

LINZ BRAUCHT EINE VERKEHRSENTLASTUNG!

Im Sinne der Lebensqualität braucht Linz eine Entlastung von PKW-Zustrom. Ziel muss es daher sein, Stau, Abgase und Lärm von Linzer Siedlungsgebieten fernzuhalten und der Linzer Wohnbevölkerung Möglichkeiten zur Parkplatznutzung in der unmittelbaren Wohnumgebung zu verschaffen. Daher unterstützt die ÖVP Linz ausdrücklich die Zielsetzungen im Gesamtverkehrskonzept der Oö. Landesregierung, fordert aber ebenso ausdrücklich deren konsequente Umsetzung. Konkret sieht das Gesamtverkehrskonzept vor, im Ballungsraum den Anteil des PKW-Verkehrs bis 2025 auf 60 % zurückzudrängen (derzeit 64 %) und dafür den Umweltverbund (Öffentl. Verkehrsmittel, Radverkehr, Fußgeher) auf einen Anteil von 40 % zu erhöhen (derzeit 36 %).

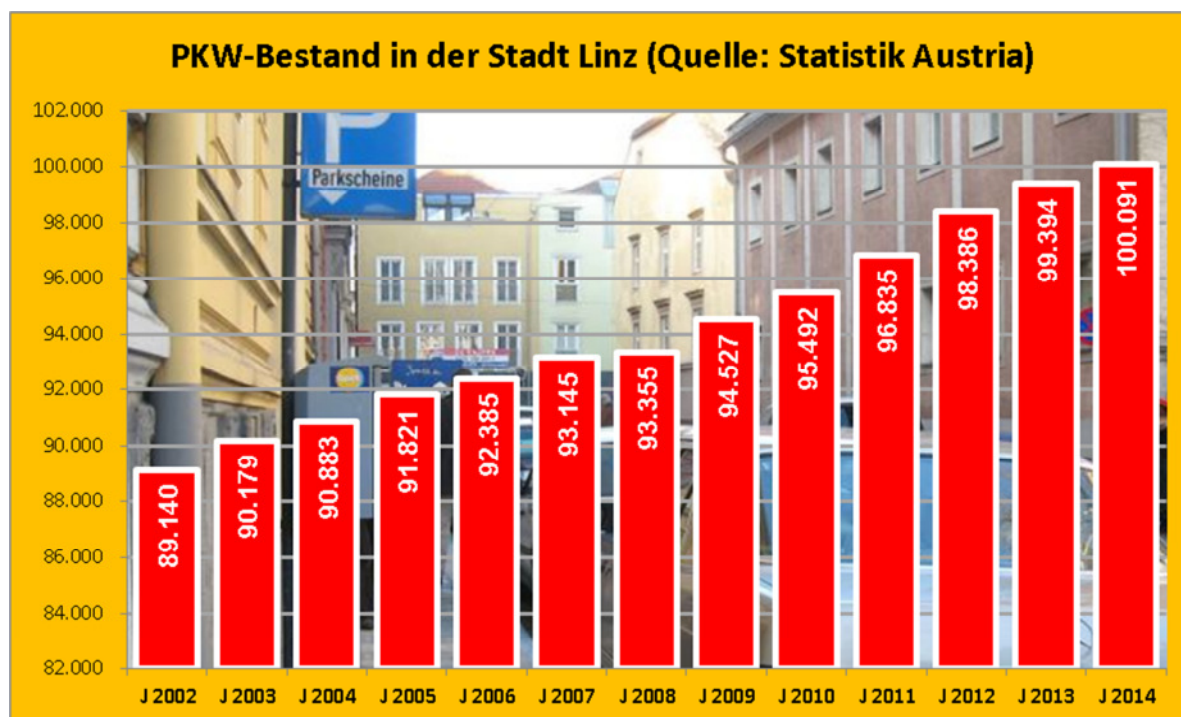
Einen wesentlichen Beitrag dafür muss die Neukonzeption des Pendlerverkehrs liefern. Laut aktueller Verkehrserhebung fallen in der Landeshauptstadt derzeit 838.741 Wege pro Tag an, von denen 39,6 % durch Menschen getätigt werden, die nicht in Linz wohnen. Von den 465.874 PKW-Fahrten pro Tag in Linz entfallen nur 40,3 % auf Fahrten innerhalb des Stadtgebietes, aber 59,7 % auf Fahrten mit Ziel oder Ursprung außerhalb des Stadtgebietes. Und: während im innerstädtischen Verkehr in Linz der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel bei 22,9 % liegt, beträgt der Anteil Öffentlicher Verkehrsmittel am täglichen Berufsverkehr nach Linz derzeit nur 16,6 %.

Laut Statistik Austria pendeln derzeit 108.610 Menschen tagtäglich zu ihren Arbeitsplätzen nach Linz. Zwei Drittel dieser Berufs-Einpendler entfallen auf die Bezirke LL (24.308), UU (20.697), FR (10.596), PE (8.048) und RO (6.628). Im Vergleich der letzten Jahre zeigen sich die höchsten Zuwächse allerdings nicht in diesen Bezirken, sondern beim Zustrom aus den Regionen Steyr (+36 %), Grieskirchen (+12 %), Wels (+11 %) und Steyr-Land (+9 %).

Heißt: Die geforderte Neukonzeption des Pendlerverkehrs muss das direkte Umland der Stadt genauso umfassen wie weiter dezentral gelegene Regionen.

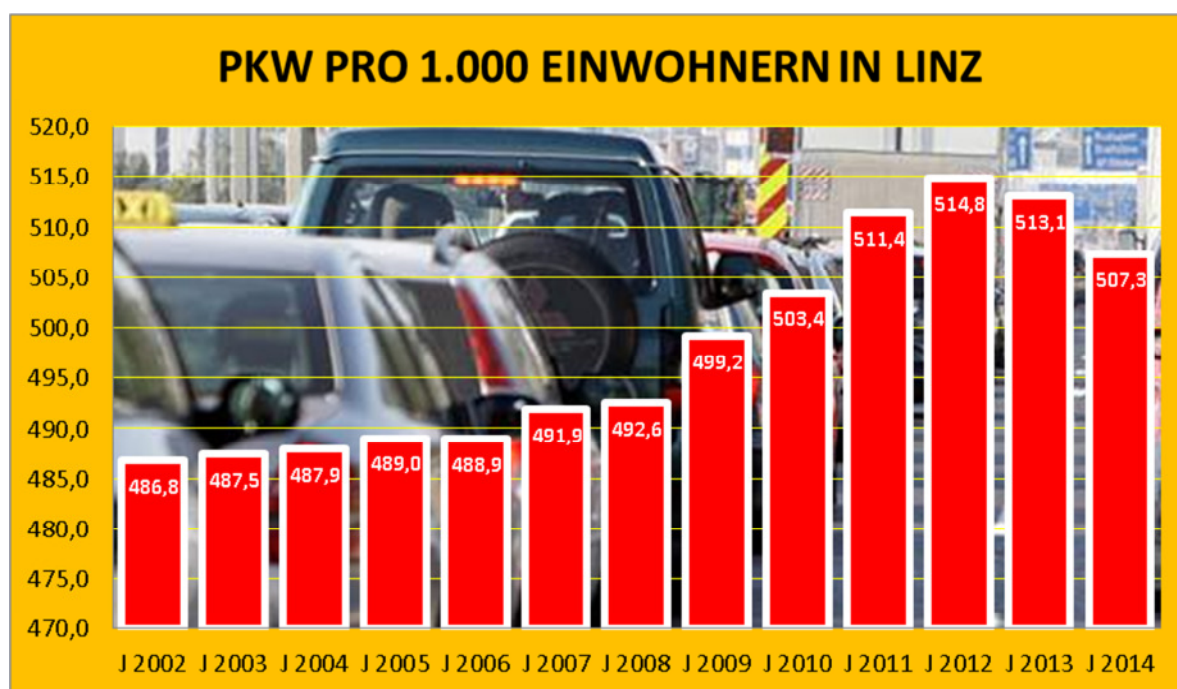
ERSTMALS MEHR ALS 100.000 PKW IN LINZ

Wie wichtig es ist, dass Linz endlich von externem PKW-Zustrom entlastet wird, zeigen auch die neuen Daten der Statistik Austria für den PKW-Bestand in Linz. Demnach sind erstmals mehr als 100.000 PKW mit Kennzeichen „L“ unterwegs:



Konkret sind es 100.091 PKW mit Linzer Kennzeichen. Damit ist die Zahl der PKW in Linz seit 2004 mit +10,1 % nahezu doppelt so schnell gewachsen wie die Zahl der Linzer Einwohner (+5,9 %). In Zahlen und Parkflächenbedarf bedeutet dieser Zuwachs (anhand der Abmessungen eines Mittelklassewagens): der Parkplatzbedarf für die Linzer Autolenker ist 2004-2014 im Ausmaß von 9 Stadion-Fußballfeldern angewachsen. Setzt sich dieser Trend für die nächsten 10 Jahre fort, steigen die Zahl der PKW auf 110.232 und damit der Bedarf an Abstellplätzen noch einmal um die Fläche von 10 Stadion-Fußballfeldern.

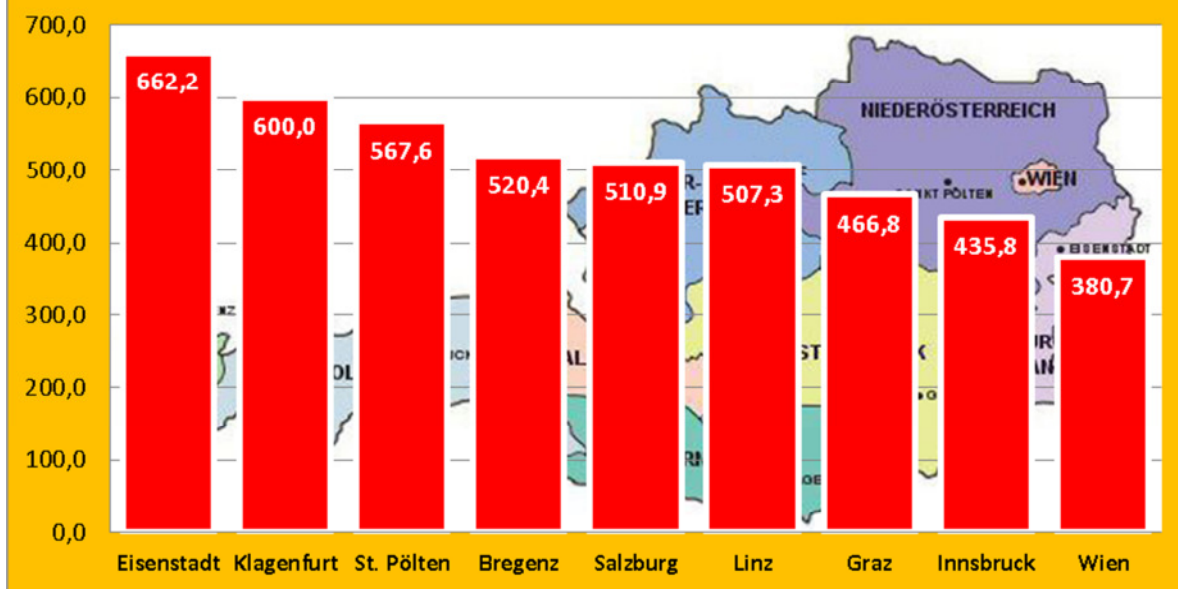
Dabei ist der Hang der Linzer Bevölkerung zum PKW in den letzten Jahren laut Statistik Austria nach einem Peak im Jahr 2012 derzeit sogar rückläufig. 2012 kamen auf 1.000 Einwohner statistisch 514,8 PKW, derzeit sind es in der neuen Statistik für 2014 507,3 PKW pro 1.000 Einwohner.



Eines zeigen die neuen Daten aber auch: in Graz, Innsbruck und Wien ist die Orientierung der Verkehrspolitik hin zum Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Fußgeher) offenkundig schon wesentlich besser gelungen als in Linz. Denn in diesen Städten ist der PKW-Motorisierungsgrad (PKW / 1.000) deutlich geringer als in Linz. Kommen in der Oö. Landeshauptstadt derzeit 507,3 PKW auf 1.000 Einwohner, sind es in Graz nur 466,8, in Innsbruck nur 435,8 und in Wien gar nur 380,7 PKW pro 1.000 Einwohner.

Höher als in Linz ist die PKW-Dichte in den kleineren Städten Eisenstadt, Klagenfurt, St. Pölten, Bregenz und neuerdings auch in Salzburg.

Städtevergleich: PKW pro 1.000 Einwohnern



Fazit: Linz bleibt als ein pulsierender Wirtschaftsstandort auch in Hinkunft ein starker Magnet für Einpendler aus dem Umland. Zudem wachsen auch die Stadt Linz selbst und damit die Zahl der in der auf Linzerinnen und Linzer zugelassenen PKW.

Wenn es nun zu einer Entlastung der Linzer Wohnbevölkerung von Stau, Abgasen, Lärm und Parkplatznot kommen soll, wird dies ohne Neuausrichtung des Pendlerverkehrs hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar sein. Im Speziellen wird es darauf ankommen, im Zustrom die Vorteile des PKW mit den Vorteilen der Öffentlichen Verkehrsmittel zu kombinieren.

Der PKW hat seine Vorteile in der Fläche, die Öffentlichen Verkehrsmittel ihre Vorteile beim Weg durch die Staus vor den Stadteinfahrten. Das Zauberwort lautet also: Park-And-Ride. Seit Jahren bleibt es aber schon beim Zauberwort, ohne dass bisher wirkliche Fortschritte in der Errichtung zu erkennen wären.

DREI VIERTEL KOMMEN MIT DEM PKW

Verkehrsmittelwahl beim Berufsverkehr nach Linz			
Zielwege zur Arbeit	77.385		
Mit dem PKW	57.267	74,00 %	
Mit dem Öffentl. VM	12.849	16,60 %	
Park-And-Ride	5.571	7,20 %	
Mit dem Fahrrad	950	1,23 %	
Zu Fuß	318	0,41 %	
Keine Angaben	430	0,56 %	

Für Berufszwecke führen derzeit pro Tag 77.385 Fahrten nach Linz. Davon werden 74 % mit dem PKW erledigt und nur 16,6 % mit Öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. nur 7,2 % im Mobilitäts-Mix von Park-And-Ride.

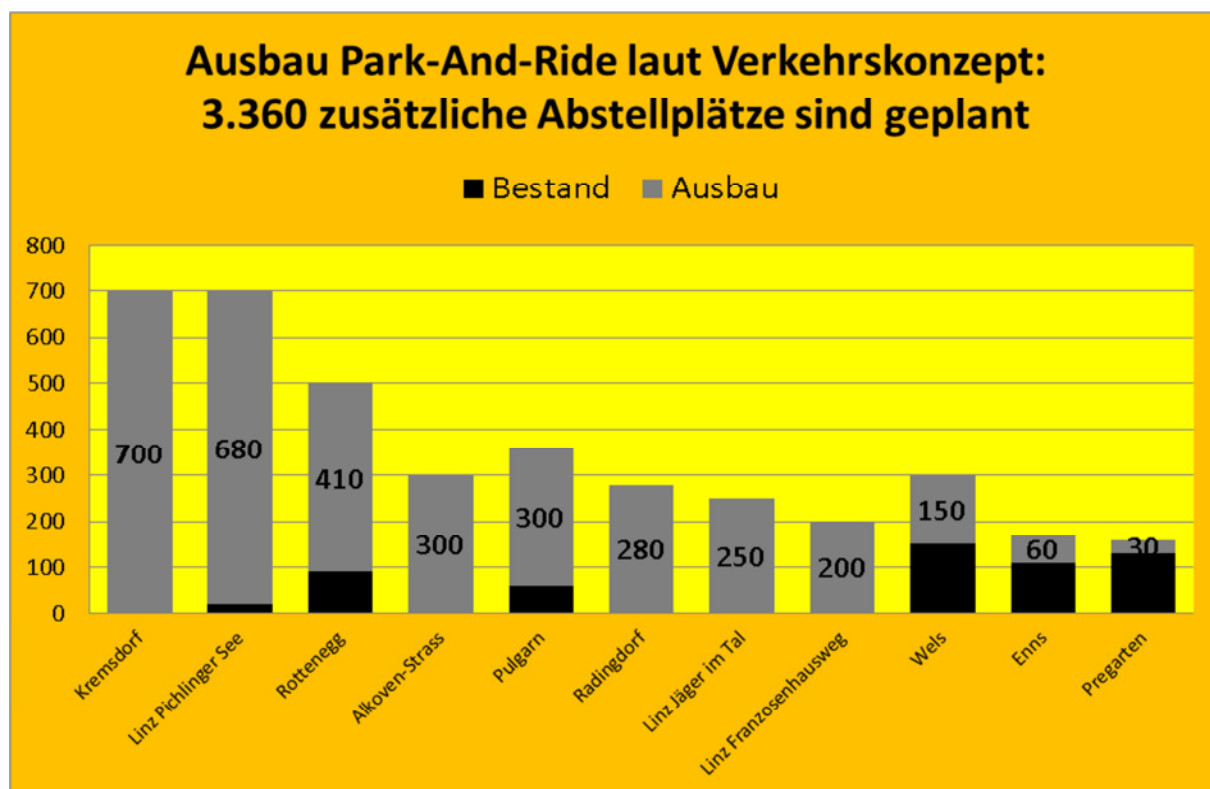
Vor diesem Hintergrund hat die ÖVP Linz in den vergangenen Jahren wiederholt versucht, die Stadt Linz zum Start einer Park&Ride-Initiative zusammen mit dem Land OÖ und mit den Linzer Umlandgemeinden zu bewegen:

- 20.9.2007: Stimm-Enthaltungen SPÖ, GRÜNE
- 18.9.2008: Stimm-Enthaltungen SPÖ, GRÜNE, FPÖ

Am **22. April 2010** dann aber ein erster Durchbruch im Linzer Gemeinderat: auf Initiative der ÖVP wurde der Linzer Verkehrsreferent einstimmig beauftragt, mit den verantwortlichen Stellen beim Land OÖ Verhandlungen über den Aufbau eines Park&Ride-Rings aufzunehmen. Am **12. Oktober 2010** teilte Verkehrslandesrat Kepplinger schriftlich mit: „Ein Konzept für die Errichtung von Park-And-Ride-Anlagen an den Einzugsstraßen in den Großraum Linz wurde erarbeitet und wird zur Zeit mit der Stadt Linz noch feinabgestimmt.“ Auf Basis dieser Aussagen stellten die ÖVP-Mandatare am **15. November 2010** eine LT-Anfrage an LR Kepplinger nach den genauen P&R-Plänen. Am **16. Dezember 2010** erfolgten via Anfrage-Beantwortung die ersten Detail-Angaben - mit dem

Hinweis, im **Frühjahr 2011** die endgültigen Pläne auf den Tisch zu legen. Am **28. Februar 2011** stellte im Linzer Verkehrsausschuss ein Experte der Landesregierung die Park&Ride-Pläne des Landes-Verkehrsreferates vor – wie wir heute, **4 Jahr später**, wissen, vorerst ohne erkennbaren Umsetzungs-Effekt! Und das trotz einer neuerlichen einstimmigen Resolution des Linzer Gemeinderates am **13. September 2012**.

So bleibt es für Linz also weiterhin bei den schriftlichen Zusagen im Gesamtverkehrskonzept der Oö. Landesregierung. Darin ist vorgesehen, die Zahl der Park-And-Ride-Stellplätze im Linzer Umland von 2.580 auf 5.940 zu erhöhen – ein Plus von 3.360 Abstellplätzen. Die größten Projekte sind demnach für die Bereiche Kremsdorf, Pichlingersee und Rottenegg vorgesehen:



Was die Errichtungskosten anbelangt, beziffert das Land OÖ den Aufwand mit 6.500 bis 7.000 Euro pro Stellplatz. Macht für die zugesagten 3.360 Stellplätze insgesamt rund 20 Millionen Euro Errichtungskosten (ohne Grundeinlösen). Für den Betrieb der Anlagen (Beleuchtung, Müll, Straßenreinigung, Winterdienst, Grünpflege, Straßensanierung) sind nach internationalen Erfahrungen 150 bis 180 Euro pro Stellplatz und Jahr anzusetzen. Diese Betriebskosten sollen laut Konzept der Landesregierung künftig die Standort-Gemeinden tragen.

NUR QUALITÄT WIRD ERFOLG BRINGEN

Park&Ride ist eine zukunftsweisende Alternative für jene, die Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) direkt vom Wohnort nicht nützen können oder wollen, die aber auch nicht mit dem PKW bis in die Stadt hineinfahren und erst dort einen Parkplatz suchen wollen. Park&Ride verknüpft die Flexibilität des PKW in der Fläche mit der Leistungsfähigkeit des ÖPNV auf den stark überlasteten Einfahrtsskorridoren in die Stadt. Die Situierung dieser P&R-Umstiegsplätze ist ein planerischer Balanceakt zwischen Stadtnähe (hohe Zahl an potenziellen Nutzern) und Stadtferne (um PKW-Wege kurz zu halten und um jetzige Öffi-Nutzer weiter vom Einsteigen in den PKW abzuhalten).

Die klassische Zielgruppe für Park&Ride umfasst in internationalen Studien (zB. Rebstock, 1999) grundsätzlich

- „Berufstätige Personen über 18 Jahre und
- Personen in Ausbildung mit einer ständigen PKW-Verfügbarkeit,
- deren Wohnorte außerhalb der Stadtgrenzen liegen und
- deren Arbeits- und Ausbildungsstätten sich im urbanen Zentrum befinden.“

Laut Pendlerbefragung der AKOÖ sprechen aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger derzeit primär folgende Aspekte für die Nutzung des PKW auf dem Weg zum Arbeitsplatz: Zeitgewinn, ungünstige Öffi-Fahrpläne, schlechte Erreichbarkeit der Öffi-Haltestellen und geringerer Fahrkomfort in Bussen und Zügen.

Allerdings geben nur 36 % der derzeitigen PKW-Nutzer an, auch in Zukunft unter keinen Umständen auf den PKW verzichten zu wollen. 36 % können sich dagegen den fallweisen Umstieg auf Bus oder Bahn vorstellen, weitere 28 % können sich sogar einen Total-Umstieg vorstellen. Besonders ansprechbar für den Umstieg wären dabei laut AK-Umfrage Pendlerinnen und Pendler unter 29 Jahren. Gefordert werden allerdings in erster Linie dichtere Fahrpläne und eine Herabsetzung der Fahrpreise in Öffentlichen Verkehrsmitteln.

Öffentliche Verkehrsmittel und Park&Ride-Angebote haben also in den Köpfen der derzeitigen PKW-Pendler durchaus Potenzial. Nur ein Drittel wird um jeden Preis beim PKW bleiben, zwei Drittel könnten aber für den Umstieg auf Öffentliche Verkehrsmittel gewonnen werden – wenn die Fahrpläne passen, entsprechende Förderungen kommen und wenn die Öffentlichen Verkehrsmittel entsprechenden Komfort bieten.

Hinsichtlich der konkreten qualitativen Anforderungen an Park&Ride-Knoten hat die ÖVP auch noch mehrere internationale Studien ausgewertet und dabei folgende wichtigen Qualitäts-Kriterien herausgearbeitet:

- P&R muss in ein überregionales Gesamtkonzept eingebettet sein. Nur so ist zu verhindern, dass P&R 1) Öffi-Fahrgäste absaugt, 2) PKW-Lenker zu Umwegen verleitet oder 3) im Umland das PKW-Aufkommen erhöht.
- Der Fußweg vom P&R-Knoten zur Öffi-Haltestelle sollte nicht länger als 300 Meter sein. Es braucht eine übersichtliche Beschilderung sowie Zu- und Abfahrten die auch zu den Stoßzeiten keine Verzögerungen auslösen.
- Überdurchschnittlich häufig genutzt werden P&R-Anlagen von Frauen. Daher braucht es Vorkehrungen für die Sicherheit (reservierte Parkplätze nahe der Haltestelle, gute Beleuchtung, Videoüberwachung, Notrufsäulen). Darüber hinaus Toiletten und Snack-Shops.
- Zu denken ist weiters an (gesicherte) Abstellmöglichkeiten für Nutzer, die mit dem Fahrrad oder Motorrad zum P&R-Knoten kommen
- Grundsätzlich zeigt sich, dass P&R dort am besten funktioniert, wo es in den Stadtgebieten zur Reglementierung des Dauerparkens kommt (zB. durch ein autofreies Jahrmarktgelände)