



Verkehr im Großraum Linz noch lange nicht klimafit!

EU-Klimaziel: -55% bei CO₂ bis 2030 auch im Verkehr

VERKEHRSWENDE JETZT!

www.verkehrswende-jetzt.at



Vorrang für umwelt- und menschenfreundliche Mobilität!

Verkehr im Großraum Linz

Noch lange nicht klimafit!



Linz, im Jänner 2022

Kurzfassung:

Für das Erreichen der Klimaziele braucht es neben einer entschlossenen Abnahme des Kraftstoffverbrauches der KFZ auch die seit Jahrzehnten von der Politik angekündigten Veränderungen im Modalsplit hin zu Umweltverbund, aber in deutlich größerem Ausmaß! Auch wenn von einem reduzierten Energieverbrauch der KFZ ausgegangen wird, müssen die MIV-Wege um rd. 150.000 Wege pro Tag abnehmen, wenn das Klimaziel von minus 55% bei Treibhausgasen im Verkehrsbereich in Linz erreicht werden soll. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es ein entschiedenes Umsteuern bei der Verkehrspolitik. Das heißt vor allem:

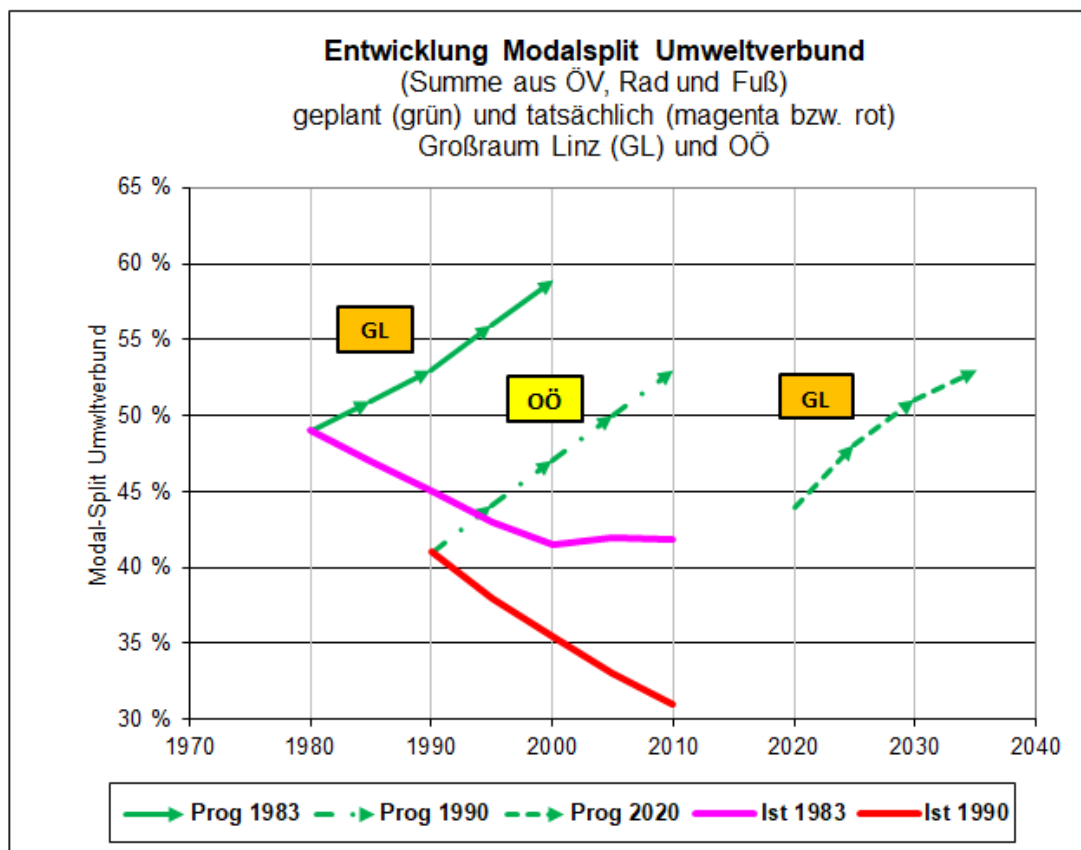
- Schluss mit der Parallelförderung von MIV und ÖV
- Verzicht auf den Bau neuer Autobahnen (A26-Bahnhofsautobahn, Ostautobahn), die zehntausende zusätzliche Autofahrten täglich von und nach Linz nach sich ziehen würden
- Massiver Ausbau der Investitionen in den Öffentlichen Verkehr und die Radinfrastruktur
- Rückbau statt Ausbau von Parkgaragen

Der Verkehr bewegt sich seit 40 Jahren in die falsche Richtung

In den letzten 4 Jahrzehnten wurde von der Politik in OÖ und Linz immer wieder angekündigt, dass der Anteil des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) im Verkehrsbereich deutlich gesteigert wird.

Diese Ankündigungen gab es vom Land OÖ und der Stadt Linz.

Die Praxis hat gezeigt, dass diese nie annähernd eingetreten sind sondern die Entwicklung vollkommen in die falsche Richtung gegangen ist (siehe Grafik 1). Der Anteil des Umweltverbundes liegt jetzt ca. 25% bis 40 % unter den Werten, die von der Politik über Jahrzehnte als zu erreichende Zielwerte angegeben wurden.



Grafik 1 (GL .. Großraum Linz)

Die Kurven des Modalsplits des Umweltverbundes zeigen nicht deutlich bergauf sondern deutlich bergab!

Mit dem im November 2018 von Stadt und Land präsentierten Mobilitätsleitbild für die Region Linz bzw. dem im Jahr 2021 veröffentlichten Mobilitätskonzept für die Stadt Linz soll dieser Versuch, hier eine (wirkliche) Kehrtwende zu erreichen, erneut gestartet werden.

Der Anteil des Umweltverbundes soll laut aktuellem Konzept bis 2030 - 2040 (nicht einmal hier traut man sich eine konkrete Jahreszahl angeben) um 10 % gesteigert werden (das ist ca. das gleiche Ausmaß, wie es schon 1980 bzw. 1991 angekündigt wurde, also nicht sehr ambitioniert).

Die Anzeichen, dass es gerade jetzt passieren wird, sind aber nicht sehr vielversprechend, vor allem weil zumindest bis jetzt kein anderer, neuer Weg als in den letzten 3 bis 4 Jahrzehnten zum Erreichen dieser Ziele eingeschlagen werden soll.

Bisher dominiert – Jahr für Jahr - ein Vorgehen immer nach demselben Muster:

Zuerst Ausbau der Straßen, dann irgendwann einmal ÖV und der Radverkehr unter ferner liefen.

Es ist also mehr als wahrscheinlich bzw. fast sicher, dass die Ziele auch jetzt nicht erreicht werden, wenn nicht so rasch wie möglich ein komplett anderer Weg gewählt wird, der ja von den Wissenschaftlern weltweit im Hinblick auf die dringend notwendige sehr starke Reduktion der Treibhausgase eindringlich eingefordert wird.

D.h. zuerst **massive Förderung von ÖV und Rad** und erst dann schauen, ob es dann, wenn Hunderttausende Wege auf den Umweltverbund verlagert sind, beim MIV auch noch was braucht.

Die sofortige Reaktion der Politik: Das geht nicht! Man muss beides fördern. Mit dem bekannten Effekt: siehe Grafik 1 auf Seite 2!

Die logische Konsequenz, dass ein massiv gesteigerter ÖV und Radverkehr im gleichen Augenblick die Anzahl der Auto-Wege massiv reduziert und dadurch Stauprobleme in wesentlich geringerem Ausmaß auftreten, ist in der Politik noch nicht wirklich angekommen.

Zudem ist die jetzt geplante Verlagerung zum Umweltverbund im Ausmaß von 10 % bis 2030/2040 im Hinblick auf das Erfordernis der intensiven Reduktion der Treibhausgase eindeutig unzureichend.

Deshalb gilt es, sich auch wesentlich entschlossener Veränderungen vorzunehmen, da - wie die letzten Jahrzehnte gezeigt haben - das Ergebnis ohnehin immer viel schlechter ausfällt.

Analyse des Modalsplits aus dem Jahr 2012

Die Anteile der Wege der unterschiedlichen Verkehrsmittel lagen im Großraum Linz 2012 bei den Ziel- und Quellwegen zwischen 2 und 77 % und bei den Binnenwegen zwischen 8 und 43 %. Der niedrigste Wert ist jeweils der Radverkehr, der höchste der MIV.

Wenn die Binnenwege und Ziel- und Quellwege zusammengekommen werden, dann lagen die Werte 2012 im Großraum Linz beim MIV bei 59 %, beim ÖV bei 21 %, 5 % beim Radverkehr und bei den Fußwegen bei 15 %.

Wenn man einen **EU-Vergleich** bei Städten ähnlicher Größenordnung macht, dann gibt es fast keine Grenzen für die einzelnen Anteile der Verkehrsmittel:

Die MIV-Anteile liegen bei diesen EU-Städten zwischen 11 % und 85 %.

Die Anteile des Öffentlichen Verkehrs zwischen 2 % und 64 %.

Auch im Großraum Linz wären ziemlich alle Verkehrsmittel-Anteile deutlich zu verändern, wenn man nur will und die richtigen Schritte setzt. Wie die vergangenen Jahrzehnte gezeigt haben, passiert das nicht von selbst bzw. führt permanente Parallelförderung von MIV und ÖV dazu, dass sich nichts beim Modal-Split verändert bzw. nicht in die richtige Richtung.

Für das Erreichen der Klimaziele muss es ganz klar in eine Richtung gehen. Die Anteile des ÖV und des Radverkehrs müssen massiv steigen, und um in etwa dieses Maß der Autoverkehr abnehmen.

Und das sehr schnell!

Das reduziert nicht nur die Treibhausgasemissionen des Verkehrs im Gesamten sondern macht den Straßenverkehr wieder flüssiger, die Luft besser, den Verkehr für Radfahrer und Fußgänger sicherer und die Stadt lebenswerter.

Bei der notwendigen deutlichen Reduktion des Energieverbrauches und der Treibhausgasemissionen gibt es 2 maßgebende Komponenten:

- die **hohe Anzahl an Kfz - Fahrten**

und

- der **hohe (primär fossile) Energieverbrauch der Kfz.**

Um die EU - Klimaziele zu erreichen müssen beide Werte binnen weniger Jahre deutlich sinken.

Annahme von deutlich reduziertem Energieverbrauch der Kfz

Viele gehen immer noch davon aus, dass man die Klimaziele ausschließlich mit technischen Entwicklungen in den Griff bekommen kann. Praktisch alle Fachleute sagen aber, dass das alleine absolut nicht reichen wird.

Und auch die hier erfolgte **konkrete Berechnung für den Großraum Linz** bestätigt diese Aussagen.

Was auf alle Fälle auch passieren muss, ist, dass der Treibstoffverbrauch der Kfz so stark und so schnell wie möglich reduziert wird. Das geht aber nur, wenn man das als absolut notwendige und so bald als möglich anzugehende Großoffensive kommuniziert. Wenn möglichst alle mittun würden, ist wahrscheinlich eine Reduktion des mittleren Treibstoffverbrauches um rd. minus 50 % bis 2030 möglich. Dabei wird angenommen, dass E-Pkw bis 2030 einen Anteil von rd. einem Drittel aller Pkw ausmachen. Bei den E-Pkw wird angenommen, dass deren CO₂-Emissionen 2030 ca. bei der Hälfte der Verbrenner liegen. Dabei ist es ein großes Fragezeichen, wie CO₂ -reduziert dann schon der Strommix sein wird, mit dem die E-Mobile geladen werden bzw. fahren.

Der Treibstoffverbrauch der fossil betriebenen Kfz muss in den nächsten nicht ganz 10 Jahren pro Jahr um den Faktor 3 bis 5 stärker sinken als in den letzten 10 - 20 Jahren. Das ist eine Megaaufgabe.

Konkret wird für die erforderliche Reduktionsberechnung ein Wert von 160 g CO₂ je km im Jahre 2012 (letzter Stand der bekannten) Verkehrszahlen der gesamten Pkw - Flotte angenommen.

Im Jahr 2030 soll dieser Wert auf 100 g CO₂ / km gesunken sein. Das erfordert, dass dann schon ein Verbrauch von 2 l / 100 km bzw. ein Wert von 50 g CO₂ / km Standard (im Mittel!) der Neuwagen ist.

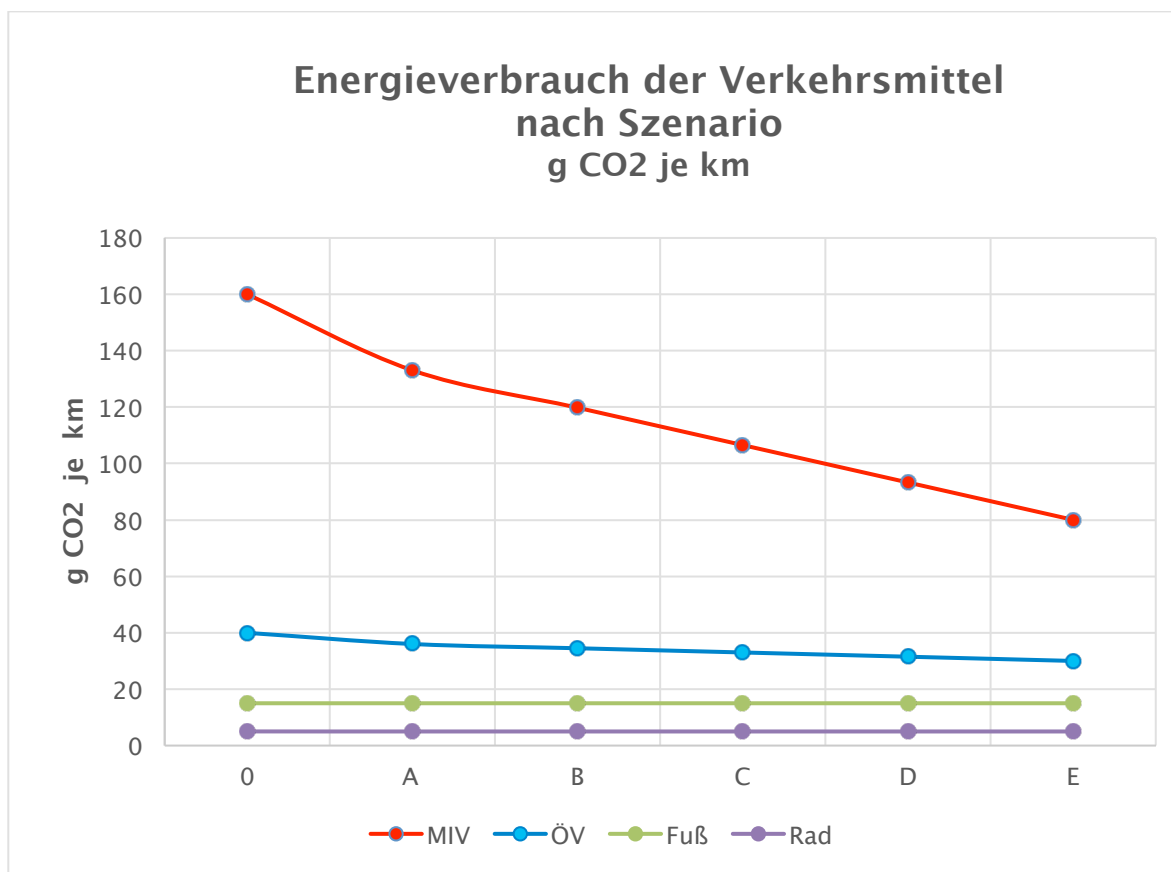
Diese Werte werden für das ambitionierteste Szenario E angesetzt.

Dafür braucht es aber einen wesentlich größeren Anteil an leichteren und weniger starken Autos.

Der seit Jahren laufende Trend in Richtung SUV ist dafür absolut kontraproduktiv.

Die Verbrenner werden 2030 schon viel mehr Auslaufmodell sein als heute.

Die 50 g CO₂ je km entsprechen weitgehend dem Ziel der EU als Durchschnitt der Emissionen aller Pkw-Neuzulassungen im Jahr 2030.



Grafik 2

Annahme der Abnahme der CO₂-Verbräuche bei den einzelnen Verkehrsmitteln und Szenarien in der aktuellen Berechnung. Szenario 0 ist Ausgangsstand 2012, Szenario A das geplante Mobilitätskonzept der Stadt Linz und die Szenarien B bis E deutlich entschlossenerer Szenarien, sowohl für die Abnahme des Treibstoffverbrauches als auch für die Veränderung der einzelnen Wege hin zum Umweltverbund.

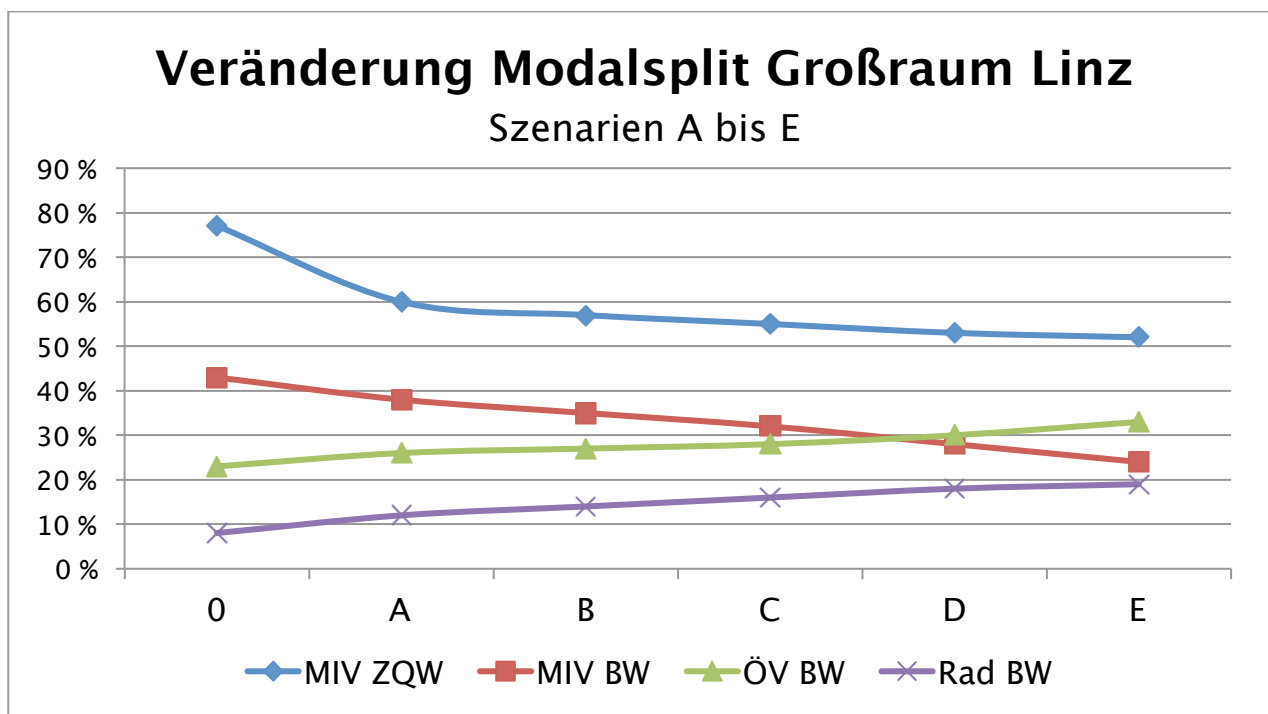
In Wirklichkeit beziehen sich die Werte auf die Personen-km. Bei den Kfz ist ja aufgrund des geringen Besetzungsgrades nicht viel Unterschied zwischen km und Pkm, im ÖV steht und fällt der wesentliche Vorteil gegenüber dem Kfz mit einem guten Auslastungsgrad bzw. auch der Frage, ob hier fossile Treibstoffe oder Strom verwendet wird, und welchen CO₂-Anteil der eingesetzte Strom hat.

Darstellung der untersuchten Szenarien

Ergänzend zum stark reduzierten Energieverbrauch der Pkw sind auch starke Veränderungen im Modalsplit notwendig!

Wie die folgenden Überlegungen und Berechnungen zeigen, braucht es ergänzend zum deutlich reduzierten Energieverbrauch auch zigtausende Wege, die auf den Umweltverbund verlagert werden müssen.

Die folgende Grafik zeigt über das Ziel des **Leitbildes 2018** bzw. **Mobilitätskonzept 2020** (in Tabelle 1 und Grafik 3: **Szenario A**) hinausgehende **Szenarien B bis E** für den Großraum Linz anhand konkreter Zahlen. Dort sind **deutlich weitergehende Verlagerungen zum Umweltverbund** dargestellt. Mit jeder stärkeren Verlagerung zum Umweltverbund findet auch eine stärkere Verringerung des viel zu hohen Energieverbrauchs des Verkehrs statt. In der Tabelle 1 (Seite 6) sind die angenommenen Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Modal Split bei den Szenarien A bis E bzw. auch die erreichte Energiereduktion und die Veränderungen beim Energieverbrauch angeführt.



Grafik 3

BW ... Binnenwege, MIV ... Motorisierter Individualverkehr, ÖV ... Öffentlicher Verkehr, ZQW ... Ziel- und Quellwege
Szenario 0 ... Anteile gemäß Verkehrserhebung 2012

Wirkung der weitergehenden Szenarien B bis E

In der Tabelle (Seite 5) sieht man, dass erst bei den Szenarien C bis E wirklich größere Veränderungen im Hinblick auf die notwendigen Klimaziele zur Reduktion der Treibhausgase eintreten:

Der Modalsplit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei den Ziel- und Quellwegen (stadtgrenzenüberschreitende Wege) liegt dann (gemäß Grafik 3) nur mehr bei knapp über 50 %.

Bei den Binnenwegen (Wege innerhalb des Linzer Stadtgebietes) fällt der Anteil des MIV unter jenen des Öffentlichen Verkehrs und beim Szenario E liegt der Anteil der Binnenwege des MIV nur mehr knapp höher wie jener des Radverkehrs.

Das ist übrigens heute schon in zahlreichen Großstädten Europas Realität, also absolut kein unrealistisches Ziel.

Im Großraum Linz müsste die Zahl aller MIV-Wege um über 30 % reduziert werden. (bzw. **150.000 Kfz-Wege pro Tag weniger**)

Ausgeschlossen ist, dass man glaubt, man kann alle Anteile des Modalsplits auf dem derzeitigen Niveau belassen und nur mit technologischen Entwicklungen die Klimaziele bis 2030 erreichen.

In der aktuellen Berechnung wird angenommen, dass die Anzahl der Wege gegenüber der Verkehrserhebung 2012 um 10 % zunimmt. Deswegen ist die Abnahme bei den MIV-Wegen nicht die Summe der ÖV- und Rad-Wege. Der Anteil der Fußgänger wird bei allen Szenarien gleich hoch (24 %) angenommen (tendenziell sinkt der Anteil der Fußwege seit Jahren).

tägliche Wege			Szenario				
			A	B	C	D	E
Wege mit Rad ges	2012		42.600	42.600	42.600	42.600	42.600
	2030		77.900	89.600	100.620	111.650	122.700
mehr Wege mit Rad im GR Linz			35.300	47.000	58.020	69.050	80.100
Wege mit ÖV ges	2012		174.400	174.400	174.400	174.400	174.400
	2030		269.400	285.800	298.400	311.000	328.600
mehr Wege mit ÖV im GR Linz			95.000	111.400	124.000	136.600	154.200
notwendige Verlagerung gesamt			130.300	158.400	182.020	205.650	234.300
Reduktion MIV -Wege			-49.400	-77.600	-101.200	-129.600	-153.400
mehr Wege zu Szenario A				28.100	51.720	75.350	104.000
Steigerung gegenüber Szenario A				21,6%	39,7%	57,8%	79,8%
Szenario			A	B	C	D	E
Veränderung Umweltverbund	von		41,1 %	41,1 %	41,1 %	41,1 %	41,1 %
	auf		51,9 %	55,0 %	57,6 %	60,2 %	63,4 %
Steigerung Umweltverbund (absolut)			+ 11 %	+ 14 %	+ 17 %	+ 19 %	+ 22 %
Reduktion Energieverbrauch Verkehr			-28 %	-36 %	-43 %	-50 %	-56 %

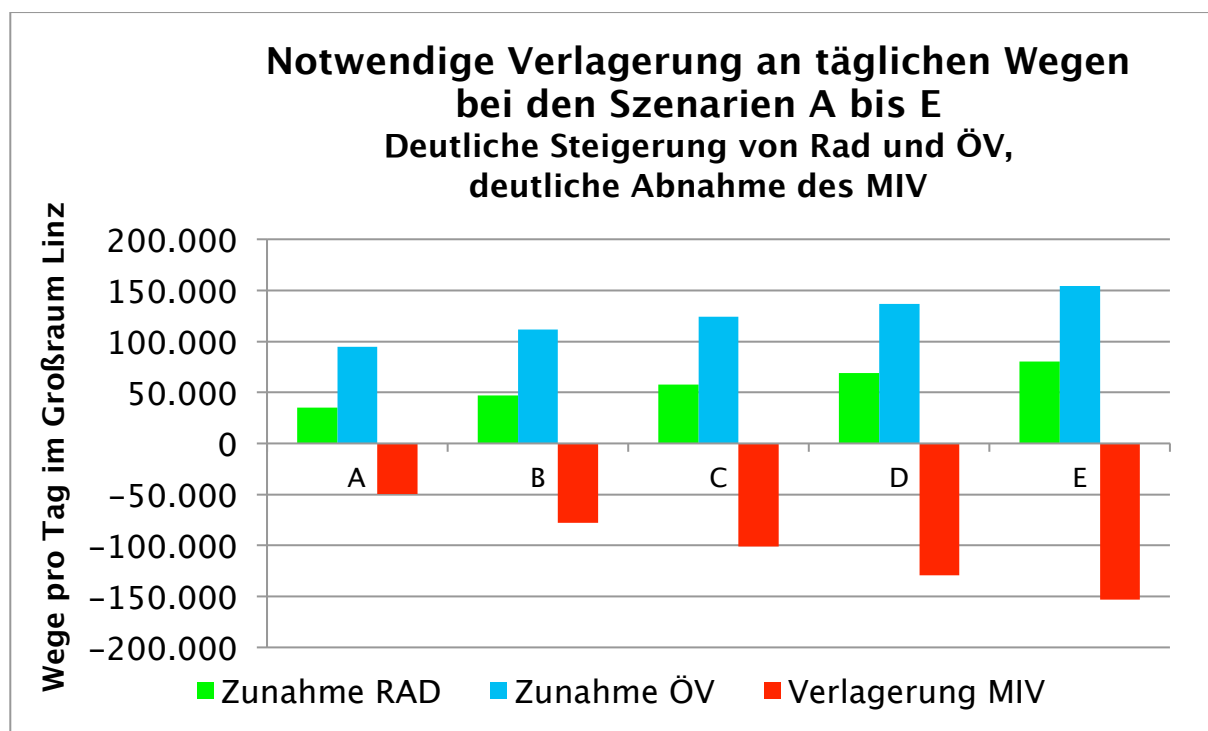
Tabelle 1

ZQW ... Ziel- und Quellwege, BW ... Binnenwege

Die Szenarien A bis E ergeben notwendige Verlagerungen auf ÖV und Rad im Ausmaß von 130.000 bis 235.000 Wegen pro Tag im Großraum Linz (siehe auch Grafik 4). Dabei liegen die Anteile des Öffentlichen Verkehrs zwischen 66 % und 73 % (d.h. zusätzliche 95.000 - 155.000 ÖV-Wege pro Tag) an der Gesamtverlagerung und jene des Radverkehrs zwischen 27 % und 34 % (d.h. zusätzliche 35.000 - 80.000 Wege pro Tag), wobei gerade bei den kürzeren Binnenwegen eine noch stärkere Steigerung des Radverkehrs stattfinden sollte. Für 95.000 - 155.000 zusätzliche Wege pro im Bereich des ÖV braucht es mehrere Stadtbahnen bzw. mehrere Schienenachsen und den Ausbau an allen Achsen von und nach Linz.

Die MIV - Wege müssten im Großraum Linz bis 2030 um rd. 150.000 Wege pro Tag abnehmen.

Sollte der Energieverbrauch (CO₂-Ausstoß der Pkw-Flotte) nur halb so stark sinken, wie der Berechnung zugrunde gelegt, wären zum Erreichen des aktuellen EU - Klimazieles bis zu 250.000 Autowege pro Tag zu verlagern.



Grafik 4

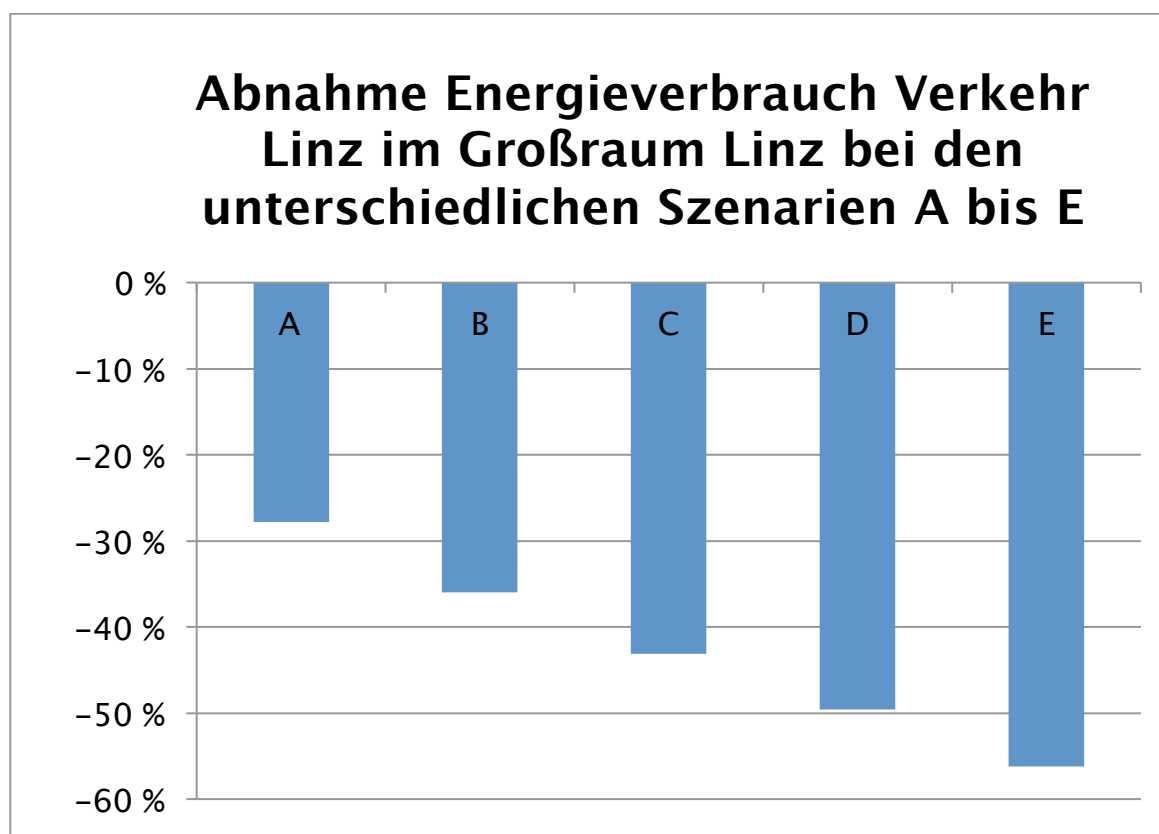
Die Grafik 5 (Seite 8) zeigt, wie wenig entschlossen im Hinblick auf die Reduktion des Energieverbrauchs des Verkehrs bzw. Reduktion der Treibhausgase die Ziele gemäß Leitbild 2018 bzw. Mobilitätskonzept 2021 (Szenario A) gegenüber grundsätzlich möglichen und notwendigen weitergehenden Verlagerungen (Szenarien B bis E) sind.

Das große Problem ist, dass ja noch nicht einmal klar ist, ob die Kehrtwende im seit Jahrzehnten fallenden Anteil des Umweltverbundes schon eingesetzt hat (letzte offizielle Zahlen stammen aus 2012).

Die hier erfolgte Berechnung baut bei den Autowegen primär auf Pkw-Wegen auf. Die Verkehrserhebung unterscheidet hier nicht zwischen Pkw, Klein-Lkw und normalen LKW. Bzw. macht sie auch keine Aussage, ob hier Wege mit Lkws nicht mitgezählt werden.

In jedem Fall sind im Güterverkehrsbereich auch sehr starke Reduktionen der Treibhausgase notwendig.

Mit der Verlagerung von Wegen wird es hier deutlich schwerer werden, andererseits erfolgen gerade in der Stadt sehr viele Zustellungen von vergleichsweise leichten Waren mit viel zu großen und zu schweren (Klein-) Lkws. (Potenzial für Lastenräder!)

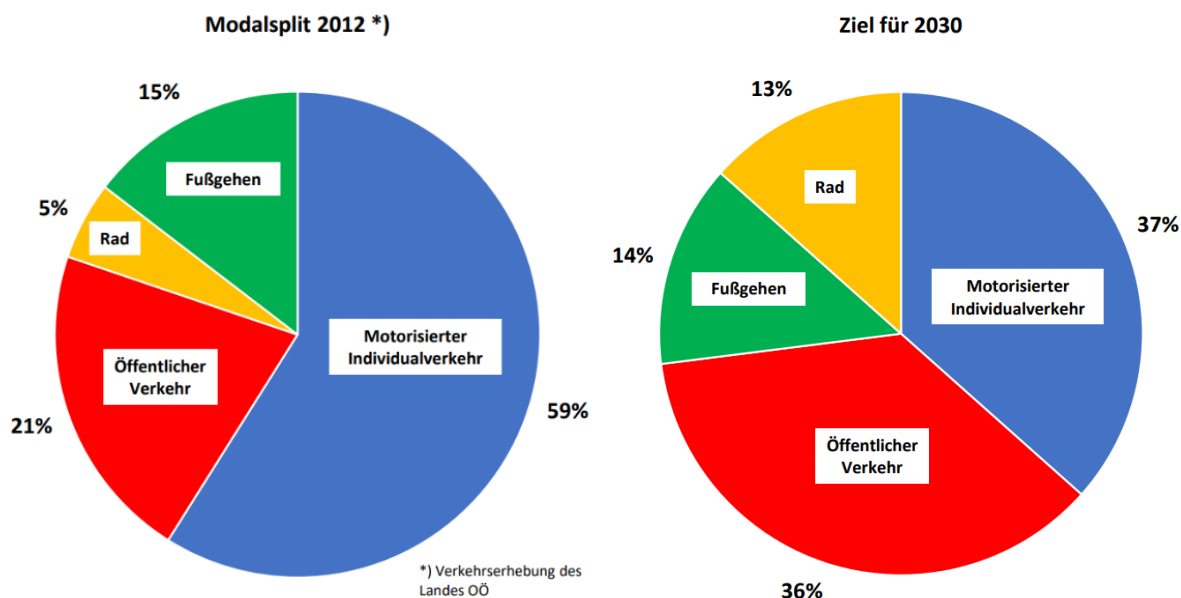


Grafik 5

Erst mit dem Szenario B kommt man in die Nähe der in Paris beschlossenen Klimaziele (rd. -35 %).

Die neuen, viel stärkeren Klimaziele der EU (rd. -55 %) erfordern das Szenario E.

In der Grafik 6 (Seite 9) wird noch einmal herausgestrichen, wie entschieden sich der Modalsplit bis 2030 verändern müsste, wenn das Szenario E erreicht werden soll.



Grafik 6:

Wie die in Tabelle 1 angeführten notwendigen zu verlagernden Wege zeigen, ist dies aber nur mit einem dzt. seitens der Politik noch nicht vorstellbaren Kraftakt möglich. V.a. braucht es dazu andere Verkehrsprojekte, d.h. weitgehend nur mehr ÖV- und Radprojekte!

Die deutliche Reduktion des Energieverbrauchs wird auch mit der E-Mobilität alleine nicht funktionieren, wenn man nicht parallel ÖV und Rad massiv fördert. Die E-Mobilität ist im Vergleich zu den Verkehrsmitteln ÖV und Rad vergleichsweise noch immer zu energieintensiv bzw. muss hier konsequent - wie in allen Bereichen des Lebens - in Richtung 100 % grüner Strom gearbeitet werden.

Es ist und bleibt absurd, wenn man 1,5 bis 2,0 to schwere Fahrzeuge in diesem hohen Ausmaß für die innerstädtische Mobilität zum Einsatz bringt, sehr oft für sehr kurze Wege. Viele glauben, dass man alles beim Alten belassen kann und nur die Antriebsform verändern muss.

Die Verlagerung zum Umweltverbund soll aber nicht nur durch die (kostenintensive) Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs und die viel günstigere Förderung des Radverkehrs erreicht werden,

sondern auch durch **Bewusstseinskampagnen**, die auf das hohe Potenzial der objektiv nicht notwendigen Awege hinweisen sollen. Bei einer sehr hohen Zahl an Autofahrten (40 - 50 %) gibt es keinen objektiven Grund für die Autonutzung. So wären also Zigtausende tägliche Autofahrten bei stärkerem Umweltbewusstsein und bei deutlich höherer Solidarität der Bevölkerung und durch bessere Information über die Alternativen sehr schnell verlagerbar, nicht erst durch milliardenschwere Investitionen. Im Hinblick auf die unmittelbar zu erfolgende Reduktion der Treibhausgase ist speziell dieses Potenzial anzugehen.

Was hätte das Erreichen dieser Zielzahlen für Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur?

Die Straßen, die heute noch gebaut werden bzw. deren Errichtung noch geplant ist, wären eindeutig überdimensioniert. Insbesondere der Bau neuer Stadtautobahnen (A26-Bahnhofsautobahn, Ostautobahn), die von der politisch Verantwortlichen selbst mit einer Zunahme von bis zu 80.000 MIV-Fahrten täglich bis 2030 in Verbindung gebracht werden, sind völlig kontraproduktiv für das Erreichen der Klimaziele. Und wenn sie auch noch im

Tunnel verlaufen sollen, brauchen sie zusätzlich sehr viel Energie, im Bau und im Betrieb. Man könnte hier sehr hohe Kosten sparen, die uns beim Ausbau für den Umweltverbund fehlen.

Damit diese großen Zuwächse im ÖV eintreten braucht es einen massiven Ausbau der ÖV-Infrastruktur und eine starke Ausweitung des Fahrplanangebots.

Der Radverkehr profitiert teilweise beim Rückgang des MIV, braucht aber dennoch - was jahrzehntelang schon gefordert wird - endlich einen Abbau der Lücken und Gefahrenstellen und eine Bevorrangung des Radverkehrs in weit größerem Stil.

Umso unerklärlicher ist es, dass Ziele und Versprechungen und die tatsächliche Umsetzung von Projekten sehr weit auseinanderklaffen und niemand in der führenden Politik diesen eklatanten Widerspruch einsehen will geschweige denn überhaupt registriert. D.h. man steuert sehenden Auges mit Vollgas in die Krise und gießt mit den Großprojekten für den MIV weiter Öl ins Feuer.

Autowege nur räumlich in der Stadt zu verlagern bringt nichts für Klima. Die Autowege mit enormen baulichen Aufwand (Brücken und Tunnels) in der Stadt räumlich zu verlagern ist extrem schädlich fürs Klima.

Wie können Radverkehr und Öffentlicher Verkehr viel größere Teile des Verkehrskuchens übernehmen? An welchen Schrauben ist zu drehen?

Radverkehr

Was ist in den letzten Jahren und Jahrzehnten in OÖ bzw. in Linz passiert?

Land OÖ

(Die Relevanz von Maßnahmen seitens des Landes OÖ für den Großraum Linz ergibt sich v.a durch den hohen Ein- und Auspendleranteil in Linz.)

- Das Budget des Landes OÖ für den Alltagsradverkehr war und ist niedrig. Der Schwerpunkt der Investitionen in den Radverkehr liegt auf touristischen Wegen.
- Es gibt seit 2008 einen sehr engagierten Radfahrbeauftragten. Das ist aber für ein großes Bundesland wie OÖ viel zu wenig!

Es gibt auch seit 13 Jahren die OÖ Fahrradberatung. Aber auch hier müsste man mit mehr Personal im Hinblick auf eine viel schnellere Abdeckung möglichst großer Anteile an den Gemeinden im Bundesland, eine effizientere Evaluierung und auch der Option, die aufgezeigten Problemstellen auch mit Bauprojekten möglichst bald entschärfen zu können, versuchen, eine noch viele größere Bedeutung dieser Einrichtung zu erreichen. Von der Beratung in ein echtes Lösungs- und Umsetzungsinstrument!

Linz

- In Linz ist das Radbudget wesentlich niedriger als in den 90er Jahren. Inflationsbereinigt war es damals um das Dreifache höher. Mit 2 bis 3 Euro pro Einwohner liegt das Budget meilenweit unter dem von vergleichbaren Vorzeigestädten wie Kopenhagen oder Utrecht.

Europaweit wird ein Budget für den Radverkehr in Höhe von 30 Euro pro Einwohner und Jahr als Größenordnung genannt, wo schrittweise eine zukunftsorientierte Radverkehrspolitik gemacht werden kann.

- Die Stadt Linz leistet sich seit Jahren nur einen halben Radfahrbeauftragten. Die Straßenbauer dominieren nach wie vor die Verkehrsplanung. Das sieht man auch bei vielen Radlösungen.

Es ist derzeit viel wahrscheinlicher, dass irgendwo eine zusätzliche Abbiegespur für den Autoverkehr kommt als dass eine Problemstelle des Radverkehrs abgebaut wird.

Was braucht es?

In jedem Fall deutlich mehr Geld, viel mehr Personal und ein Konzept für die nächsten 5 - 10 Jahre, das mit einem straffen Umsetzungs- und Kostenplan verbunden ist. Das gilt für das Land OÖ als auch für die Stadt Linz.

Es darf nicht – so wie seit Jahren bei den meisten Linzer Radprojekten - nur ein Denken bis zum Jahresende geben, nach dem Motto, dann schauen wir weiter.

Gemäß der hier erfolgten Rechnung soll der Radverkehr bis 2030 um rd. 80.000 tägliche Fahrten zunehmen. Das ist mehr als eine Verdoppelung bzw. auch das Doppelte des Potenzials der geplanten Stadtbahnen. Für das ausgebaute Radhaupttroutensystem nach Linz hat das Land 2015 ein tägliches Wegepotenzial von 30.000 - 50.000 angenommen.

Dazu braucht es ein entsprechend großes Team, das sich jahrelang mit dieser Mega-Aufgabe beschäftigen kann.

Ohne ausreichend Budget und ausreichend Personal für die entschlossenere Ankurbelung des Radverkehrs für die Umsetzung der Verkehrswende wird es nicht gehen!

Im Zuge der aktuell laufenden Großoffensive des Autoverkehrs im Großraum Linz (Bypass-Brücken und Westring) sind für Planung und Bauleitung rd. 50 Personen jahrelang im Einsatz.

Dazu ein Vergleich:

In Graz wird gerade eine Schwerpunktoffensive zum Ausbau der Radverkehrsnetzes v.a. aus den Umliegergemeinden durchgeführt, wo bis 2030 100 Mio Euro investiert werden sollen.

Dafür sind Planungen an 6 verschiedene Ingenieurbüros vergeben worden.

Nimmt man pro Einzelauftrag ein Investitionsvolumen von rd. 20 Mio Euro und geht von einer Projektdauer bis zur Umsetzung von 5 Jahren aus, dann sind als Richtwert für Planung und Bauleitung über die Projektdauer permanent 4 Personen damit beschäftigt. Also 4 Vollzeitkräfte!

Bei einem Volumen von 100 Mio Euro also 20 Vollarbeitskräfte über 5 Jahre.

Diese Zahl sollte man sich für eine entschlossene Umsetzung der Radhaupttroutennetzes im Großraum Linz vergewissern, und wissen, was es braucht, um hier in einem deutlich schnelleren Tempo weiterzukommen.

Öffentlicher Verkehr

Wie die vorstehenden Berechnungen zeigen, braucht es für das Erreichen der Klimaziele auch eine noch viel entschlossenere Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Es ist daher nicht ausreichend, in den nächsten 10 Jahren fast ausschließlich auf den Ausbau einer S-Bahn Achse im Osten der Linzer Innenstadt und deren Fortführung über Urfahr Ost nach Gallneukirchen und Pregarten bzw. durch Urfahr West und auf der Strecke der Mühlkreisbahn ins obere Mühlviertel zu setzen. Für 100.000 – 200.000 zusätzliche ÖV-Wege braucht es einen Qualitätsschub auf allen Achsen und auch einen weiteren Qualitätssprung bei den innerstädtischen Öffentlichen Verkehrsmitteln.

Neben diesem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs bei den Linz Linien braucht es auch eine Erweiterung des S-Bahn-Systems auf allen Ebenen. D.h. weitere Bahn-Haltestellen und gerade in Linz möglichst viele Durchbindungen der (Bahn-)Linien. Der Hauptbahnhof Linz darf nicht jeweils ein verpflichtender Umsteigepunkt im Schienennahverkehr im Großraum Linz sein.

Wie schon immer wieder betont, braucht es ein polyzentrisches ÖV-Netz und nicht nur die deutliche Konzentration auf den Hauptbahnhof Linz.

Folgende Kriterien sind in der aktuellen Planung für das Stadtbahnsystem zu berücksichtigen:

- Berücksichtigung von allen möglichen zukünftigen Erweiterungen des Bahnnetzes bei allen kommenden Planungen
- Schaffung zusätzlicher S-Bahn Haltestellen (und nicht Abbau wie z.B. für Pasching geplant)
- Deutliche Erhöhung der im Hauptbahnhof durchgebundenen Linien

Welche weiteren Maßnahmen sind notwendig?

Für das Erreichen der Klimaziele ist ein Ende der Parallelförderung erforderlich

Die Parallelförderung, das heißt gleichzeitig sowohl Straßen als auch ÖV-Projekte in großem Stil zu errichten oder auszubauen, ist nicht der Weg, wie wir die Klimaziele erreichen werden. Die parallele Förderung von MIV und ÖV ändert den Modalsplit nicht und verhindert das Erreichen der Klimaziele.

Man kann eine Milliarde Euro im Mix aus MIV- und ÖV Projekten ausgeben und hat den Modal Split nicht verändert.

Es sagt einem der Fachverstand, dass wenn man etwas verändern will, jenen Teil, den man steigern will, fördert und jenen Teil, den man reduzieren will, nicht fördert.

Außerdem ist ja - wenn man sich die konkreten Zahlen anschaut - in den letzten Jahrzehnten deutlich mehr Geld in Straßen geflossen als in Bahnprojekte.

Verkehrserhebungen öfter

Aktuelle Verkehrszahlen aus Verkehrserhebungen zu erhalten, die nur alle 10 Jahre durchgeführt werden, ist nicht mehr zeitgemäß.

Die Verkehrswende braucht aktuelle Informationen zu den Verkehrszahlen in deutlich kürzeren Intervallen.

Die Zehn-Jahresperiode reicht über 2 - 3 Wahlperioden! Da gibt es oft die Ausrede auf die politischen Vorgänger: „Dafür war ich noch nicht zuständig“.

Die Verdichtung der aktuellen Werte macht natürlich nur dann Sinn, wenn die Politik bereit ist, an der entschlossenen Veränderung des Modalsplits und der wirklichen Transformation hin zu einem klimatauglichen Verkehrssystem zu arbeiten.

Bisher hat man eher das Gefühl, dass die 10-jährlichen Verkehrserhebungen mehr „business as usual“ sind und wirkliche Konsequenzen aus den Ergebnissen nicht gezogen werden.

Ansonsten wäre es undenkbar, dass die Politik seit 40 Jahren deutliche Veränderungen beim Modal-Split in Richtung Umweltverbund verspricht, aber immer genau das Gegenteil passiert.

Irgendwann sollte die Politik doch so weit sein, dass sie erkennt, dass die gesetzten Maßnahmen nicht geeignet sind, die selbst angekündigten Zielzahlen zu erreichen und daher ein weit entschlosseneres Handeln notwendig ist.

Auf was muss für aktuelle Verkehrszahlen zurückgegriffen werden?

- + Zählstellen (ASFINAG, Land, Radzählstellen)
- + Fahrgastzahlen der Verkehrsbetriebe
- + Befragungen
- + Zählungen

Für die Führung der aktuellen Zahlen ist eine unabhängige Stelle über einen längeren Zeitraum (z.B. 10 Jahre) zu beauftragen.

Hier ist kein Platz für politisches Kleingeld, wo man die Zahlen v.a. im eigenen Interesse auslegt.

Dort sollten alle Zahlen zusammenlaufen.

Diese Daten müssten ausreichend informativ sein, um zumindest mit den 10-jährlichen Verkehrserhebungen vergleichbare Zwischenwerte zu erhalten.

Auf nicht eintretende geplante Entwicklungen ist durch schärfere Maßnahmen zu reagieren.

Hier gilt es nachzjustieren bzw. mit den zahlreichen Pull and push-Maßnahmen an den verschiedenen Stellschrauben zu drehen.

Parkgaragen haben entscheidenden Einfluss auf die Autonutzung

Gemäß einer Untersuchung des VCÖ steht und fällt die Autonutzung mit dem Vorhandensein von Parkplätzen, v.a. am Arbeitsplatz. Ist ein Parkplatz am Arbeitsort verfügbar, ist der MIV-Anteil größer als 80 %, ist kein Parkplatz verfügbar, sinkt dieser Wert auf 35 %.

Die Bauvorschriften geben aber noch immer vor, dass bei Neubauvorhaben eine sehr hohe Anzahl an Parkplätzen verpflichtend zu errichten ist, womit ein extrem hoher Autoanteil festgeschrieben wird.

Hier wird nach dem Prinzip Hoffnung gehandelt, dass der hier neu entstehende zusätzliche Autoverkehr irgendwie vom vorhandenen Straßensystem aufgenommen werden kann.

Für einen klimaverträglichen Verkehr muss hier aber ein ganz anderer Kurs gefahren werden.

Die Mindestzahl an Parkplätzen muss radikal reduziert werden, vielmehr muss bei Großprojekten mit hunderten Parkplätzen eher eine Verkehrserregerabgabe vorgeschrieben werden, weil ja meist von der öffentlichen Hand aufgrund des eintretenden Zusatzverkehrs erst wieder neue teure Verkehrslösungen errichtet werden müssen.

Auch hier gibt es Werte, dass ein Parkplatz im Jahr zusätzlich 5.000 km Autowege erzeugt. In Linz sind in den letzten 20 Jahren rd. 10.000 neue Garagenplätze dazugekommen und es sind weitere Tausende geplant. Das hat und wird den Autoverkehr in der Stadt erhöhen, während für das Erreichen der Klimaziele der Autoverkehr deutlich abnehmen muss. Auch hier gibt es einen großen Widerspruch zwischen den tatsächlichen Abläufen und dem dringendem Handlungsauftrag der Transformation in ein nachhaltiges Verkehrssystem.

Viel stärkeres Einbinden der Bevölkerung notwendig

Es sollte klar an die Bevölkerung kommuniziert werden, dass das Ziel der Reduktion der Treibhausgase auch im Verkehrsbereich erreicht werden muss. Das muss schrittweise eine ähnliche Verbindlichkeit erlangen, ähnlich wie alle Aufrufe, Appelle, Gesetze, die es in den letzten 1,5 Jahren rund um Corona gegeben hat.

Jeder sollte in seinem möglichen Ausmaß dazu beitragen.

Es geht hier um die Verlagerung der nicht notwendigen Wege. Dabei ist ein deutlich höheres Niveau des Appells als bei der aktuell laufenden „Mobil ans Ziel“-Initiative anzusetzen.

Die **Initiative Verkehrswende jetzt!** ist ein parteiunabhängiges Netzwerk von 20 Bürgerinitiativen und Vereinen, die sich für eine klima-, umwelt- und menschenfreundliche Verkehrswende in Oberösterreich einsetzen.

Wir freuen uns über deine/Ihre Mitarbeit!

Kontakt: info@verkehrswende-jetzt.at

www.verkehrswende-jetzt.at

Liken auf Facebook: <https://www.facebook.com/verkehrswende/>

Für eine Spende sind wir dankbar:

Oberbank - IBAN AT49 1500 0007 1367 9348