

I N F O R M A T I O N

zur Pressekonferenz

mit

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

**Dipl.-Ing. Dr. Günther Knötig
Direktor der Direktion Straßenbau und Verkehr**

**Dipl.-Ing. Stefan Holzer
Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr**

am

**Mittwoch, 9.März 2022 um 10:00 Uhr
Besprechungsraum Büro Landesrat Mag. Günther Steinkellner**

zum Thema

„Roadmap 2027

**Ausblick auf die Gesamtverkehrsplanung in der
aktuellen OÖ Legislaturperiode“**

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-11412
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88
landeskorespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

Roadmap 2027 – Ausblick auf die Gesamtverkehrsplanung in der aktuellen OÖ Legislaturperiode

„Die Entwicklung von Mobilitätskonzepten ist eine überaus wichtige Zukunftsaufgabe – ihre erfolgreiche Umsetzung eine große Herausforderung“, Landesrat für Mobilität und Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner.

Mobilität ist seit Jahren ein Garant unseres Wohlstandes, unserer Selbstbestimmung und unserer Freiheit. Es steht somit auch außer Frage, dass Mobilität das Fundament für unsere Gesellschaft, unsere Wirtschaft und unseres sozialen Interaktionsspektrums ist. Mobilität ist ein grundlegendes alltagspraktisches Erfordernis. Das Mobilitätsbedürfnis ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen. Darüber hinaus werden durch demografische als auch technische Entwicklungen und sich ändernde Trends die Mobilitätsmuster vielschichtiger und komplexer. Gleichzeitig sollen die CO₂-Emissionen gesenkt werden, um Umwelt und Klima zu schützen. Um diese Herausforderung zu meistern, stehen innovative, umweltschonende und verlässliche Mobilitätslösungen im Fokus der aktuellen Legislaturperiode. Auf Basis der Bedürfnisse und Anforderungen, die in der Mobilität von morgen besonders wichtig sind, will die Gesamtverkehrsplanung in Oberösterreich ein umfangreiches Programm konsequent abarbeiten, um die Weichen für die Mobilitäts-Zukunft in dieser Legislaturperiode zu stellen.

„Ganz im Sinne der Mobilitätsinitiative – MOBIL ANS ZIEL – werden wir unsere Schwerpunkte anhand eines detaillierten Fahrplans konsequent und leistungsorientiert abarbeiten“, unterstreicht Landesrat Steinkellner.

Mobilität im Wandel

Die Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher sind zwar weiterhin häufig mit ihren PKW's unterwegs, der Mobilitätsgedanke verändert sich aber derzeit. Durch wachsende Angebote im öffentlichen Verkehr und der sanften Mobilität, den verbesserten

Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln und mit voranschreitenden Digitalisierungsprozessen, die den Zugang zu den Mobilitätsangeboten erleichtern, wird die Gesellschaft multimodaler.

Die gesammelte Mobilitätsstrategie für OÖ wird im neuen Mobilitätsleitbild OÖ 2030, das sich derzeit in Erarbeitung befindet, abgebildet. Es soll damit der strategische Rahmen für eine klimafreundliche, verlässliche und sichere Mobilität geschaffen und die Entwicklungen und Trends bis 2030 skizziert werden.

Eine wesentliche Grundlage für die Gestaltung der Mobilität von morgen bilden die verkehrlichen Strukturdaten die mit der wiederkehrenden Verkehrserhebung für OÖ, im 10-Jahres-Intervall, erfasst werden. Die Erhebungen sind in Oberösterreich flächendeckend und beziehen zusätzlich die nach Oberösterreich orientierten Gebiete der benachbarten Bundesländer mit ein. Die Vorbereitungen für die nächste Verkehrserhebung im Herbst 2022, die in Österreich in dieser Detailtiefe einzigartig ist, laufen derzeit. Mit der neuerlichen Erhebung sollen nun wiederum aktuelle Daten zur Mobilität der Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher und auch ein Vergleich der verkehrlichen Entwicklungen/Veränderungen mit den bisherigen Verkehrserhebungen im Rahmen eines umfassenden Monitorings sichtbar gemacht werden.

Mit den Daten sind große Erwartungen verbunden. Die Daten der bisherigen Verkehrserhebungen 1982, 1992, 2001 und 2012 dienten als wesentliche Entscheidungshilfen für die Verkehrsplanung. Insbesondere wird die Verkehrserhebung 2022 Auskunft darüber geben, wie sich in den letzten zehn Jahren die Mobilität der Bevölkerung entwickelt hat, welche Veränderungen bei der Wahl der Verkehrsmittel eingetreten sind, welche Verschiebungen sich in der zeitlichen Verteilung ergeben haben und wie sich der Verkehr in den einzelnen Teilräumen entwickelt hat.

Ein permanentes Monitoring zu Verkehrsentwicklungen an der Straßeninfrastruktur bietet das in OÖ vorhandene Dauerzählstellennetz mit derzeit 125 Zählstellen am Landesstraßennetz, das weiterhin betrieben, permanent erneuert und selektiv erweitert wird. Damit sind laufende und örtliche Entwicklungen bzw. Veränderungen im Straßenverkehr unmittelbar erkennbar.

Neben der Erstellung des Mobilitätsleitbild OÖ 2030, sollen weitere regionale Mobilitätsleitbilder erarbeitet werden. Die darin verankerten regionalen Verkehrskonzepte sollen die regional unterschiedlichen verkehrlichen Entwicklungen, Projekte und Strategien auf Basis des Gesamtleitbildes OÖ weiter schärfen. Die Stadt Wels und die angrenzenden Umlandgemeinden stehen durch das starke Bevölkerung- und Wirtschaftswachstum vor ähnlichen Herausforderungen wie andere Stadtregionen. Aufgrund der Zunahme des Gesamtverkehrs sind die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und Effizienz der Infrastruktur in den letzten Jahren weiter gestiegen. Ein regionales Mobilitätsleitbild für die Region Wels soll in gemeinsame Zusammenarbeit mit dem Land Oberösterreich erstellt werden. Ziel ist ein abgestimmtes Maßnahmenprogramm zur positiven Entwicklung dieser wichtigen Wirtschaftsregion.

Basierend auf den zu erwartenden Ergebnissen werden wir den erfolgreich eingeschlagenen Weg der vergangenen Jahre fortführen. Für die positive Gestaltung der Mobilität in unserem Bundesland werden wir in dieser Legislaturperiode die strategische Konzeption anhand der folgenden Schwerpunkte strukturieren:

1. Ausbau des Öffentlichen Verkehrs

Regional-Stadtbahnen

In Oberösterreich werden täglich rund 500.000 Fahrten mit Bahn, Bus und Bim zurückgelegt. Der öffentliche Schienenverkehr in Oberösterreich umfasst dabei 18 Bahnlinien, an denen den Fahrgästen mehr als 300 Verkehrsstationen zur Verfügung stehen. Mit dem Mega-Projekt der Regionalstadtbahnen sollen zwei weitere Schienenverbindungen das nordwestliche und nordöstliche Mühlviertel mit der Landeshauptstadt verbinden. Dadurch können weitere Pendlerströme auf die Schiene transferiert werden. Die Planungsleistungen wurden ausgeschrieben und eine Projektarchitektur erarbeitet. Über die dynamischen Entwicklungen zum Fortschritt des Projekts wird in regelmäßigen Abständen informiert.

Infrastrukturoffensive OÖ

Im Zuge der OÖ Infrastrukturoffensive einigten sich die ÖBB, im Juli 2019, gemeinsam mit dem Land Oberösterreich auf umfangreiches Attraktivierungs- und Modernisierungspaket für die heimische Schieneninfrastruktur. Die Kernpunkte des Pakets mit einem voraus valorisierten Finanzvolumen von 725 Millionen Euro sind:

- Erhalt und der Attraktivierung aller Nebenbahnstrecken
- Elektrifizierung von Bahnstrecken
- Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen
- Erhöhung der Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen.

Mit 12. Dezember 2021 ging der erste teilelektrifizierte Abschnitt der Mattigtalbahn in Betrieb. Auf allen Stationen und Eisenbahnkreuzungen die nun behandelt werden, wird die in Planung befindliche Elektrifizierung der gesamten Strecke bereits mitberücksichtigt. Im Rahmen der Infrastrukturoffensive wird die Mattigtalbahn (Steindorf – Braunau) bis 2027 elektrifiziert. Ebenfalls ist die Attraktivierung zahlreicher Stationen wie z.B. Bahnhof Mattighofen, Mauerkirchen und Munderfing vorgesehen.

Auch die Innviertelbahn soll bis 2029 elektrifiziert werden, um langfristige Entlastungswirkungen für die Westbahnstrecke zu erzielen. Die Planungen dazu werden in der aktuellen Periode beginnen.

Die Donauuferbahn (St. Valentin – Sarmingstein) konnte dank erfolgreich geführten Verhandlungen bis St. Nikola-Struden erhalten bleiben. Für sie ist eine Elektrifizierung bis St. Nikola-Struden (bis 2029) und die Modernisierung von Haltestationen wie bspw. Perg Schulzentrum, Baumgartenberg, und Dornach vorgesehen.

Ebenfalls sollen auf der Mühlkreisbahn im Zuge dieser Legislaturperiode umfangreiche Maßnahmen gesetzt werden.

Privatbahnen

„Gemeinsam mit den Privatbahnbetreibern arbeiten wir kontinuierlich an der Weiterentwicklung und Verbesserung der heimischen Infrastruktur“, unterstreicht Landesrat Günther Steinkellner.

Punktuelle Konfigurationsadaptierungen, wodurch raschere Verbindungen, eine Erhöhung der Sicherheit und ein noch höheres Maß an Pünktlichkeit erreicht werden können, werden umgesetzt. Die Bahnen werden so weiter in der Attraktivität gehoben, Fahrplanqualität und der Komfort der Fahrzeuge stetig erweitert. Finanziert werden die Ausbaumaßnahmen durch das sogenannte „MIP“ - dem Mittelfristigen Investitionsprogramme für Privatbahnen. Das MIP läuft jeweils fünf Jahre (aktuell 2021 – 2025) und wird zu gleichen Teilen von Bund und Land finanziert. Im Gegensatz zu den vorhergehenden MIPs, die über die Laufzeit von fünf Jahren mit jeweils rund 47 Millionen umfassten, konnte das aktuelle MIP auf 80 Millionen Euro erhöht werden. Durch diese Mehrinvestitionen sollen besonders die ländlichen Räume besser angebunden und aufgewertet werden.

LILO Ausbau

Die Linzer Lokalbahn (LILO) ist eine eingleisige elektrifizierte Bahnstrecke mit einer Länge von 59 km. Künftig wird eine Durchbindung der LILO auf die Regional-Stadtbahn möglich sein. Bis 2025 sind zahlreiche Maßnahmen vorgesehen, welche die Qualität an den Verkehrsstationen weiter erhöhen bzw. einer Verkürzung der Fahrzeit dienen:

- Dörnbach-Hitzing: Erneuerung Wartehaus; Erweiterung P&R/B&R
- Straßham-Schönering: Erneuerung Wartehaus und Bahnsteig; B&R
- Alkoven: Umbau/Sanierung Gleis- und Fahrleitungsanlagen, Mittelbahnsteig; P&R/B&R
- Fraham: Sanierung Bahnsteig, Wartehaus, P&R/B&R
- Trassenkorrektur zur Anhebung der Geschwindigkeit östlich von Eferding und Neubau der Haltestelle Unterhillnglah
- Dynamisches Fahrgastinformationssystem in den Verkehrsstationen.

Langfristig soll das Netz der LILo ausgeweitet werden. Die Aschacherbahn konnte auf gesamter Länge erhalten werden und wird in den Besitz des Landes Oberösterreich (Schiene OÖ GmbH) übergehen. Wobei der gesamte Streckenabschnitt (Aschach – Haiding) als Güterverkehrsstrecke erhalten bleiben wird und der Nordteil (Eferding – Aschach) mit dem Streckennetz der LILo vernetzt werden soll. Somit soll langfristig ein umstiegsfreies Fahren zwischen Aschach und Linz Hauptbahnhof ermöglicht werden.

Tram Trains

Für die Durchbindung der Mühlkreisbahn zum Hauptbahnhof und für die künftige Stadtbahn nach Gallneukirchen und Pregarten kommen spezifische und moderne Schienenfahrzeuge zum Einsatz. Sie sind eine Mischung aus Straßen- und Eisenbahn. Während die Garnituren in der Region die Reisevorteile einer Eisenbahn (Geschwindigkeiten, Sicherheitsnormen, Fahrkomfort, Sanitäreinrichtungen) erfüllen, fungieren sie innerstädtisch als Straßenbahn. Durch die Zusammenarbeit mit mehreren deutschen Verkehrsbetrieben konnte ein gemeinschaftliches Beschaffungskonzept erarbeitet werden. *„Die langen Vorlaufzeiten und der hohe finanzielle Aufwand bei der Beschaffung von Schienenfahrzeugen erfordern einen vorausschauend angelegten Beschaffungsvorgang. Als Mitglied des Bestellkonsortiums können wir nun zahlreiche Vorteile nutzen. Die Fahrzeuge werden aufgrund der gemeinschaftlichen Bestellung nicht nur günstiger, sondern stehen auch früher zu unserer Verfügung“*, so Mobilitäts-Landesrat Steinkellner.

Noch in dieser Legislaturperiode sollen die ersten Fahrzeuge in Empfang genommen werden. Die ersten 20 Fahrzeuge erhält Oberösterreich ab 2026. Diese sind für die Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg und die LILo vorgesehen. Weitere 50 – dann für die Stadtbahn – sollen ab 2030 folgen.

Nahverkehrsknoten Hitzing

Der sukzessive Ausbau von Nahverkehrsknoten im Umfeld des Linzer Zentralraumes zählt zu den Leitprojekten, welche im Rahmen des Mobilitätsleitbildes für die Region Linz erarbeitet wurden. Mit dem Ziel der zukunftsorientierten Verschränkung von

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll auch im Bereich der Haltestelle Dörnbach-Hitzing an der Linzer Lokalbahn ein solcher multimodaler Verknüpfungspunkt entstehen. Durch ein umfassendes Angebot in der Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger soll den Fahrgästen dadurch eine Vielfalt an Möglichkeiten für den Umstieg auf bzw. zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln geboten werden. Ebenfalls soll die Radhauptroute entlang der LILO auf die Gestaltung des multimodalen Nahverkehrsknoten abgestimmt werden, sodass auch die Erreichbarkeit des Knotens Hitzing aus einem großen Einzugsgebiet mit dem Rad qualitativ hochwertig gegeben ist. Erste konzeptionelle Überlegungen liegen vor. Aufgrund von zahlreichen Projektbeteiligten lässt sich aktuell noch kein konkreter Umsetzungszeitraum nennen.

Attraktivierung Bushaltestellen

Bushaltestellen sind wesentliche Berührungspunkte der Fahrgäste mit dem ÖV-System und tragen daher mit ihrer Lage und Erkennbarkeit, ihrem Erscheinungsbild und ihrer Ausstattung wesentlich zum Image des Öffentlichen Verkehrs bei. Dabei sind nicht alleine Aspekte wie z.B. die Barrierefreiheit wichtig, sondern generell die Steigerung der Attraktivität und der Nutzerfreundlichkeit des Öffentlichen Verkehrs. In Zusammenarbeit zwischen der OÖ Verkehrsverbundgesellschaft und dem Land OÖ wurde ein Konzept zur Attraktivierung von Fahrgastinformationen und Haltestellenausstattung bzw. -design für das Bundesland OÖ erarbeitet, welches in den nächsten Jahren im gesamten Bundesland ausgerollt werden soll. In dieser Legislaturperiode bedarf auch der Linzer Busterminal einer Generalsanierung. Durch die bessere Anordnung der Bussteige, moderne Beleuchtungskonzepte und verbesserte Einbindungen ins Radwegenetz soll der Fahrgastkomfort und die Sicherheit erhöht werden. Ein Umbau kann lediglich in den Sommerferien stattfinden, da die Frequenz während der Schulzeit ausgesprochen hoch ist.

Straßenbahnentwicklung

Die Straßenbahnverlängerung nach Traun hat sich als voller Erfolg erwiesen. Bereits nach wenigen Jahren konnten die langfristig erwarteten Fahrgastprognosen übertroffen

werden. Um weitere Mobilitätsoptionen zu schaffen, wird der Ausbau der Straßenbahn von Traun nach Kremsdorf und Ansfelden geplant und an die Pyhrnbahnstrecke, wo ein Nahverkehrsknoten mit großzügiger P&R-Anlage entstehen wird, angebunden werden. Das aktuell laufende Vorprojekt dazu soll noch im Jahr 2022 fertiggestellt werden. In dieser Legislaturperiode sollen konkrete finanzielle Beteiligungen mit dem Bund final verhandelt werden.

2. Ausbau des Radwegenetzes

Radfahren liegt im Trend. Mit immer häufiger nachgefragten Elektro-Fahrrädern ergeben sich zusätzliche Mobilitätsoptionen. Auch die Kombination von Öffis und Rad ist bedeutend für multimodale Mobilitätslösungen. Lange Distanzen bieten sich für den Öffentlichen Verkehr an, kurze Strecken – wie die Fahrt zum Bahnhof oder die „letzte Meile“ zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz – sind optimal für das Fahrrad.

Radhaupttrouten/Radverkehrscheck

In der aktuellen Legislaturperiode soll der Ausbau der Radhaupttrouten weiter forciert werden. Im Sommer starten weitere Grundeinlöseverfahren bei der Radhaupttroute Steyregg, die Radhaupttroute St. Florian wird in Umsetzung gebracht und bei der LILO Radhaupttroute in Leonding werden die Ausbauschnitte der nächsten Etappen umgesetzt. Zudem laufen Machbarkeitsstudien und Planungen für die Radhaupttrouten nach Engerwitzdorf und Gallneukirchen sowie Richtung Haselgraben. Auch in der Landeshauptstadt sollen mit dem Voranschreiten des Westringausbaus Verbesserungen für die Radverkehrssituation einhergehen. Die Nibelungenbrücke ist mit durchschnittlich täglich mehr als 2.000 Radfahrer/innen ein neuralgisches Nadelöhr, an Spitzentagen queren hier sogar bis zu 6.000 Radfahrer/innen die Donau. Nach der teilweisen Verkehrsfreigabe der neuen Westringbrücke im Jahr 2024 stehen dem Kfz-Verkehr weitere Querungsmöglichkeiten zur Verfügung. Im Gegenzug werden auf der Nibelungenbrücke die Kfz-Fahrspuren auf zwei, je Seite, neu dimensioniert und die gewonnene Fläche für eine sichere und komfortablere Radverkehrsführung verwendet.

Wie im Regierungsprogramm vereinbart, wird nun auch der neue Radverkehrscheck bei allen Neubau- und Sanierungsmaßnahmen in der Landesstraßenverwaltung zum Einsatz kommen. Dies gewährleistet, dass im Sinne einer gesamtheitlichen Mobilität der Radverkehr bei zu erfolgenden Baumaßnahmen zukunftsorientiert mitgedacht wird.

3. Neue Antriebsmöglichkeiten und Mobilitätsformen infrastrukturell unterstützen

Moderne Technologien und Innovationen sind die elementare Basis für umwelt- und klimaschonende Mobilität. Um den Anforderungen einer klimafreundlichen Verkehrsentwicklung in Oberösterreich gerecht zu werden, soll der Umstieg auf alternative Fahrzeugantriebe forciert werden. Zahlreiche Maßnahmen der „E-Motion“ E-Mobilitätsstrategie sollen dazu beitragen. Eine Technologieoffenheit, die alle Bereiche der alternativen Antriebe begutachtet, steht im Fokus. Um als Vorbild voranzugehen, soll beispielsweise auch die Umstellung der landeseigenen Dienstwagenflotte (50% bis 2030) auf alternative Antriebe Fahrt aufnehmen. Auch im Öffentlichen Busverkehr sollen neue Antriebskonzepte je nach Einsatzgebiet getestet werden und nach und nach Einzug halten. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur soll konsequent vorangetrieben werden. Die Ausstattung multimodaler Knotenpunkte (bspw. P+R-/P+D-Anlagen) soll den Erfordernissen der E-Mobilität gerecht werden und den Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr fördern.

Großer Stellenwert wird der Wasserstofftechnologie beigemessen. Die Etablierung eines Wasserstoffzentrums in Oberösterreich wird deshalb vorangetrieben. In Folge dessen sollen die Einsatzmöglichkeiten für Busse und LKW mit Wasserstoffantrieb getestet werden und der Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur unterstützt werden.

4. Lücken im Straßennetz schließen

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist wesentlich für den Wirtschaftsraum Oberösterreich. Sie trägt maßgeblich zur Stärkung der lokalen und regionalen Wettbewerbsfähigkeit bei. Für eine effiziente Verbindung der A1 Westautobahn und der A7 Mühlkreisautobahn – und einer damit verbundenen Entlastung der A7 im Linzer

Stadtgebiet – wurde ein Trassenfreihaltungsbereich durch die oberösterreichische Landesregierung für die Errichtung der Osttangente Linz gesichert. Dem Raumordnungsprogramm ist eine „Strategische Umweltprüfung“ nach dem oberösterreichischen Raumordnungsgesetz vorangegangen. Kompetenzrechtlich fällt die Osttangente in die Zuständigkeit des Bundes, da eine hochrangige überregional verkehrswirksame Verbindung errichtet wird. Den Vorschlag für dieses Netzelement hat das Land OÖ als Initiator eingebracht. Derzeit läuft die „Strategische Prüfung Verkehr“ des BMK, abhängig von dieser Prüfung erfolgt die Aufnahme in das Bundesstraßengesetz durch den Nationalrat. Die Zuständigkeit für die Projektentwicklung liegt dann, wie generell für das höchstrangige Straßennetz, bei der ASFINAG.

5. Digitale Vernetzung – Mobility as a Service

Oberösterreich hat aufgrund seines Know-hows alle Chancen, Technologieführer einer vernetzten und digitalen Mobilitätswelt zu werden. Die digitale Vernetzung von Nutzern, Diensten, Fahrzeugen Infrastruktur und Angeboten wird zu einem wichtigen Element der Gesamtverkehrsentwicklung. Im Fokus der künftigen Mobilitätswelt steht die gesamte Mobilitätskette und nicht mehr nur einzelne Verkehrsträger und Verkehrsmittel. Um den Nutzern einen optimalen Service zu bieten, welcher die Attribute einer guten Erreichbarkeit, hoher Verkehrssicherheit, geringerer Emissionsbelastungen und Lärm, und hohe Effizienz vereint, setzt das Infrastrukturressort diverse Projekte um. Darunter fällt auch das Forschungsprojekt DOMINO, das kommenden Montag mit der offiziellen Testphase startet.

6. Daseinsvorsorge im ländlichen Raum – Mikro-ÖV

Die Gestaltung der Mobilität im ländlichen Raum ist eine zentrale politische Aufgabe. Wir wissen, dass die Siedlungsentwicklungen im ländlichen Raum, besonders im Zentralraum und im Bezirk Braunau, überproportional zunehmen werden. Im Raum Kirchdorf hingegen bestehen sehr geringe Bevölkerungswachstumstendenzen und in Rohrbach sogar langfristige Bevölkerungsrückgänge. Darüber hinaus geht eine generelle demografische Verschiebung der Bevölkerungsstrukturen einher. Um die

Mobilität in den ländlichen Regionen aufrecht zu erhalten, muss eine Qualitätssicherung des öffentlichen Mobilitätsangebots gewährleistet werden.

Ohne eine Grundversorgung an Mobilität wird die Flucht in die Stadt weiter zunehmen und besonders betagtere Menschen werden bei der Erfüllung ihrer Mobilitätsbedürfnisse mit zusätzlichen Herausforderungen konfrontiert. Neue Formen der Mobilität bieten, insbesondere für den ländlichen Raum, große Chancen und Potentiale. Durch individuellere, bedarfsorientierte Services und smarte öffentliche Verkehrsangebote kann sowohl an den Rändern der Ballungsgebiete, als auch im ländlichen Raum eine leistungsfähige Mobilität ermöglicht werden.

Unterstützung bei all den Mobilitätsfragen und der Umsetzung von konkreten Projekten erhalten die Regionen durch das regionale Mobilitätsmanagement des Landes. Ab Mitte des Jahres steht das Angebot dann flächendeckend mit sechs Mobilitätsmanagern zu Verfügung und hilft dabei, die Mobilität der letzten Meile zu verbessern und das Bewusstsein für die Mobilität im Umweltverbund zu fördern. Sie sind erste Ansprechpartner in der Region und beraten zu Mobilitätsangeboten, koordinieren Beratungs- und Informationsangebote und unterstützen bei der Abwicklung von Mobilitätsförderungen des Landes. Einer der Schwerpunkte ist die Weiterentwicklung von bedarfsorientierten Verkehren (Mikro-ÖV) als Ergänzung zum ÖV und zur Überbrückung der letzten Meile.

Abhängig von den regionalen Bedürfnissen können die Schwerpunkte variieren, denn auch für den Rad- und Fußverkehr gibt es ein umfangreiches Maßnahmenprogramm, das in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll. Aber auch dort, wo für bestimmte Regionen Mobilitätskonzepte erstellt wurden, kann die Unterstützung des Mobilitätsmanagers gute Dienste leisten. In der Region Linz werden beispielsweise Projektvorhaben zu Radrouten, Mikro-ÖV, Fahrgemeinschaft etc. in einem strukturierten Prozess mit der Stadt Linz und den rd. 30 umliegenden Gemeinden gemeinsam entwickelt und umgesetzt. Koordiniert und moderiert werden die ganzen Teilraumtreffen und Workshops vom Mobilitätsmanager für den Zentralraum. Auch in der Region Wels soll nach Fertigstellung des Gesamtverkehrskonzeptes der Umsetzungsprozess vom regionalen Mobilitätsmanagement mitbetreut und koordiniert werden.

7. Multimobilität und Multimodalität

Die Grenzen zwischen öffentlichem und Individualverkehr verschmelzen mehr und mehr miteinander. Die Anforderungen und die Bedürfnisse der Nutzer müssen im Mittelpunkt einer cleveren Mobilitätspolitik stehen und den individuellen Bedürfnissen sowohl der Menschen in der Stadt als auch auf dem Land gerecht werden. Es wird darum gehen, Mobilität entlang von Mobilitätsketten zu denken, zu organisieren und integrierte Mobilitätskonzepte anzubieten. Neben den bereits erwähnten digitalen Servicestrukturen gilt es im Einklang dazu die Multimodalität durch eine kontinuierliche Erweiterung des Angebots zu fördern. Vernetzte multimobile Services können im Sinne ineinandergreifender Mobilitätsketten durch den Ausbau der P&R-, B&R- oder P&D-Infrastruktur kontinuierlich erweitert werden. Die Nachfrage an derartigen Anlagen für den kombinierten Verkehr soll in entsprechenden Potentialanalysen ermittelt und der weitere Ausbau in Konzepten dargestellt werden. Die Umsetzung und Finanzierung erfolgt dann in Kooperation mit den jeweiligen Standortgemeinden, Verkehrsunternehmen und Straßenbetreibern. Für das heurige Jahr ist der Ausbau der bestehenden P&D-Anlage in Kefermarkt geplant und die Neuerrichtung einer Anlage beim Autobahnknoten Enns Ost. Mit der Erweiterung in Allhaming, Weißkirchen an der Traun, Mondsee, Ansfelden etc. gibt es weitere Planungsvorhaben, die ab 2023 umgesetzt werden. An besonderen Mobilitätsknotenpunkten können darüber hinaus Carsharing und Leihradssysteme die Mobilitätsvielfalt weiter erhöhen.

„Mobilität ist Freiheit und die Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit unseres vielfältigen Lebens. Mobilitätsbedürfnisse werden durch die individuellen Interessen der Menschen getrieben und sind nicht immer rein rational. Gerade weil Mobilitätsbedürfnisse individuell und nicht steuerbar sind, wollen wir dafür sorgen, dass kreative, smarte und innovative Lösungen entstehen können, um den Menschen eine breite Auswahl an Lösungen für ihre Mobilitätsbedürfnisse zu bieten. Mit diesem umfassend aufgestellten Arbeitsprogramm wollen wir die Mobilität in unserem Land weiterentwickeln und vernetzte Möglichkeiten für unsere Bürger schaffen, mobil ans Ziel zu gelangen“, so Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner, Dipl.-Ing. Dr. Günther Knötig und Dipl.-Ing. Stefan Holzer unisono.