

I N F O R M A T I O N

zur Pressekonferenz

mit

Mag. Günther Steinkellner
Infrastruktur- & Mobilitäts-Landesrat

Dipl.-Ing. Martin Pöcheim
(Leiter der Direktion Straßenbau und Verkehr)

und

Dipl.-Ing. Martin Pfliegerl
(Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr)

Donnerstag, 9. November 2023

zum Thema

„Mobilität gestalten“
Vorstellung des Mobilitätsleitbildes OÖ 2035

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

Einleitung

Wir stehen heute vor der Aufgabe, die Mobilität in Oberösterreich für die Zukunft neu zu denken und zu gestalten. Mobilität betrifft jeden von uns – sie ist die Grundlage für wirtschaftliche Entwicklung, soziale Teilhabe und individuelle Freiheit. Doch wie wir uns fortbewegen, hat tiefgreifende Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und unsere Lebensqualität. Hier setzt das Mobilitätsleitbild Oberösterreich 2035 an, mit dem Ziel, den Wandel in der Mobilität aktiv und verantwortungsvoll zu gestalten.

Wozu ein Mobilitätsleitbild?

Seit dem letzten Gesamtverkehrskonzept 2008 hat sich viel verändert. Einflussfaktoren sind teils unvorhersehbar, haben aber dennoch einen direkten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Sei es beispielsweise durch Pandemien oder Kriegszustände, welche in weiterer Folge für Rohstoffknappheiten, Lieferengpässe, Inflationsentwicklungen oder Isolationsmaßnahmen sorgen. Aber auch Entwicklungen sei es im Bereich der Digitalisierung, der künstlichen Intelligenz, oder veränderter Lebensstile führen zu einem Wandel, der unter anderem auch unser Mobilitätsverhalten beeinflusst. Die Summe all dieser Entwicklungen und Rahmenbedingungen rechtfertigen die kontinuierlich anzupassende Ausrichtung der Mobilitätspolitik.

Unter intensiver Einbeziehung von Fachabteilungen, Regionen und Expert/innen entstand das Mobilitätsleitbild Oberösterreich 2035, welches die langfristige Strategie und konkrete Maßnahmen bis 2040 umfasst.

Aufbau und Struktur des Mobilitätsleitbildes Oberösterreich 2035

„Die oberösterreichische Mobilitätspolitik reagiert auf die Herausforderungen, welche durch den Wandel entstehen und ist bestrebt, proaktive Weichenstellungen für die Zukunft der Mobilität in Oberösterreich einzuleiten. Trends wie Digitalisierung, autonomes Fahren und die Komplexität evidenzbasierter Entwicklungen wie den demografischen Veränderungen werden im Mobilitätsleitbild aufgenommen. Es

skizziert einen Weg hin zu einer Mobilität, die den Anforderungen von morgen gerecht wird und die Lebensqualität in Oberösterreich langfristig sichert“, so Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner.

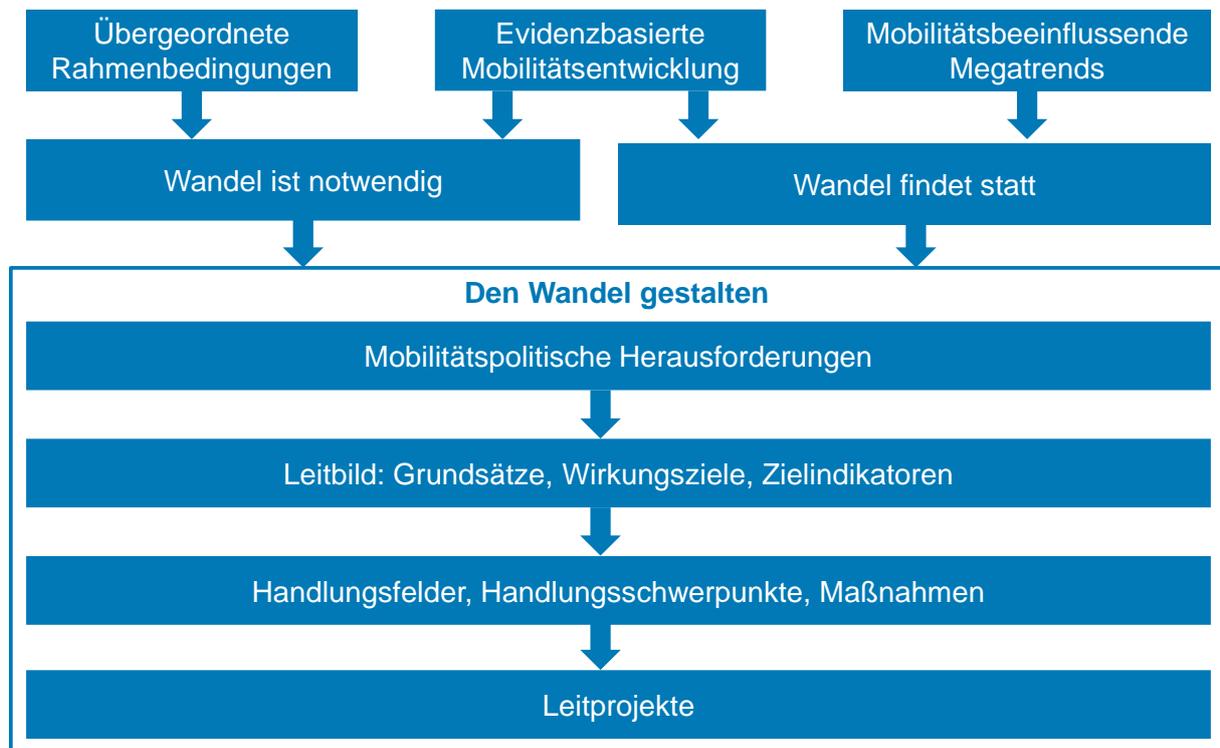


Abbildung 1: Aufbau und Struktur des Mobilitätsleitbildes Oberösterreich 2035 Quelle: GVÖV

Demografische Veränderungen in Oberösterreich und deren Einfluss auf die Mobilität

Oberösterreich steht vor signifikanten demografischen Veränderungen, die weitreichende Konsequenzen für die Mobilitätsentwicklung und das Verkehrssystem haben werden. Ein prognostizierter Bevölkerungszuwachs von 4,4% bis 2035 und weiter bis zu 5,5% ins Jahr 2040 impliziert eine entsprechende Zunahme der täglichen Wegezahl um 4-6%. Insbesondere der Zentralraum, Stadtregionen und Städte erfahren ein dynamisches Wachstum, während ländlichere Gebiete, vor allem bei jüngeren und erwerbstätigen Bevölkerungsgruppen, einen Rückgang verzeichnen.

Eine zunehmende Alterung der Gesellschaft mit einem starken Wachstum der über 65-Jährigen wird das Mobilitätsverhalten ebenfalls beeinflussen. Ältere Menschen tendieren zu einer erhöhten Nutzung von nicht-motorisierten Verkehrsmitteln und haben andere Bedürfnisse bezüglich des öffentlichen Raums und Verkehrsmitteln. Ebenfalls bedingt dies eine erhöhte Freizeitmobilität aus den Reihen der Seniorinnen und Senioren. Der Anteil der mobilen Senioren an der Gesamtbevölkerung steigt, und ihre Mobilitätsmuster unterscheiden sich von denen der Erwerbstätigen durch weniger Wege und eine geringere Wegelänge, was insgesamt das Verkehrsaufkommen dämpfen könnte. Die Entwicklung der Altersstruktur und die regional unterschiedliche Bevölkerungsverteilung werden somit die Anforderungen an die Verkehrsplanung und das Mobilitätsangebot in Oberösterreich maßgeblich prägen. Der Anteil der überwiegend nicht motorisierten Bevölkerungsgruppe (0-19-Jährige plus 85 und Mehrjährige) wird zwischen 2021 und 2035 um 7%, bis 2040 um ca. 8 % zunehmen und dann ein Viertel der Bevölkerung Oberösterreichs ausmachen. Insgesamt wird die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsangeboten, aber auch nach sicheren Rad- und Fußwegen angesichts der Entwicklung der Altersstruktur, zunehmen.

Wie hat sich das Mobilitätsverhalten in den letzten Jahren verändert?

Bis 2012 hat sich ein durchgängiger Trend gezeigt:

- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist gewachsen
- Die Anteile des Umweltverbundes (Fußgängerverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr) sind zurückgegangen

In der Mobilitätserhebung 2022 konnte erstmals ein Trendbruch festgestellt werden. Der MIV-Anteil ist gesunken, während die nichtmotorisierten Verkehrsarten "Gehen" und "Radfahren" Verkehrsanteile dazugewonnen haben. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist konstant geblieben. Auch wenn es zu anteilmäßigen Verschiebungen gekommen ist, haben absolut gesehen die Wege aller Verkehrsarten zugenommen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs erreicht nur in größeren Städten einen Wert über 10%. Mit abnehmender Siedlungsdichte und zunehmender Zersiedelung steigt der MIV-Anteil stark an. Der nichtmotorisierte Verkehr, insbesondere der Radverkehr, ist

in kleineren Städten (Bezirkshauptorte mit Umland) stärker ausgeprägt als der öffentliche Verkehr.

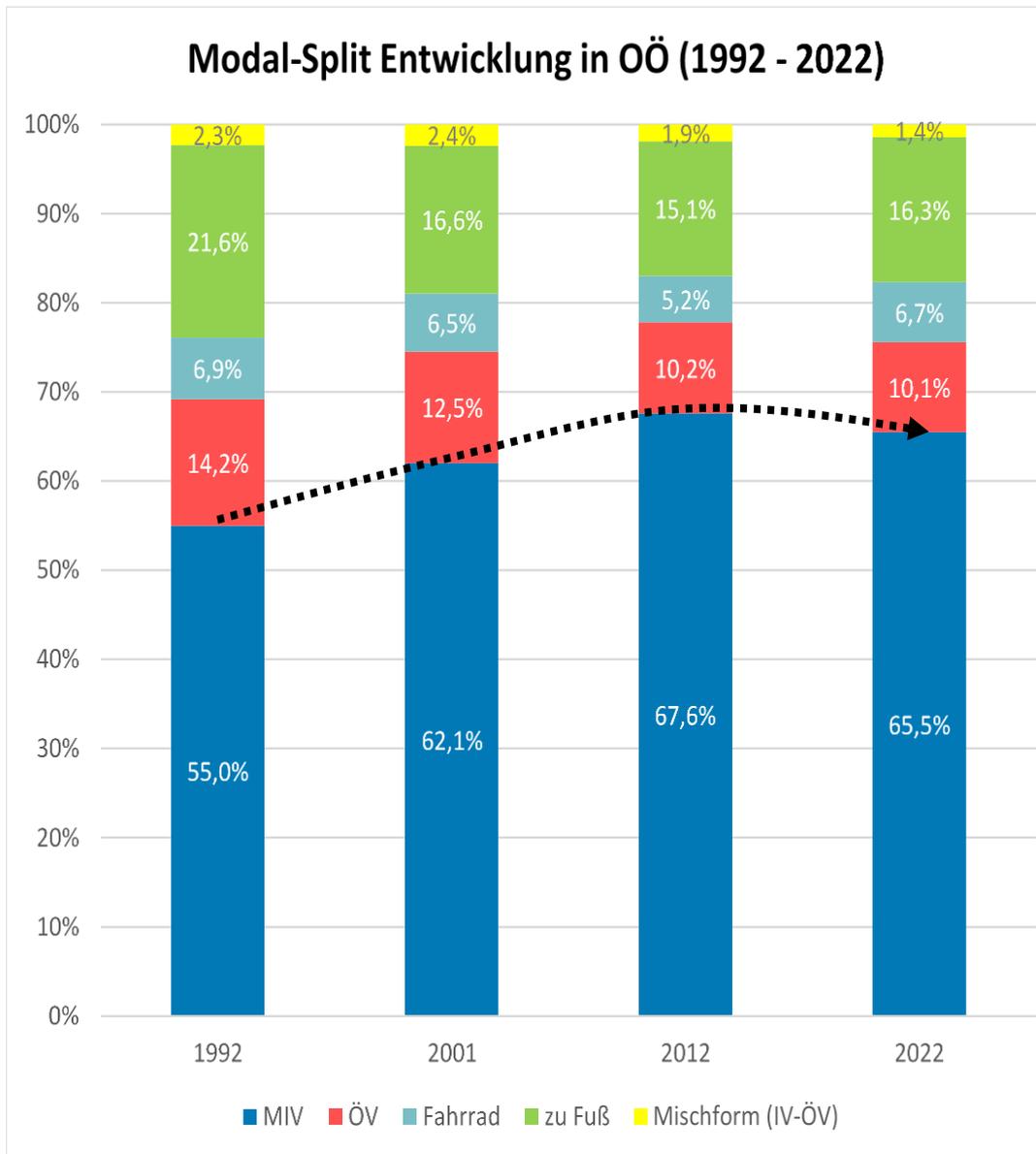


Abbildung 2: Modal-Split Entwicklungen in Oberösterreich seit 1992 Quelle: GVÖV

Weltweit geht der Trend des Bevölkerungswachstums in Richtung Zentralräume, Stadtregionen und Städte. Das trifft auch für Oberösterreich zu und bedeutet ein dynamisches Mobilitätswachstum vor allem im oberösterreichischen Zentralraum, entlang der Hauptachsen des hochrangigen Verkehrsnetzes und um die regionalen Zentren.

Eine Analyse der Mobilität nach Raumtypen zeigt die Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung:

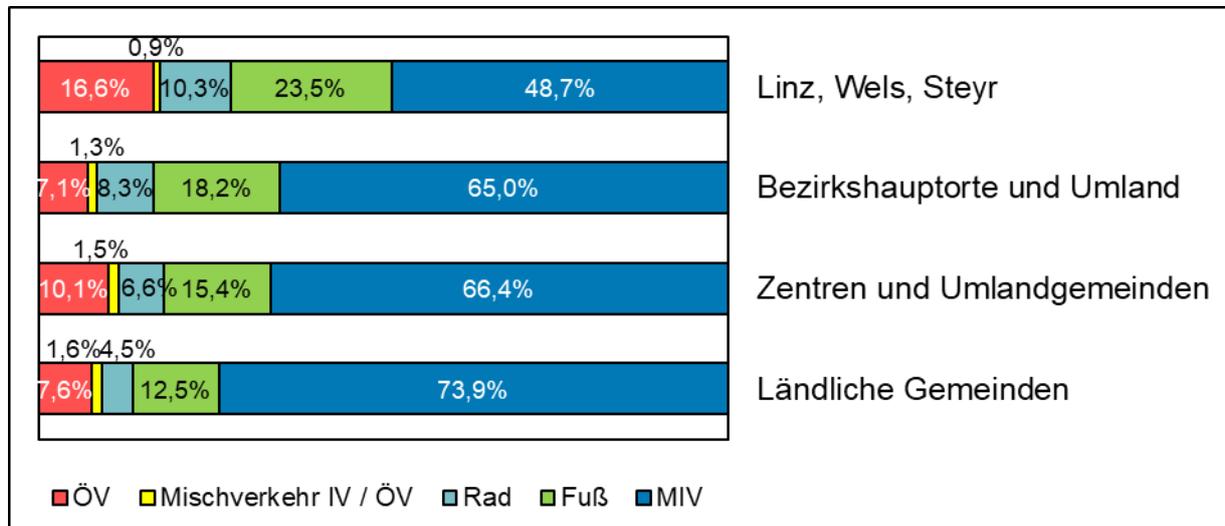


Abbildung 3: Verkehrsmittelaufteilung nach Raumtypen in OÖ 2022 an Werktagen Quelle: GVÖV

Es können sich aber auch die steigenden Energiekosten für den Kfz-Verkehr und die höheren Lebenshaltungskosten auf das Mobilitätsverhalten auswirken. Der Umstieg auf günstigere Mobilitätsoptionen (ÖV, Fahrrad), die effizientere Nutzung des Pkw (Mitfahrgemeinschaften) oder eine Orientierung auf kürzere Wege bei der Standortwahl können zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens führen. Bei den jungen Erwachsenen ist in den letzten Jahren ein Wertewandel erkennbar, der dazu führt, dass vor allem in den Städten Mobilität zunehmend als Dienstleistung verstanden wird, in dem nicht mehr der Fahrzeugbesitz im Vordergrund steht, sondern die Zweckorientierung. In den ländlichen Regionen besitzt die individuelle Mobilität allerdings einen hohen Stellenwert.

Das Leitbild - den Wandel gestalten

Das Mobilitätsleitbild des Landes Oberösterreich orientiert sich an den folgenden Grundsätzen:

Mobilität in Oberösterreich ist:

- **zuverlässig, fair und leistungsfähig**
- **effizient, zweckmäßig und standortorientiert**
- **innovativ, flexibel und intelligent**
- **sicher, gesund und klimafreundlich**

Diese Grundsätze werden durch Zielvorstellungen konkretisiert, welche die erwünschten Wirkungen der Mobilitäts- und Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich beschreiben. Diese Grundsätze können nicht allein vom Land Oberösterreich getragen werden. Essentiell ist das Zusammenwirken der Gemeinden, der Regionen und genauso die Bereitschaft der Verkehrsteilnehmer/innen.

Wirkungsziele für die Mobilitäts- und Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich

Die oben genannten Grundsätze sollen mit Wirkungszielen angereichert und gefestigt werden. Dadurch sollen sich die weiteren Entwicklungen des Modal Splits in Richtung eines positiven Mix der Mobilitätsalternativen entwickeln.

Unter der Prämisse, dass die Zahl der Wege pro Person konstant bleibt und die Bevölkerung lt. Prognose in Oberösterreich bis 2030 um 3% und bis 2035 um 4,5% zunimmt, setzt sich Oberösterreich das Ziel, den Wegeanteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an Werktagen von 65,5% im Jahr 2022 schrittweise auf 55% bis 2040 zu reduzieren. Bis 2035 wird ein Verkehrswegeanteil des MIV von knapp unter 60% angestrebt.

Grundsätze	Wirkungsziele
Gesunde, klimafreundliche und sichere Mobilität	Erhöhung des Anteils der Fuß- und Radwege an allen Wegen
	Weniger Pkw-Wege und Fahrleistungen
	Weniger Tote und Verletzte im Verkehr
	Weniger Treibhausgasemissionen im Personenverkehr
	Keine Grenzwertüberschreitungen bei Feinstaub und Stickoxiden
	Reduktion der Lärmbelastung durch den Verkehr
Zuverlässige, faire und leistbare Mobilität	Erhöhung der Zahl der ÖV-NutzerInnen
	Mehr Haushalte mit Mikro-ÖV-Verfügbarkeit
	Mehr Schnellverbindungen im ÖV
	Erhöhung des ÖV-Verkehrsanteils und des Anteils des Kombinierten Verkehrs an allen Wegen
	Weniger Personen ohne ÖV-Erschließung
Effiziente, zweckmäßige und standortorientierte Mobilitätsorganisation	Weniger Treibhausgasemissionen im Güterverkehr
	Höhere Kapazitäten, bessere Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr mit höheren Schienengüterverkehrsanteilen
	Höhere Anteile an Zero-Emission-Fahrzeuge im Lieferverkehr
	Erhöhung der Zahl der Arbeitsplätze in den ÖV-Güteklassen A – C
	Erhöhung des Besetzungsgrades
Innovatives, flexibles und intelligentes Mobilitätssystem	Höherer Mischverkehrsanteil
	Mehr multimodale Knoten und Haltestellen
	Mehr Bike & Ride-Stellplätze
	Mehr Park & Ride-Stellplätze
	Mehr und qualitativ bessere Fahrradabstellplätze im privaten Geschosswohnungsbau
	Weniger Stautunden in der Region Linz

Abbildung 4: Grundsätze und Wirkungsziele des Mobilitätsleitbilds

Quelle: GVÖV

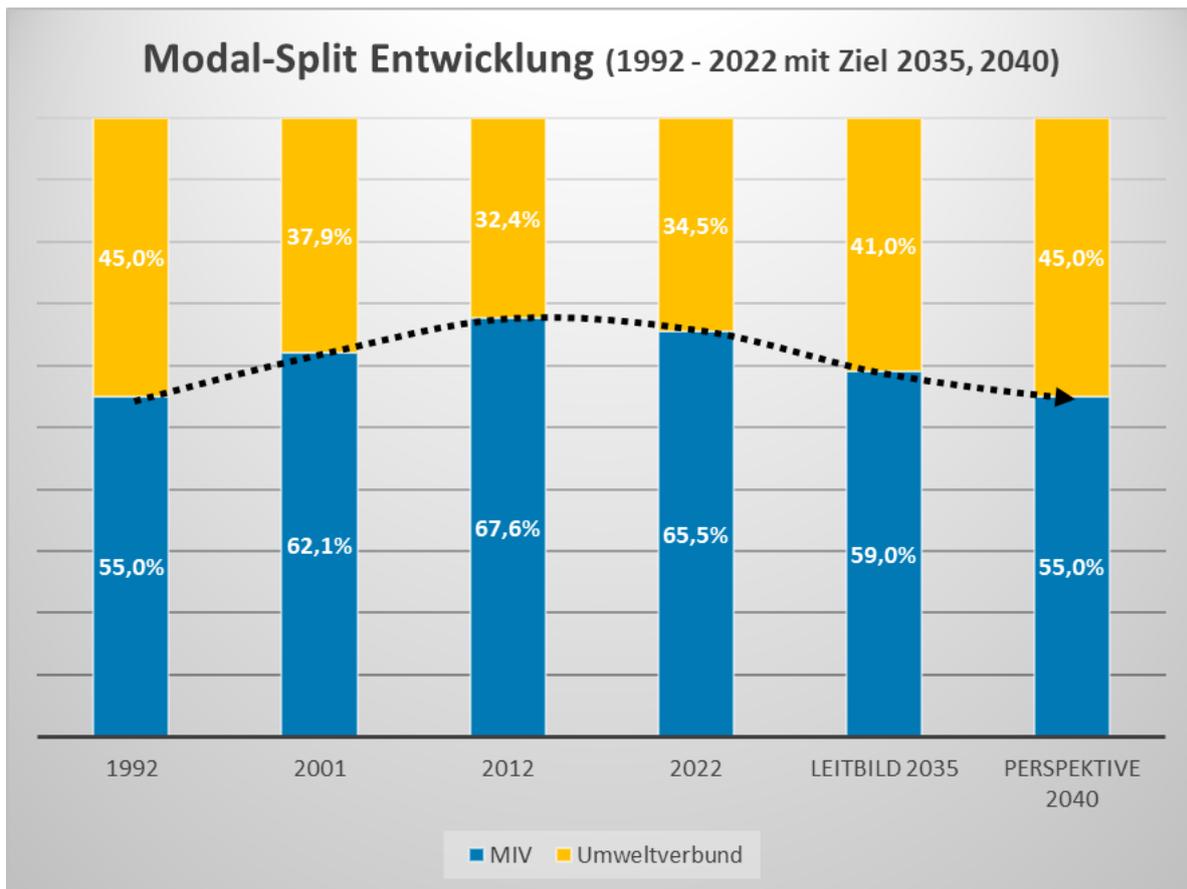


Abbildung 5: Entwicklung der Verkehrsmittelaufteilung 1992 bis 2040 an Werktagen Quelle: GVÖV

Handlungsfelder und Handlungsschwerpunkte

Oberösterreich ist durch eine große regionale Vielfalt mit sehr unterschiedlichen Herausforderungen gekennzeichnet. Die Mobilitätspolitik muss daher für einige Handlungsfelder räumlich differenziert und an die spezifischen Bedürfnisse der Regionen angepasst werden.

Das Leitbild unterscheidet bei der Maßnahmenzuteilung daher folgende Räume:

- Der großstädtisch geprägte oberösterreichische Zentralraum mit der Stadtregion Linz-Wels (entspricht dem großstädtisch geprägten Kernraum des Landesraumordnungsprogramms OÖ - LAROP);
- Die mittel- und kleinstädtisch geprägten Kernräume: Bezirkshauptstädte sowie Kleinstädte mit ihrem Stadtumland (entspricht den mittelstädtisch und kleinstädtisch geprägten Kernräumen des Landesraumordnungsprogramm OÖ 2017);

- Verkehrskorridore: Achsenräume entlang hochrangiger Verkehrsachsen (Schiene und Straße) (entspricht den Achsenräumen des LAROP);
- Ländliche Räume (enthält die kleinregionalen Kernräume und Kleinzentren mit besonderer Versorgungsfunktion abseits der Achsenräume, die ländlichen Stabilisierungsräume sowie die Räume mit touristischem Landschaftspotenzial).

Innerhalb der Handlungsfelder werden Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen festgelegt. Ausgewählte Leitprojekte stehen als Leuchtturmprojekte repräsentativ für die Umsetzung einer Vielzahl an konkreten Projekten und Aktivitäten, die in den einzelnen Handlungsfeldern vorgesehen sind.

Folgende Handlungsfelder werden für die Zuordnung der einzelnen Maßnahmen genannt:

- Den öffentlichen Verkehr als Rückgrat der Mobilität ausbauen
- Aktive Mobilität (Radfahren, Gehen, usw.) und attraktive öffentliche Räume fördern
- Das Straßennetz komplettieren und in gutem Zustand erhalten
- Verkehrsmittel besser kombinieren
- Die Erreichbarkeit als Wirtschaftsstandort verbessern
- Mobilitätsteilnehmer/innen besser informieren, Wahlmöglichkeiten bewusst machen
- Verkehrssicherheit weiter erhöhen
- Neue Technologien für nachhaltige, saubere Mobilität und Intermodalität nutzen

Die Leitprojekte im Überblick



Abbildung 6: Handlungsfelder und dazugehörige Leuchtturmprojekte Quelle: GVÖV

Leitprojekte

Regional-Stadtbahn Linz (Mühlkreisbahnhof/Auhof – JKU-Linz Hauptbahnhof)

Handlungsfeld „Ausbau des S-Bahnangebotes und Intervallverdichtung“

Durch die beiden neuen S-Bahnlinien S6 (Durchbindung der Mühlkreisbahn) und S7 (Auhof/JKU bis Nahverkehrsknoten Urfahr-Ost) soll langfristig ein international wettbewerbsfähiger Wirtschafts- und Lebensraum in der Hauptstadtregion mit hoher Standort- und Lebensqualität geschaffen werden. Mit dem leistungsfähigen

Schiennenverkehrsangebot wird die stadtregionale Erreichbarkeit und die Erschließung aufkommensstarker Standorte verbessert und die bestehenden Korridore werden entlastet.

Radmodellregion Wels Umland

Handlungsfeld „Aktive Mobilitätsformen (Radfahren, Gehen usw.) und attraktive öffentliche Räume fördern“

Mit der Radmodellregion Wels Umland ist im Juni 2018 die erste Radmodellregion Österreichs ins Leben gerufen worden. Ziel dieses Projektes der FahrRad Beratung Oberösterreich gemeinsam mit den Gemeinden Buchkirchen, Gunskirchen, Holzhausen, Krenglbach, Marchtrenk, Schleißheim, Steinhaus, Thalheim, Weißkirchen und Wels ist ein deutlich höherer Radverkehrsanteil in der Region, die Bevölkerung für das Radfahren in der Region zu begeistern und die Radinfrastruktur zu verbessern.

Digitrans – Testregion für autonomes Fahren

Handlungsfeld „Neue Technologien für nachhaltige und saubere Mobilität nutzen“

In einem praxisnahen Use-Case wird in Oberösterreich mit den Projektpartner BRP Rotax und der Spedition Schenker auf einem öffentlichen Verkehrsabschnitt an einem alltagstauglichen, witterungsunabhängigen und autonomen Hub-to-Hub Transport geforscht. Ziel ist ein automatisiertes Transportsystem, das Effizienz, Sicherheit, autonomes und ökologisches Fahren verbindet.