LandesKorrespondenz
MedienInfo

LAND
OBERÖSTERREICH

I N F O R M A T I O N

zur Pressekonferenz

mit

Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl,
Landeshauptmann-Stellvertreter Ing. Reinhold Entholzer,
Bürgermeister der Stadt Linz MMag. Klaus Luger,
und
LAbg. Johann Hingsamer
(OÖ Gemeindebundpräsident)

am

29. Oktober 2014

im Presseclub, Saal B, 11:30 Uhr

zum Thema

Gesamtverkehrskonzept: Großraum Linz wird RADLFIT
Leistungsfähiges Radhauptroutennetz für den Alltagsverkehr"

Rückfragen-Kontakt:
Mag. Markus Langthaler, 0664/60072-12155
Mag. Johannes Halak, (+43 732) 77 20-12045, (+43 664) 600 72-12045
Mag. Bettina Langeder, 0664/8411778

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Klosterstraße 7 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-115 88
landeskorrespondenz@oee.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

Gesamtverkehrskonzept: Großraum Linz wird RADLFIT
Leistungsfähiges Radhauptroutennetz für den Alltagsverkehr

Oberösterreich hat sich mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) für den Großraum Linz zwei konkrete Ziele gesetzt. Zum einen steht eine abgestimmte und gebietskörperschaftsübergreifende Verkehrspolitik, die eine zielgerechte Koordination zwischen Raumplanung und Verkehrsplanung erfordert, im Mittelpunkt. Zum anderen soll der Verkehr im Verhältnis von 60% motorisiertem Individualverkehr (MIV) und zu 40% über den Umweltverbund (Radverkehr, Fußgänger und öffentlicher Verkehr) organisiert werden. Der Großraum Linz umfasst rund 500.000 Einwohner und verfügt über 290.000 Arbeitsplätze. Täglich pendeln 100.000 Arbeitnehmer/innen nach Linz ein.

Im GVK - Lenkungsausschuss wurden nun die ersten Maßnahmen konkretisiert: Für den Großraum Linz wurden die Radhauptrouten, die sich sternförmig zu einem Netz vereinigen, festgelegt. Damit soll das tägliche Potenzial von rund 30.000 bis 50.000 Wegen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden sollen, gehoben werden. Um den Gemeinden die Finanzierung zu erleichtern wurde eine Kostenaufteilung von 60% zu 40% vereinbart.
Für den Öffentlichen Verkehr wurden der Ausbau der Park & Ride und der Bike & Ride Anlagen, sowie die Erarbeitung des S-Bahn-Konzeptes im Zentralraum konkretisiert. Weiters wurden die Untergruppen „Industriestandort Linz“ und „Baustellenkoordination Donaubrücken“ in den GVK aufgenommen.

LH-Stv. Franz Hiesl:
„Mit dem leistungsfähigen Radhauptroutennetz für den Großraum Linz wollen wir eine Alternative zum Auto anbieten. Damit setzen wir einen wichtigen Schritt zu mehr Alltagsradverkehr um unserem Ziel im Gesamtverkehrskonzept näher zu kommen. Deshalb sage ich allen Partnergemeinden einen Finanzierungsschlüssel von 60 % zu - um einen zügigen Ausbau zu ermöglichen!“

LH-Stv. Reinhold Entholzer:

"Das Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz bildet die Grundlage einer erfolgreichen und zukunftsgerichteten Verkehrsplanung im wachsenden und wirtschaftlich enorm bedeutenden Zentralraum. Für mich als zuständiger Referent für den Öffentlichen Verkehr sind der Ausbau der Park & Ride und der Bike & Ride Anlagen, sowie die Erarbeitung des S-Bahn-Konzeptes im Zentralraum bedeutende Maßnahmen, um den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung entsprechend Rechnung zu tragen."

Bürgermeister MMag. Klaus Luger

"Die Stadt Linz ist bestrebt, den RadfahrerInnen die bestmögliche Infrastruktur anzubieten. Maßnahmen dazu sind vor allem der Lückenschluss im bestehenden Radwegenetz. Von 80,1 Kilometer Radwegen im Jahr 1988 wurde das Radwegenetz auf 145,5 Kilometer ausgebaut. Das entspricht einem Zuwachs von 82 Prozent. Aber auch bei zukünftigen Infrastrukturprojekten, welche in den nächsten Jahren anstehen, sind wir bestrebt, ein bestmögliches Baustellenmanagement für die RadfahrerInnen zu erarbeiten, um das Streckennetz weiterhin attraktiv zu halten."

OÖ. Gemeindebundpräsident LAbg. Johann Hingsamer

„Für die Umlandgemeinden ist ein leistungsfähiges Radhauptroutennetz von großer Bedeutung und trägt zur Entlastung auf der Straße bei. Deshalb freue ich mich, dass mit der 60 % zu 40 % Finanzierung eine vernünftige Kostenaufteilung für den Ausbau des Radhauptroutennetzes erzielt werden konnte. Damit wird den Gemeinden die Finanzierung erleichtert. Ermöglicht hat dies, die bestmögliche Einbindung der Gemeinden in das Gesamtverkehrskonzepts."

Radhauptrouten im Großraum Linz festgelegt

Gebietskörperschaftsübergreifende Zusammenarbeit funktioniert

Radhauptrouten festgelegt

Im Rahmen des Maßnahmenpakets „FR1: Regionales Fußgänger und Radverkehrsnetz im Großraum Linz“ wurden in Abstimmung zwischen den Umlandgemeinden in den Teilräumen und dem Land Oö. Radhauptrouten bestimmt. Diese Radhauptrouten sollen ähnlich der Cycle-Super-Highways in Kopenhagen einen schnellen Alltagsradverkehr ermöglichen.

Finanzierungschlüssel: 60 % Land OÖ zu 40 % Gemeinden

Im GVK – Lenkungsausschuss wurde eine Kostenaufteilung für den Ausbau des Radhauptroutennetzes festgelegt. Das Land Oberösterreich übernimmt 60 % der Baukosten, sodass die Gemeinden 40 % zur Finanzierung beitragen müssen. Diese Regelung orientiert sich an der bisherigen Kostenbeteiligung des Landes bei touristischen Radwegen. In der Regel gilt jedoch eine 50 % zu 50 % Finanzierung.

Ziel: 30.000 bis 50.000 tägliche Radwege

Das festgelegte Radhauptroutennetz könnte ein Potenzial von 30.000 bis 50.000 täglichen Wegen - die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden - heben. Dies betrifft den Verkehr über die Linzer Stadtgrenze und einen Teil des Radfahrverkehrs außerhalb der Stadt. Zusätzlich birgt der Binnenradfahrverkehr in der Stadt Linz noch Potential.

Kriterien für die Festlegung als Radhauptroute

Diese Radhauptrouten erfüllen in der ersten Ausbaustufe eine Verbindungsfunktion zwischen dem Zentrum Linz mit den Nachbargemeinden auf definierten Achsen und müssen in Funktion (Zielwahl, Linienführung) und Ausstattung den Bedürfnissen des Alltagsradverkehrs gerecht werden. Weiters orientieren sie sich an Siedlungsschwerpunkten und sollen einheitlich gekennzeichnet sein. Radhauptrouten sollen im Sinne eines Radroutennetzes für den Großraum Linz in zwei zeitlichen Umsetzungsprioritäten im Detail geplant und in Etappen realisiert werden.

Verkehrstechnische Vorgaben für Radhauptrouten

Über die Festlegung der Radhautrouten hinaus, werden verkehrstechnische Vorgaben im Sinne von Qualitätskriterien definiert die bei Hauptrouten und den örtlichen Gegebenheiten angestrebt werden:

- Klare, geradlinige und direkte Linienführung;
- Trennung der Fahrradverkehrsinfrastruktur vom Kfz-Verkehr in jenen Bereichen, wo dies technisch möglich ist;
- Vermeidung von unnötigen Fahrbahnseitenwechseln, d.h. Routen sollen durchgehend auf einer Straßenseite errichtet werden;
- Die Fahrbahnbreiten für Zweirichtungs-Radwege innerorts und Geh- und Radwege außerorts sollen mindesten 3,5 m betragen;
- Die Breite für Einrichtungs-Radfahrstreifen soll innerorts mindestens 1,5 m und außerorts min. 1,75 m betragen (plus Zuschläge bei Längsparkern);
- An den Kreuzungen bzw. Straßenquerung ist eine durchgängige Linienführung (Schutzwege mit Blockmarkierungen, Aufstellflächen) sicherzustellen;
- Die Radwege sind durchgehend zu beschildern, in kritischen Bereichen sind die Richtungspfeile zu markieren;
- Die Radwege sollen durchgängig mittels einer „intelligenten Steuerung“ beleuchtet werden. D.h. nur bei Benützung des Radweges wird dieser beleuchtet;
- Mischverkehrsabschnitte mit Kfz (innerorts) sind nur bei Tempo 30 zulässig;
- Die Hauptrouten müssen ganzjährig befahrbar sein (inkl. Winterdienst, Reinigung etc.)
- Besondere Gefahrenstellen sind zu kennzeichnen (z.B. durch eine färbige Bodenmarkierung).

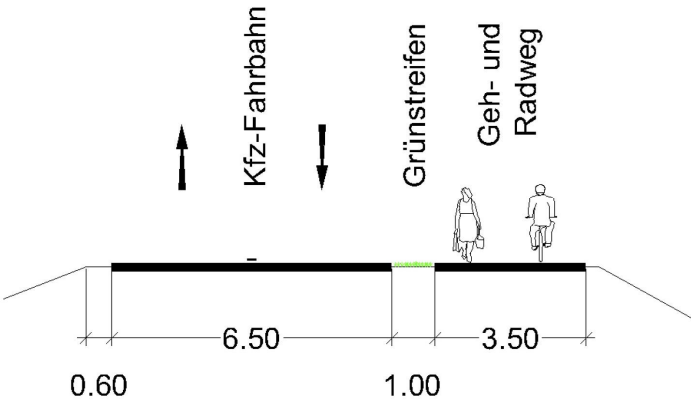


Abbildung 1: Beispiel mögliche Kombination von Kfz-Fahrbahn, Geh- und Radweg,

In der folgenden Abbildung werden alle für das GVK definierten Radhauptrouten dargestellt:

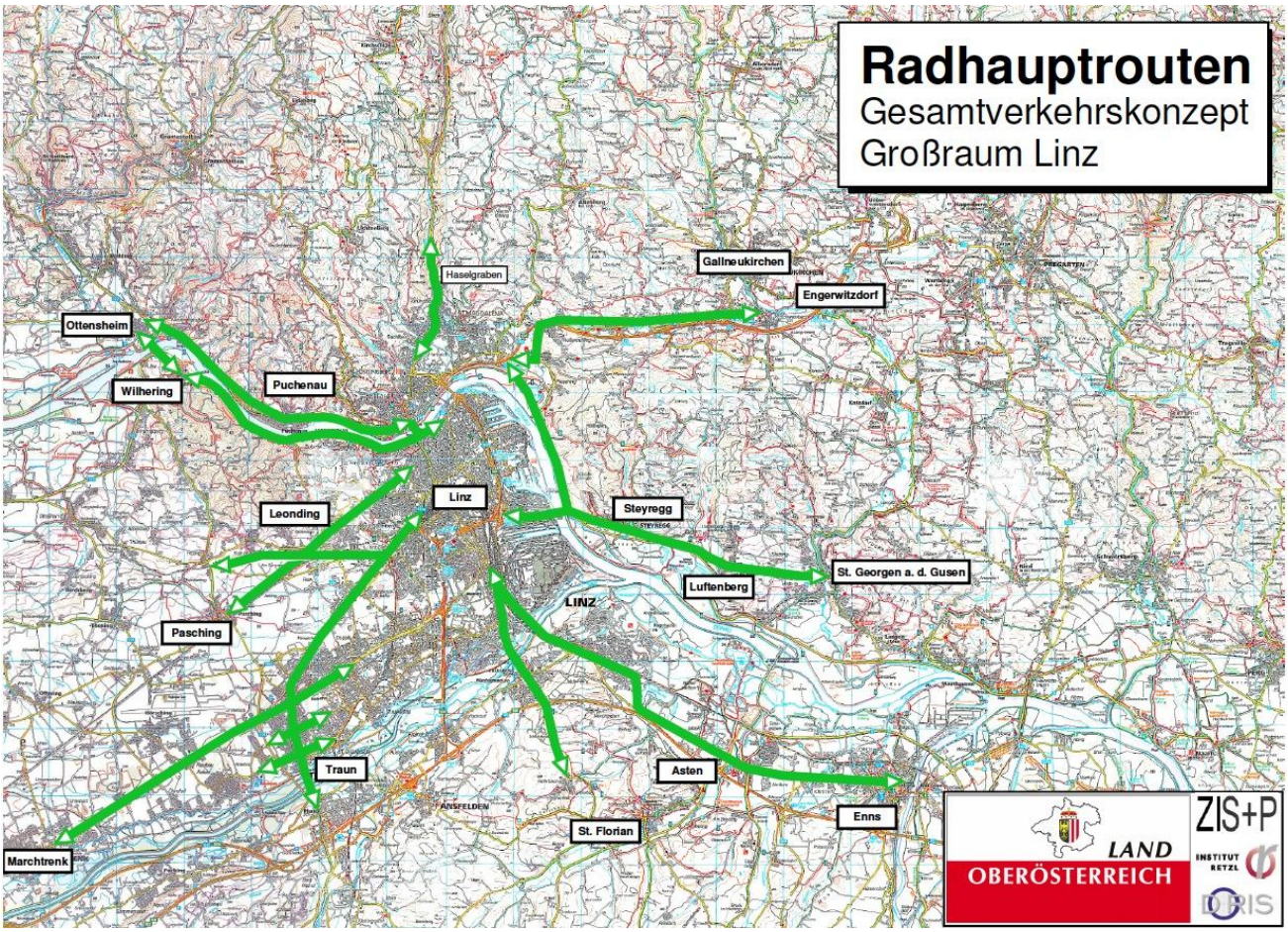


Abbildung 2: Übersicht über die definierten Radhauptrouten

Radhauptrouten

- Hauptroute A: St. Georgen/Luftenberg/Steyregg nach Linz (über B3)
- Hauptroute B: Alternativroute St. Georgen an der Gusen – Luftenberg – Pulgarn
- Hauptroute C: Steyregg nach Linz über die Steyregger Brücke
- Hauptroute D: Puchenau nach Linz Urfahr
- Hauptroute E: Alternativroute von Puchenau nach Linz Urfahr
- Hauptroute G: Route Hitzing (Hitzinger Kreuz) – Leonding nach Linz entlang der Lilo/Westbahn
- Hauptroute H: Traun nach Linz über die L1390a und die B139

Die weiteren im Bild verzeichneten Radhauptrouten sind in einem weiteren Planungsschritt im Detail zu planen.

Radroute Traun in Verbindung mit der StadtRegioTram Linie Traun

Im Zuge der Errichtung der StadtRegioTram wurde auch der Radweg im Zusammenhang mit der neuen Trassenführung im Detail auf deren Funktionsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Fahrqualität geprüft. Ziel ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Einzugsbereichs der StadtRegioTram-Linie Traun.

Radroute B129 Linz – Wilhering

Für diese Radroute gibt es ein fertiges Konzept und bestehende Umsetzungsbeschlüsse. Daher wurde diese Radroute in die Gesamtübersicht des zukünftigen Radroutennetzes aufgenommen.

GVK-Maßnahmen für den Öffentlichen Verkehr
S-Bahn-Konzept, Park & Ride und Bike & Ride

Die oberste Priorität unserer Verkehrsplanung ist eine Reduktion des wachsenden Anteils des Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in Oberösterreich. Bereits im Gesamtverkehrskonzept für Oberösterreich wurde festgehalten, dass wir diesen sogenannten "Modal-Split" bis zum Jahr 2025 in einer Form anpassen möchten, die den Individualverkehr auf 60 % begrenzt, was einen 40 % Verkehrsanteil im Umweltverbund (zu Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) bedeutet. Umgelegt auf die bis 2025 zu erwarteten täglichen Wege der Oberösterreicher/innen bedeutet das eine Einsparung von rund 60 Millionen PKW-Fahrten im Jahr, mit entsprechender Wirkung auf einen reduzierten CO2 Ausstoß und sinkender Umweltbelastungen durch Feinstaub und Verkehrslärm.

In Oberösterreich liegt der Anteil des Umweltverbundes, inklusive Mischformen zwischen Öffentlichem Verkehr und Individualverkehr, wie er durch die Schaffung von Park & Ride bzw. Bike & Ride Anbindungen ermöglicht wird, bei 32,4 %. Die Landeshauptstadt Linz verfügt schon jetzt über einen Umweltverbund-Anteil von 50,8 %, wobei das zu Fuß gehen in Linz großgeschrieben wird und immerhin 22,4 % der Befragten den Großteil ihrer alltäglichen Wege in dieser Form zurücklegen.

"Das Ziel muss darin liegen, den hohen Anteil des Umweltverbundes, auf den Linz bereits heute verweisen kann, auf den Zentralraum auszuweiten. Diesem Ziel haben wir uns im Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz verschrieben. Die Weiterführung der Radverkehrsrouten in die Umlandgemeinden ist eine Maßnahme deren erfolgreiche Wirkung wir vor wenigen Wochen bei einem Lokalaugenschein in der Fahrradhauptstadt Kopenhagen begutachten konnten. Gleichzeitig setze ich als zuständiger Referent für den Öffentlichen Verkehr auf das Ende diesen Jahres erscheinende S-Bahn-Konzept für den Zentralraum, das als Grundlage zur weiteren Planung herangezogen werden kann. Die dritte wichtige Säule, die sich ebenfalls im Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz findet, ist der Ausbau der Park and Ride bzw. Bike and Ride Anlagen an den wichtigen Verkehrsachsen von und nach Linz, wobei mir hier die Schaffung optimaler Umsteigebeziehungen zum Bus- und Schienen-

netz ein besonders Anliegen ist", umreißt Landeshauptmann-Stv. Reinhold Entholzer seine Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Verkehrskonzepte.

1. S-Bahn-Konzept für den Zentralraum

Für ein S-Bahn-Konzept und die Ausweitung des Taktverkehrs von bestehenden Eisenbahnstrecken im Großraum Linz wir derzeit die Möglichkeit geprüft, ob eine Taktverbesserung mit dem Ziel eines 30. bzw. 15. Minutentaktes in der bereits bestehenden Infrastruktur möglich ist. Diese Prüfung erfolgt durch ein eigens dafür beauftragtes Planungsbüro. Die ersten Ergebnisse werden Ende diesen Jahres erwartet. Als zweiten Teil der Studie wird bis zum Frühjahr 2015 eine Information zu den unbedingt notwendigen Infrastrukturverbesserungen erwartet, die zur flächendeckenden Umsetzung eines solchen S-Bahnkonzeptes notwendig sein werden.

Zur langfristigen Implementierung des S-Bahn-Konzeptes wird der viergleisige Ausbau der Westbahnstrecke notwendig sein, der jedoch nicht vor 2020 zu erwarten ist. Kurz- und mittelfristig kann eine von den ÖBB geschaffene Ausweiche helfen, die notwendigen Schienenressourcen für ein S-Bahnkonzept zur Verfügung zu stellen.

2. Park & Ride Anlagen im Großraum Linz

Das Verkehrs-Ressort des Landes Oberösterreich investiert, gemeinsam mit den ÖBB derzeit massiv in den Ausbau der Park & Ride Anlagen in Oberösterreich. Standardmäßig wird bereits jetzt bei jeder Sanierung eines Bahnhofs, wie auch bei Neubauten eine bedarfsgerecht geplante Park & Ride und je nach Lage auch eine Bike & Ride Anlage vorgesehen. Der Ausbau der Park & Ride Anlagen im Großraum Linz umfasst insbesondere folgende Standorte:

- **Traun:** Park & Ride Anlage am entstehenden Verkehrsknotenpunkt Traunerkreuzung mit 120 PKW-Standplätze und entsprechender Bike & Ride Anlage für rund 50 Räder. Zusätzlich dazu soll jede der neu entstehenden Haltestellen der StadtRegioTram Linz – Leonding – Pasching – Traun mit einer entsprechenden Anzahl an verschließbaren Fahrradboxen inklusive E-Ladestationen für Elektrofahrräder ausgestattet werden.
- **B 126 – Lederfabrik:** Auch hier wird die Errichtung einer Park & Ride Anlage, sowie die Umsetzung diverser Busbeschleunigungsmaßnahmen geprüft.

- **Ansfelden/Kremsdorf sowie Walding/Rottenegg:** Im Abstimmung mit der Gemeinde soll ein konkreter Umsetzungsplan entwickelt werden.

3. Bike & Ride Anlagen im Großraum Linz

Dem Radverkehr als zukunftsweisende Mobilitätslösung wird im Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz ein bedeutender Raum beigemessen. Nachdem sich das Fahrrad ideal für kürzere Strecken eignet, die den Großteil der täglichen Wege ausmachen, wird die verbesserte Verknüpfung von Radverkehr und Öffentlichem Verkehr geprüft. Als Pilotprojekte werden Bike & Ride Varianten in folgenden Gemeinden getestet:

- **St. Florian:** Pilotanlage Standort Augustiner-Chorherrenstift als größere Anlage sowie Standort Hst. Gendarmerieplatz und Hauptschule St. Florian (mit Radservicebox)
- **Enns**: Pilotanlage Bahnhof sowie Fahrradabstellanlage Basilika St. Laurenz
- **Walding:** Pilotanlage Bahnhof Rottenegg sowie Bahnhof Walding
- **Ottensheim:** Pilotanlage Hst. Ottensheim Sternstraße

Modulsystem für Radabstellanlagen im Großraum Linz

Drei Typen von Radabstellanlagen

Die Qualität der Lage und der Ausstattung sind wichtige Kriterien für die Gestaltung von Radabstellanlagen. Ziel ist es, diese Anlagen bzw. Varianten mit dem gleichen Standard an Qualität und Design auszustatten. Generell werden Fahrradabstellanlagen in drei Haupttypen empfohlen, die sich in Ausstattung und Nutzung unterscheiden:

- Einfache Abstellanlage für kurzzeitiges Abstellen von Fahrrädern
- Abstellanlage mittlerer Bedeutung für mehrstündiges bzw. ganztägiges Abstellen
- Komfortable Abstellanlage mit größerer Bedeutung für ganz- bzw. mehrtägiges und sicheres Abstellen

Modulsystem

Aus den Erfahrungen bei der Planung der Modellstandorte wurde eine Modulsystem (siehe nachfolgende Abbildung) von einfach bis komplex entwickelt, mit dem die drei Typen der Abstellanlagen abgedeckt sind und zusätzlich den Ausstattungswünschen in einer einheitlichen Form entsprochen werden kann. Dieses Modulsystem wurde in Raster- bzw. Schicht-

form entworfen, so dass einzelne Radabstellanlagen zukünftig einfach und einheitlich erweitert werden können (Vergrößern der Stellplatzanzahl, Verbesserung der Ausstattung, Ergänzung einer Überdachung etc.). Mit diesem System besteht die Möglichkeit, dass diese mittel- oder langfristig in einem einheitlichen System ausgebaut (Upgrade) werden können, ohne die Anlage neu errichten zu müssen. Daraus ergibt sich der Vorteil, dass langfristig ein einheitliches Erscheinungsbild gewährleistet ist. Für den Großraum Linz bedeutet dies, dass dadurch ein einheitliches, wieder erkennbares System, im Sinne einer „Corporate Identity“ geschaffen werden kann.

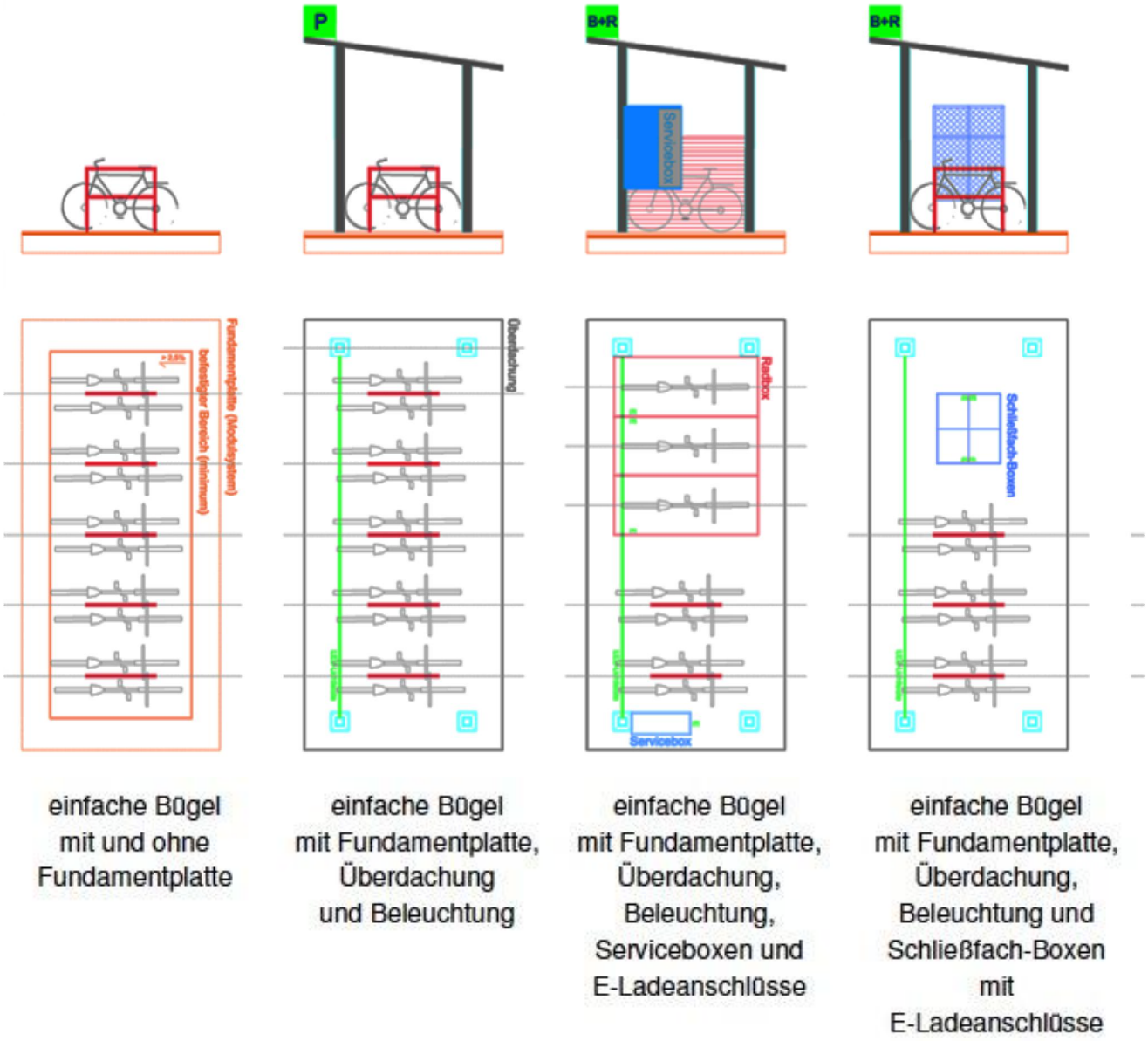


Abbildung 3: Übersicht Fahrrad-Standplätze Modulsystem "Großraum Linz - 2014"

Das dargestellte **Modulsystem „Großraum – Linz 2014“** besteht aus folgenden Modulelementen:

- Fahrradbügel (5 Stück, 10 Stück oder 10 Stück Dual)
- Fundamentpalette (für mögliche Erweiterung mit einer Überdachung)
- Überdachung
- Stromanschluss (bzw. Leerverrohrung für Beleuchtung, Ladestation etc.)
- Beleuchtung
- Servicebox (Werkzeug, Luftpumpe etc.)
- E-Ladeanschlüsse (Schuko-Steckdosen)
- Radboxen (versperrbar)
- Versperrbare Schließfach-Boxen (Helme, Rucksäcke etc.)
- Versperrbare Schließfach-Boxen mit Elektroanschluss (Akkus für Elektroräder)

Weitere Schwerpunkte der gebietskörperschaftübergreifenden Zusammenarbeit: "Mobilität für den Industriestandort Linz" und "Baustellenkoordination Donaubrücken"

Thematische Untergruppe: Industriestandort Linz

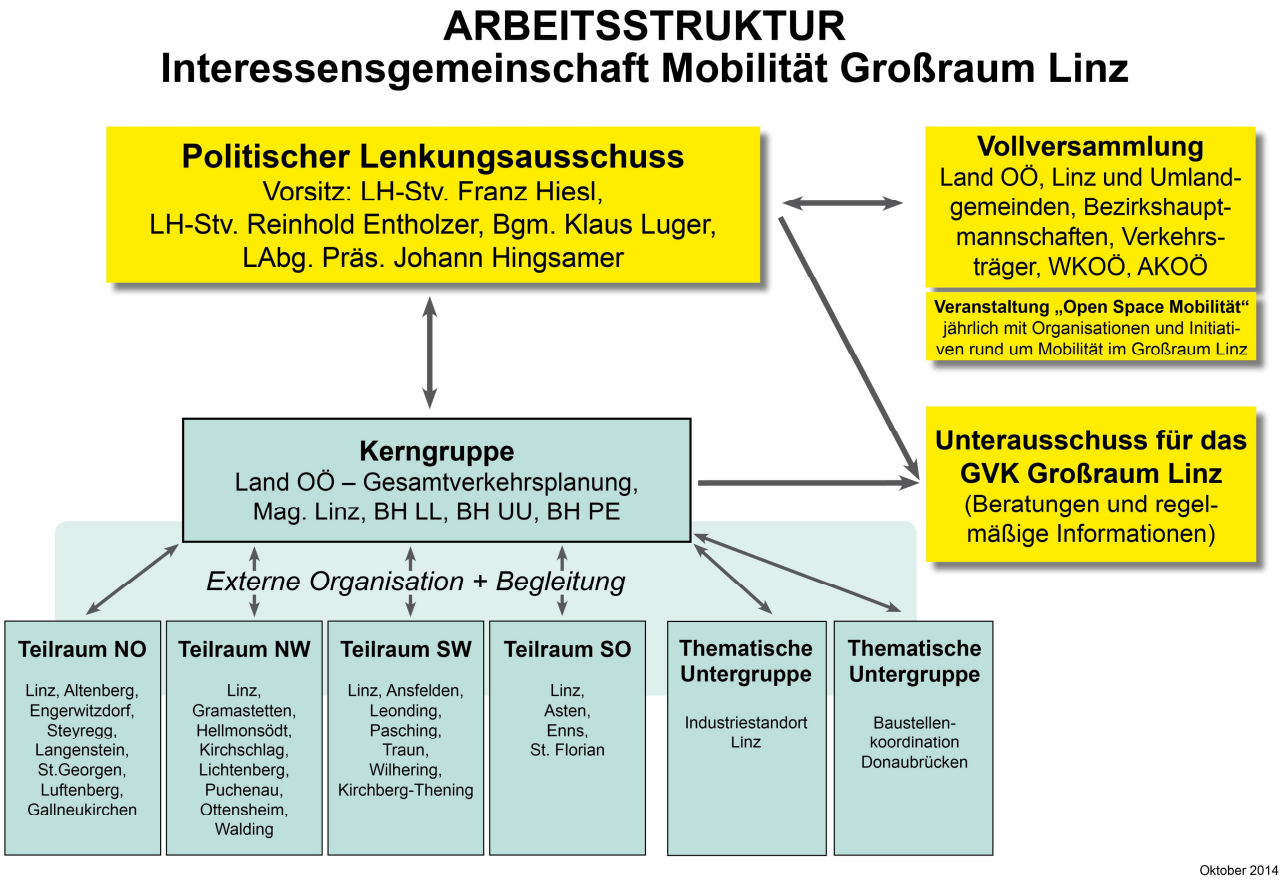
In einer thematischen Untergruppe „Industriestandort Linz“ werden unter Mitwirkung von Unternehmen des Linzer Industriegebietes standortrelevante Themen der Mobilität reflektiert und bearbeitet werden. Insbesondere soll die Erreichbarkeit des Linzer Industriegebietes mit dem innerstädtischen öffentlichen Verkehr ausgebaut werden.

Thematische Untergruppe: Baustellenkoordination insbesondere für Brückensanierungen und Brückenbau an der Donau

Weiters wurde die Gründung einer thematischen Untergruppe für „Baustellenkoordination insbesondere für Brückensanierungen und Brückenbau an der Donau“ festgelegt. Darin sollen die geplanten Sanierungs- und Bauaktivitäten von Linzer Donaubrücken im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung eines möglichst störungsfreien Verkehrsflusses koordiniert werden.

Mit der **„Interessensgemeinschaft Mobilität Großraum Linz“** wurde eine effiziente Arbeitsstruktur entwickelt, die die Zielerreichung des Gesamtverkehrskonzepts Großraum Linz (GVK) unterstützen und sicherstellen soll.

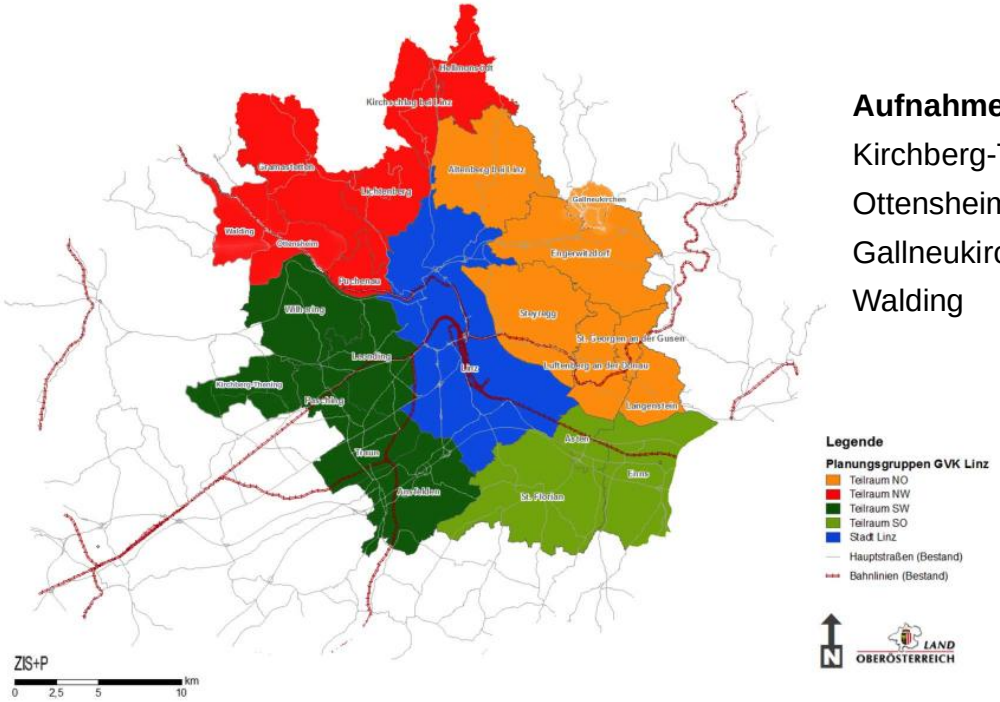
Abbildung 4: Arbeitsstruktur Freiwillige Interessensgemeinschaft Mobilität Großraum Linz



Seit 2013 arbeiten das Land Oö., die Stadt Linz und Umlandgemeinden in der **„Freiwilligen Interessensgemeinschaft Mobilität Großraum Linz“**. Zusätzlich zu größeren Infrastrukturvorhaben mit eigenen Projektstrukturen sollen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzept Großraum Linz insbesondere kurz- und mittelfristige Maßnahmen des „Umweltverbundes“ (Fuß, Rad, ÖPNV) sowie Park & Ride und Park & Drive geplant und umgesetzt werden.

Diese freiwillige Kooperation erfolgt in **vier regionalen Teilräumen**. Seit Beginn im Jahr 2013 haben weitere Gemeinden (Gemeinde Kirchberg-Thening, Marktgemeinde Ottensheim, Stadtgemeinde Gallneukirchen und die Marktgemeinde Walding) ihr Interesse an der Mitarbeit in der freiwilligen Interessensgemeinschaft Mobilität Großraum Linz bekundet und wurden in die entsprechenden Teilräume aufgenommen.

4 Teilräume für die weitere Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen



Aufnahmen nach Projektstart

Kirchberg-Thening

Ottensheim

Gallneukirchen

Walding

Abbildung 5: Darstellung der vier Teilräume im GVK