommt kaum zur Ansiedelung von neuen Geschäften. Auch für die Nutzung als Büroflächen besteht aus den genannten Gründen kaum Nachfrage.</p> <p><b>Wohnnutzung:</b>                      Der schlechte Ruf und die Lärmsituation durch die ansässigen Lokale führen zu verminderter Nachfrage am Wohnbausektor. Die örtlichen Gegebenheiten (beengtes Raumangebot), der Mieterschutz (z.B. Kriegszinszahler) und die Einschränkungen durch den Denkmalschutz beim Umbau von Altstadtbauten verhindern die Schaffung von modernen Wohnangeboten.</p> <p><b>Lokalszene:</b>                      In den letzten Jahren ist die Linzer Altstadt in der Öffentlichkeit wieder vermehrt in Verruf geraten. Die Qualität der Lokale zeigt einen Trend zu „billigen Alkohol-Ausschänken für Jugendliche“. Ältere Konsumenten scheuen die „dunklen“ Gassen immer mehr.</p> <p>Es handelt sich hier um einen sich aufschaukelnden Regelkreis, der ohne Gegenmaßnahmen zu einer weiteren Abnahme der Investitionen und dem Verfall der Substanz führen wird.</p>			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	Politik, Verkehrsexperten, Geschäftsleute (z.B. Verein Altstadt, Planungsamt (Amt für Stadtgestaltung), Denkmalamt, Umweltschutz (Lärm)	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Maßnahmenvorschläge: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erreichbarkeit – Vorschlag: Einbahn für Tagesverkehr vom Roten Krebs über Alten Markt zu Tummelplatz und Schaffung von Tagesparkplätzen in diesem Bereich;</li> <li>• Sicherheit allgemein - Vorschlag: Helle Ausleuchtung/Beleuchtung der Gassen;</li> <li>• Lockerung des Denkmalschutzes;</li> <li>• Zieldefinition für diese Bereiche und entspr. Rahmenbedingungen erforderlich.</li> </ul>			

Trend	Zunahme der Kooperation mit dem Umland/den Umlandgemeinden			
Geografischer Bezug (Welt, EU, Österreich, Linz)	Linz und Linz-Umgebung	Kurzfristig (bis ca. 5 Jahre)	Mittelfristig (5 bis deutlich über 10 Jahre)	Langfristig (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
			X	
Relevanz für Linz gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....		Unschärfen / Unsicherheiten in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil...		
hoch, weil Stadt grundsätzlich nicht isoliert für sich bestehen kann, sondern hinsichtlich Materialfluss, wirtschaftlicher Aktivitäten, Raumplanung, Verkehr, Infrastruktur, (Schadstoff-) Emissionen vom Umland beeinflusst wird und umgekehrt (eines der Grundprinzipien einer nachhaltigen Stadtentwicklung)		hinsichtlich der unterschiedlichen Bereitschaft zur Kooperation (z.B. bisher wenig Resonanz bei Linzer Stadtpolitikern), wirt. Entw. in Stadt und Umland (Linzer „Speckgürtel“), raumplanerischer einschl. verkehrspolitischer Entscheidungen		
Trendbeschreibung Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p>Verursacht durch die Pendlerproblematik, dem Trend zum Wohnen im Grünen, der Ansiedelung von Einkaufszentren und Gewerbebetrieben am Linzer Stadtrand („Speckgürtel“) entstand in Linz der Bedarf zu verstärkter Kooperation mit den Umlandgemeinden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beispiel aus dem Verkehrsbereich: Die geplante Straßenbahnführung zur UNO-City in Pasching, wofür straßenbauliche Maßnahmen bereits getroffen worden sind.</li> <li>• Verstärkte Zusammenarbeit im Verkehrsverbund (einschl. Mobilitätsberatung) und bei der Diskussion um die Errichtung von Mobilitätszentralen.</li> <li>• Planungsverbünde mit Umlandgemeinden zu konkreten Projekten, zB Arbeitsgruppe zur Förderung des Bewusstseins einer Radkultur im Planungsverbund „Linz Süd“.</li> <li>• Verein „City Regio“: Förderung eines (wirtschaftlichen) Regionalmanagements mit Unterstützung der EU.</li> <li>• Freizeitnetzwerk „Traunauen-Grünzug“: Traunauen sollen als Freizeitraum für Linzer Bevölkerung sowie Bewohner der Umlandgemeinden erhalten bleiben.</li> <li>• Ent- und Versorgung (Energie, Abfall, Abwasser...)</li> </ul> <p>Linz betreibt derzeit aktiv die Schaffung einer lokalen Agenda 21 („Linzer Agenda 21“) zur Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung. Da die Kooperation mit den Umlandgemeinden einen Nachhaltigkeitsgrundsatz bildet, ist mit einer Zunahme dieses Trends in den nächsten Jahren zu rechnen.</p>			
Linzi-relevante Akteure / Aktivitäten	Raum- und Verkehrsplaner, Wirtschaftsentwickler, Umweltschützer, Politik	Trend betrifft auch die SPG....	3, 4, 5	
Ergänzende Informationen und Anmerkungen				

Trend	<b>Abnahme der Nutzungsmischung, Nutzungsverschiebung</b>			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Linz	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
				X
<b>Relevanz für Linz</b> gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....		<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich ..../ weil...		
dieser Prozess bereits langfristig im Gange ist		der finanziellen Leistungsfähigkeiten auf Grund der steigenden Infrastrukturkosten (mehr Fläche, mehr Bereiche, mehr Betriebskosten)		
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p>Veränderungen in Bedarf, Wohlstand und Lebensgestaltung führten und führen zu Wanderungen innerhalb der Stadt und zu Abwanderungen ins Umfeld (Suburbanisierung). Gleichzeitig dringen Monostrukturen in freiwerdende Bereiche nach. Mit diesen Veränderungen wird eine Entmischung der Nutzungen bewerkstelligt.</p> <p>In der Folge sind Mehraufwendungen nötig, z.B. für Verkehrsinfrastruktur (weitere Wege, Zunahme von Mobilität), stadttechnische Infrastruktur, soziale Infrastruktur, Umwelt, Stadtentwicklung.</p> <p>Es zeichnet sich ein fortschreitender Urbanitätsverlust durch Reduktion stadtbildender Funktionen (Abwanderung Einzelhandel, Wohnungsaufgaben etc.) ab. Zusätzlich ist eine Zunahme von Zonierungen gegeben. Funktionelle Einfachbesetzungen bestimmter Bereiche sorgen für zeitlich unterschiedliche Nutzungen und auch für zeitlich begrenztes Nichtfunktionieren (Verwaltungsbereiche, Wohnbezirke, Einkaufszentren, Freizeitzone, Gewerbegebiete, Musealisierung der Innenstadt, sozial problematische Nischen etc.). Diese Bereiche grenzen einander aus und reduzieren urbane Aktivitäten.</p> <p>Flächenspekulationen (Widerspruch zwischen Renditeerwartung und langfristigen Zielen einer Stadtentwicklung) unterstützen diesen Trend, sodass auch eine nachhaltig kompakte Stadtentwicklung, auf Grund der ressourcenfeindlichen, synergiearmen und somit kapitalvernichtenden Entwicklung, nicht entsprechen kann.</p> <p>Eine nachhaltige Raumentwicklung, verbunden mit einer steuernden Raumplanung, sichert langfristig kontrollierte Bewegungen in der Stadt (Gegenstromprinzip-ROG, Bau-ROG). Eine funktionierende Durchmischung bedingt Steuerung, auch im Rahmen der Fördervergaben. Revitalisierungen und Reorganisationen erhalten zunehmend Bedeutung, auch wenn sich deren Wiederholungszeiten verkleinern.</p> <p>Möglich ist ein Zielkonflikt beim Immissionsschutz: Zukunftsverträgliche Baustrukturen brauchen unterschiedliche Nutzungen.</p>			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	Politik, Stadt- und Verkehrsplanung, Wirtschaft und Umweltschutz, BürgerInnen	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	2, 4, 5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Lit.: Wirtschaftspol. Diskurse, Heft 107, 1997 – ROG 1997 – EUREK – Wiener Architekturgespräche, MA18, 2000 – ÖREK 2001 – ÖIR			

Trend	Die Stadtverdichtung nimmt zu			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Linz	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
		X		
<b>Relevanz für Linz</b> gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....		<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil...		
sehr gute Infrastruktur, sehr guter Wirtschaftsstandort		Baugrundkosten		
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	In den letzten Jahren hat die Stadtteilverdichtung ständig zugenommen <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Nutzung von Industriebrachen                              z.B. Bulgariplatz, Lenaupark, Ferihumerstraße, Remise, Europaplatz, Bahnhof                              Trend zur weiteren Umnutzung ist vorhanden                              z.B. Frachtenbahnhof, VA Tech Post-Krausstraße, Brau AG, Milchhof</li> <li>b) Innerer Donaubogen, z.B. Lentos, Brucknerhaus, Maxx Hotel, Winterhafen, Tech Center</li> <li>c) Schließung von Baulücken, Aufstockung sowie Dachgeschossausbauten</li> </ul> Grund für diese Verdichtung ist der Wunsch des Wohnens in zentraler Lage mit hoher Wohnqualität (Grünraum, Stellplätze, Schule, Kindergärten, Einkaufen, Kultur). Geringere Investitionen in die Infrastruktur erforderlich. Unterstützen kann man diesen Trend, indem neben hochwertigen Geschosswohnbauten attraktive Reihenhäuser und Einfamilienhäuser angeboten werden. Nachteilig wirken sich die hohen Baugrundkosten aus.			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	Verkehrsplaner, Stadtplaner, Öffentlicher Verkehr; Infrastruktur-Unternehmen, Umweltschutzaktivitäten	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Volkswirtschaftlich sinnvolle Entwicklung, unter Bedachtnahme auf die Nutzungsüberlegungen (Nutzungsmischung). Es werden eine Vielzahl von Wohnungen verschiedenster Typen (für Singles, Familien, Seniorenzentren, ...) gebaut, die Einwohnerzahl sinkt jedoch trotzdem; Gründe dafür sind u.a. Scheidungsraten, Überalterung etc.			

Trend	Steigende Ansprüche an das Wohnen			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Linz + Umgebung	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
		X	X	X
<b>Relevanz für Linz</b> gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen		<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil...		
bei mangelnder Befriedigung der Wohnbedürfnisse ein großes Abwanderungspotenzial aus dem Stadtgebiet Linz besteht		Wohnbauförderungsrichtlinien Art des Wohnbaues beeinflussen; Energiekosten und Verkehrssituation Gewichtung der Prioritäten der Wohnbevölkerung beeinflussen		
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p>Das bestehende Wohnraumangebot entspricht zunehmend nicht den Ansprüchen. Viele Personen wechseln den Wohnsitz. Wohnungen stehen leer, dagegen sind sehr viele Wohnungssuchende registriert. Die Einwohneranzahl von Linz ist stark gesunken --&gt; Abwanderung in die Umlandgemeinden. Tendenzen zu mehr Wohnfläche, möglichst im Grünen, Immobilien im Eigentum, sowie günstige Verkehrsanbindung zum Arbeitsplatz etc. (Volkszählung 2000, Studie „Motive für die Ab- und Zuwanderung“, CD Linz 2000 AfS).</p> <p>Maßgeblichen Einfluss darauf haben die Entwicklung des Wohlstandes, Veränderungen der Familien- und Altersstrukturen. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Entwicklung weiter anhält. Bei steigendem Wohlstand wird Eigentum in guter Lage einer Mietform vorgezogen. Ein größerer Finanzierungsspielraum bewirkt die Tendenz zu teureren Wohnformen. Mehrkosten (z.B. 2 KfZ) und weitere Wege werden akzeptiert. Veränderungen im Qualitätsverständnis führen zu neuen Soll-Rahmenbedingungen (Optimale Grundrissformen, abseits von Belastungen durch den Straßenverkehr, Vorhandensein von verfügbaren KfZ-Stellplätzen und Grün- bzw. Erholungsräumen im Nahbereich). Die Veränderung der Lebensformen bedingt mehr Raumbedarf/Person und andere Wohnungsstrukturen.</p> <p>Dagegen wirken können steigende Grundpreise in den Umlandgemeinden, steigende Kosten für Pendler (höhere Wegekosten), Schaffung von höherwertigen Wohnformen und Anpassung an die Familienstrukturen (marktgerechte Angebote), Abschaffung von Zuschüssen für Pendler für kurze Entfernungen. Mehr Kfz - Stellplätze für Wohnungen im Innenstadtbereich, Verminderung der verkehrsbedingten Belastungen in Wohnbereichen.</p>			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	Wohnungsgesellschaften, Stadt- Raumplaner, Bund, Land, Stadt	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	4, 5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Die Befriedigung der steigenden Ansprüche an das Wohnen wird nur durch ein entsprechendes marktkonformes Angebot unter gleichzeitiger Verbesserung der allgemeinen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen möglich sein. Die Nachfrage nach gewissen Marktsegmenten (z.B. Einfamilienhaus) wird im Stadtgebiet nicht zur Gänze abgedeckt werden können.			

Trendname	Zunahme des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) incl. LKW			
Geografischer Bezug (Welt, EU, Österreich, Linz)	überall	Kurzfristig (bis ca. 5 Jahre)	Mittelfristig (5 bis deutlich über 10 Jahre)	Langfristig (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
		X	X	X
Relevanz für Linz gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....		Unschärfen / Unsicherheiten in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil...		
der Pendleranteil in Linz extrem hoch ist und Linz ein künftiger transeuropäischer Knoten sein wird		kaum		
Trendbeschreibung Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p>Beobachteter Trend: Im Linzer Raum wird übereinstimmenden Prognosen zur Folge der Verkehr (MIV aber auch Güterverkehr) im Zeitraum 2000 – 2015 um rund 30% zunehmen (Staustudie Höfler, Mobilitätsdelphi ÖAMTC-Akademie).</p> <p>Im städtischen Kernbereich ist mit einer Stagnation zu rechnen. (Kapazitätsgrenze, vorh. Infrastruktur)</p> <p>Gründe: Zunahme des Motorisierungsgrades: derzeit bei ca. 500 PKW/1000 EW; Trend geht auf 650 und mehr PKW/1000 EW Zunahme des Freizeitverkehrs; Zunahme des Berufspendlerverkehrs; Individuelles Mobilitätsbedürfnis Keine Kostenwahrheit: Der von den Verkehrsteilnehmern zu zahlende Preis ist gemessen an den wahren Kosten zu gering. Die so genannten externen Kosten (z.B. Unfallfolgekosten, Umweltkosten, Staukosten etc.) werden nicht vom Verursacher sondern von der Allgemeinheit bezahlt. Die dadurch entstehende Marktverzerrung begünstigt den Trend.</p> <p>Zusammenhang Verkehr/Siedlungsentwicklung: Verkehr und Siedlung sind wie zwei Seiten einer Medaille; Ursache und Wirkung sind wechselseitig vernetzt. Aufgrund der bisherigen Entwicklung des Zusammenwirkens von (relativ billiger) Mobilität und Entwicklung der Siedlungen sind Strukturen entstanden, die ohne Kfz nicht lebensfähig sind; d.h. wir sind gefangen in einer Mobilitätsfalle. Gute Straßenverbindungen haben Ausweitungen der Siedlungsintensität und der Einzugsbereiche zur Folge, die wiederum Mehrverkehr bewirken („Mobilitätsspirale“). Die siedlungsstrukturellen Effekte werden erst nach einem „timelag“ von fünf Jahren wirksam und bewirken erneut eine Zunahme der Fahrleistungen, sodass die durch die Kapazitätserweiterung gewonnenen Entlastungseffekte wieder kompensiert werden. Es handelt sich hier um einen auf Wachstum ausgelegten Regelkreis.</p> <p>Trendentwicklung: Der Trend scheint ungebrochen weiter zu gehen. Sämtliche Prognosen in diesem Bereich wurden bisher immer übertroffen. In Richtung des Trends wirksam: zu geringe Kosten, wachsender Freizeitverkehr, steigende Anzahl an Autobesitzern sowie der Ausbau der Straßeninfrastruktur. Im Bereich des Güterverkehrs der Anstieg der Transportmenge, die europäische Integration sowie die zu geringe Attraktivität der Bahn.</p> <p>Gegen den Trend wirken: Internalisierung der externen Kosten und Kapazitätsgrenzen der Infrastruktur. Beim Güterverkehr steigende Transportkosten, Verkehrseinschränkungen und Verlagerungen auf die Schiene.</p>			

	<p>Maßnahmen zur Abschwächung des Trends:                  Internalisierung der externen Kosten nach dem Verursacherprinzip. Benzinpreiserhöhung, Straßenbenützungsgebühren sowie Parkraumbewirtschaftung sind dabei Maßnahmen mit dem besten Kosten/Wirksamkeitsverhältnis.                  Problem dabei:                  Diese Maßnahmen erscheinen derzeit demokratiepolitisch kaum mehrheitsfähig.</p>		
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	Verkehrsplanung, Verkehrssystem-Management; Amt der OÖ LR, ASFINAG; Gemeinderat der Stadt Linz, OÖ Landtag	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	2, 3, 4
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>			

Trend	<b>Abnahme der Anbindung an den öffentlichen Fernverkehr</b>			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Oberösterreich Linz	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
		X	X	
<b>Relevanz für Linz</b> gering / <u>mittel</u> / hoch weil/wegen.....		<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil...		
der Trend ungünstig ist		wirtschaftlicher Rahmenbedingungen; stark abhängig von Verkehrslinienbetrieben und politischen Vorgaben		
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p>Mit Ausnahme der Westbahn nimmt das Zugangebot und die Qualität auf den ÖBB-Fernstrecken im Raum Linz ständig ab. Die Fahrzeit z.B. nach Graz verlängerte sich. Umsteigen in Selzthal ist wieder notwendig (weniger Direktverbindungen); der Komfort im Zug steigt nicht mehr (alte Waggons, fehlende Speisewagen).</p> <p>Die Flüge von Linz werden ausgedünnt, sind sehr teuer, die Anbindung an den Flughafen (Flughafenbus) wird sehr schlecht angenommen. Grund für diese Entwicklung ist die geringe Nachfrage, die Orientierung der ÖBB an marktwirtschaftliche Kriterien; wirtschaftliche Entwicklungen – Konkurrenzdruck bei den Fluglinien, verstärkte Konkurrenz der Stadtregionen untereinander.</p> <p>Dem kurz- bis mittelfristigen Trend kann langfristig durch politische Willenserklärungen und begleitende infrastrukturelle Maßnahmen (Pyhrnbahnausbau, Komfort) entgegengewirkt werden.</p> <p>Die Bedeutung des Flughafens könnte durch neue Airlines – als Zubringer zu großen Flughäfen – optimiert werden. Die Entwicklung des Flughafens ist langfristig nicht abschätzbar (zu viele Parameter).</p>			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	ÖBB Flughafenbetriebs-GmbH; Airlines; Politik – Land – Stadt; Wirtschaftskammer; Großbetriebe	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	2, 5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Die Bedeutung des Flughafens hängt im Wesentlichen von der Entwicklung der Wirtschaft ab. Langfristige Prognosen sind selbst einschlägig tätigen Instituten nicht möglich. Die Raumordnung der Nachbargemeinden wäre mit dieser Entwicklung abzustimmen.			

Trend	<b>Steigende Investitionen in alle Verkehrsinfrastrukturen</b>			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Österreich, Linz	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
			X	X
<b>Relevanz für Linz</b> gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....	<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil.../ durch...			
Mobilität zwischen Region und Stadt gefördert wird, ohne aus Sicht der Nachhaltigkeit zwischen den Verkehrsarten Individualverkehr und öffentlicher Nahverkehr (auch Rad-Fußgängerverkehr) zu selektieren	Wirtschaftsentwicklung; wesentliche Auslöser der Mobilität sind die Entwicklung des Arbeitsmarktes und der Kaufkraft			
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p>Während unter dem Eindruck der Motorisierung über viele Jahrzehnte im städtischen, regionalen und überregionalen Bereich vorrangig in den Straßenbau investiert wurde, hat man im letzten Jahrzehnt die warnenden Stimmen vieler Experten ernst genommen und sich seitens der Politik verstärkt dem sog. „Umweltverbund“ (ÖPNV, Rad, Fußgänger) zugewendet.</p> <p>Besonders im regionalen und städtischen Bereich wurden große ÖPNV-Projekte gestartet und teilweise bereits umgesetzt, welche grundsätzlich die Voraussetzung zur Verlagerung wesentlicher Anteile vom Individualverkehr zum ÖPNV bilden.</p> <p>Anders als es viele Experten empfehlen, erfolgt die Finanzierung der Maßnahmen beim „Umweltverbund“ nicht durch Verlagerung des Schwerpunktes, sondern indem man durch erhöhten Mitteleinsatz einen zweiten Schwerpunkt setzt. Damit wird zwar die Präsenz und das Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessert, eine Chancen-verschiebung oder ein Wettbewerbsvorteil, wie es z.B. in Linz kurzfristig durch das gebührenpflichtige Kurzparken entstand, ist nicht gegeben.</p> <p>Somit wird mit sehr großem Mitteleinsatz die Mobilität insgesamt weiter gefördert, wobei keine wirksamen Signale für eine gewollte Verlagerung zum Umweltverbund, mit Ausnahme eines verbesserten Angebotes, gegeben werden. Ergänzend zum besseren Angebot werden mittel- bis langfristig Lenkungsmaßnahmen zum Umweltverbund, sei es durch Anreize oder Einschränkungen, unumgänglich sein.</p>			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	Politik, Raumplaner, Verkehrsplaner, Interessensvertreter, Verkehrsunternehmen	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	2, 5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Die Vermeidung IV gebundener nicht notwendiger Mobilität durch entsprechende Vorgaben in der Raumplanung ist unumgänglich um die notwendige Mobilität zu sichern.			

Trend	Vernachlässigung des Zivilschutzes			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Linz	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
			X	X
<b>Relevanz für Linz</b> gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....		<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil...		
geänderter Klimabedingungen (Hochwasser); Linz in der 100-km-Temelinzone (Strahlenschutz)		weiterer Entwicklung des Klimas; EU-Ausstieg aus der Atomenergie?		
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p>Die anhaltende Diskussion in den Medien über das AKW Temelin, verstärkt durch das Anti-Temelin-Volksbegehren, hat das Bewusstsein der Bevölkerung auf die möglichen Gefahren der Radioaktivität gelenkt.</p> <p>Verstärkt wird diese Gefahr dadurch, dass derzeit ca. 39 Kernkraftwerke in den Nachbarstaaten stehen. Diese immer älter werden und damit gefährlicher.</p> <p>Im Falle eines GAUs sind keine langfristig wirkungsvollen Schutzmaßnahmen möglich, nur Absiedelung (Aufhebung der Schutzraumpflicht).</p> <p>Das letzte Hochwasser im August 2002 hat deutlich die Grenzen des Hochwasserschutzes aufgezeigt. Der Trend, Überflutungsgebiete nicht zu bebauen, wird verstärkt. Bei bereits bebauten Hochwassergebieten besteht der Wunsch nach besserem Schutz. Fluss-regulierungen und -verbauten wirken kontraproduktiv.</p>			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	Politik, Raumplaner, Zivilschutzverbände, Wasserbau	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	2, 4, 5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Ausstieg aus der Atomwirtschaft ist anzustreben			

Trend	Anspruch an die Stadtgestaltung wächst			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Linz und Umgebung	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
		X	X	X
<b>Relevanz für Linz</b> gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....		<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil...		
Konkurrenz durch Umland gegeben				
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p>Parallel zum Anspruch an Wohnqualitäten im Grünen nimmt der Anspruch sowohl auf Quantität als auch Qualität von zentralen Dienstleistungen in der Stadt zu. Gleichzeitig mit dem Konkurrenzdruck durch das Umland steigt der Anspruch an kurze Wege und ein optimales Verkehrssystem, an die Wahl und Qualität von Ausbildung und Arbeitsplatz bzw. der Vereinbarkeit mit Familie und Freizeit.</p> <p>Stadt wird einerseits zum Eventraum, andererseits nehmen bestimmte Zielgruppen am Anteil der Wohnbevölkerung zu: SeniorInnen, StudentInnen, Singles, PendlerInnen etc, die den Charakter von Stadtteilen prägen.</p> <p>Dieser Trend nimmt mit Ausbau der Umlandgemeinden, steigender Erwerbstätigkeit und steigendem Motorisierungsgrad zu.</p> <p>Der bisher stark zentrumsorientierte Anspruch dehnt sich auf die peripheren Stadtteile aus, Identitäten werden gesucht.</p> <p>Die Störanfälligkeit in der Stadt nimmt zu. Zur Hebung der Stadtqualität müssen zusätzliche Steuerungsmaßnahmen getroffen werden. Derzeit findet eine Steuerung hinsichtlich Architektur und Gestaltung statt, dies wäre durch weitere Steuerungsmaßnahmen zu ergänzen (Beiräte, Umfeld, Infrastruktur, Funktionalität, Nachhaltigkeit).</p> <p>Durch stadtplanerische Maßnahmen lässt sich die Attraktivität von individuell bearbeiteten Stadtteilen steigern: Vorgaben für Bauträger, Einbeziehung Betroffener, Wettbewerbe, Verkehrsmaßnahmen.</p>			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	StadtplanerInnen/RaumplanerInnen/ArchitektInnen/LandschaftsplanerInnen, KünstlerInnen, SozialpädagogInnen, VerkehrsplanerInnen, PolitikerInnen, Institutionen, BürgerInnen, Wirtschaft	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	1, 2, 3, 4, 5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Gestaltungsbeiräte auch im Umland, gestalterische und funktionelle Abstimmung mit den Umlandgemeinden sowie optimale Vernetzung.			

Trend	<b>Wohnen im Umland, Arbeiten in der Stadt nimmt zu</b>			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Oberösterreich	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
		X	X	
<b>Relevanz für Linz</b> gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....		<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil...		
Pendler zunehmen, die Wohnqualitätsverbesserung in den Umlandgemeinden zugenommen hat; Weniger Einwohner = weniger Einnahmen, bei hohen Infrastrukturkosten		wirtschaftlicher und politischer Entscheidungen, Steuersystem		
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p>Durch steigende Mobilität und Erwerbstätigkeit ergibt sich eine Verschiebung der Interessen. Die Stadt bleibt der Ort der Interaktionen, das Umland entwickelt sich in den Bereichen des Wohnen, Produzieren und Shoppingcenter, die große Verkehrsströme erzeugen. Die Ziele der einzelnen Individuen nehmen zu, als Basis dient der Ort, der die niedrigsten Haushaltskosten erzeugt. Mobilität wird als Chancengleichheit gefördert. Der Trend wird durch Anspruch an hohen Erholungswert des Wohnumfeldes, aber durch mangelnde Verkehrsinfrastruktur gebremst, was wiederum den Individualverkehr fördert. Kostengünstiges familienfreundliches Wohnen im Umland und teures Wohnen in guten Stadtlagen erzeugen Segregation – Wohnen für bestimmte Zielgruppen. Zahl der Arbeitsplätze im Bereich der Interaktion/Dienstleistung in der Stadt nimmt zu, daher auch zunehmende Pendlerströme.</p> <p>Lenkungsmöglichkeiten über Kostenwahrheiten im Verkehr und Förderungen des qualitätsvollen Wohnens in der Stadt.</p>			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	PolitikerInnen, Stadt- und RaumplanerInnen, VerkehrsplanerInnen, BauträgerInnen, Konzerne, Institutionen, Umlandgemeinden, BürgerInnen	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	1, 2, 3, 4, 5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Kommunikation und Planung gemeindeübergreifend im Großraum sehr wichtig			

Trend	Verknappung des Parkraumes			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Linz	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
			X	
<b>Relevanz für Linz</b> gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....		<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil.../ durch....		
Abwanderung der Wohnbevölkerung und der Kaufkraft		äußere gesamtwirtschaftliche Faktoren und verkehrspolitische Entscheidungen der Stadt		
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p>In den letzten Jahren nimmt die Verknappung des vorhandenen Parkraumes stetig zu und führt sowohl zur Abwanderung der Wohnbevölkerung als auch zur Abwanderung von Kaufkraft in die Einkaufszentren außerhalb von Linz. Das Wohnen in der Innenstadt verliert mangels Parkplätzen an Attraktivität und Einkaufszentren die ausreichend und gratis Parkplätze zur Verfügung stellen erfreuen sich eines immer größer werdenden Zuspruchs.</p> <p>Ursache dafür ist, dass der öffentliche Verkehr gegenüber dem individuellen, motorisierten Personenverkehr zuwenig Attraktivität bietet und die Vorteile der Mobilität des Einzelnen überwiegen. Die ständig wachsende Anzahl von Personenkraftwagen führt dazu, dass die vorhandenen Flächen für den ruhenden Verkehr nicht mehr ausreichen. In Linz gibt es zur Zeit nur eine Park &amp; Ride-Möglichkeit (weitere Großparkplätze sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur mühsam oder gar nicht erreichbar) und die Tiefgaragen sind oft zu teuer.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass der Individualverkehr weiterhin dramatisch zunimmt. Für den Prognosezeitraum bis 2015 wird in Mittel- und Osteuropa eine Steigerung von mehr als 50 % erwartet. Demzufolge steigt auch der Anspruch an vorhandene Flächen für den ruhenden Verkehr.</p> <p>Verkehrspolitische Maßnahmen, insbesondere die Einrichtung von Parkplätzen an der Peripherie mit Park &amp; Ride-Möglichkeiten, die Forcierung der Errichtung von Tiefgaragen / Parkhäusern z.B. in lärmintensiven Straßenbereichen (Bebauung bestehender Baulücken) und ein einheitliches, attraktives Preisniveau der gesamten Parkraumbewirtschaftung kann auf mittlere Sicht die Verknappung des Parkraumes und dessen Folgen erheblich verbessern.</p> <p>Nachrüstung von Bewohnerparkmöglichkeiten.</p>			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	Verkehrsplaner / Verkehrsbetriebe; Wohnbauträger; Politik	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	3, 5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Die Verknappung des Parkraumes ist ein Trend, der nicht gleichmäßig auf das ganze Stadtgebiet zutrifft.			

Trend	Weitere Zunahme des Verkehrs auf Hauptachsen			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Linz (auch Industriestaaten USA, Europa, Großstädte)	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
		X	X	X
<b>Relevanz für Linz</b> gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....		<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil...		
laufenden Anstiegs der Motorisierung		wirtschaftlicher Rahmenbedingungen		
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Verkehr nimmt kontinuierlich zu. Da das hochrangige Straßennetz zu Spitzenstunden überlastet ist, werden die Tagesspitzen breiter und gebietsfremder Durchzugsverkehr verlagert sich auf das niederrangige Straßennetz, welches häufig durch Wohnviertel führt.</li> <li>• Durch verkehrsberuhigende und infrastrukturelle Maßnahmen, die teilweise auf Grund von Überwachungsproblemen und legistische Schranken unzureichend sind, versucht die Planung den Verkehr auf Hauptachsen zu bündeln und damit flächenhaft eine Verkehrsberuhigung in den Wohnvierteln zu erreichen. Dies führt langfristig zur Abnahme der Lebensqualität entlang von Hauptachsen (z.B. Rudolfstraße, Humboldtstraße). Ghattobildungen, Veränderungen, etc. und Probleme die akzeptiert werden müssen, da kurzfristig keine Alternativen bestehen.</li> </ul>			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	Verkehrsplanung Politische Rahmenbedingungen	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Langfristig ist das Problem nur bei ganzheitlichen Lösungsansätzen bewältigbar (ÖPNV-Ausbau, Verkehrsvermeidung, restriktivere Raumordnung, fiskalische Maßnahmen, Verhaltensänderung)			

Trend	Verkehrsberuhigung in innerstädtischen Lagen			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Innenstadt bzw. Siedlungskerne: Alt-Urfahr West, Uni Auhof, Neustadt, Andreas Hofer-Viertel, Römerberg, Karlhof	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
		X	X	
<b>Relevanz für Linz</b> gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....	<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich ..../ weil...			
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p>Weniger Verkehrsbelastung, Lärm, Immissionen verbessert das Wohnen im Quartier. Daher wird man das allgemeine Anwachsen des Verkehrs für bestimmte Verkehrswege und -netze stoppen. Individuelle Erreichbarkeit und Ver- und Entsorgungsmöglichkeit muss jedoch bleiben. Dies bedingt die Erhaltung oder Schaffung eines übergeordneten Wegenetzes, so dass Verkehrsberuhigung nur innerhalb eines Gesamtkonzeptes sinnvoll erscheint.</p> <p>Gebietsfremder Durchgangsverkehr wird ausgesperrt – ruhender Verkehr und Zielverkehr verbleibt (vorläufig) an der Oberfläche. Die Behinderung der guten Erreichbarkeit kann durch verbesserte öffentliche Verkehrsanbindung ausgeglichen werden. Daher verstärkte Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln. Zeitgebundene Einschränkung (stundenweise) möglich. Dadurch Verlangsamung bzw. Verhinderung der sonst zu erwartenden Umstrukturierung möglich.</p> <p>Zunahme von Urbanität, Freizeitwert, touristischem Interesse, Familienfreundlichkeit (Kinder, Senioren, Behinderte), Umweltqualität; die Bedeutung der Stadtgestalt nimmt zu; Erlebnischarakter ist gefragt; erhöhte Motivation für individuelle und öffentliche Gestaltungsverbesserungen; Nutzungsvielfalt kehrt zurück bzw. nimmt zu.</p> <p>Aufwertung aller nahsichtigen Stadtdetails, etwa der Auslagen, Litfasssäulen, der Kunstdenkmale, des städtischen Grüns, Blumenbeete, Brunnen, Bedarf an Mobiliar.</p> <p>Höherer Pflegeaufwand erforderlich (Blumenschmuck, Reinigung, Anstriche etc.).</p>			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	Verkehrsexperten, Tourismus, Geschäftsleute, Planungsamt (Amt für Stadtgestaltung) Altstadterhaltung, Linz-Linien, NAVeG, BürgerInnen, Wohnbauträger	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	3, 5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Nachfragen: Einnahmenentwicklung der Einzelgeschäfte? Steigerung der Erträge? Zuzug von wirtschaftlich potenten Bewohnern (= Erhaltern)? Anstieg der Mieten?			

Trend	Verschiebung von Grünland in Bauland			
<b>Geografischer Bezug</b> (Welt, EU, Österreich, Linz)	Linz - Umlandgemeinden	<b>Kurzfristig</b> (bis ca. 5 Jahre)	<b>Mittelfristig</b> (5 bis deutlich über 10 Jahre)	<b>Langfristig</b> (etwa ab 15 bis 20 Jahre)
			X	X
<b>Relevanz für Linz</b> gering / mittel / <u>hoch</u> weil/wegen.....		<b>Unschärfen / Unsicherheiten</b> in Bezug auf die Trendentwicklung bestehen hinsichtlich .../ weil...		
steigender Baulandbedarf; Gefahr des Verlustes der naturräumlichen Qualität		allgemeiner Wirtschaftsentwicklung; Änderung von städtischen Entwicklungszielen		
<b>Trendbeschreibung</b> Worum geht es? Welche Indikatoren gibt es?	<p>Umwidmungen zum Zwecke des Wohnbaues und für Betriebsansiedlungen führen immer wieder zur Ausweitung des Baulandes auf Kosten des Grünlandes.</p> <p>Die Gründe hierfür sind einerseits die Nachfrage nach zusätzlichem Wohnraum und die gehobenen Qualitätsanforderungen an das Wohnumfeld. Andererseits der Bedarf an neuen größeren zusammenhängenden Betriebsflächen entsprechend dem gesteigerten Flächenausmaß für betriebliche Anlagen, Manipulations- und Parkplatzflächen sowie späteren Erweiterungsmöglichkeiten.</p> <p>Wesentlich ist auch die Vermeidung von Nachbarschaftsproblemen (Immissionsschutz) und günstige Baulandpreise. Hinzu kommt der Flächenbedarf für den Verkehr und damit die Zerschneidung und Abwertung landwirtschaftlicher Flächen.</p> <p>Es ist zu erwarten, dass dieser Trend im Hinblick auf Haushaltsentwicklung (Wohnen), hohen Qualitätsanforderungen an Wohn- u. Betriebsflächen im regionalen und überregionalen Wettbewerb der Standorte weiter anhält.</p> <p>Trendveränderungen können durch allgemeine wirtschaftliche Entwicklungen, finanzielle Überlegungen (Kosten Infrastruktur, Finanzausgleich u.dgl.) sowie Änderungen in den Zielsetzungen der Stadtentwicklungen (Interessensabwägung) erfolgen.</p> <p>Verbesserungen sind durch sensiblen Umgang mit dem Grünraum, eine ganzheitliche Betrachtung der Maßnahmen und in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden zu erwarten.</p>			
<b>Linz-relevante Akteure / Aktivitäten</b>	Raumplanung, Naturschutz, Wirtschaftsförderung, Kommunale Finanzplanung	<b>Trend betrifft auch die SPG....</b>	3, 5	
<b>Ergänzende Informationen und Anmerkungen</b>	Diesbezügliche Daten insbesondere über die Entwicklungen von Grünland / Bauland, Bevölkerung, Haushaltsgröße und Wohnbedarf sowie von Betriebsgrößen und Flächenbedarf nach Betriebstypen wären vom AEC abzufragen.			

## Schlüsselfaktoren

Name der Sub-Projektgruppe	Wohnen, Verkehr, Raumplanung und -entwicklung				
Schlüsselfaktor	Kurzbeschreibung	Linz-Bezug	Entwicklung ohne größere Unsicherheiten	Entwicklung mit Unsicherheiten	Vernetzung mit SPG*
Zunahme motorisierter individual und Güterverkehr	Mobilitätsbedürfnis und „Autoorientiertheit“ der vorhandenen Raumstruktur	Zunahme der Belastung der Stadt Minderung der Aufenthaltsqualität Verknappung des Parkraumes Bündelung auf Hauptverkehrsachsen	X		2,3,4,5
Kooperationsbedarf mit den Umlandgemeinden steigt	Funktionaler Bezug endet nicht an den Gemeindegrenzen, daher alle Sachthemen der eigenen SPG betroffen	Gemeindegrenzen teils Hindernis für die Entwicklung, Gemeindegrenze entspricht nicht Systemgrenze  Regulative über gesamten Zentralraum wäre erforderlich	X		1,2,3,4,5
Wunsch nach qualitativem Wohnen steigt	Je nach Altersgruppen spezifische Vorstellungen	Kein ausreichendes, differenziertes Angebot in Linz (für bestimmte Gruppen) vorhanden  Gefahr der Abwanderung, Pendlerproblematik	X		1,2,3,4,5
Steigender Anspruch an die Stadtentwicklung und Stadtgestaltung  Auch Thema: Nutzungsmischung, Stadtverdichtung	Ganzheitliche Stadtentwicklung im Vorfeld, vorausschauende Planung als Grundlage für rasche Verfahren	Derzeit Fokussierung auf architektonische Schwerpunkte und Einzelprojekte		X	1,3,4,5
Steigendes Bedürfnis nach Gefahren- und Umweltschutz	Hochwasser, Strahlenschutz, Klimaschutz, Luftreinhaltung, Lärmschutz, Gewässerschutz	Großbetriebe, Verkehr, Donau, Schutzräume?		X	1,5
Steigende Investitionen in alle Verkehrsinfrastrukturen	Sowohl Ausbau des ÖV als auch des IV	z.B. Westring, A7, City-S-Bahn, Straßenbahnerweiterung, Ostumfahrung		X	5

## **Sub-Szenario Nr. 1 „Speckgürtel-Syndrom“**

In diesem Szenario hält die „Stadtflucht“ weiter an, die Bewohner der Stadt ziehen in die Umlandgemeinden, gearbeitet wird weiterhin in der Stadt. Dieser Trend führt zu Zonen mit relativ dichter Infrastruktur knapp außerhalb der Stadtgrenzen, auf deren Gestaltung die Stadt Linz keinerlei Einfluss hat. Nach wie vor aber hat die Stadt bei rückläufigen Budgets die steigenden Investitionen in die Infrastrukturen zu tragen.

### **Kennzeichen**

- Anhaltende Stadtflucht
- Zunahme der Pendlerströme
- Städtische „Ausfransung“ und ungesteuerte Strukturentwicklung (Urban Sprawl)

### **Prämissen**

- Zunahme motorisierter Individual- und Güterverkehr
- Steigende Investitionen in alle Verkehrsinfrastrukturen
- Wunsch nach qualitativem Wohnen steigt: Eigenheim im Grünen (Stadttrand)
- Kooperation mit den Umlandgemeinden funktioniert nicht (fehlende räumlich-strukturelle Gliederung)

### **Bedeutung für Linz**

- keine Stadtplanungskompetenz im Speckgürtel vorhanden
- Massive Abwanderung vor allem von Familien
- Abnahme der Einnahmen für Linz
- Massive Zunahme des Individualverkehrs → Stau, Umwelt
- Drohender Funktionsverlust innerstädtischer Einrichtungen / „Geisterstadt“
- Erhaltung der Infrastruktur wird schwieriger
- Aufwändige Verdichtung der Stadt nicht erforderlich; Grünräume können erhalten & aufgewertet werden; Nutzungsflexibilität der Freiräume steigt

### **Maßnahmen**

- Diese Entwicklung wird als gegeben angesehen; Linz sollte nicht versuchen dagegen anzukämpfen, sondern versuchen, konstruktiv mitzugestalten
- Politische Struktur „Region“ mit Planungshoheit schaffen

## Sub-Szenario Nr. 2 „Nachhaltige Stadtgestaltung“

Im Vordergrund steht die Gewährleistung des funktionierenden Verkehrs für die wachsenden Personen- und Güterströme. Gleichzeitig werden die negativen Folgen für Bewohner und Umwelt so minimiert, dass die Stadt weiter attraktiv bleibt. Dafür wird der öffentliche Verkehr massiv ausgebaut und das Wohnungsangebot den unterschiedlichsten Bedürfnissen angepasst. Der hohe soziale Standard bleibt erhalten.

### Kennzeichen

- gleichwertige Beachtung der drei Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales
- Stadt als Wohn- und Lebensraum attraktiv
- Vielfältiges Wohnungsangebot und Angebot an sozialen Einrichtungen
- Umweltverbund (ÖV, Fußgänger- und Radverkehr) hat hohen Stellenwert

### Prämissen

- Zunahme motorisierter Individual- und Güterverkehr
- Steigende Investitionen in den ÖV
- Kooperationsbedarf mit den Umlandgemeinden steigt
- Funktionale Stadtplanung als Erweiterung zu den architektonischen Ansprüchen
- Wunsch nach qualitativem Wohnen steigt
- Steigendes Bedürfnis nach Gefahren- und Umweltschutz: Klima- und Hochwasserschutz bleibt wesentlicher politischer Faktor

### Bedeutung für Linz

- Abwanderung wird durch Zuzug mindestens wettgemacht
- Chance: „Kronleuchtereffekt“ bei Funktionieren
- Risiken: Fehlendes Bewohnerparkraumangebot, Kosten der Maßnahmen, „Kippen“ des Systems bei Fehlen wesentlicher Teilbereiche (z.B. ÖV, Infrastruktur, Wohnraumangebot)

### Maßnahmen

- Vorgaben der Kriterien und Umsetzen der Maßnahmen für „nachhaltige Stadtentwicklung“ seitens der Stadt (Agenda 21)
- Neue Formen der Zusammenarbeit in der Raumordnung zwischen „Public & Private“ (z.B. privatrechtliche Vereinbarungen)
- Genügend Bewohnerparkraum in Kombination mit Ausbau ÖV

## **Sub-Szenario Nr. 3 „(Wieder-) Entdeckung des urbanen Raumes“**

Dieses Szenario geht von einer Stärkung des „urbanen Moments“, der städtischen Atmosphäre aus. Die Zahl der städtischen Zentren, die interessant und qualitativ verschieden gestaltet sind, wird vermehrt. ÖV und IV werden gleichberechtigt mit Maßnahmen bedacht.

### **Kennzeichen**

- Bewohner und Besucher erleben die definierten und ausgestalteten Stadträume bewusst
- Flächen werden stadtplanerisch stärker ausgeprägt

### **Prämissen**

- Aufwertung und entsprechende Möblierung des öffentlichen Raums
- Funktionale Stadtplanung als Erweiterung zu den architektonischen Ansprüchen
- Steigende Investitionen in alle Verkehrsinfrastrukturen: Die Maßnahmen zur Förderung des ÖV und des IV werden in etwa gleichgewichtet
- Wunsch nach qualitativem Wohnen steigt: Zurück in die Stadt wegen Infrastruktur

### **Bedeutung für Linz**

- Imagegewinn
- Bessere Ausnutzung und Weiterentwicklung der Infrastruktur
- Kurze Wege
- Risiken: Dichtere Besiedlung von guten Lagen (Gefahr der nicht verträglichen Dichte), nicht verträgliche Nutzungsmischung, höhere Verkehrsnachfrage / Beeinträchtigung von funktionalen Frei- und Grünflächen

### **Maßnahmen**

- Beseitigung von Nutzungs- und Gestaltungskonflikten (z.B. Bulgariplatz)
- Verkehr: Park & Ride, Förderung von Taxis, Neuorientierung des ruhenden Verkehrs
- Reduktion Oberflächenparkplätze / Bau von Tiefgaragen
- Andere, differenzierte Wohnformen mit entsprechenden öffentlichen Räumen