

Informationsunterlage zur Pressekonferenz von Bürgermeister Klaus Luger und Infrastrukturreferent **Vizebürgermeister Markus Hein** zum Thema **Mobilitätskonzept - „AUF DIE PLÄTZE, FERTIG, LINZ“** am 26. April 2021, ARH, Raum 443

Mobilitätskonzept für die Stadt Linz

Wegweiserfunktion für alle Mobilitätsvarianten

Start frei für die Verkehrszukunft

Mit dem 2020 präsentierten ersten Teil des Mobilitätsleitbilds „Kumm steig um“ wurde gemeinsam mit dem Land Oberösterreich eine fundierte Grundlage für die weitere Verkehrsentwicklung im Großraum Linz geschaffen. Nun folgt mit „Auf die Plätze fertig Linz“ das konkrete Mobilitätskonzept für die Landeshauptstadt. Es sind darin alle wesentlichen Maßnahmen festgelegt, um den Verkehr in Linz nachhaltig zu entlasten. Derzeit stellen mehr als 300.000 Fahrten über die Stadtgrenze für das Linzer Mobilitätssystem eine enorme Belastung dar. Es bedarf daher zielgerichteter Maßnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Würde dies nicht geschehen, wäre bis 2030 eine Zunahme dieser Fahrten um 70.000 zu erwarten. Es kommt daher darauf an, eine langfristige Reduktion des Anteils der Pkw-Wege zu erreichen.

Das vorliegende Mobilitätskonzept mit dem Titel „Auf die Plätze, fertig, Linz!“ soll dabei helfen, während dieses Wandels die richtigen Schwerpunkte zu setzen und vielversprechende Innovationen frühzeitig aufzugreifen. Mit dem S-Bahnkonzept, den neuen O-Buslinien, den tim-Mobilitätsknoten und dem Linzer Radverleih werden neue Mobilitätsformen am laufenden Band verwirklicht.

Nach einer ausführlichen Analyse der Ist-Situation wurden die Planungsgrundsätze für die Mobilität vom morgen festgelegt. Unter Einbindung aller Mobilitätsvarianten, vom Öffentlichen Verkehr (ÖV) über die sanfte Mobilität bis hin zu zukunftsorientierten Verkehrsmitteln wie Stadtseilbahn

oder Flugtaxi, bildet das vorliegende Konzept den Rahmen für die Mobilitätsentwicklung in der Zukunft.

„Das Mobilitätskonzept sagt uns, wohin die Richtung für mittel- und langfristige Maßnahmen gehen soll. Auch um das gemeinsame Ziel zu erreichen, Linz bis zum Jahr 2025 zur ‚Klimahauptstadt Europas‘ weiterzuentwickeln, benötigen wir zukunftsorientierte Mobilitätsalternativen, die eine klimawirksame Verminderung von Treibhausgasen bewirken“, unterstreicht Bürgermeister Klaus Luger die Wegweiserfunktion des Konzepts.

„Ein Grundprinzip dabei ist die Wahlfreiheit für die Verkehrsteilnehmer. Bei all diesen Neuerungen muss sichergestellt werden, dass die Entscheidung für die bevorzugte Mobilitätsform den Menschen überlassen bleibt. Das Linzer Mobilitätskonzept ist daher als Handbuch der Chancen und Möglichkeiten, aber keinesfalls als Verbots- und Beschränkungskatalog zu verstehen. Ziel muss es sein, durch attraktive umweltfreundliche Alternativen den Individualverkehr zu reduzieren und Stauzeiten zu verkürzen“, ergänzt Infrastrukturreferent Vizebürgermeister Markus Hein.

Analyse der Ausgangslage

Eingangs befasst sich das neue Mobilitätskonzept mit der Ausgangslage. Die Stadt Linz hat zuletzt im Jahr 2001 ein umfassendes gesamtstädtisches Verkehrskonzept („Linz in Bewegung“) erstellt. 2013 wurde im Rahmen des Örtlichen Entwicklungskonzeptes Linz ein Themen-, Ziel- und Maßnahmenkatalog zum Verkehr erarbeitet und im Gemeinderat beschlossen. 2018 wurde zusammen mit dem Land Oberösterreich ein Mobilitätsleitbild für die Region Linz entwickelt, in dem gemeinsam die Ziele und die wesentlichen Maßnahmen für die stadtregionale Mobilitätsentwicklung festgelegt wurden. Darauf aufbauend wurde nun ein Mobilitätskonzept für die Stadt Linz mit den Maßnahmen und Aktivitäten im eigenen Wirkungsbereich ausgearbeitet,

Rückblickend wurde die Entwicklung und Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs untersucht, der Zunahmen vor allem bei den Pendlerströmen ergab. Die absolute Wegezahl ist im reinen Binnenverkehr seit 1992 sogar zurückgegangen. Zugenommen haben ausschließlich die Wege im Quell- und Zielverkehr, eine Auswirkung der starken Position des Wirtschaftsstandortes.

Der Anteil der stadtgrenzenüberschreitenden Mobilität ist besonders stark gewachsen. Fast die Hälfte aller Wege in Linz sind Quell- und Zielwege über die Stadtgrenze.

Ebenso wurden starke Unterschiede im Mobilitätsverhalten der Linzer und Nicht-Linzer festgestellt, mit dem Ergebnis, dass ein wesentlicher Anteil der Verkehrsprobleme in Linz daher nicht hausgemacht ist. Lösungen sind daher stark von einer Änderung des Mobilitätsverhaltens der Nicht-Linzer abhängig.

Mobilität in Linz – Ausblick

Die künftige Mobilitätsentwicklung ist von einer Vielzahl an Einflussfaktoren abhängig. Viele davon sind durch die Stadtpolitik kaum steuerbar. In einer weiterführenden Analyse werden im neuen Mobilitätskonzept jene Faktoren und Rahmenbedingungen dargestellt, die die künftige Mobilitätsentwicklung beeinflussen werden.

Die demografische Entwicklung wirkt unmittelbar auf die Mobilitätsnachfrage, da die durchschnittliche Wegezahl pro Person relativ konstant ist. Die aktuelle regionale Bevölkerungsprognose geht für die Region Linz von einer Bevölkerungszunahme von 2018 bis 2030 um ca. 7 Prozent und bis 2040 um ca. 11 Prozent aus. Bis 2040 ist ein weiteres Plus von ca. 15 Prozent zu erwarten.

Ebenso wird die Veränderung der Altersstruktur die Mobilität beeinflussen, denn die Zahl der aktiven Senioren wird bis 2040 um mehr als ein Drittel zunehmen. Diese Personengruppe wird verstärkt freizeitorientierte Aktivitäten wahrnehmen. Der Freizeitverkehr außerhalb der Hauptverkehrszeiten wird stark wachsen.

Die Zahl der „hochbetagten Menschen“ wird bis 2040 um fast 50 Prozent wachsen. Die Gestaltung des öffentlichen Raums und der öffentlichen Verkehrsmittel muss sich verstärkt an den Mobilitätsbedürfnissen dieser Bevölkerungsgruppe orientieren.

Die Zahl der Kinder und Jugendlichen wird ebenfalls stark ansteigen (+28 Prozent bis 2040).

Absolut betrachtet, wird der Anteil der überwiegend nicht motorisierten Bevölkerungsgruppe (0–19-Jährige plus 85- und Mehr-Jährige) wird bis 2040 auf

fast ein Viertel der Bevölkerung von Linz anwachsen. Die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsangeboten, nach Radwegen und sicheren Fußwegverbindungen wird vor allem aufgrund der Entwicklung der Altersstruktur stark zunehmen.

Zunehmender Einfluss technologischer Innovationen

Die künftige Mobilitätsentwicklung wird in hohem Ausmaß auch von technologischen Innovationen geprägt werden. Dabei treffen sehr unterschiedliche Neuerungen aufeinander:

- neue Formen der Fortbewegung durch neue Fortbewegungsmittel: E-Bike, E-Scooter, Drohnen,
- neue Antriebs- und Fahrzeugsysteme: Elektroauto, Wasserstoffmotor, Hybridantriebe,
- neue Informations- und Kommunikationsdienste durch die Digitalisierung,
- automatisiertes bzw. autonomes Fahren.

Dabei treten auch neue Formen von Problemen auf (z. B. Verkehrssicherheit, Abstellen der Roller), für die nach Lösungen zu suchen ist. Neben diesen bereits am Markt befindlichen neuen Angeboten wird derzeit mit Drohnen als Fortbewegungsmittel experimentiert. Drohnen werden dabei sowohl für den Transport kleinerer Lasten (Pakete) als auch für den Personentransport konzipiert. Ein routinemäßiger Einsatz ist noch nicht absehbar und bedarf eines klaren gesetzlichen Rahmens.

Neue Antriebs- und Fahrzeugsysteme

Die Anforderungen der Dekarbonisierung auch des Verkehrssystems aus Gründen des Klimaschutzes hat zur Suche und Entwicklung von alternativen Antriebssystemen zum herkömmlichen, auf fossilen Energieträgern basierenden Diesel- und Ottomotor geführt. Am weitesten fortgeschritten ist dabei das Elektroauto, das in Kombination mit einer Stromproduktion aus erneuerbaren Energieträgern zu einer markanten Reduktion von Treibhausgasen beitragen kann. Das würde auch für das Antriebssystem des Wasserstoffmotors gelten,

allerdings stellt die fossilenergiefreie Produktion von Wasserstoff noch eine große Hürde dar. Eine stärkere Durchdringung der Fahrzeugflotte mit alternativen Antrieben würde auch zur Lösung der Emissionsproblematik bei Feinstaub und NO₂ beitragen. Für die Stadt Linz geht es darum, die Rahmenbedingungen für einen Systemwechsel zu unterstützen, ohne dabei andere Mobilitätsziele aus den Augen zu verlieren (z. B. Behinderung des öffentlichen Verkehrs durch Öffnung der Busspuren).

Neue Informations- und Kommunikationsdienste

Die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten der Informationsverarbeitung und der Kommunikation. Über Handyapps sind online Echtzeitverkehrsinformationen verfügbar, an Haltestellen werden die Abfahrtszeiten und Wartezeiten angezeigt, Radroutenplaner geben Orientierung über das Radwegenetz, die schnellsten und sichersten Routen von A nach B und Routenplaner im Auto informieren über die aktuelle Verkehrslage, Staus und Ausweichmöglichkeiten. Für die Verkehrsteilnehmer eröffnet sich die Chance einer optimierten Planung des Reisezeitpunkts, der Verkehrsmittel- und Routenwahl, für die öffentliche Hand bietet sich die Chance, die bestehenden Kapazitäten im Verkehrssystem effizienter auszuloten und Eigenverantwortung an die Mobilitätsteilnehmer zu delegieren

Autonomes Fahren

Mit der Digitalisierung und dem Ausbau der technischen Kommunikationsinfrastruktur (Satellitennavigation, Breitbandnetze mit Glasfaser und 5G, Sensortechnik in Fahrzeugen) wird künftig auch autonomes Fahren eine Rolle spielen.

Geändertes Mobilitätsverhalten

Neben einer Zunahme des Güterverkehrs innerhalb von Linz sowie im Quell- und Zielverkehr durch das Bevölkerungswachstum und ein entsprechendes Ansteigen des Arbeitspendlerverkehrs werden sich auch Änderungen im Einkaufsverhalten auf das Transportgeschehen in der Stadt auswirken.

75 Prozent der Österreicher suchen vor ihrem Einkauf bereits jetzt im Internet nach Informationen. Im stationären Einzelhandel entstehen neue Geschäftsmodelle (click & collect, Showroom etc...). Das bedeutet, dass sich das Mobilitätsverhalten beim Einkaufen ebenso verändern wird wie die Warendistribution. Stationäre Einzelhandelsflächen werden zurückgehen und sich auf weniger Standorte mit einem umfassenden Freizeitangebot konzentrieren: Einkaufen, Gastronomie, Kultur, Sport. Diese Standorte werden große Verkehrserreger sein.

Große Geschäftsstraßen, urbane Zentren mit ihren multifunktionalen Angeboten werden sich ebenfalls zu Entertainmentstandorten mit hohen Frequenzen weiterentwickeln. Hier wird es darum gehen, bessere Aufenthaltsqualitäten zu schaffen und gute Erreichbarkeiten zu Fuß, mit dem Rad und dem öffentlichen Verkehr zu sichern. Die Zulieferlogistik und die Zustellfahrten werden stark zunehmen, die privaten Einkaufswege dürften sich reduzieren.

Mit hoher Wahrscheinlichkeit ist daher davon auszugehen, dass der erhöhte Lieferverkehr vor allem in der Energie- und Umweltbilanz (höherer Energieverbrauch, höhere Emissionen der Lieferfahrzeuge) zu keiner Verbesserung, möglicherweise sogar zu einer Verschlechterung führt. Unabhängig davon wird die Gestaltung einer stadt- und umweltverträglichen Lieferlogistik zu einer Herausforderung für alle größeren Städte.

Szenarien der Mobilitätsentwicklung

Ausgehend von der Bevölkerungsentwicklung bis 2040 sind zwei unterschiedliche Modal split-Szenarien und ihre Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und bei den Verkehrsträgern des Umweltverbundes (zu Fuß, Rad, Mischverkehr, ÖV) in Linz möglich.

Unter der Annahme einer weiterhin konstant bleibenden Wegezahl/proEinwohner wurde dabei das Gesamtaufkommen der Linzer und Nicht-Linzer ermittelt.

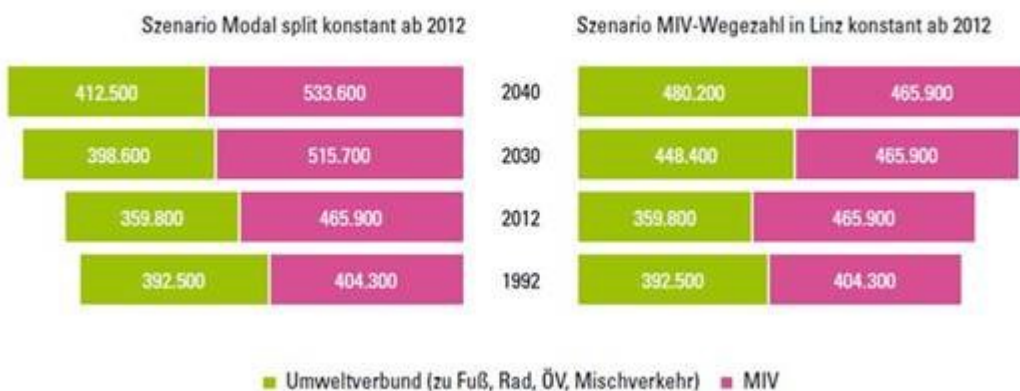
1) Szenario „Modal split konstant ab 2012“

In diesem Szenario wird davon ausgegangen, dass der Anteil des MIV an allen Wegen nicht zunimmt, aber auch nicht reduziert werden kann. Das entspricht in etwa der Entwicklung von 2001 bis 2012.

2) Szenario „MIV-Wege in Linz konstant ab 2012“

In diesem Szenario bleibt die absolute MIV-Wegezahl konstant. Durch das insgesamt steigende Mobilitätsaufkommen sinkt der Verkehrsmittelanteil des MIV, der Verkehrsmittelanteil und die absolute Wegezahl des Umweltverbundes wächst. Das bedeutet, dass sich beim Szenario „Modal split konstant“ die absolute Zahl der Wege sowohl im MIV als auch im Umweltverbund analog zur Einwohnerzahl erhöht.

Szenario der Mobilitätsentwicklung in Linz



Mehr als doppelt so viele zusätzliche Wege im Umweltverbund bei konstanter PKW-Wegezahl

Mehr als doppelt so viele zusätzliche Wege im Umweltverbund bei konstanter PKW-Wegezahl



Das bedeutet, dass die Verkehrsträger des Umweltverbundes bis 2030 um 25 Prozent mehr Wege, bis 2040 um ein Drittel mehr Wege bewältigen müssen. Geht man davon aus, dass die zusätzlichen Wege im Umweltverbund im Szenario „MIV-Wegezahl konstant ab 2012“ vor allem vom ÖV und vom Radverkehr übernommen werden, so würde bei konstanter Aufteilung zwischen ÖV und Radverkehr jeweils um mehr als 40 Prozent zusätzliche Wege zu bewältigen sein.

Im Szenario „MIV-Wegezahl konstant ab 2012“ würde der Anteil der MIV-Wege der Linzer und Nicht-Linzer von 56 Prozent im Jahr 2012 schrittweise auf 49 Prozent im Jahr 2040 fallen.

Übergeordnete Rahmenbedingungen

Die Mobilitätsentwicklung und die Mobilitätspolitik der Stadt Linz werden nicht nur von den Entwicklungstrends, sondern auch von übergeordneten Rahmenbedingungen beeinflusst, aus denen sich Verpflichtungen und Aufträge ableiten. Diese umfassen im Wesentlichen die Ziele für eine nachhaltige Entwicklung der UNO-Agenden und des Globalen Klimaschutzabkommens, die EU-Klima- und Energieziele, die Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung, die Einhaltung der Grenzwerte bei den Luftschadstoffimmissionen nach dem Immissionsschutzgesetz Luft und die Transeuropäischen Verkehrsnetze der Europäischen Union (TEN).

Daraus ergeben sich auch die wesentlichen klimarelevanten Anforderungen für die Linzer Mobilitätspolitik. Diese fügen sich nahtlos in das Ziel ein, Linz bis zum Jahr 2025 zur „Klimahauptstadt Europas“ weiterzuentwickeln. Benötigt werden vor allem zukunftsorientierte Mobilitätsalternativen, die eine klimawirksame Verminderung von Treibhausgasen zum Ziel haben.

Künftige Handlungsfelder für die Mobilitätspolitik in Linz

Aus den Herausforderungen für die Mobilitätspolitik in Linz ergeben sich neun Handlungsfelder inklusive Zielen und Planungsgrundsätzen für die kommenden Jahrzehnte.

1. Handlungsfeld: „Fußgänger und das Gehen wertschätzen“

Dabei geht es darum, Menschen, die sich zu Fuß bewegen, bestmögliche Infrastruktur zu bieten: Mindestbreiten für Gehwege sind darin ebenso enthalten wie sichere Schulwege und -vorplätze, sichere Quermöglichkeiten, kürzere Wartezeiten an ampelgeregelten Kreuzungen bis hin zu einer inklusiven Gestaltung des öffentlichen Raumes. Primär soll eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gewährleistet werden.

2. Handlungsfeld: „Linz zur Radfahrstadt machen“

Linz hat – verglichen mit anderen Städten – ein hohes Potenzial betreffend den Rad-Anteil am Gesamtverkehr. 2012 lag der Radverkehrsanteil in der Landeshauptstadt mit 7,5 Prozent noch vor Wien (7 Prozent), jedoch deutlich hinter Innsbruck (17 Prozent), Graz (20 Prozent) und Salzburg (21 Prozent). Darüber hinaus sind in Linz vom Hauptplatz aus sowohl die nördliche Stadtgrenze als auch der Süden (Ebelsberg) innerhalb von acht Kilometern Luftlinie zu erreichen.

In diesem Handlungsfeld ist unter anderem vorgesehen, Neuplanungsgebiete (Wohnen, Betriebe und Einkaufen) mit Radverkehrsanlagen zu versehen. Darüber hinaus soll die Verfügbarkeit von Rädern erhöht, der Radverkehr durch ein Mobilitätsmanagement stärker propagiert sowie vermehrt in Sicherheit investiert werden. Ein wichtiger Aspekt betrifft auch den Radverkehr als Teil einer kombinierten Wegeketten mit dem Öffentlichen Verkehr. Linz hat damit gute Voraussetzungen, zur Radfahrerstadt zu werden.

3. Handlungsfeld: „Den Öffentlichen Verkehr als Rückgrat der Mobilität ausbauen“

Für die künftige ÖV-Entwicklung sind vor allem folgende Aspekte relevant:

Der Anteil der tendenziell nichtmotorisierten Personen wird weiter steigen (von 21 auf 25 Prozent bis 2040). Dadurch entsteht zusätzliches Nachfragepotenzial für den ÖV. Für eine Verlagerung von Pkw-Wegen auf den ÖV muss das Angebot außerhalb der Spitzenzeiten, insbesondere im stadtgrenzenüberschreitenden Regionalverkehr, verbessert werden, um eine bessere Qualität für den Freizeitverkehr zu bieten.

Zur Vermeidung weiterer Marktanteilverluste vor allem im Quell- und Zielverkehr muss die künftige Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschließung besser abgestimmt werden. Für die Siedlungsgebiete mit ungünstiger ÖV-Erschließung sind kombinierte Verkehrsangebote (Bike & Ride, Park & Ride) zu verbessern, damit die ÖV-Anteile in diesen Gebieten erhöht werden können.

Folgende Ziele werden für die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs verfolgt:

- Steigerung des Verkehrsanteils der ÖV-Wege der Linzerinnen und Linzer von 22 auf 27 Prozent.
- Deutliche Steigerung des Verkehrsanteils der ÖV-Wege bei den Nicht-Linzern.
- Zunahme der ÖV-Fahrgastzahlen.
- Erhöhung der Zahl der Jahreskartenbesitzer und Job-Ticket Nutzern.

Die Stadt Linz hat im Vergleich der Landeshauptstädte (ausgenommen Wien) bereits bisher den höchsten ÖV-Anteil. In den letzten Jahrzehnten wurde das Netz des öffentlichen Verkehrs in Linz schrittweise erweitert.

Um den Öffentlichen Verkehr (ÖV) zu stärken, wird neben Beschleunigung und vermehrten Vorrang-Regelungen für Bus und Straßenbahn unter anderem daran gearbeitet, Nahverkehrsknoten zu multi-modalen Drehscheiben zu entwickeln. Die Verknüpfung sowohl mit anderen Angeboten des ÖV wie etwa S-/Regionalbahnen, Regionalbussen wird ebenso mitgedacht, wie die Entwicklung von Nahverkehrsknoten zur besseren flächigen Erschließung der Stadt und zur Entlastung des Hauptbahnhofes. Zusätzlich soll die Siedlungs-Entwicklung verstärkt mit der Entwicklung des Öffentlichen Verkehrsnetzes einhergehen.

Konkret entsteht mit der neuen Stadtbahn sowie mit den Buslinien 13 und 14 bis 2030 eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung in der Stadt, die speziell den Linzer Süden verstärkt an das Zentrum anbinden wird. Zusätzlich dazu wird der „Garten Ebel“ durch neue Buslinien ans Streckennetz angeschlossen. Zusätzlich verbinden die neuen Obuslinien 47 und 48 den Norden mit dem Süden der Stadt. Zur Umsetzung der Ausbaumaßnahmen des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrsnetzes sind zusätzliche Finanzmittel nötig. Die

Stadt Linz lukriert daher gemäß dem im Frühjahr 2021 erzielten Übereinkommen Mittel aus der „Nahverkehrsmilliarde“ des Bundes Mittel für das S-Bahnkonzept in Verbindung mit dem Ausbau der neuen Buslinien.

4. Handlungsfeld: „Den motorisierten Verkehr stadtverträglich gestalten“

Die Bewältigung des stadtgrenzenüberschreitenden Kfz-Verkehrs stellt eine der größten Herausforderungen für die Verkehrsentwicklung der Stadt Linz dar. Die dynamische Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in Linz und in der Region Linz sowie die Lage an einem Transeuropäischen Verkehrsknoten erhöhen den Druck auf das Linzer Straßennetz von außen. Gleichzeitig sollen jedoch die Luftschadstoff- und die Treibhausgasemissionen reduziert, mehr Flächen für den öffentlichen Verkehr, den Fußgänger- und Radverkehr gewonnen sowie die Qualität des öffentlichen Raums verbessert werden.

Folgende Ziele werden zum motorisierten Individualverkehr verfolgt: langfristige Reduktion

- Langfristige Reduktion des Anteils der Pkw-Wege in Linz (Linzer und Nicht-Linzer) um etwa 10 Prozentpunkte von 56 auf 46 Prozent. Damit kann die Zahl der Pkw-Wege trotz wachsender Bevölkerung um ca. 5 Prozent reduziert werden.
- Nutzung der Kompletterung des hochrangigen Straßennetzes zur Bündelung des Kfz-Verkehrs, zur nachhaltigen Entlastung der Kernstadt und von Wohngebieten und zur Gewinnung von Flächen für den öffentlichen Verkehr, den Rad- und Fußgängerverkehr sowie einen öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Verkehrswirksamkeitsuntersuchungen bzw. erweiterte strategische Analysen zu Trassen bzw. Anschlüssen im übergeordneten Straßennetz, die langfristig aufgrund der Stadtentwicklung wieder relevant werden könnten (z. B. Nordring, Halbanschluss Pichlingersee).
- Sicherungen von Trassen, die mittel- bis langfristig aufgrund der Stadtentwicklung notwendig werden könnten (z. B. 3. Straßenachse im Süden vom Stadtentwicklungsgebiet Kaserne Ebelsberg über die Traun zur Lunzerstraße vorrangig für den ÖV, Radverkehr und die lokale Erschließung).

- Sicherheitsausbau der A7 mit Errichtung von Bypassbrücken bei der VOEST-Brücke.
- A26 Westring Linz.
- Autobahnanschluss Auhof.
- Trassensicherung und Detailausarbeitung zur Osttangente Linz.

So werden langfristige Trassen-Sicherungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung ebenso einen Arbeitsschwerpunkt bilden wie die Komplettierung des hochrangigen Straßennetzes, Verkehrsberuhigung abseits der Hauptstraßen sowie flankierende Maßnahmen zum Straßenausbau für Verkehrsberuhigung. Der öffentliche Raum soll weiters zunehmend von parkenden Fahrzeugen entlastet werden, um Busspuren, Radwege, breitere Gehsteige sowie Begegnungs- und Fußgängerzonen einzurichten. Eine wesentliche Aufgabe ist es, gleichzeitig die KFZ-Erreichbarkeiten für den notwendigen Wirtschaftsverkehr zu gewährleisten.

5. Handlungsfeld: „Vernetzung verschiedener Formen der Mobilität als Chance nutzen“

Wie bereits in Linz an mehreren Standorten vorhanden, sollen multimodale, intelligente Verkehrsknoten künftig eine stärkere Rolle spielen: Orte, an denen Menschen angeregt werden, das Fortbewegungsmittel je nach Bedarf zugunsten eines anderen zu ersetzen – etwa um vom Auto auf das Fahrrad oder vom Fahrrad in die Straßenbahn. So genannte Bike&Ride-Lösungen, also die Möglichkeit vom Fahrrad in ein Öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen, sollen Park&Ride im vorgezogen werden, da diese durch hohen Platzverbrauch nur an bestimmten Orten im Stadtgebiet geeignet sind. Bike&Ride-Anlagen sollen ausgebaut beziehungsweise an geeigneten Bahn-, Straßenbahn oder Bushaltestellen vor allem am Stadtrand neu errichtet werden.

Neben dem Kombinierten Verkehr soll aber vor allem multimodales Mobilitätsverhalten unterstützt werden. Das bedeutet die Schaffung von Angeboten, die eine flexible zweckspezifische Nutzung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln und -systemen ermöglichen. Zu diesem Zweck sollen dezentrale Mobilitätsknoten geschaffen werden, an denen unterschiedliche Mobilitätsdienstleistungen angeboten werden.

Neben den intelligenten Mobilitätsknoten stehen auch kommerzielle „Freefloating“ Sharingangebote von E-Rollern und Autos im Fokus, die multimodales Mobilitätsverhalten unterstützen. Allerdings werden mit den Betreibern klare Regeln für eine verträgliche Nutzung vereinbart.

6. Handlungsfeld: „Mobilität als Dienstleistung nutzerfreundlich organisieren“

Hier setzt man vor allem auf Bewusstseinsbildung über klima-, umwelt- und stadtverträgliches Mobilitätsverhalten. Dies erhöht die Chance, Mobilitätsverhaltensänderungen im Sinne der Mobilitätsziele der Region und der Stadt Linz zu bewirken.

Änderung des Mobilitätsverhaltens bedeutet in diesem Zusammenhang die Nutzung von verfügbaren Alternativen zum Pkw, die Anpassung des Zeitpunktes der Fahrten und Wege an die Kapazitätsauslastung der Verkehrssysteme sowie die Anpassung der Routen- und Zielwahl an die aktuellen Verkehrszustände.

So soll es künftig auch verstärkt möglich sein, andere Alternativen, wie Leihautos, Leihräder oder Car-Sharing-Angebote, in Anspruch zu nehmen. Zu diesem Zweck sollen bestehende Maßnahmen des Mobilitätsmanagements fortgesetzt und weiter verstärkt werden. Dabei gilt es auch noch, mehr Energie in Bewusstseinsbildung zu investieren.

7. Handlungsfeld: „Wirtschafts- und Güterverkehr effizient gestalten“

In diesem Handlungsfeld gilt es, den notwendigen Verkehr für Linz als wirtschaftliches Zentrum zu ermöglichen und gleichzeitig Alternativen anzubieten, wie dieser zukunftsfit gemacht werden kann: So muss die internationale Erreichbarkeit sichergestellt werden und Linz zu einem transeuropäischen Verkehrsknoten ausgebaut werden, was etwa durch einen internationalen Bus-Terminal forciert werden würde.

Die Stadt Linz verfolgt daher zum Wirtschafts- und Güterverkehr folgende Ziele:

- Die internationale Erreichbarkeit sicherstellen und Linz zu einem Trans-europäischen Schienenverkehrsknoten ausbauen, um damit zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene beizutragen.
- Vorrang für den Personenwirtschaftsverkehr und den innerstädtischen Liefer- und Güterverkehr.
- Erhöhung der Effizienz des städtischen Güterverkehrs.
- Nutzung der Verlagerungspotenziale im Lieferverkehr der ersten und letzten Meile auf E-Fahrzeuge und E-Lastenfahrräder.
- Festlegung neuer Standorte für Güterverteilzentren im Einvernehmen mit den privaten Betreibern.

Diese Ziele sollen durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Viergleisiger Ausbau der Westbahn zwischen Kleinmünchen und Hauptbahnhof (Linzer Osteinfahrt).
- Viergleisiger Ausbau der Westbahn Linz–Wels.
- Unterstützung der Bemühungen der Länder Oberösterreich, Salzburg, Steiermark und Kärnten für die Aufnahme der Pyhrn-Schoberstrecke und der Verbindung Linz–Prag als Bahnverbindung in das europäische TEN-Kernnetz bei der nächsten Revision 2023.
- Errichtung eines internationalen Busterminals beim Hauptbahnhof.
- Unterstützung der Entwicklung von dezentralen Verteil-, Sammel- und Abholzentren für Pakete und der Nutzung von E-Lastenfahrrädern für die erste und letzte Meile in der Verteil- und Sammellogistik.
- Schaffung von guten Bedingungen für Lastenfahrräder durch Berücksichtigung bei Abstellanlagen und Förderungen für die Anschaffung von Lastenfahrrädern, E-Lastenfahrrädern, Fahrradanhängern, E-Lastenfahrradanhänger durch Betriebe.
- Für eine koordinierte und abgestimmte Entwicklung des Liefer- und Güterverkehrs in der Region Linz soll ein stadtre regionales Logistikkonzept gemeinsam mit dem Land und der Region Linz-Land erstellt werden.

8. Handlungsfeld: „Verkehrssicherheit – eine nachhaltige Verbesserung einleiten“

Im Zentrum steht dabei die Unfallvermeidung. So soll neben der Verringerung von schweren Unfällen mit Verletzten und Toten auch erreicht werden, die Anzahl der Radunfälle – trotz steigendem Radverkehrsanteil – nicht ansteigen zu lassen. Auch Unfälle mit motorisierten Zweirädern, vom E-Bike über E-Scooter bis hin zum Motorrad, sollen deutlich reduziert werden. Besonders gefährdet sind Kinder im Straßenverkehr, weshalb in diesem Handlungsfeld ein besonderer Fokus auf die jüngsten Verkehrsteilnehmer gelegt wird.

Die Stadt Linz setzt sich daher zur Verkehrssicherheit folgende Ziele:

- Weitere nachhaltige Reduktion der Toten und Verletzten insgesamt,
- Keine Erhöhung der Radunfälle trotz steigendem Radverkehrsaufkommen und neuer zweirädriger Mobilitätsformen (Scooter, E-Scooter, E-Bike),
- Deutliche Reduktion der Unfälle mit motorisierten Zweirädern,
- Deutliche Reduktion der Kinderunfälle.

Dazu werden folgende Maßnahmen weiterverfolgt:

- Unfallanalysen und Sanierung von Unfallhäufungspunkten durch bauliche und /oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen.
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus im motorisierten Individualverkehr durch Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen, Geschwindigkeitskontrollen und bauliche Maßnahmen.
- Ausbau der Radverkehrsanlagen.
- Weiterer Ausbau der Schulwegsicherheit in Zusammenarbeit mit den Schulen.
- Angebot von Radfahrkursen in Schulen und für Erwachsene
- Durchführung von Radfahrprüfungen und Wettbewerb „Meister auf 2 Rädern“

9. Handlungsfeld: „Linz zur Stadt der Mobilitätsinnovation machen“

Linz hat sich in den vergangenen Jahren zu einem Hotspot der Innovation und Digitalisierung entwickelt. So verordnet sich die Stadt keine Denkverbote, was

innovative Transportformen betrifft, wie etwa das bereits vorgestellte Seilbahn-Projekt, das den Linzer Süden umweltfreundlich mit dem Industriegebiet verbinden könnte. Stadtverträgliche Innovationen bereits in der Pionierphase zu unterstützen, ist ebenso Teil dieses Handlungsfeldes wie die Bereitschaft, Innovationen frühzeitig zu antizipieren oder neue Antriebs- und Fahrsysteme zu ermöglichen.

Folgende weitere Schwerpunkte sind geplant:

Lichtsignalanlagen auf den neuesten technischen Stand der Technik umrüsten

Lichtsignalanlagen sind ein wesentliches Steuerungsinstrument für die Verkehrsorganisation und den Verkehrsfluss. Neue Technologien ermöglichen eine situationsangepasste Steuerung in Abhängigkeit von der Verkehrslage oder eine Bevorrangung einzelner Verkehrsarten je nach Prioritätensetzung. Die Umrüstung der Lichtsignalanlagen auf den neuesten Stand der Technik ist ein Prozess, den die Stadt in den nächsten Jahren vorantreiben wird.

E-Bikes und E-Scooter

Die Marktdurchdringung mit E-Bikes und E-Scooter ist bereits im Laufen und wird von der Stadt Linz als Chance angesehen, den Anteil des Radverkehrs (inklusive Scooter-Wege) deutlich zu steigern. E-Scooter werden durch Freefloating-Sharing-Systeme angeboten. Dafür sind gemeinsam mit den Betreibern Regelsysteme für die Nutzung, das Abstellen, die Wartung und die Information der Kunden festzulegen.

E-Antriebs- und Fahrzeugsysteme

Die Umstellung des Kfz-Fuhrparks auf alternative Antriebssysteme zum Verbrennungsmotor wird von der Stadt Linz begrüßt. In der Pionierphase gab es durch die Stadt Linz Unterstützung bei der Errichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Weitere Schwerpunkte sind Autonomes Fahren im Personen- und Güterverkehr und der Einsatz von Drohnen. Die Stadt steht diesbezüglichen Experimentierprojekten offen gegenüber. Das Mobilitätskonzept kann unter dem folgenden Link downgeloadet werden:

<https://www.linz.at/mobilitaet/mobilitaetskonzept.php>

