

Beilage 1687/2008 zum kurzschriftlichen Bericht des Öö. Landtags, XXVI. Gesetzgebungsperiode

Bericht des Ausschusses für Verkehrsangelegenheiten betreffend ein Verkehrskonzept für den Großraum Linz

[Landtagsdirektion: L-465/25-XXVI,
miterledigt **Beilage 1627/2008**]

Nach Jahrzehnten des Vorranges für den Pkw-Verkehr ist der Zentralraum Linz an den Rand seiner Aufnahmefähigkeit für den motorisierten Individualverkehr angelangt. Derzeit sind es mehr als 120.000 OberösterreicherInnen, die täglich nach Linz pendeln und mangels attraktiver ÖV-Angebote tun dies zwei Drittel mit dem eigenen PKW. Das entspricht täglich 70.000 privaten Autos, die vom Heimatort nach Linz und wieder zurück pendeln und so das Haushaltsbudget der Pendler entsprechend belasten. Auf Grund dieser Belastung und der Anteilssteigerungen des motorisierten Individualverkehrs hat das Land Oberösterreich in den vergangenen Jahren ein großes Gewicht auf die Erstellung des Öö. Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) gelegt. Es ist das zur Zeit ambitionierteste Verkehrskonzept eines Bundeslandes, insbesondere bei der Definition der Ziele im Öffentlichen Verkehr. Seit dem Beschluss des Gesamtverkehrskonzeptes für Oberösterreich im Februar 2008 ist eine klare politische Richtung für einen qualitativen Ausbau des ÖV vorgegeben, aber auch ein verbindlicher Handlungsauftrag, konkrete Umsetzungsmaßnahmen einzuleiten.

Auf Grund der anhaltenden Dynamik des Linzer Zentralraumes wird mit einem weiteren Ansteigen der Fahrten nach Linz gerechnet. Ohne qualitativ vergleichbarer Angebote des Öffentlichen Verkehrs werden die Pkw-Fahrten in den Zentralraum weiter zunehmen und zu Kapazitäts- und Umweltproblemen führen. In die Zukunft gerichtete Überlegungen müssen vor allem den Qualitätsbruch an den Schnittstellen zwischen Regionalverkehr und innerstädtischem öffentlichen Verkehr vermindern und einen Qualitätsschub bei Park & Ride Plätzen und den angebotenen Fahrtzeiten nach sich ziehen. Jede Verbesserung kann bedeutende Vorteile für die Anbindung der Regionen an die Landeshauptstadt mittels modernem und attraktivem Schienennahverkehr schaffen und vor allem die kostengünstige Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bei gleichzeitiger Reduktion der Umsteigezwänge und Fahrtzeiten bedeuten.

Während Gewerbe und Industrie in den vergangenen Jahren massiv in neue, umwelt- und klimaschonende Technologien investierten und damit den Schadstoffausstoß bei steigender Produktivität in den Griff bekommen konnten, stieg der CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich, sodass mit der Zunahme der Schadstoffemissionen im Verkehrsbereich letztlich eine Gefährdung des Wirtschaftsstandortes einhergeht, zumal beispielsweise die Industrie auf Grund dessen mit höheren Ausgleichszahlungen belastet wird. Ballungsräume haben ein hohes Potential, Mobilität nachhaltig zu gestalten, da Investitionen zur Verbesserung des ÖV-Angebotes in dicht besiedelten Gebieten den höchsten Nutzen aufweisen. Daraus ist abzuleiten, dass alle Maßnahmen und Vorhaben im Sinn des GVK vor allem in Richtung eines "umfassenden Nahverkehrskonzeptes für den Großraum Linz" unter Berücksichtigung aller Pendlerströme, aller vorhandenen Schienenwege sowie bereits erfolgter Studien und Projekte wie City-S-Bahn oder der Stadtbahn Linz-Pregarten ohne Verzug in Angriff zu nehmen sind. Genauso sind die notwendigen Verhandlungen mit allen beteiligten (Bund, Stadt Linz

und Umlandgemeinden) umgehend zu führen.

In der Nationalratssitzung vom 12.9.2008 wurde ein Entschließungsantrag für ein eigenes Finanzierungsgesetz von ÖPNV-Infrastruktur in städtischen Großräumen der Bundesländer beschlossen. Mit einer entsprechenden Dotierung soll damit eine gleichmäßige Verteilung der Bundesmitfinanzierung von Öffi-Infrastruktur zwischen den Bundesländern erreicht werden. Von dieser zusätzlichen Bundesförderung sollen dann ab dem Jahr 2009 vor allem auch umsetzungsreife "StadtRegionalBahn-Projekte" profitieren.

Damit auch Oberösterreich von dieser neuen Förderkulisse profitieren kann, müssen konstruktive Planungen und entsprechende Umsetzungen gesamtplanhaftig in Angriff genommen werden, damit ein massiver Ausbau des Öffentlichen Verkehrs auf der Schiene erfolgen kann.

Der Ausschuss für Verkehrsangelegenheiten beantragt, der Oö. Landtag möge beschließen:

Die Oö. Landesregierung wird ersucht, angesichts der Entwicklung im motorisierten Individualverkehr und der sanften Mobilitätsformen (FußgängerInnen, RadfahrerInnen) und mit dem Hintergrund der beabsichtigten Gleichstellung der Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs in den Regionen mit jener in der Bundeshauptstadt Wien (Entschließungsantrag des Nationalrates 93/E [XXIII. GP] vom 12.9.2008 betreffend ein "Bundesgesetz zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastruktur in städtischen Großräumen") vor allem im Sinne einer Verdichtung des Gesamtverkehrskonzepts für Oberösterreich ein umfassendes "Verkehrskonzept für den Großraum Linz" durch Zusammenführung der Bereiche Schiene, Straße und sanfter Mobilitätsformen sowie deren bestmögliche Vernetzung und Wirkung zueinander auf Basis des Gesamtverkehrskonzepts für Oberösterreich insbesondere des Kapitels 6 und allfällig vorliegender Vorstudien so rasch wie möglich dem Oö. Landtag vorzulegen, damit Oberösterreich ohne weitere Verzögerung auch von dieser neuen Förderkulisse des Bundes im Bereich Öffentlicher Verkehr entsprechend profitieren kann.

Linz, am 20. November 2008

Kapeller

Obmann

Trübswasser

Berichterstatter