

NEUE VERKEHRSPOLITIK FÜR LINZ!

„Staufrei! Besser leben!“ Angesichts der massiven Stau- und Verkehrsprobleme in der Stadt Linz fordert die ÖVP eine neue Verkehrspolitik. Dabei verfolgt die ÖVP folgende zentrale Zielsetzungen:

- **Reduktion des PKW-Zustroms in das Linzer Stadtgebiet** um 30 Prozent im Lauf der kommenden sechs Jahre durch den Aufbau eines Park-And-Ride-Systems sowie durch Einrichtung eines S-Bahn-Systems
- **Reduktion des PKW-Verkehrs im Linzer Stadtgebiet** durch eine weitere Forcierung des Umweltverbundes (Fußgeher, Radfahrer, ÖV).
- **Verhinderung eines weiteren Stau-Auslösers** durch den Erhalt der Eisenbahnbrücke inkl. Neubau einer Begleitbrücke für den Fahrzeug-, Bus- und Straßenbahnverkehr.

GEGEN STAU UND FÜR LEBENSQUALITÄT

Pro Tag werden auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Linz mehr als 800.000 Wege vollzogen. Davon entfallen rund 500.000 Wege auf Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt und rund 300.000 Wege auf Menschen, die nicht in Linz wohnen. Im Oö. Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz ist vorgesehen, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs bis 2025 entgegen dem Trend zurückzudrängen und den Anteil des Umweltverbundes (Fußgeher, Öffentliche Verkehrsmittel, Radfahrer) entgegen dem Trend spürbar zu erhöhen.

Mit der Einwohnerzahl ist auch die Zahl der in Linz zugelassenen PKW in den letzten Jahren weiter angestiegen und hat nun erstmals die 100.000er-Grenze überschritten. Verbunden ist damit zusätzlicher Parkplatzbedarf für die Linzerinnen und Linzer in den Wohngebieten.

LINZ BRAUCHT:

- **Neuausrichtung des Pendlerverkehrs – Errichtung von Park-And-Ride-Anlagen:** Zu einer Entlastung der Linzer Wohnbevölkerung von Stau, Abgasen, Lärm und Parkplatznot kann es nur kommen, wenn gerade im Pendlerverkehr die Vorteile des PKWs mit den Vorteilen der Öffentlichen Verkehrsmittel kombiniert werden. Durch Park-And-Ride-Anlagen können die Vorteile des PKWs in der Fläche mit den Vorteilen der Öffentlichen Verkehrsmittel bei den stark überlasteten Einfahrtskorridoren in die Stadt kombiniert werden.
- **Schaffung eines leistungsfähigen S-Bahn-Netzes** in und um Linz: Linz und das Umland brauchen ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz, um eine spürbare Verkehrsentslastung zu erreichen und eine attraktive Alternative zum Auto zu schaffen. Als Knotenpunkt dieses S-Bahn-Konzepts muss Linz mit weitgehend umstiegsfreien Durchfahrtsmöglichkeiten erreichbar sein.
- **Verkehrsentslastung durch innerstädtischen verkehrsberuhigte Zonen** spürbar machen: Durch die Linzer Westumfahrung und später auch durch die in Ausarbeitung befindliche Linzer Ostumfahrung wird es in Linz zu einer Verkehrsentslastung kommen. Diese muss für die Bevölkerung sowohl spür- als auch sichtbar werden, indem die Straßeninfrastruktur in den Gebieten, in denen die Entlastung wirkt, neu organisiert wird - im Sinne einer Aufteilung in Durchgangsrouten und verkehrsberuhigte Zonen.
- **Radwegenetz – (über)regional, komfortabel und sicher:** Linz hat sich durch den Beschluss der „Velo-City-Charta von Brüssel“ verpflichtet, den Anteil des Radverkehrs bis 2020 auf 15 Prozent zu verdoppeln. Dazu braucht es nicht nur Investitionen in Netz und Verkehrssicherheit der Radwege, sondern insbesondere auch Investitionen in die begleitende Infrastruktur wie Abstellanlagen, Servicestationen, Bike-Sharing-Modelle, Bike-And-Ride-Knotenpunkte im Netz der Linz-Linien. Gelöst werden muss auch die Frage der Rad-Mitnahme in den Verkehrsmitteln der Linz-Linien.
- **Die Eisenbahnbrücke ist ein historisches Juwel von Linz an der Donau** und zugleich ein wichtiger Verkehrsträger mit einem Aufkommen von 15.000 Fahrzeugen pro Tag. Nur ein Erhalt der Eisenbahnbrücke kann Linz daher vor einem jahrelangen Stauchaos bewahren. Denn ein Abriss der Eisenbahnbrücke würde bedeuten, dass Linz über Jahre ohne Übergang auf dieser Höhe dastehen würde. Dann würden sich täglich tausende Fahrzeuge zusätzlich auf die Übergänge Nibelungenbrücke und A7-Brücke wälzen. Zudem haben Experten darauf hingewiesen, dass ein Erhalt der Eisenbahnbrücke langfristig die finanziell vernünftigste Lösung sein wird. Daher: Generalsanierung der traditionellen Linzer Eisenbahnbrücke und deren Ergänzung durch

eine parallele Begleitbrücke // Bis zur Fertigstellung des Zubaus bietet die Eisenbahnbrücke nach einer Sanierung weiterhin eine wichtige Verkehrsader // Danach wird über die Eisenbahnbrücke nur mehr der Fußgänger- und Radfahrerverkehr geführt, Fahrzeuge und Öffentliche Verkehrsmittel fahren über die neu erbaute Begleitbrücke.

- **Verbesserung der Parkplatzsituation** – Schlüssel zu mehr Lebensqualität in Linz: Parkplatzprobleme sind das Haupttargernis der Linzerinnen und Linzer in den Wohngebieten. Die Tatsache, dass ein weiterer Anstieg der Zahl der PKW in Linz prognostiziert wird, unterstreicht die Brisanz des Themas. Abhilfe soll durch ein 3-stufiges-Lösungsmodell geschaffen werden. In Stadtteilen, die sowohl am Tag als auch am Abend unter Parkplatzüberlastung leiden, sollen Bewohnerparkzonen entstehen. Regionen mit überdurchschnittlicher Tagesüberlastung sollen durch eine Ausweitung der Gebührenzonen entlastet werden und in Regionen, deren Parkplätze nur abends überlastet sind, sollen neue Bewohner-Parkgaragen errichtet werden.
- **Zukunftsprogramm E-Mobilität:** Die E-Mobilität hat gerade im städtischen Raum großes Potential. Um die elektronische Mobilität in Linz zu forcieren und einen weiteren Schritt weg von den fossilen Energieträgern zu machen, braucht Linz ein Zukunftskonzept, wie die Attraktivität und der Weg zur E-Mobilität gefördert werden kann.
- **Wasserstraße Donau – attraktiver Logistik-Knoten und Tourismusmagnet:** Im Sinne einer verkehrs- und umweltpolitischen Wende müssen Donau und Hafenanlagen für die regionale Wirtschaft zu attraktiven Logistik-Knoten entwickelt werden.
- **Blue Danube Airport Linz – wirtschaftlicher und touristischer Knotenpunkt:** Ein starker Wirtschaftsraum braucht auch eine leistungsfähige Anbindung an das internationale Flugnetz. Der Blue Danube Airport kann diese Zubringerfunktion zu den internationalen Drehscheiben erfüllen. Gleichzeitig ist der Flughafen auch in touristischer Hinsicht von großer Bedeutung, vor allem in der Kombination von Donau-Kreuzfahrten und Flugreisen.

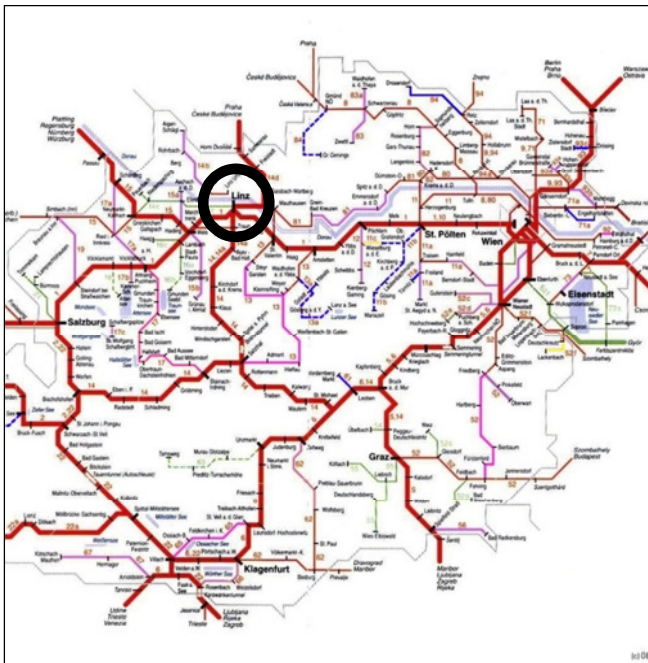


STILLSTAND BEIM PARK-AND-RIDE-SYSTEM

Seit Jahren wird der Stadt Linz eine Verkehrsentslastung durch ein Park-And-Ride-System in Aussicht gestellt. Weder die Landes-Verkehrsreferenten noch die Stadt-Verkehrsreferenten haben bislang aber Bewegung in die Umsetzung

gebracht – und dies trotz einstimmiger Resolutionen des Linzer Gemeinderates. In Aussicht gestellt wurden Linz insgesamt 3.360 zusätzliche Abstellplätze im Umland der Landeshauptstadt. Die größten Projekte wären Ansfelden-Kremsdorf (700), Pichlinger See (680) und Rottenegg (410). Nicht einmal bei stadtnahen Projekten (Lederfabrik und Franzosenhausweg) konnten bisher Fortschritte in Form einer Verkehrsentslastung der Landeshauptstadt erreicht werden.

 **LÖSUNG DURCH EIN S-BAHN-SYSTEM**



Linz ist ein Bahnknoten, an dem zahlreiche (über)regionale Verbindungen sternförmig zusammenlaufen. Dazu kommt der Linzer Hauptbahnhof als Knotenpunkt mit dem innerstädtischen Straßenbahnsystem (inkl. der vorgesehenen 2. Straßenbahnachse durch Linz). Im Sinne von bestmöglichem

Fahrkomfort und bestmöglicher Effizienz müssen diese Schienensysteme (inkl. der geplanten Erweiterung zB. durch Regionalbahn nach Gallneukirchen/Pregarten) zu einem Gesamtsystem integriert werden. Dies betrifft insbesondere auch die Kombination mit den Öffentlichen Verkehrslinien der Linz-Linien auf dem Gebiet der Landeshauptstadt.

Ungeklärt ist bislang auch die Linzer Finanzierung für die geplante 2. Straßenbahnachse. Zuletzt war von Gesamtkosten in Höhe von 280-300 Millionen Euro die Rede. Seit Anfang Mai 2015 gibt es nun die Zusage des Landes OÖ, bei einer technischen Einigkeit, 45 Prozent der Planungs- und Errichtungskosten zu übernehmen. Obwohl Bürgermeister Klaus Luger einen Baubeginn 2017 anpeilt und die Linzer SPÖ im Wahlkampf hinausposaunt „Jahrhundert-Projekt Linie 4 auf Schiene!“, ist bislang nicht absehbar, wie der städtische Kostenanteil finanziert werden soll. Zudem fehlen trotz Gemeinderatsbeschluss noch immer Mitfinanzierungs-Zusagen des Bundes.



LEBENSQUALITÄT DURCH VERKEHRSBERUHINGUNG

Die Arbeiten an der Errichtung der A26 Westumfahrung mit Donaubrücke sind angelaufen. Weiterhin nicht absehbar sind aber jene Begleitmaßnahmen, die die Linzer Verkehrspolitik im Sinne einer Maximierung der Entlastungswirkung für die Linzer Bevölkerung ergreifen wird. Und dies, obwohl der nunmehrige Linzer Bürgermeister Klaus Luger schon im Juni 2006 eine „Neue innerstädtische Verkehrsorganisation“ angekündigt hat und der Linzer Gemeinderat auf Antrag der ÖVP im Jänner 2015 von Luger und Vbgm. Hörzing einen Statusbericht zur Umsetzung dieser Ankündigungen angefordert hat. Die ÖVP unterstützt die Zielsetzung, in Entlastungsgebieten die Lebensqualität zu maximieren indem verkehrsberuhigte Wohnzonen gestaltet werden. Weiterhin fehlen aber dafür die konkreten Planungen von Bürgermeister und Verkehrsreferentin.



RADVERKEHR BLEIBT STIEFKIND

Die Absichtserklärung gibt es seit November 2013, allein es fehlen weiterhin die faktischen Akzente hin zu einer Forcierung des Radverkehrs in Linz! Damals

hat der Gemeinderat die „Velo-City-Charta von Brüssel“ beschlossen. Darin ist u.a. vorgesehen, den Radverkehrsanteil in Linz bis 2020 zu verdoppeln. Derzeit hat Linz im Städtevergleich mit 7,2 % einen vergleichsweise geringen Anteil des Fahrrades am Alltagsverkehr. Wesentlich höher liegen Innsbruck (23 %), Graz (18 %) und Salzburg (18 %). Auffällig ist an den Linzer Daten zudem, dass die Freizeitnutzung des Fahrrades gegenüber den Fahrten zu Arbeit, Einkauf und Ausbildungsstätten (Universität!) voran liegt – ein weiteres Indiz, dass Linz für Radfahrer kaum alltagstaugliche Infrastrukturen bereitstellt. Insbesondere ist auch das Nadelöhr Nibelungenbrücke weiter ungelöst. Wie auch die Mitnahme von Fahrrädern in den Verkehrsmitteln der Linz-Linien.



OHNE EISENBAHNBRÜCKE KOMMT DER STAU!



Besser als der nunmehrige Linzer Bürgermeister Klaus Luger am 2. Februar 2011 kann man das bei einem Wegfall der Eisenbahnbrücke drohende Stau-Szenario kaum beschreiben:

„Wir brauchen eine Donauquerung bei der Eisenbahnbrücke wie einen Bissen Brot. Täglich queren rund 15.000 Fahrzeuge die bestehende Brücke. Berechnungen zeigen, dass im Fall einer Sperre etwa 8.000 Fahrzeuge auf die Voest-Brücke und 6.000 Fahrzeuge auf die Nibelungenbrücke ausweichen würden. Für die Nibelungenbrücke mit heute bereits 48.000 Fahrten würde sich daraus mit einem Schlag ein Zuwachs um mehr als 10 Prozent ergeben. Auf Dauer wäre eine derartige Umverteilung des Autoverkehrs aus Sicht der Stadt Linz nicht tragbar.“

Diese Aussage des nunmehrigen Linzer Bürgermeisters ist Teil einer PK-Unterlage zum Thema: „Im Zuge der Planungsarbeiten für die neue Straßenbahnachse wird mit Hochdruck an der Planung einer eigenen Brücke neben der bestehenden Eisenbahnbrücke gearbeitet – Rechtsverfahren für Donauquerung.“

Stimmt: die Zukunftslösung ist eine Zwei-Brücken-Lösung und bei einem Ausfall der Eisenbahnbrücke ist das Stau-Chaos vorgezeichnet. Daher kämpft die ÖVP Linz weiter für den Erhalt der Eisenbahnbrücke und für die Errichtung einer Begleitbrücke für Fahrzeuge und öffentliche Verkehrsmittel. Damit bleibt das Stau-Chaos aus, damit wird das Baujuwel erhalten und damit wird auch eine finanziell vernünftige Verkehrslösung hergestellt.



SPÖ BLOCKIERT MODELL BEWOHNERPARKEN

Parkplatzprobleme liegen im Sorgen-Ranking der Linzerinnen und Linzer laut Bürgerbefragung ganz vorne. 25 % der Bevölkerung beklagen in ihrer Wohngegend Parkplatzprobleme tagsüber, 32 % in den Abendstunden. Mehr als 30 % der Linzerinnen und Linzer geben an, dass sich die Parkplatz-Situation in ihrer Wohngegend in den letzten Jahren weiter verschlechtert hat.

Am 19. Mai 2011 hat die ÖVP einen Antrag in den Gemeinderat eingebracht, in dem der nunmehrige Bürgermeister Luger aufgefordert wurde, in Kooperation mit dem Verkehrsausschuss, der Oö. Landesregierung und den Sozialpartnern ein Modell auszuarbeiten, das darauf ausgerichtet ist, in Linz (nach Beispiel

Wien) ein Netz an reservierten Bewohnerparkzonen auszuarbeiten. Laut Rechtsgutachten von Verkehrsjuristen ist diese Maßnahme u.a. unter der Bedingung zulässig, dass nicht mehr als 10 % der lokalen Parkplätze reserviert werden. Bis zum heutigen Tag blockiert die SPÖ in Linz allerdings dieses Bewohnerparken.

Zweckdienlich wären derartige Bewohnerparkzonen insbesondere in Gebieten mit ganztägiger Überlastung der Parkplätze in Wohngebieten. Dies betrifft in Linz Zentrumslagen und zentrumsnahe Lagen sowie Franckviertel, Hafenviertel und die Urfahrner Stadtbereiche in Verlängerung der Eisenbahnbrücke.



ZUKUNFTSPROGRAMM FÜR E-MOBILITÄT

Weiterhin Stillstand herrscht auch bei der Anfang 2011 von der Linzer Umweltreferentin angekündigten Neukonzeption einer städtischen Förderung für die E-Mobilität. Im Jänner 2011 ließ die Umweltreferentin verlauten: „Experten der Stadt Linz und der Linz AG erarbeiten gerade die Rahmenbedingungen für künftige Fördermodelle zur Elektromobilität Linz.“ Bislang fehlen allerdings neue Akzente hin zu einer Forcierung dieser urbanen Mobilitätsform der Zukunft. Und dies trotz eines neuerlichen Gemeinderatsbeschlusses im Oktober 2014.



ZUKUNFTS-KONZEPTE FÜR HAFEN UND AIRPORT

Im Sinne einer Stau- und Verkehrsentslastung der Oö. Landeshauptstadt tritt die ÖVP auch für neue Wege im Güterverkehr ein. Dabei muss es insbesondere zu einem Logistik-Knoten im Linzer Hafen kommen und auch zur Auslotung von Transport-Potenzialen ab/zu Blue Danube Airport.

Linz verfügt derzeit über die umschlagsstärksten Donauhafen-Anlagen in Österreich (Wasserumschlag 4,3 Millionen im Jahr 2014). Allerdings zeigen die Auswertungen dieser Daten, dass weiterhin 60 % des Wasserumschlages auf

Grundstoffe entfallen (Erze, Schrott, Erdölprodukte, Düngemittel). Es gelingt somit vorerst nicht, durch neue Logistik-Konzepte höherwertige Waren auf die Wasserstraße zu bringen. Zudem verliert die Wasserstraße derzeit ganz generell an Güterzulauf. Im Donaukorridor werden schon 57 % der Tonnagen auf der Straße befördert, die Anteile der umweltfreundlicheren Transportmittel Schiene (30 %) und Donau (13 %) sind dagegen vergleichsweise niedrig und rückläufig.

RAUM LINZ IST VERKEHRS-BRENNPUNKT

Der Ballungsraum Linz ist der Brennpunkt des oberösterreichischen Verkehrsgeschehens. Bei einem Flächenanteil von 11 % und einem Bevölkerungsanteil von 36 % liegt der Anteil des Ballungsraumes am oö. Verkehrsaufkommen bei 50 %! Entsprechend groß sind die Probleme im Linzer Verkehrsgeschehen und entsprechend laut sind die Klagen über Staus, Abgase, Lärm und Parkplatznot.

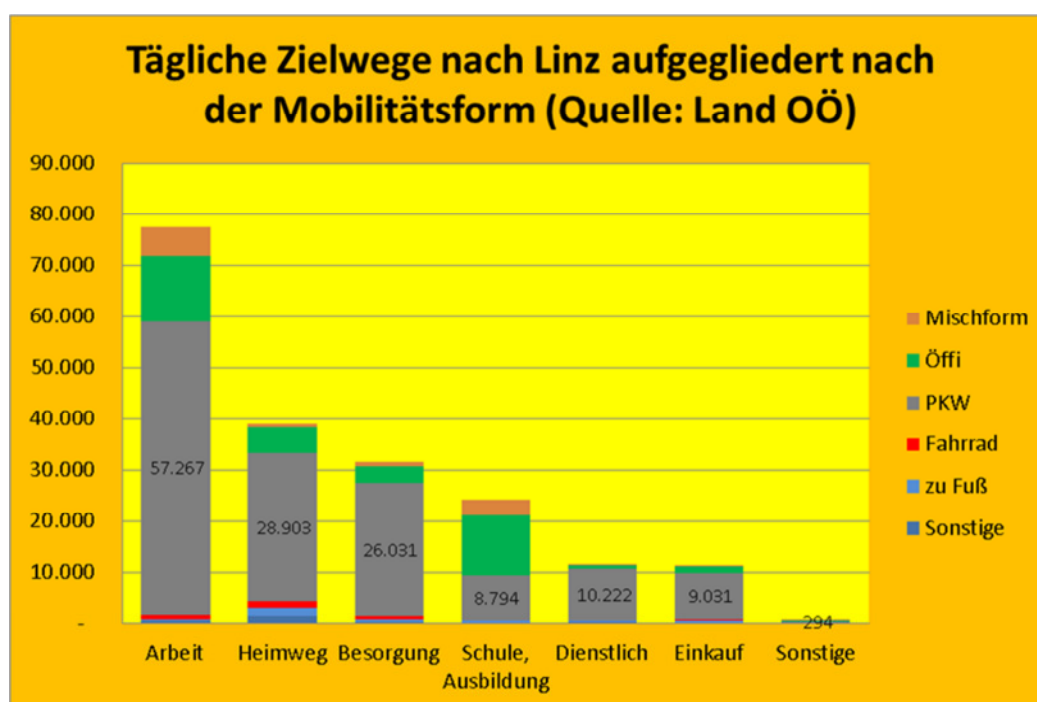
SCHWERPUNKT LIEGT AUF SANFTER MOBILITÄT

64 Prozent des derzeitigen Verkehrsaufkommens im Großraum Linz entfallen auf PKW-Fahrten. Laut Gesamtverkehrskonzept darf dieser Anteil nicht mit dem Trend bis 2025 auf 68 Prozent steigen, sondern muss auf 60 Prozent gedrückt werden. Heißt: von den vorausgesagten zusätzlich 53 Millionen Wegen im Jahr müssen 48 Millionen im Umweltverbund (Öffentliche Verkehrsmittel, Radfahrer, Fußgeher) abgewickelt werden und dürfen nur 5 Millionen Wege auf zusätzliche PKW-Fahrten entfallen.

Heißt in der Zusammenfassung: sollen im Ballungsraum Linz bis 2025 die verkehrspolitischen Ziele erreicht werden, muss der zentrale Fokus auf die Attraktivierung des Umweltverbundes gelegt werden: Öffentliche Verkehrsmittel, mehr Sicherheit und Komfort für Radfahrer sowie Forcierung der Fußwege.

Gleichzeitig sind aber Projekte gefragt, die den (mäßig ansteigenden) PKW-Verkehr mittel- und langfristig aus urbanen Siedlungsgebieten verlagern und damit die Lebensqualität in Linz verbessern. Unter diese Zielsetzung fallen die A26 Westumfahrung sowie eine andachte Umfahrung im Osten der Stadt.

DER UMWELTVERBUND IM RAUM LINZ



Ziel ist für den Umweltverbund im Raum Linz ein Verkehrsanteil von 40 %. Im Verkehrsaufkommen direkt in der Stadt Linz erreicht der Umweltverbund derzeit schon 43,6 %, die Schwachstelle liegt aber auf den Zufahrten und Abfahrten zwischen der Peripherie und Linz.

Den größten Anteil (39,5 %) an diesen Ziel- bzw. Quellwegen stellt der Arbeits-Verkehr. Und bei den Arbeitspendlern erreicht der Umweltverbund derzeit nur

einen Anteil von 26 % - heißt: drei Viertel der Arbeitspendler kommen mit dem PKW zur Arbeitsstätte nach Linz.

GROBE NACHTEILE FÜR LINZER BEVÖLKERUNG

Wie sehr das hohe Aufkommen an Fahrzeugverkehr die Wohnqualität in den Linzer Siedlungsgebieten beeinträchtigt, zeigt der Querschnitt durch die Ergebnisse der letzten Linzer Bürgerbefragung:

- **Verkehrsprobleme und Parkplatznöte** sind demnach die großen Infrastrukturprobleme in der Landeshauptstadt Linz: das bestätigen die Ergebnisse der Bürgerbefragung. Unter den TOP-10 im Linzer Sorgen-Ranking finden sich 5 Problembereiche aus dem Sektor Verkehr: Parkplatzprobleme in den Linzer Wohngebieten (Platz 1), Verkehrsprobleme allgemein (Platz 3), Verkehrslärm (Platz 4), Verkehrssituation für PKW-Benützer (Platz 5) sowie Problemlagen im Öffentlichen Verkehr (Platz 8).
- „**Parkplatzprobleme**“ sind laut den Ergebnissen der Bürgerbefragung das Hauptärgernis der Linzerinnen und Linzer in den Wohngebieten – gefolgt von „Ausländerproblemen“ und „Allgemeinen Verkehrsproblemen“. In den allermeisten Linzer Stadtteilen liegt die Parkplatz-Problematik im Sorgen-Ranking der Bevölkerung auf einem der ersten drei Plätze. Lediglich in den südlichen Regionen (Neue Welt, Scharlinz, Kleinmünchen, Auwiesen, Pichling und Ebelsberg) liegt die Problematik weiter hinten.
- Fast 39 Prozent der Linzer Wohlbevölkerung beklagen Defizite in der **Luftqualität** ihrer Wohngebieten (Ausnahmen bilden dabei nur die Stadtbereiche in Verlängerung der Eisenbahnbrücke, die Regionen St. Magdalena und Katzbach sowie Pichling). Fast 45 Prozent der Linzer Wohnbevölkerung geben an, sich (zumindest fallweise) durch einen hohen **Lärmpegel** in der Wohnqualität beeinträchtigt zu sehen. Die höchsten Beeinträchtigungen durch Lärm zeigen sich dabei in Alturfahr, in den Zentrallagen sowie auch in Franckviertel und Hafenviertel.