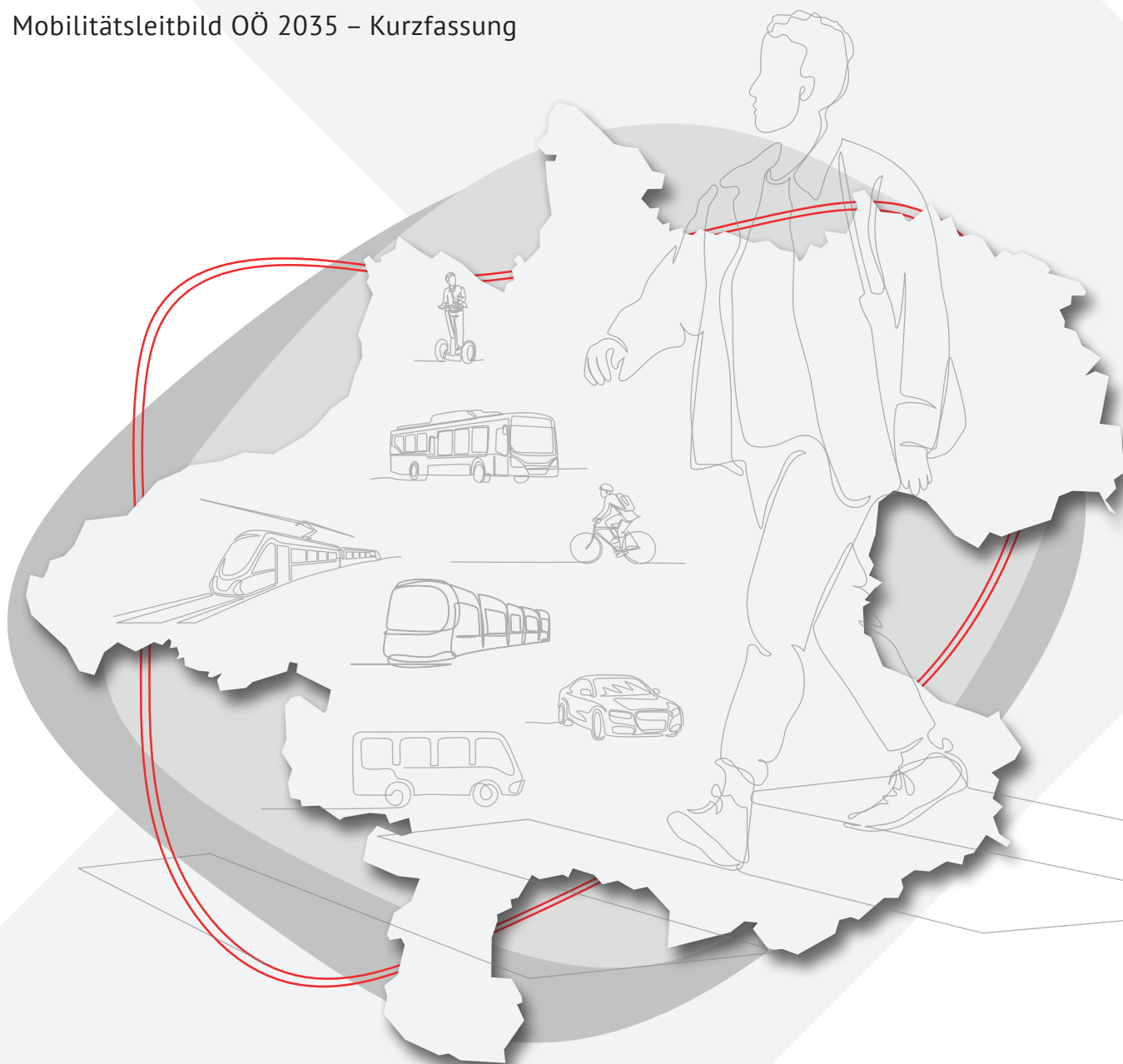




# MOBILITÄT GESTALTEN.

Mobilitätsleitbild OÖ 2035 – Kurzfassung



Mobilität





### **Download**

Unter folgendem Link finden Sie das Mobilitätsleitbild OÖ 2035 sowohl in der vorliegenden Kurzfassung als auch in einer umfassenderen Vollversion zur freien Verwendung als Download.



Link:  
[www.land-oberoesterreich.gv.at/533626](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/533626)

### **Kontakt**

Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:  
Amt der öö. Landesregierung  
Direktion Straßenbau und Verkehr  
Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr  
E-Mail: [GVOEV.Post@ooe.gv.at](mailto:GVOEV.Post@ooe.gv.at)  
Telefon: +43 732 77 20 121 23

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Vorwort Politik und Verwaltung</b> .....	<b>4</b>
<b>Mobilität in OÖ – Den Wandel gestalten</b> .....	<b>6</b>
<b>Mobilität im Wandel</b>	
Gesellschaftlicher Wandel.....	9
Wirtschaftlicher Wandel.....	12
Technologischer Wandel und Digitalisierung.....	13
Mobilitätsentwicklung in OÖ .....	15
Schlussfolgerungen und Herausforderungen.....	18
<b>Mobilität gestalten</b>	
Verkehrspolitische Ziele des Landes.....	20
Handlungsfelder und Schwerpunkte der Mobilitätsentwicklung.....	22
<i>Öffentlichen Verkehr als Rückgrat der Mobilität ausbauen</i> .....	24
<i>Aktive Mobilität und attraktive öffentliche Räume fördern</i> .....	26
<i>Straßennetz komplettieren und in gutem Zustand erhalten</i> .....	28
<i>Verkehrsmittel besser kombinieren</i> .....	29
<i>Wirtschaftsstandort und klimaverträglicher Güterverkehr</i> .....	30
<i>Wahlmöglichkeiten in der Mobilität bewusst machen</i> .....	31
<i>Verkehrssicherheit noch erhöhen</i> .....	32
<i>Neue Technologien für nachhaltige und saubere Mobilität nutzen</i> .....	33
<b>Evaluierung</b> .....	<b>34</b>
<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>35</b>
<b>Glossar</b> .....	<b>36</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>38</b>



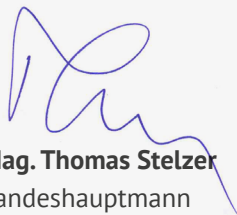
Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Ohne leistungsfähige Systeme im Bereich des Transports von Gütern und auch von Menschen wäre eine moderne Industrie-, Handels- und Leistungsgesellschaft unvorstellbar.

Mobilität ist aber weit mehr als nur der Transport. Sie ist ein wesentlicher Bestandteil des Alltags unserer Gesellschaft, weil sie auch die Teilhabe an sozialer Interaktion gewährleistet, die eine Grundvoraussetzung für eine hohe Lebensqualität ist.

Die Mobilität steht vor umfassenden Transformationsprozessen und somit auch vor vielfältigen Herausforderungen, die eine vernetzte Zusammenarbeit und großes gemeinsames Engagement erfordern. Diese Herausforderungen bieten zugleich große Chancen. Wir können und werden gemeinsam die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft stellen.

Bereits in den vergangenen Jahren haben wir in Oberösterreich bedeutende Fortschritte erzielt. Wir haben umfangreiche Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur getätigt, den öffentlichen Verkehr gestärkt und innovative Mobilitätslösungen erarbeitet. Dabei standen stets die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt. Unsere Vision für die Zukunft ist klar: ein Mobilitätsangebot, das für alle zugänglich, sicher und ökologiefreundlich ist.

Mit dem Mobilitätsleitbild für Oberösterreich zeichnen wir nicht nur die Konturen dieser zukunftsorientierten Mobilitätsvision, sondern bekräftigen auch unser Engagement für effiziente, sichere und nachhaltige Mobilitätslösungen, die Hand in Hand mit den Bedürfnissen der Menschen in unserer Heimat gehen.



**Mag. Thomas Stelzer**  
Landeshauptmann



**Mag. Günther Steinkellner**  
Landesrat für Infrastruktur & Mobilität



Wir leben in einer Zeit starker Veränderungen, die sich ganz besonders auch im Mobilitätsverhalten und den Mobilitätsansprüchen widerspiegeln. Der langjährige Trend zu „mehr Auto“ hat sich erstmals umgekehrt. Die Wege werden stetig mehr, wobei die Anteile der zu Fuß, am Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege steigen. Es gibt mehr Haushalte, flexibleres Arbeiten und mehr Freizeitwege. In Summe sind wir alle mobiler als je zuvor.

Der Untertitel des Mobilitätsleitbildes 2035 „Mobilität gestalten“ verdeutlicht unseren Anspruch, aktiv an der Mobilitätszukunft des Landes Oberösterreich zu arbeiten. Das Leitbild ist gleichzeitig Fundament und Kompass für viele Einzelentscheidungen, die dazu in den kommenden Jahren zu treffen sind.

Wir als Landesverwaltung sind gefragt, mehr und vor allem die passenden Mobilitätsangebote zu schaffen. Dazu braucht es starke Partnerschaften, Menschen, die Ideen entwickeln und umsetzen, die vor-denken und nach-machen. Denn: Mobilität beginnt im Kopf.

Jedes Mal, wenn wir einen Weg antreten, können wir mit der Wahl des Verkehrsmittels aktiv die Mobilitätszukunft beeinflussen. Die Richtung ist dabei klar: weniger motorisierter Individualverkehr, weniger Stau, mehr Möglichkeiten für mehr Wege.

Das Umdenken und Umsteigen soll uns in Zukunft leichter fallen – genau dafür werden wir auf Basis des Mobilitätsleitbildes 2035 passende Angebote schaffen.

A stylized, handwritten signature in blue ink, consisting of several vertical and horizontal strokes that form a unique, abstract shape.

**DI Martin Pöcheim**  
Direktor Straßenbau und Verkehr



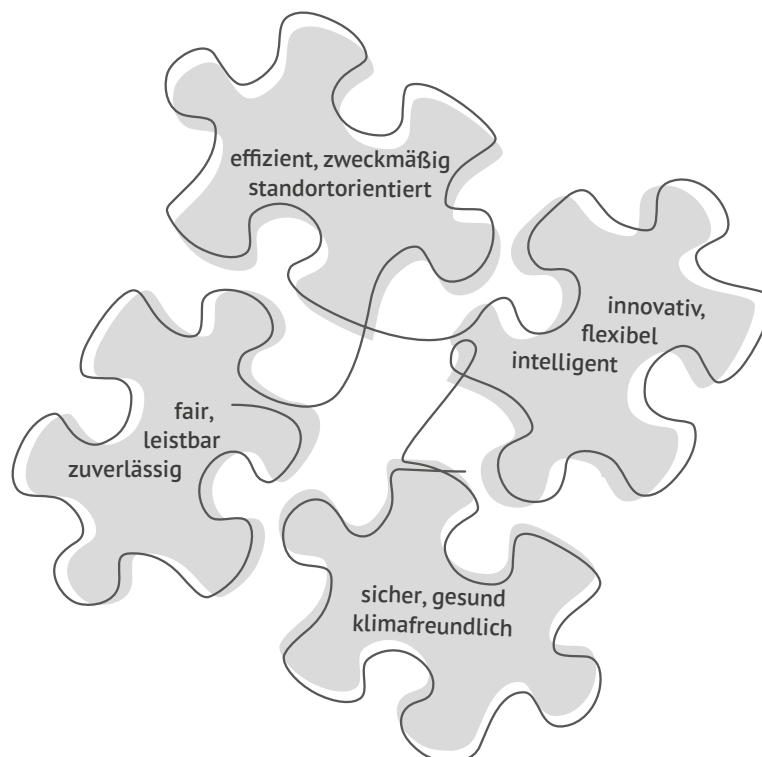
# MOBILITÄT IN OÖ

## DEN WANDEL GESTALTEN

Gesellschaftliche Trends, technologische Entwicklungen und politische Rahmenbedingungen beeinflussen die Zukunft der Mobilität in Oberösterreich. Diesen Wandel gilt es aktiv und verantwortungsvoll zu gestalten. Die regionale Vielfalt Oberösterreichs spiegelt sich dabei in den unterschiedlichen Herausforderungen der städtischen und ländlichen Räume wider.

Vor dem Hintergrund der Transformationsprozesse und verkehrspolitischen Anforderungen unserer Zeit wurde in Zusammenarbeit mit den relevanten Expertenorganisationen und Fachabteilungen des Landes das Mobilitätsleitbild OÖ entwickelt. Dieses Strategiepapier mit konkreten Zielen und Maßnahmen für den Zeitraum bis 2035 wurde bereits im oö. Landtag behandelt und im Jänner 2024 zur Kenntnis genommen. Mit der vorliegenden Kurzfassung steht das Mobilitätsleitbild nun auch in kompakter Form allen Interessierten zur Verfügung.

### Grundsätze des Mobilitätsleitbildes



### Übergeordnete Strategien

Neben den großen Mobilitätsthemen, wie dem Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds, ist die Senkung der Treibhausgasemissionen zentrales Element vieler Zielvorgaben und Gesetze. Von der regionalen bis zur globalen Ebene sind das unter anderem:

- › Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich
- › Regierungsprogramm für Oberösterreich 2022
- › Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung
- › Clean Vehicle Directive der EU für öffentliche Fuhrparks
- › EU-Klima- und Energieziele
- › Green Deal der Europäischen Kommission
- › UN-Ziele für eine nachhaltige Entwicklung
- › Klimaschutzabkommen der UNO

### Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich

Eine ökologisch orientierte Verkehrsentwicklung zur Förderung der Lebensqualität ist auch in der oö. Landesverfassung verankert. Während die Treibhausgas-Emissionen in OÖ zwischen 1990 und 2019 kaum zugenommen haben, ist der Anteil des Verkehrssektors daran von 11 auf 20 % gestiegen. Um die Klimaziele zu erreichen, sind daher im Bereich der Mobilität besondere Anstrengungen nötig. Schadstoffärmere Fahrzeuge und eine Stabilisierung der Kfz-Fahrleistung werden dazu beitragen, dass sich die Luftqualität insbesondere im Großraum Linz weiterhin verbessert und Grenzwerte künftig deutlich unterschritten werden.

In der Raumordnungsstrategie „upperREGION2030“ wurden 2020 mit der Leitstrategie „Mobilität neu denken“ folgende Ziele festgelegt:

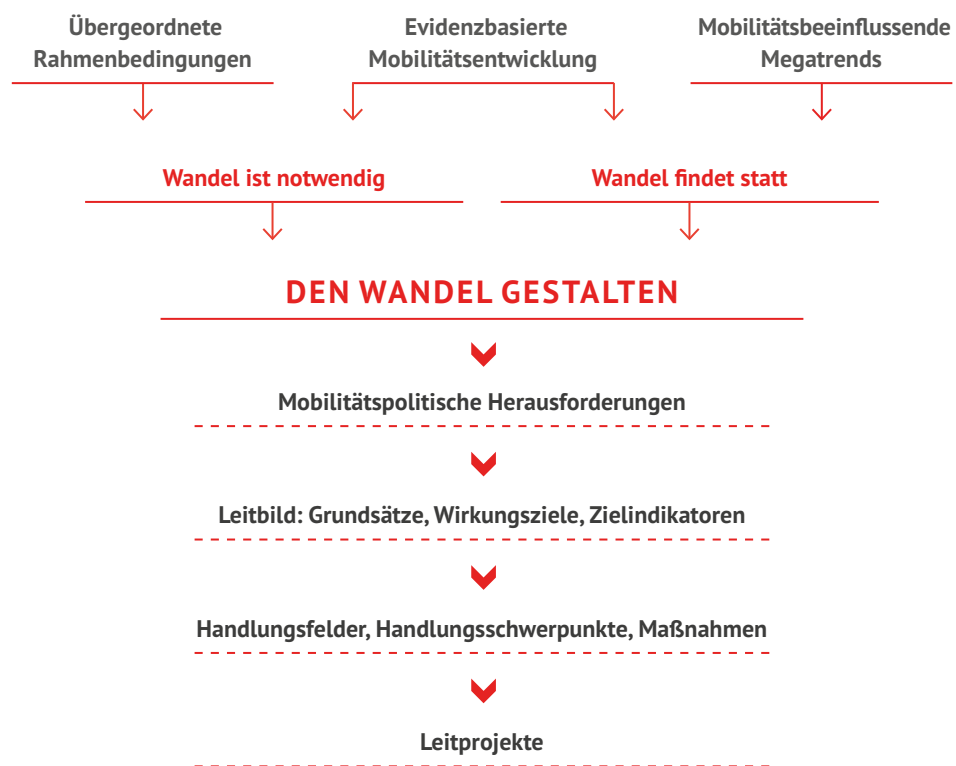
- › Verkehrsmittelwahl zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und der Nahmobilität (Fuß/Rad) fördern
- › Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung konsequent aufeinander abstimmen
- › Umweltfreundliche, sichere, leistungsfähige Verkehrsverbindungen forcieren



Auf Basis der öö. Klima- und Energiestrategie 2023 wurden vier Maßnahmencluster im Bereich der Mobilität definiert:

- > Öffentlicher Verkehr, intermodaler Verkehr und Mobilitätsmanagement
- > Aktive Mobilität
- > Güterverkehr
- > E-Mobilität

### Die Struktur des Mobilitätsleitbildes Oberösterreich 2035





# MOBILITÄT IM WANDEL

## GESELLSCHAFTLICHER WANDEL

Die Bevölkerungsstruktur ist maßgeblich für Mobilitätsentwicklung und Verkehrssysteme: Anzahl, Alter und regionale Verteilung, aber auch Werthaltungen und Gewohnheiten der Menschen bestimmen den Bedarf. Megatrends wie sinkende Geburtenraten, steigende Lebenserwartung, Wohlstand, Migration, Individualisierung und Urbanisierung prägen auch in Oberösterreich den gesellschaftlichen Wandel.

### Demografische Veränderungen in Stadt und Land

Mit dem prognostizierten Bevölkerungszuwachs von 66.400 Personen (+4,4 %) zwischen 2021 und 2035 erhöht sich auch die Zahl der Wege entsprechend, wobei die Entwicklung räumlich sehr unterschiedlich ausfällt. Entlang der Hauptverkehrsachsen und um die regionalen Zentren wird die Mobilitätsnachfrage dynamisch wachsen. Der Zuzug im Zentralraum erfordert besonders leistungsfähige Verkehrsnetze und -angebote, stärkt aber auch das Potenzial für den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr. In ländlichen Gebieten hingegen nimmt die jüngere Bevölkerung und damit der Bedarf nach regelmäßigen Ausbildungs- und Arbeitsfahrten ab.

Der Anteil der „noch nicht oder nicht mehr Erwerbstätigen“ wird sich bis 2035 um 22 % vergrößern, jener der Seniorinnen und Senioren sogar um ca. 40 %. Bei den aktiven 65- bis 84-Jährigen ist dieser Anstieg mit einer Zunahme des unregelmäßigen Freizeitverkehrs verbunden. Angesichts der wachsenden Zahl von älteren Menschen und Hochbetagten muss sich die Gestaltung der öffentlichen Räume und Verkehrsmittel auch verstärkt an deren Bedürfnissen orientieren. Während die Gruppe der überdurchschnittlich mobilen Erwerbstätigen um 5 % schrumpft, wächst der Anteil nicht motorisierter Personen um 7 %. Diese jugendlichen, älteren und städtischen Bevölkerungsgruppen haben ein besonderes Interesse an sicheren Fuß- und Radwegen sowie öffentlichen Verkehrsangeboten. Insgesamt werden sich die demografischen Veränderungen dämpfend auf die Verkehrsleistung auswirken.

---

# + 4,4%

prognostiziertes Bevölkerungswachstum  
von 2021 bis 2035

---



---

**7%**

mehr Haushalte  
bis 2035

---

### **Flexible Lebensgestaltung**

Individuelle Lebensentwürfe und vielfältige Möglichkeiten hinsichtlich Bildung, Arbeit und Freizeit erhöhen das Mobilitätsaufkommen. Auch der anhaltende Trend zu kleineren Haushalten und zur Nutzung mehrerer Wohnsitze (Multilokalität) führt zu mehr und längeren Wegen. Die Zahl der Haushalte wird bis 2035 um 7 % steigen. Die Erschließung von neuem Wohnraum ist eng mit der Frage der verkehrlichen Anbindung verknüpft. Personen mit hohem Mobilitätsbedarf wünschen sich insbesondere qualitätsvolle, günstige und flexibel nutzbare öffentliche Verkehrsmittel und Angebote für die „letzte Meile“.

### **Mehr Freizeit und Tourismus**

Der zunehmende Tourismus mit seiner regionalen und zeitlichen Konzentration stellt für die Verkehrskapazitäten eine Herausforderung dar. Wachsende Zeitbudgets für Urlaub und Freizeitaktivitäten führen zudem zu verstreuter Mobilität außerhalb der Hauptreisezeiten und -korridore. Für den öffentlichen Verkehr ist das mit hohen Anforderungen etwa bezüglich Fahrplan- und Tarifgestaltung, Fahrradmitnahme oder Erreichbarkeit der Haltestellen verbunden.

### **Trends im Mobilitätsverhalten**

In den Ballungsräumen sind Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit unter jungen Erwachsenen leicht rückläufig. Die Bedeutung des Autos als Fortbewegungsmittel und Statussymbol geht im urbanen Raum zurück, ist aber im ländlichen Raum ungebrochen. Der Motorisierungsgrad (Pkws pro 1.000 Personen) der oberösterreichischen Bevölkerung zeigt die räumlichen Unterschiede: In Linz sinkt der ohnehin geringere Motorisierungsgrad bereits, in Wels und Steyr stagniert er, und im übrigen Land wächst er weiterhin.

### **Multimodalität in der Stadt, Intermodalität am Land**

Die Stadtbevölkerung ist vermehrt multimodal unterwegs, d. h. man entscheidet situativ, wie man welchen Weg zurücklegt. Mobilität wird zunehmend als Dienstleistung nach dem Motto „Nutzen statt Besitzen“ verstanden. Bei diversen Sharing-Modellen steigen Angebot und Nachfrage: Car-Sharing, Leih-Fahrräder oder -Scooter erweitern die Möglichkeiten. Im ländlichen Raum ist das Mobilitätsverhalten mangels konkurrenzfähiger Alternativen stärker am Pkw orientiert. 15 % der ÖV-Wege werden hier intermodal organisiert, z. B. mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle oder mit dem Auto zum Bahnhof und dann weiter mit dem öffentlichen Verkehr.

### **Energie als ökologischer und ökonomischer Faktor**

Steigende Lebenshaltungskosten, hohe Treibstoffpreise und die Inflation könnten zusätzlich zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad oder den öffentlichen Verkehr bzw. zur effizienteren Pkw-Nutzung motivieren. Moderate Preissteigerungen beim Tanken bewirken nicht unmittelbar eine entsprechende Reduktion der Fahrleistung. Hingegen kann das wachsende Bewusstsein für Klimaschutz-Themen wie CO<sub>2</sub>-Reduktion, Ressourceneffizienz, regionale Wertschöpfung und erneuerbare Energie zu nachhaltigeren Mobilitätsentscheidungen führen, sofern Mobilitätsangebote wie benutzerfreundliche Fahrplangestaltung, eine effiziente Infrastruktur und auch attraktive Tickets (z. B. Klimaticket, Freizeit-Ticket OÖ, Jugendticket-Netz) verfügbar sind.

---

**Der Wertewandel bietet für die Mobilitätspolitik die Chance, nicht nur mit Infrastrukturmaßnahmen und Gesetzen, sondern auch mit Anreizen, Informationen und Bewusstseinsbildung das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen.**

---



## WIRTSCHAFTLICHER WANDEL

---

**Oberösterreich ist das führende Export-Bundesland mit starker internationaler Verflechtung. Der Entwicklungsstand ist im europäischen Vergleich überdurchschnittlich hoch, die Verkehrsinfrastruktur ein wichtiger Standortfaktor. Die Globalisierung der Märkte und räumliche Konzentrationsprozesse sind treibende Kräfte für den wirtschaftlichen Wandel.**

### **Konzentration der Arbeitsplätze**

Fast die Hälfte der Arbeitsplätze, aber nur ein Drittel der Wohnsitze befinden sich im öö. Zentralraum rund um Linz, Wels, Steyr. Weitere dynamisch wachsende Industriestandorte sind u. a. im Innviertel angesiedelt. Diese Konzentration am Arbeitsmarkt ist mit starken Pendlerströmen und der Überlastung wichtiger Verbindungen zu den Spitzenzeiten verbunden.

---

**75 %**

der Arbeitswege  
werden mit dem  
Pkw zurückgelegt

---

Der Anteil der Arbeitswege beträgt in Oberösterreich 28,5 %, davon werden drei Viertel mit dem Pkw zurückgelegt. Die durchschnittlichen Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort haben zugenommen. Die zeitliche und örtliche Flexibilisierung vieler Arbeitsfelder, Digitalisierung und virtuelle Kommunikation könnten das berufsbedingte Verkehrsaufkommen mittelfristig dämpfen. So bewirkt etwa die verstärkte Nutzung von Home-Office zu den Stoßzeiten eine moderate Entlastung der Verkehrskorridore im einstelligen Prozentbereich.

### **Größere Zentren, längere Wege**

Jahrzehntelang hat sich die Nahversorgung in große Einkaufs- und Dienstleistungszentren verlagert – meist außerhalb der Ortskerne und am besten mit dem Pkw erreichbar. Die Internet-Konkurrenz des Einzelhandels verstärkt die Tendenz zu weniger, dafür stark frequentierten Standorten mit vielfältigen Gastronomie- und Unterhaltungsangeboten. Auch die Zusammenlegung von Dienststellen oder die Schließung von Post- und Bankfilialen kann insbesondere in Landgemeinden zu längeren Wegen und Erreichbarkeitsproblemen für nicht motorisierte Personen führen. Es gilt daher, eine gute Anbindung dieser Standorte an Fuß- und Radwege sowie öffentliche Verkehrsnetze zu sichern.

## TECHNOLOGISCHER WANDEL UND DIGITALISIERUNG

---

Es ist Aufgabe der öffentlichen Hand, gute Rahmenbedingungen für die Dekarbonisierung der Verkehrssysteme zu schaffen und dabei auch andere Mobilitätsziele im Auge zu behalten. Aufgrund zahlreicher ungelöster Fragestellungen empfiehlt sich eine technologieoffene Herangehensweise, z. B. bei Antriebssystemen.

### Neue Antriebssysteme nehmen Fahrt auf

Im Sinne des Klimaschutzes sollen alternative Energieträger die fossilen Treibstoffe ablösen. Neben der Optimierung von E-Motoren und Batterien wird auch intensiv an den Einsatzmöglichkeiten von E-Fuels und Wasserstoff geforscht. Während im Jahr 2022 bei den Pkw-Neuzulassungen 42 % auf Elektro- und Hybridmodelle entfielen, betrug der Anteil von Benzin- und Dieselaufos am oö. Gesamtbestand immer noch rund 95 %. Mittelfristig ist dank Förderungen, sinkender Preise, steigender Reichweiten und Ausbau der Ladestationen eine zunehmende Durchdringung des Pkw-Fuhrparks mit E-Antrieben zu erwarten.

### Alternative Fortbewegungsmittel

Beinahe die Hälfte aller in Österreich neu gekauften Fahrräder sind inzwischen E-Bikes. Die Unterstützung des Elektromotors erweitert den Aktionsradius und erleichtert den Transport von Lasten oder Kindern. Damit erschließen sich neue Nutzergruppen für den Radverkehr und Potenziale etwa für Zustelldienste. E-Scooter haben sich in den Städten etabliert, auch wenn ein gewisser Regulierungsbedarf besteht.

Experimentiert wird weltweit mit Drohnen für den Transport von Lasten und sogar Personen, ein routinemäßiger Einsatz ist derzeit noch nicht absehbar.

---

# 42 %

der Pkw-Neuzulassungen sind Elektro- und Hybridmodelle

---



### **Digitale Systeme fördern moderne Mobilität**

Intelligente Informations- und Kommunikationsdienste machen die Assistenzsysteme der Fahrzeuge sicherer, vernetzen Verkehrssysteme und unterstützen bei der Organisation von Mobilität. Beispiele dafür sind Routenplaner-Apps und Echtzeit-Informationen zu Abfahrtszeiten oder zur aktuellen Verkehrslage. Digitale Systeme erleichtern auch den Umstieg von privatem Fahrzeugbesitz auf bedarfsgerechte Dienstleistungen (Mobility-as-a-Service, MaaS). Diese Mobilitätsdienste umfassen (E-)Car- und Bike-Sharing, Fahrgemeinschaften, Anrufsammeltaxis und öffentliche Verkehrsmittel. Für die öffentliche Hand bietet sich damit die Chance, Verkehrskapazitäten effizienter auszuloten und auf die Eigenverantwortung der Menschen zu setzen.

Hochautomatisiertes bzw. autonomes Fahren befindet sich noch im Entwicklungsstadium. Mit der Gestaltung der Rahmenbedingungen kann die öffentliche Hand dazu beitragen, dass das Potenzial des autonomen Fahrens für ein effizienteres Mobilitätssystem genutzt wird.

### **Smarte Kommunikation beeinflusst Mobilitätsverhalten**

Web-basierte Plattformen und die permanente Erreichbarkeit via Smartphone fördern die räumliche Flexibilität, was Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitgestaltung betrifft. Daraus ergibt sich die Chance, Mobilität effizienter zu gestalten und durch Online-Erledigungen physische Wege einzusparen. Dienst- und Geschäftswege werden in Oberösterreich zu 95 % mit dem Pkw zurückgelegt. Auch hier ist zu erwarten, dass virtuelle Kommunikationsformate längere berufliche Fahrten teilweise ersetzen, was das Straßennetz geringfügig entlasten wird.

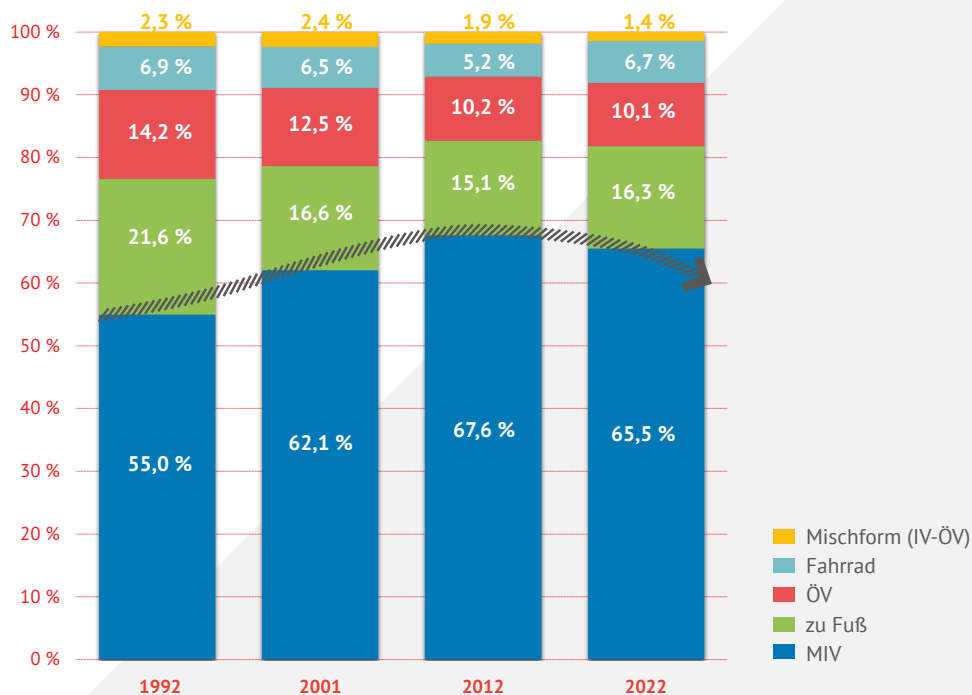
Die starken Zuwächse im Online-Handel könnten im ländlichen Raum die privaten Einkaufsfahrten und damit das Verkehrsaufkommen etwas reduzieren. In der Stadt werden die meisten Einkäufe hingegen zu Fuß, mit dem Rad oder ÖV erledigt. Werden diese Wege durch Kfz-Zustelldienste ersetzt, bedarf es einer stadt- und umweltverträglichen Lieferlogistik, um zusätzliche Belastungen auf der letzten Meile zu vermeiden.

## MOBILITÄTSENTWICKLUNG IN OÖ

In Oberösterreich werden alle 10 Jahre umfassende Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durchgeführt. Die aktuellen Daten stammen aus der Erhebung vom Herbst 2022.

Bis 2012 ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stetig gewachsen. Nun zeichnet sich eine Trendwende ab: Erstmals konnte der Umweltverbund (Fußgängerverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr und Mischformen) Verkehrsanteile gewinnen. Das veränderte Mobilitätsverhalten ist in den Städten besonders ausgeprägt, aber auch im ländlichen Raum ist der MIV-Anteil leicht rückläufig. In absoluten Zahlen hat die wachsende Bevölkerung (+ 9,3 %) zu einer steigenden Verkehrsnachfrage bei allen Verkehrsarten geführt, dementsprechend haben auch die Pkw-Wege um über 11 % zugenommen.

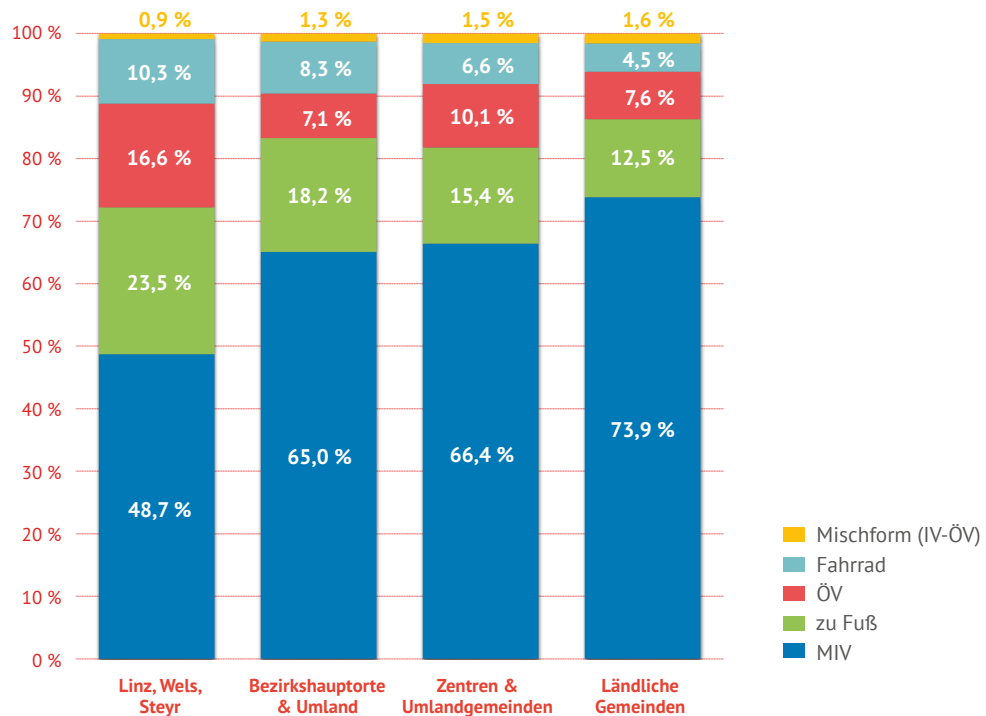
### Entwicklung der Verkehrsmittelaufteilung an Werktagen in Oberösterreich seit 1992





Der ÖV-Anteil erreicht nur in größeren Städten einen Wert über 10 %. In ländlichen Gebieten werden öffentliche Verkehrsmittel überwiegend von Schülerinnen und Schülern genutzt. Mit abnehmender Bevölkerungsdichte steigt der MIV-Anteil stark an. Verbesserungsbedarf besteht daher bei der Abstimmung des ÖV auf die Siedlungsentwicklung. In Städten spielt hingegen die aktive Mobilität eine wichtige Rolle, auch in Linz wächst der Radverkehrs-Anteil seit den 1990er-Jahren.

### Verkehrsmittelaufteilung differenziert nach Räumen in Oberösterreich an Werktagen 2022



Die Verkehrskorridore nach Linz sind besonders relevant, da es hier häufig zur Überlastung kommt. Die Investitionen in den ÖV, in Park & Ride und Radwege haben sich gelohnt: In den letzten 10 Jahren haben die Zielwege nach Linz per Bahn und Rad deutlich zugenommen, die Zahl der Pkws ist zurückgegangen, während der ÖV hier den landesweit höchsten Anteil von 25 % erreicht.



### Güterverkehr

Die Lkw-Fahrleistung im Autobahnnetz hat in den letzten 10 Jahren um 26 % zugenommen. Die Bahn und die Donau verlieren hingegen Marktanteile. Das anhaltende Wachstum des Straßengüterverkehrs führt unter anderem zu Lärm- und Schadstoffbelastungen entlang der Durchzugsstraßen und in besonders betroffenen Gemeinden.

### Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verbessert, wobei die Zahl der Verletzten (2022: 8.000 Verletzte) stärker zurückgegangen ist als jene der im Straßenverkehr getöteten Menschen (2022: 80 Verkehrstote).

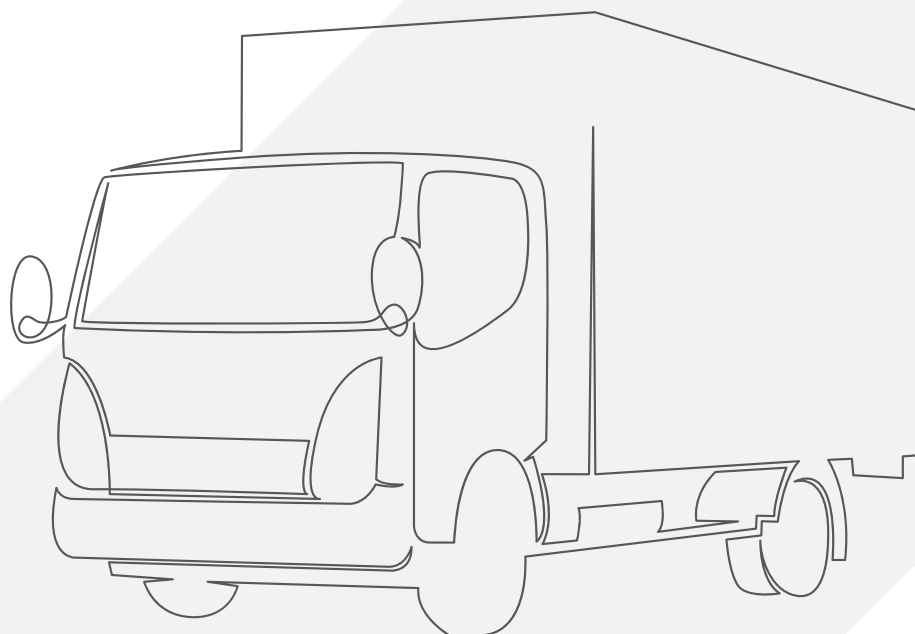
Das öö. Verkehrssicherheitsprogramm 2023–2030 („Sicher ans Ziel“) garantiert, dass die ambitionierten Ziele zur Verringerung von Verkehrsunfällen konsequent weiterverfolgt werden.

---

# 26 %

Steigerung der  
Lkw-Fahrleistung im  
Autobahnnetz in den  
letzten 10 Jahren

---





## SCHLUSSFOLGERUNGEN UND HERAUSFORDERUNGEN

---

Globale gesellschaftliche, technologische und ökologische Umwälzungen betreffen auch die Mobilität in unserem Land. So ist etwa eine weitere Reduktion der Kfz-Fahrleistungen – insbesondere von Fahrzeugen mit fossilen Antrieben – notwendig, um die Klimaziele zu erreichen. Es gilt daher im Hinblick auf die künftigen Entwicklungen, proaktiv Risiken zu vermeiden und Chancen zu nutzen, um die Weichen für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem richtig zu stellen.

### Wichtige Erkenntnisse aus der Verkehrserhebung 2022

- Die Verkehrsleistung hat insgesamt zugenommen, die Wegezahlen sind bei allen Verkehrsmitteln gestiegen.
- Erstmals zeichnet sich ein Wandel zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten ab.
- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) geht vor allem im städtischen Umfeld zurück.
- Das Radfahren hat stark an Attraktivität und Alltagstauglichkeit gewonnen.
- In Bezirkshauptstädten und vergleichbaren Gemeinden haben Wege zu Fuß und per Rad eine große Bedeutung.
- Der öffentliche Verkehr entwickelt sich in den Verkehrskorridoren nach Linz besonders positiv.
- In ländlichen Gebieten ist das Auto häufig die einzige Möglichkeit, mobil zu sein. Der ÖV dient hier vorwiegend dem Schulverkehr.



### Schlussfolgerungen für die Mobilitätspolitik

- › Besonders zielführend sind Investitionen in das ÖV-Angebot in den Verkehrskorridoren und entlang wichtiger Verkehrsachsen.
- › Der Ausbau von Angeboten für den Radverkehr ist in Städten und Gemeinden jeder Größenordnung von Bedeutung, um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern.
- › In den ländlichen Regionen bleibt der MIV unverzichtbar für die Mobilität der Bevölkerung. Das Ziel ist hier der Umstieg auf leistbare, klimaschonende Antriebssysteme und die Bildung von Fahrgemeinschaften.
- › Investitionen in die Straßeninfrastruktur sind erforderlich, um das hochrangige Straßennetz zu komplettieren, zum Lückenschluss, zur Erhaltung und um die flächendeckende Erreichbarkeit zu gewährleisten.
- › Im Güterverkehr sind gemeinsame Anstrengungen auf überregionaler Ebene notwendig, um das Wachstum des Lkw-Verkehrs einzudämmen.

### Erwartungen auf Basis der Megatrends

- › Die Bevölkerung wächst in den Ballungsräumen, wo der öffentliche Verkehr gut ausgebaut ist und viele Wege ohne Kfz zu bewältigen sind.
- › Da die Gruppe der Erwerbstätigen abnimmt, werden die täglichen Weglängen und die Pkw-Nutzung tendenziell stagnieren.
- › Preissteigerungen und Online-Alternativen wirken sich auch im Berufsverkehr dämpfend auf den MIV aus.
- › Das Massenphänomen E-Bike, der Trend zu umweltfreundlichem Verhalten und die wachsende Zahl aktiver Seniorinnen und Senioren forcieren den Radverkehr.
- › Zunehmende Flexibilität etwa bei Arbeitszeiten, Verkehrsmittelwahl und Routenplanung beeinflusst das Mobilitätsverhalten.

Die meisten großen Trends – Demografie, Digitalisierung, Teuerung, Umweltbewusstsein – sprechen für eine Stärkung der öffentlichen und aktiven Mobilität. Auch die Maßnahmen der Verkehrspolitik zur Förderung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr erweisen sich bereits als wirkungsvoll. Saubere Alternativen bei Antriebssystemen oder Kapazitätsengpässe im ÖV könnten dieser Tendenz möglicherweise auch entgegenwirken. Insgesamt ist die Verkehrspolitik mit vielen Ungewissheiten konfrontiert, zumal es sich bei Infrastruktur-Entscheidungen um langfristige und weitreichende Investitionen handelt.



# MOBILITÄT GESTALTEN

## VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE DES LANDES

---

Zum Umwelt- und Klimaschutz beizutragen und zugleich die Lebensqualität und den Wirtschaftsstandort zu sichern, sind mobilitätspolitische Bestrebungen des Landes. Die Erreichbarkeiten in OÖ gilt es künftig ohne weiteren Anstieg des motorisierten Personen- und Güterverkehrs zu gewährleisten. Dazu müssen die Angebote für öffentlichen Verkehr und Radverkehr als attraktive Alternativen zum Pkw ausgebaut werden. Im Transportwesen sollten Bahn und Schiff über längere Strecken die Zuwächse aufnehmen.

---

**Um österreichweit ein klimaneutrales Verkehrssystem zu erreichen, braucht es ein Zusammenspiel aller Ebenen – von lokalen Initiativen bis hin zur Verkehrspolitik des Bundes etwa in Bezug auf innovative Technologien und hochrangige ÖV-Infrastruktur.**

---

---

**5 %**

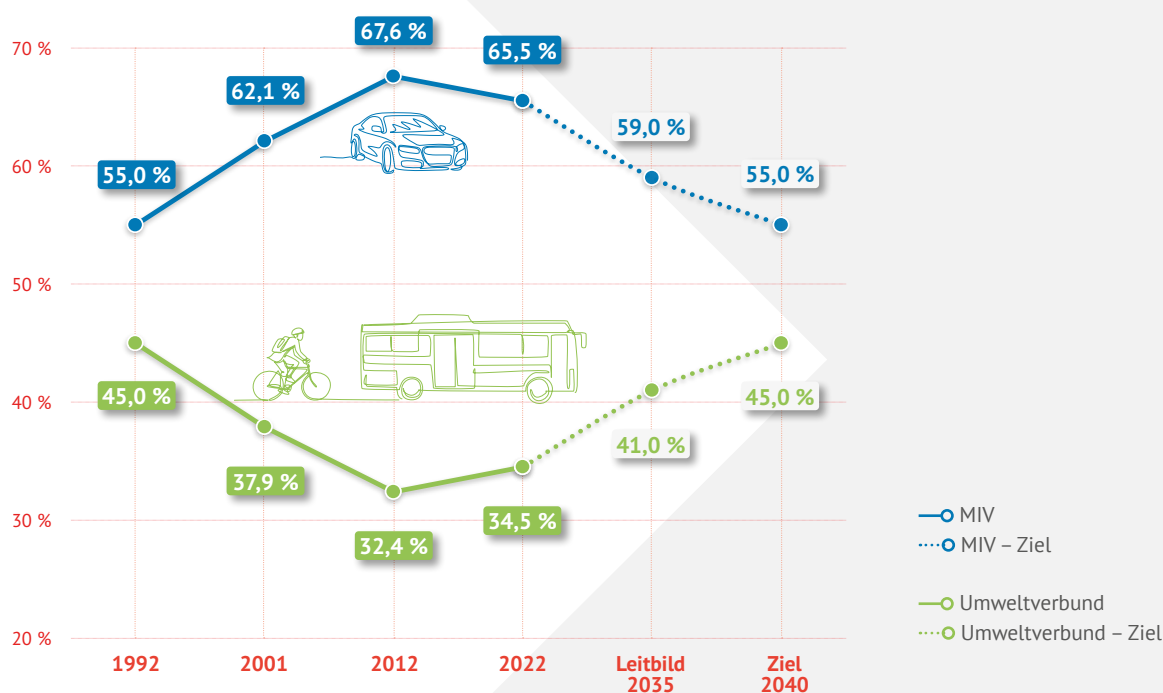
der MIV-Wege  
sollen bis 2035  
reduziert werden

---

Das Land OÖ steckt sich angesichts des zu erwartenden Bevölkerungswachstums sehr ambitionierte Ziele. Dazu ist eine Trendwende bei der immer noch steigenden Pkw-Fahrleistung erforderlich: Die absolute Zahl der MIV-Wege müsste bis 2035 um 5 % abnehmen, der Wegeanteil des MIV an Werktagen soll sich von 65,5 % auf 59 % reduzieren. Das bedeutet gleichzeitig einen höheren Anteil der Wege im Umweltverbund. Das Autofahren mit Verboten und Verteuerungen zurückzudrängen, würde verstärkt die ländliche Bevölkerung treffen, die vielfach auf den Pkw angewiesen ist.

Daher möchte das Land OÖ vor allem dort Anreize zum Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität schaffen, wo bereits Alternativen zum Pkw verfügbar sind.

### Entwicklung der Verkehrsmittelaufteilung (Modal-Split) seit 1992 und Ziele bis 2040



Das Ziel der Mobilitätsgestaltung ist klar die Abnahme des motorisierten Individualverkehrs durch Anreize zum Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität.

Viele gesellschaftliche Trends kommen diesen Bemühungen entgegen. Die Kombination aus geändertem Mobilitätsverhalten, überregionalen Steuerungsmaßnahmen und neuen, sauberen Fahrzeugtechnologien ermöglicht es, die Ziele zu erreichen, ohne die erforderliche Mobilität in Oberösterreich einzuschränken.

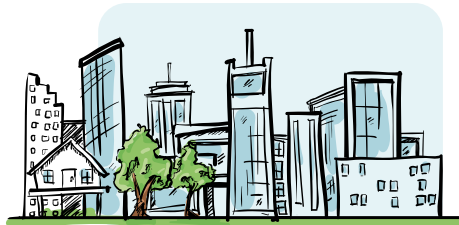


## HANDLUNGSFELDER UND SCHWERPUNKTE DER MOBILITÄTSENTWICKLUNG

---

Aus der regionalen Vielfalt in Oberösterreich ergeben sich unterschiedliche Herausforderungen für die einzelnen Raumtypen:

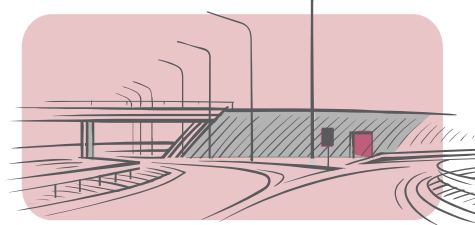
**OÖ Zentralraum  
mit Linz und Wels**



**Mittel- und kleinstädtische  
Kernräume, Bezirkshauptstädte**



**Verkehrskorridore entlang hochrangiger  
Bahn- und Straßenachsen**

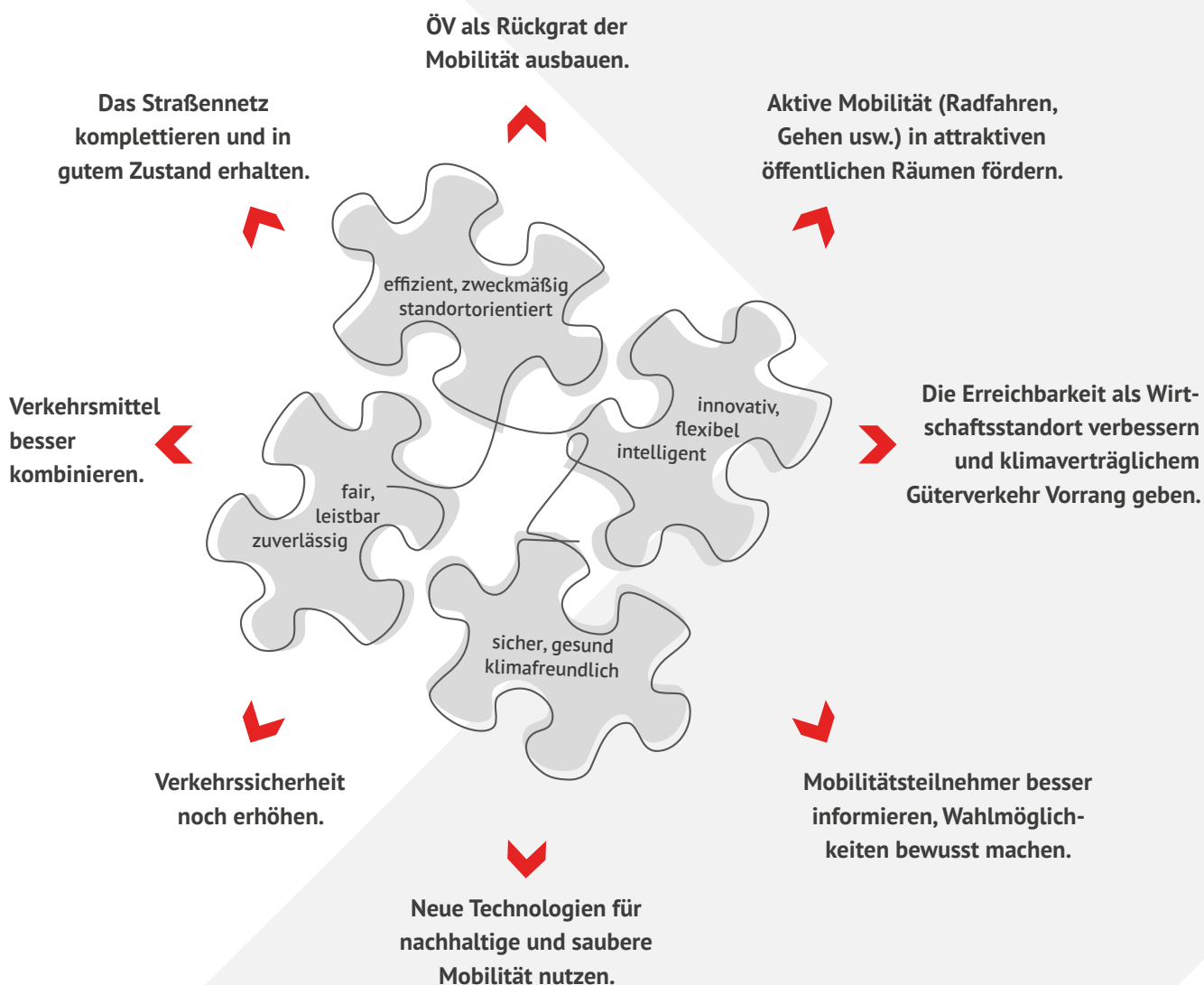


**Ländliche Räume**



Einige Handlungsfelder werden daher räumlich differenziert betrachtet und an die spezifischen lokalen Bedürfnisse angepasst. Auch Maßnahmen, die von Dritten (z. B. Bund, Gemeinden, ÖBB, Asfinag) geplant, umgesetzt und finanziert werden, sind Teil des Mobilitätsleitbildes. Das Land OÖ dokumentiert damit seine verkehrspolitischen Forderungen und seine Kooperationsbereitschaft in den Entscheidungsprozessen.

**Grundsätze und Handlungsfelder der oberösterreichischen Mobilitäts- und Verkehrspolitik**





---

# 12%

aller Wege in OÖ  
werden ganz oder teil-  
weise mit öffentlichen  
Verkehrsmitteln  
zurückgelegt

---

## Handlungsfeld 1

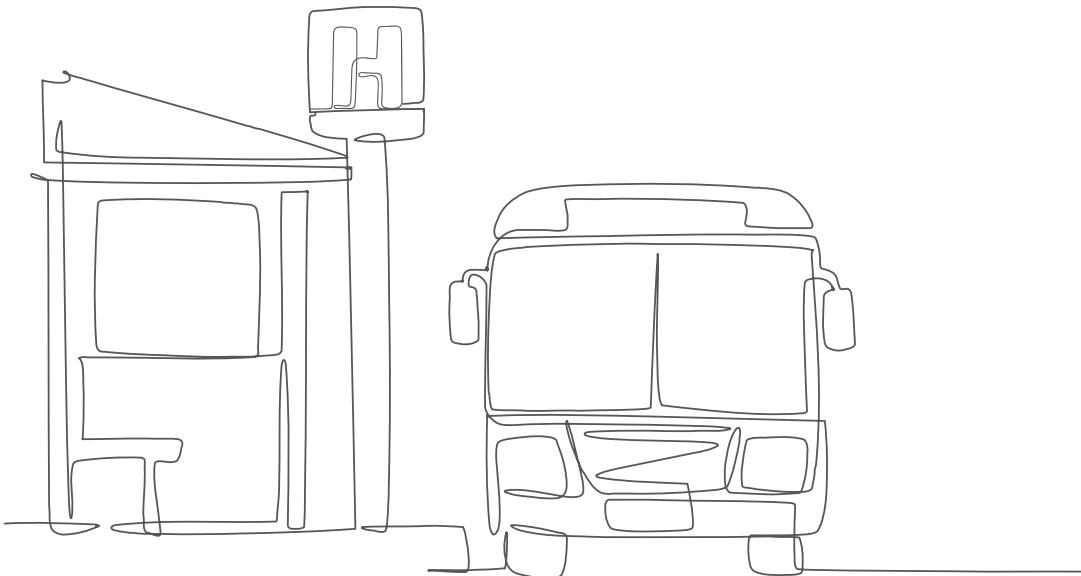
### ÖFFENTLICHEN VERKEHR ALS RÜCKGRAT DER MOBILITÄT AUSBAUEN

Der öffentliche Verkehr ist die wichtigste Alternative zu Pkw-Wegen über längere Distanzen. 12 % aller Wege in OÖ werden ganz oder teilweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, die Weglänge beträgt im Durchschnitt 18 km. Sowohl die Bahnstrecken als auch der Busverkehr sollen weiter attraktiviert werden, indem etwa in Komfort, Sicherheit, Haltestellen und Fahrplanqualität investiert wird.

#### Generelle Handlungsschwerpunkte

- › Maximierung des Verlagerungspotenzials vom Pkw auf den ÖV
- › Orientierung der Maßnahmenentwicklung an den regionsspezifischen Bedürfnissen und Potenzialen
- › Konsequente Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehrssystem
- › Ergänzung der liniengebundenen ÖV-Systeme durch bedarfsorientierte Mikro-ÖV-Systeme
- › Weiterentwicklung eines benutzerfreundlichen ÖV-Systems
- › Verbesserung des Planungsinstrumentariums für die ÖV-Entwicklung

Städtische Gebiete, Hauptverkehrsachsen und ländliche Siedlungsstrukturen unterscheiden sich beim öffentlichen Verkehr stark hinsichtlich Bedarf und Bedienungsmöglichkeiten. Daher erfordern ÖV-Maßnahmen eine klare Differenzierung nach Raumtypen.



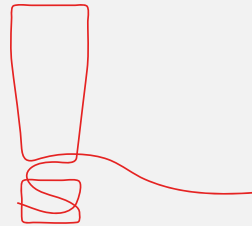


ÖÖ Zentralraum  
Verkehrskorridore  
Mittel- u. Kleinstädte  
Ländliche Räume

Raumspezifische Handlungsschwerpunkte	ÖÖ Zentralraum	Verkehrskorridore	Mittel- u. Kleinstädte	Ländliche Räume
Ausbau des stadtregionalen Schienennetzes	✓			
Ausbau der S-Bahn und Intervallverdichtung	✓			
Ausbau des Straßenbahnnetzes	✓			
Verbesserung des Busverkehrs	✓			
Fortführung stadtregionales Konzept Wels	✓			
Ausbau des hochrangigen und regionalen Schienennetzes		✓		
Weiterentwicklung von Schnellbuskorridoren	✓	✓	✓	
Ausbau von ÖV-Haltestellen zu Nahverkehrsknoten	✓	✓	✓	
Attraktivierung der Fahrpläne		✓	✓	
Sicherstellung Grundangebot im öffentlichen Linienverkehr				✓
Ergänzung des Linienverkehrs mit bedarfsorientierten Angeboten				✓

**Leitprojekt: Regional-Stadtbahn Linz**

Die beiden geplanten neuen S-Bahnlinien – S6 (Verlängerung der Mühlkreisbahn) und S7 (Auhof/JKU) – führen über den neuen Nahverkehrsknoten Urfahr-Ost über die Donau bis zum Hauptbahnhof. Das Infrastrukturprojekt ermöglicht künftig auch eine Durchbindung der Linzer Lokalbahn und eine Weiterführung in Mühlviertler Kernräume.



**Ziele:**

- > Sichere und umweltfreundliche Infrastruktur
- > Entlastung bestehender Verkehrsnetze
- > Verlagerung von Pkw-Wegen auf die Schiene
- > Erschließung aufkommensstarker Standorte
- > Bessere stadregionale Erreichbarkeiten



**40 %**

aller Wege sind kürzer  
als 5 Kilometer

## Handlungsfeld 2

### AKTIVE MOBILITÄT UND ATTRAKTIVE ÖFFENTLICHE RÄUME FÖRDERN

Nicht motorisierte Fortbewegung wie Gehen, Rad- oder Rollerfahren trägt wesentlich zur klima- und umweltverträglichen Mobilität bei. 40 % aller Wege sind kürzer als 5 km. Vor allem innerorts könnten daher mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegt werden.

#### Generelle Handlungsschwerpunkte

- Weiterentwicklung des öö. Radhaupttroutennetzes und der Förderstrategie für den Radverkehr
- Bessere Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Raderschließung
- Ergänzung des Radhaupttroutennetzes durch regionale und lokale Radwege
- Radabstellanlagen ausbauen und qualitativ verbessern
- Radverkehr als Teil einer kombinierten Wegekette mit dem ÖV verstehen
- Umsetzung von einheitlichen, qualitätsvollen Rad-Orientierungssystemen
- Bewusstseinsbildung für aktive Mobilität verstärken
- Fußgängerverkehr an Landesstraßen berücksichtigen
- Öffentlichen Raum für die aktive Mobilität attraktiv gestalten
- Verbesserung der Planungsgrundlagen
- Mitwirkung an der Verbesserung der legislativen Rahmenbedingungen

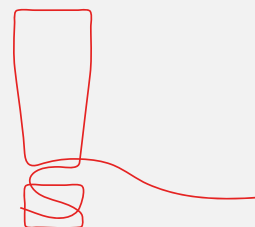
Raumspezifische Handlungsschwerpunkte	ÖÖ Zentralraum	Verkehrskorridore	Mittel- u. Kleinstädte	Ländliche Räume
Radhaupttrouten von den Umlandgemeinden nach Linz	✓			
Radverkehrsentwicklung in der Stadtregion Wels	✓			
Entwicklung stadtreionaler Radkonzepte			✓	
Entwicklung eines Orientierungssystems		✓	✓	✓
Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr		✓	✓	✓
Attraktive, begrünte öffentliche Räume		✓	✓	✓
Verbesserte Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen		✓	✓	✓
Attraktive Gestaltung der Ortszentren		✓	✓	✓

**Leitprojekt: Radmodellregion Wels Umland**

Die erste Radmodellregion Österreichs soll anderen Regionen als Best-Practice-Beispiel dienen. Durch verschiedene konkrete Pilotprojekte, aber auch durch Kommunikation und Bewusstseinsbildung soll das Radfahren im Alltag an Attraktivität gewinnen.

**Ziele:**

- › Höherer Radverkehrsanteil in der Region
- › Verbesserung der Radinfrastruktur
- › Begeisterung für das Fahrrad als Verkehrsmittel



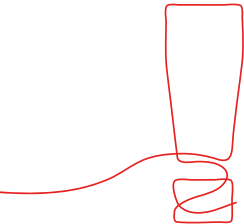


### Handlungsfeld 3

#### STRASSENNETZ KOMPLETTIEREN UND IN GUTEM ZUSTAND ERHALTEN

Die Straßeninfrastruktur ist in Oberösterreich weitgehend ausgebaut und eine flächendeckend gute Erreichbarkeit mit dem Kfz gesichert. Neben der Erhaltung des Landesstraßennetzes unterstützt das Land die Gemeinden dabei, auch das ländliche Wegenetz kontinuierlich zu verbessern. Ausbaumaßnahmen wie Umfahrungen sollten nach Möglichkeit mit einer Verkehrsberuhigung im entlasteten Streckenabschnitt gekoppelt werden.

Raumspezifische Handlungsschwerpunkte	OÖ Zentralraum	Verkehrskorridore	Mittel- u. Kleinstädte	Ländliche Räume
Komplettierung des hochrangigen Straßennetzes mit begleitendem Rückbau im entlasteten Netz	✓	✓		
Verlagerung des Investitionsschwerpunkts vom Neubau zur Straßenerhaltung	✓	✓	✓	✓
Einbeziehung der aktiven Mobilität in die Planung des Landesstraßennetzes	✓	✓	✓	✓



#### Leitprojekt: Umfahrung Haid (B139 Kremstalstraße)

Mit der Umfahrung Haid und der Neuerrichtung der A1-Anschlussstelle Traun wird die dicht besiedelte Ortschaft auf der Achse Linz–Neuhofen vom Durchzugsverkehr entlastet.

#### Ziele:

- Neue, leistungsfähige Verkehrsverbindung
- Verlegung der Auf- und Abfahrtsrampen zur Westautobahn
- Verkehrsberuhigung des Ortsgebiets Haid
- Platz schaffen für die Verlängerung der Straßenbahn und die Radroute nach Kremsdorf

**Handlungsfeld 4**

**VERKEHRSMITTEL BESSER KOMBINIEREN**

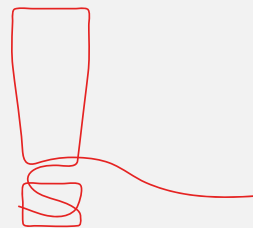
Im ländlichen Raum gelten 15 % der ÖV-Wege als kombinierte Wege, das heißt, die Haltestellen werden mit dem Fahrrad oder Pkw erreicht. Vor allem für Pendlerstrecken sind solche intermodalen Kombinationen sowie Fahrgemeinschaften eine relevante Alternative zur alleinigen Nutzung von Pkws. In den Städten geht der Trend hingegen zur multimodalen Mobilität: Man wählt je nach Situation das zweckmäßigste Verkehrsmittel, vor allem die Jüngeren greifen dabei auch gerne auf Verleihsysteme zurück. Das Land OÖ baut daher seit Jahren die Infrastruktur für Park & Ride, Bike & Ride sowie Park & Drive aus.

ÖÖ Zentralraum  
Verkehrskorridore  
Mittel- u. Kleinstädte  
Ländliche Räume

Raumspezifische Handlungsschwerpunkte	ÖÖ Zentralraum	Verkehrskorridore	Mittel- u. Kleinstädte	Ländliche Räume
Kurze Pkw-Wege und lange ÖV-Wege (P & R)	✓	✓		✓
Unterstützung von Fahrgemeinschaften	✓	✓		✓
Flächendeckender Ausbau von Bike & Ride an Bahnhöfen und Regionalbusknoten	✓	✓	✓	✓
Unterstützung von multimodalem Mobilitätsverhalten	✓	✓	✓	✓

**Leitprojekt: Projekt MUST und Betrieb DOMINO**

Um Fahrten im MIV zu reduzieren, wurde seit 2019 die Mitfahrplattform „DOMINO OÖ“ mit Schwerpunkt auf den Pendlerverkehr im Zentralraum entwickelt. Ziel war, neben den Fahrgemeinschaften ein durchgängiges, für möglichst alle Nutzergruppen zugängliches Mobilitätsangebot zu erarbeiten. 2023 startete das Folgeprojekt MUST (Multimodale Verkehrssteuerung durch Kombination innovativer Kommunikationskanäle), um geeignete Informationsangebote für die individuelle Organisation der täglichen Wege zu erstellen. DOMINO ist ein Teil dieser Informationskanäle und wird auch im Rahmen des Folgeprojekts weiterentwickelt.



**Ziele:**

- > Mehr Personen pro Pkw
- > Mitfahren als Verkehrsmodus etablieren
- > Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel
- > Reduktion von Stau und Emissionen im Raum Linz



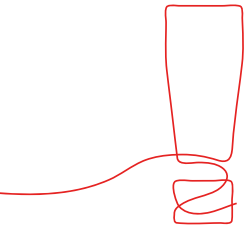
**Handlungsfeld 5**

**WIRTSCHAFTSSTANDORT UND KLIMAVERTRÄGLICHER GÜTERVERKEHR**

Der überregionale Güterverkehr wächst auf der Straße dynamisch, während Schiene und Schiff Marktanteile einbüßen. Oberösterreich ist ein wichtiger Logistikstandort, und auch der lokale Lieferverkehr nimmt aufgrund des Online-Handels zu. Große Betriebsgebiete benötigen ein leistungsfähiges Straßennetz und können zu erheblichen Belastungen in Anrainergemeinden und entlang von Durchzugsstraßen führen. Das Land OÖ vertritt die regionalen Interessen durch Mitwirkung an übergeordneten Planungs- und Entscheidungsprozessen.

OÖ Zentralraum  
Verkehrskorridore  
Mittel- u. Kleinstädte  
Ländliche Räume

Raumspezifische Handlungsschwerpunkte	OÖ Zentralraum	Verkehrskorridore	Mittel- u. Kleinstädte	Ländliche Räume
Internationale Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr verbessern		✓		
Klima- und umweltverträglichen Güterverkehr fördern	✓	✓	✓	✓
Unterstützung einer umweltverträglichen Lieferlogistik inkl. E-Cargobikes	✓	✓	✓	✓
Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit ÖV und Rad verbessern	✓	✓	✓	✓



**Leitprojekt: Ennshafen – smart & sustainable**

Der Ennshafen hat als Wasserstraßen-Kernnetzknotten im Rhein-Donau-Korridor besondere Bedeutung für den Wirtschaftsstandort und das europäische Verkehrs-system. In dieser Dekade werden verschiedene Maßnahmen zur Energieeffizienz und Dekarbonisierung im Güterverkehr umgesetzt, um diesen Logistik-Standort in Richtung CO<sub>2</sub>-Neutralität weiterzuentwickeln.

**Ziele:**

- Modernisierung des trimodalen Güterumschlagpunkts
- Vorbereitung für alternative Kraftstoffe und künftige Antriebstechnologien
- Vorbeugung von Engpässen auf der Schiene
- Planung zur Kapazitätserweiterung
- Entlastung der Straße durch Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene und Wasserstraße

## Handlungsfeld 6

### WAHLMÖGLICHKEITEN IN DER MOBILITÄT BEWUSST MACHEN

Dank Digitalisierung sind große Datenmengen – etwa zu Fahrplänen, Verkehrslage, Routen und Verbindungen – verfügbar. Aus dem komplexen Informationsangebot unterschiedlicher öffentlicher Systeme, Verkehrsunternehmen und Dienstleister gilt es einen möglichst niederschweligen und komfortablen Zugang zu relevanten Verkehrsinformationen bereitzustellen. Solche Dienste stärken die Wahlfreiheit und Eigenverantwortung gerade in Bezug auf multimodale Mobilität. Mit „Mobil ans Ziel“ hat das Land OÖ eine Plattform für alle Mobilitätsangebote geschaffen. Kommunikationskampagnen und Beratungsangebote wie das regionale Mobilitätsmanagement und die FahrRadBeratung unterstützen die Bevölkerung dabei, auf klimafreundliche Alternativen umzusteigen.

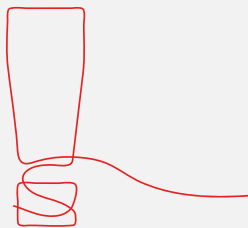
Raumspezifische Handlungsschwerpunkte	OÖ Zentralraum	Verkehrskorridore	Mittel- u. Kleinstädte	Ländliche Räume
Das Konzept „Mobility-as-a-Service“ (Mobilität als Dienstleistung) vorantreiben	✓	✓	✓	✓
Die Information im ÖV verbessern	✓	✓	✓	✓
Fortsetzung und Verstärkung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen	✓	✓	✓	✓

#### Leitprojekt: „Mobil ans Ziel“ – Mobilitätsinitiative des Landes OÖ

Die gesamtheitliche Kommunikation aller Verkehrsformen und die Bewusstseinsbildung für eine nachhaltige Mobilität sind ein Novum in Österreich. Die Website mobil-ans-ziel.at dient als Informationsplattform, sie soll die Bevölkerung über das Mobilitätsangebot informieren und dazu motivieren, ihre Mobilität umweltbewusst zu gestalten.

#### Ziele:

- › Vielfältige Mobilitätsangebote aufzeigen
- › Über das bestehende ÖV-System informieren
- › Die Notwendigkeit von Baustellen kommunizieren
- › Vermitteln, dass jeder Beitrag für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem wichtig ist





**Handlungsfeld 7**

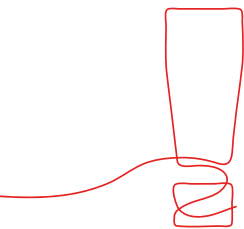
**VERKEHRSSICHERHEIT NOCH ERHÖHEN**

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes OÖ orientiert sich an den Rahmenbedingungen der EU und an der Verkehrsstrategie 2021–2030 des Bundes. Zusätzlich fließen Erfahrungswerte aus internationalen und eigenen Verkehrssicherheitsprojekten sowie regionale Schwerpunkte in das Maßnahmenbündel ein.

Die Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Wirkungsbereich der Gemeinden begleitet das Land durch Förderung, Beratung, Leitfäden oder planerische Unterstützung.

OÖ Zentralraum  
Verkehrskorridore  
Mittel- u. Kleinstädte  
Ländliche Räume

Raumspezifische Handlungsschwerpunkte	OÖ Zentralraum	Verkehrskorridore	Mittel- u. Kleinstädte	Ländliche Räume
Zielgerichtete Überwachung verstärken	✓	✓	✓	✓
Infrastruktur verkehrssicherer gestalten	✓	✓	✓	✓
Bewusstseinsbildung verstärken	✓	✓	✓	✓
Regelmäßiges Monitoring und Sanierung von Unfalldübeln fortführen	✓	✓	✓	✓



**Leitprojekt: „Sicher ans Ziel“ – Verkehrssicherheitsinitiative des Landes OÖ**

Zur Optimierung der Verkehrssicherheit werden laufend Unfallursachen, Ziel- und Risikogruppen analysiert. Wichtige Kriterien für die Auswahl geeigneter Interventionen sind die Umsetzbarkeit, die erwartete Wirksamkeit und Treffsicherheit, die gesellschaftliche Akzeptanz sowie die Finanzierbarkeit und Kosteneffizienz der einzelnen Maßnahmen.

**Ziele bis 2030:**

- > 25 % weniger Verkehrstote
- > 20 % weniger Verletzte
- > 10 % weniger Unfälle

Als Ausgangsbasis dienen die Zahlen der Unfallstatistik 2022.



**Handlungsfeld 8**

**NEUE TECHNOLOGIEN FÜR NACHHALTIGE UND SAUBERE MOBILITÄT  
NUTZEN**

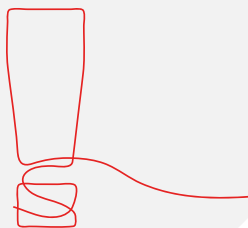
Das Land OÖ unterstützt den technologischen Wandel im Mobilitätssystem, hat jedoch nur begrenzte Möglichkeiten, diese Entwicklungen zu beeinflussen. Konkrete Maßnahmen wurden im Rahmen von „E-MOTION – Oberösterreichs Landesstrategie für alternative Fahrzeugantriebe mit Fokus auf Elektromobilität“ ausgearbeitet. Es gilt, die Trends frühzeitig zu erkennen und bei der Gestaltung von internationalen und bundesweiten Rahmenbedingungen mitzuwirken. Bei der Einführung wünschenswerter Innovationen hat die öffentliche Hand mit ihrer eigenen Fahrzeugflotte zudem eine Vorbildfunktion.

OÖ Zentralraum  
Verkehrskorridore  
Mittel- u. Kleinstädte  
Ländliche Räume

Raumspezifische Handlungsschwerpunkte	OÖ Zentralraum	Verkehrskorridore	Mittel- u. Kleinstädte	Ländliche Räume
Innovative technologische Entwicklungen unterstützen	✓	✓	✓	✓
Konsequenzen neuer Technologien einschätzen und Rahmenbedingungen mitgestalten	✓	✓	✓	✓
Temporäre Anschubförderungen für erwünschte technologische Innovationen	✓	✓	✓	✓
Adaptierung von rechtlichen Rahmenbedingungen im eigenen Wirkungsbereich	✓	✓	✓	✓

**Leitprojekt: Digitrans – Testregion für autonomes Fahren im Bereich der Gütermobilität**

Im Raum Linz – Wels – Steyr wird eine Testregion für automatisiertes und vernetztes Fahren im Bereich des Gütertransports eingerichtet. Der Schwerpunkt liegt auf einer integrierten, multimodalen Gütermobilität. Die Anwendungsfälle betreffen den automatisierten Nah- und Fernverkehr und die Citylogistik.



**Ziele:**

- > Bedarfsorientierte Ausrichtung auf Industrie und Infrastruktur
- > Nutz- und Sonderfahrzeuge als Innovationsträger für Automatisierung und Vernetzung
- > Einbeziehung von Logistik-Hubs



# EVALUIERUNG

Alle 5 Jahre sollen die Mobilitätsentwicklung in OÖ und der Umsetzungsstand der Maßnahmen evaluiert werden. Mithilfe eines Indikatorensystems werden die relevanten Parameter rund um Verkehr und Mobilitätsverhalten erhoben und in Bezug zu den Rahmenbedingungen und Zielsetzungen analysiert. Anhand dieser Daten lassen sich Schlussfolgerungen für die Fortschreibung des Maßnahmenprogramms erarbeiten.

## **Wichtige Wirkungsziele und Indikatoren:**

- Angestrebt werden weniger Pkw-Fahrten und höhere Anteile der Fuß-, Rad- und ÖV-Wege. Die Entwicklung lässt sich an Fahrgastzahlen, verkauften Klimatickets und ÖV-Jahreskarten sowie an automatischen Zählstellen für das Pkw- und Radverkehrsaufkommen ablesen.
- Die Unfallstatistik zeigt, ob es gelingt, die Zahl der getöteten und verletzten Personen im Straßenverkehr weiter zu senken.
- Die Anzahl der Stellplätze für Bike & Ride, Park & Ride und Park & Drive ist ein Indikator dafür, ob sich die Rahmenbedingungen für den Umstieg auf den ÖV und die Bildung von Fahrgemeinschaften verbessern.
- Ein weiteres Ziel ist die Reduktion der Feinstaub- und Stickoxid-Emissionen im Verkehr, dazu werden laufend die Emissionen gemessen und mit den Grenzwerten verglichen.



# ZUSAMMENFASSUNG

Seit dem letzten oberösterreichischen Gesamtverkehrskonzept 2008 hat sich vieles verändert. Internationale Krisen und die Pandemie haben gezeigt, wie unvorhersehbare Faktoren auch unsere Mobilität beeinflussen. Ebenso wirken sich gesellschaftliche Megatrends und digitale Technologien auf die Zukunft des Unterwegsseins aus. So zeigte die oberösterreichische Mobilitätserhebung 2022 erstmals eine Trendumkehr zugunsten des Umweltverbunds.

Der demografische Wandel und grundlegende Unterschiede zwischen Stadt und Land stellen die hiesige Verkehrsplanung vor vielfältige Herausforderungen. In erster Linie sollen zeitgemäße Mobilitätssysteme der Lebensqualität, dem Wirtschaftsstandort und dem Klimaschutz dienen. Die Mobilitätspolitik hat sich immer wieder auf geänderte Rahmenbedingungen und Mobilitätsmuster auszurichten.

---

**Das Mobilitätsleitbild OÖ 2035 greift die aktuellen Analysen und Prognosen auf und leitet daraus eine langfristig orientierte Strategie mit konkreten Handlungsempfehlungen in allen relevanten Handlungsfeldern ab.**

---





# GLOSSAR

Hier finden Sie die wichtigsten Fachbegriffe und Abkürzungen, die im Mobilitätsleitbild OÖ 2035 verwendet werden, kompakt erklärt:

## **Aktive Mobilität**

Jede Form der Fortbewegung aus eigener Muskelkraft, z. B. zu Fuß gehen, Radfahren, mit Tretroller oder Skateboard fahren

## **B & R**

Bike & Ride: Radabstellplätze an Bahnhöfen/Haltestellen

## **Dekarbonisierung**

Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Umstieg von fossilen Brennstoffen auf erneuerbare Energiequellen

## **E-Fuels**

Synthetische Kraftstoffe, die mittels elektrischer Energie beispielsweise aus Wasser und CO<sub>2</sub> hergestellt werden

## **Intermodal**

Das Nutzen von unterschiedlichen Verkehrsmitteln für einen Weg, z. B. mit dem Fahrrad zum Bahnhof und weiter mit dem Zug zur Arbeit

## **MaaS**

Mobility-as-a-Service: Dienstleistung, die verschiedenste Mobilitätsdienste kombiniert und maßgeschneiderte Mobilitätslösungen anbietet bis hin zur Routing- und Bezahlungsfunktion

## **Mischverkehr**

Auch Mischform: Kombinierte Wege aus individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln

## **MIV**

Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Motorrad, Moped)

## **Modal-Split**

Prozentuale Verteilung der Gesamtwege auf die einzelnen Verkehrsmittel (Verkehrsmittelaufteilung)

**Motorisierungsgrad**

Verhältnis von Kraftfahrzeugen zu Einwohnern, z. B. Anzahl der Kfz pro 1.000 Einwohner

**Multilokal**

An mehreren Orten lebende Menschen

**Multimodal**

Das Nutzen von unterschiedlichen Verkehrsmitteln für verschiedene Zwecke und Wege, z. B. mit dem Zug zur Arbeit, Freizeitwege mit dem Fahrrad, zu Fuß zum Arzt

**ÖV**

Öffentlicher Verkehr

**P & D**

Park & Drive: Parkplätze für Fahrgemeinschaften

**P & R**

Park & Ride: Parkplätze an Bahnhöfen und Haltestellen

**Radhaupttrouten**

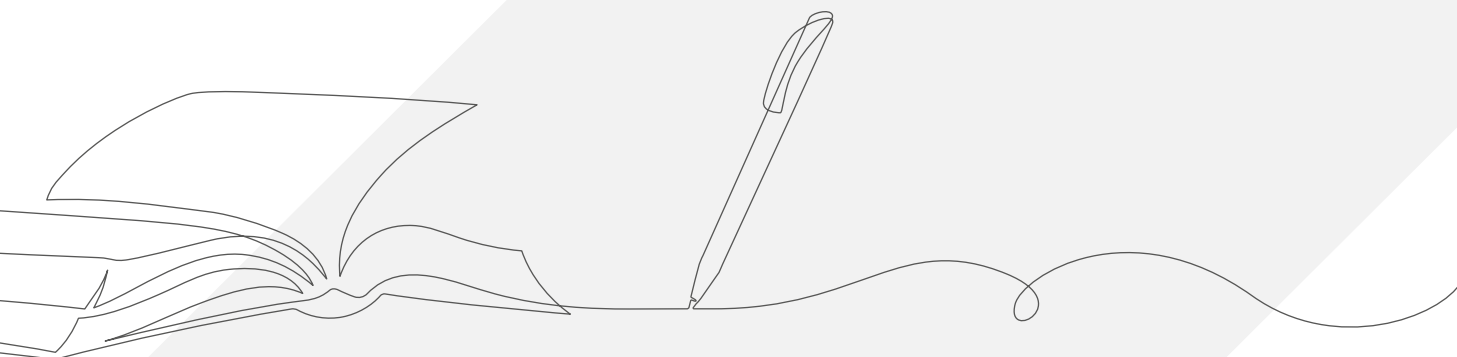
Hochwertige Radrouten von Umlandgemeinden in regionale Zentren, besonders attraktiv und sicher gestaltet

**Sharing**

Teilen von Fahrzeugen, „Nutzen ohne Besitzen“, z. B. Pkw, Fahrrad, Scooter

**Umweltverbund**

Öffentliche Verkehrsmittel, Radfahren, zu Fuß gehen





## Impressum

### Medieninhaber und Herausgeber:

Amt der oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr  
Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr  
Bahnhofplatz 1, 4021 Linz, Tel.: +43 732 77 20 121 23  
E-Mail: [GVOEV.Post@ooe.gv.at](mailto:GVOEV.Post@ooe.gv.at), [www.land-oberoesterreich.gv.at](http://www.land-oberoesterreich.gv.at)

Redaktion: Claus Dirnberger, Daniela Leitner, Martin Pfliegerl  
Text & Lektorat: Iris Erber, 4676 Aistersheim  
Layout & Design: d.sein werbegrafik kitzmüller, 4240 Freistadt  
Illustrationen: Adobe Stock / d.sein  
Druck: Druckerei Haider Manuel e.U., 4274 Schönau i.M.  
1. Auflage; August 2024

Die Kurzfassung basiert auf dem Mobilitätsleitbild OÖ 2035 – Vollversion, erschienen im November 2023. Die Vollversion wurde im Auftrag des Amts der oö. Landesregierung von Rosinak & Partner ZT GmbH, Schloßgasse 11, 1050 Wien erstellt.

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter  
[www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz)





---

**Das Mobilitätsleitbild OÖ 2035 greift die aktuellen  
Analysen und Prognosen auf und leitet daraus eine  
langfristig orientierte Strategie mit konkreten  
Handlungsempfehlungen in allen relevanten  
Handlungsfeldern ab.**

---



Eine Publikation des Amtes der öö. Landesregierung  
[www.land-oberoesterreich.gv.at](http://www.land-oberoesterreich.gv.at)