

Bericht
des Ausschusses für Verkehrsangelegenheiten
betreffend das
Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008
(GVK-OÖ 2008)

[Landtagsdirektion: L-589/11-XXVI,
miterledigt [Beilagen 678/2005](#), [742/2005](#) und [1240/2007](#)]

An die Verkehrspolitik werden viele und widersprüchliche Forderungen herangetragen. Problemfälle sind die allgemeine Zunahme des Verkehrs, zunehmende Staus auf den Straßen, Beitrag der Infrastruktur zur Standortsicherung, Abbau von Zugangsbarrieren zum Verkehrssystem, Umwelt- und Sicherheitsdefizite, bessere Möglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, Entlastung der Straßen vom Güterverkehr und schließlich eine Fülle von Ausbaunotwendigkeiten im Straßennetz und im Öffentlichen Verkehr.

Mit steigendem Verkehrsaufkommen treten diese Anforderungen zunehmend zueinander in Widerspruch. Dazu kommen große Herausforderungen der Zukunft, wie die Einflüsse der demographischen Entwicklung, die Änderung des Klimas durch Emissionen von Kohlendioxid und die exorbitante Verteuerung von fossilen Treibstoffen. Die Verkehrspolitik braucht eine Entscheidungshilfe für die Bewältigung der Konfliktlagen im Einzelfall und eine Grundlage für die längerfristige Orientierung. Diese Hilfestellung wird durch das **Oberösterreichische Gesamtverkehrskonzept 2008 (GVK-OÖ 2008)** angestrebt.

Zielsetzung des Verkehrskonzeptes ist eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrswesens. Dadurch soll ein Ausgleich zwischen den widersprüchlichen Anforderungen erreicht werden. Im Detail wird angestrebt, die in den letzten Jahren beobachteten Rückgänge der Mobilität im Öffentlichen Verkehr, zu Fuß und mit dem Fahrrad zu stabilisieren und die Wachstumsraten des PKW-Verkehrs abzuschwächen. Das GVK-OÖ 2008 strebt eine verkehrspolitische Trendkorrektur und eine ausgewogene Weiterentwicklung der Verkehrsträger an.

Das GVK-OÖ 2008 beinhaltet eine Begründung der notwendigen Gesamtsicht des Verkehrs, eine umfassende Problemanalyse, eine Abschätzung der künftigen Entwicklung im Personen- und Güterverkehr, in den Umweltwirkungen und der Verkehrssicherheit, ein verkehrspolitisches Leitbild und ein generelles Maßnahmenprogramm. Es ist vorgesehen, dass die Maßnahmen nach Kenntnisnahme des GVK-OÖ 2008 weiter verdichtet und konkretisiert werden.

Der Ausschuss für Verkehrsangelegenheiten beantragt, der Oberösterreichische Landtag möge

1. **die Vorlage der Oberösterreichischen Landesregierung betreffend das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2005 (GVK-OÖ 2005) - [Beilage 678/2005](#) - zur Kenntnis nehmen,**
2. **die Oö. Landesregierung ersuchen, die in der Subbeilage angeführten Änderungswünsche, die durch Durchstreichen (ersatzlose Streichung) und durch Unterstreichen (Abänderung) gekennzeichnet sind, zu berücksichtigen sowie in das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich zu übernehmen und**
3. **die Oö. Landesregierung ersuchen, das im Sinn von Punkt 2 überarbeitete neue Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 dem Oberösterreichischen Landtag zur Kenntnis zu bringen.**

Subbeilage

Linz, am 17. Jänner 2008

Kapeller
Obmann

Mag. Strugl
Berichterstatter



**Konsolidierte Fassung
(Endstand: Jänner 2008)**

Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008

Projektleitung

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Verkehrstechnik - Verkehrskoordinierung
Leonhard HÖFLER HR. Univ.-Doz. DI. Dr.

Projektbegleitende Arbeitsgruppe

K. TINKLER HR. DI. Landesbaudirektor
G. BSIRSKY HR. DI. Abt. Strategische Planung und
Netzausbau
K. PRUMMER HR. DI. Abt. Verkehrstechnik
G. KNÖTIG HR. DI. Dr. Abt. Raumplanung
E. MAYRHOFER Mag. Abt. Gewerbe und
Wirtschaftsförderung

Grundlagenbearbeitung

G. Sammer, o. Univ.Prof. DI. Dr.; G. Röschel, DI. Dr.
ZIS-P Sammer & Partner; Ziviltechnikergesellschaft m.b.H.
Leonhardstraße 12; 8010 Graz
Tel.: (0316) 38-20-21
e-mail: office@zis-p.at
www.zis-p.at

Linz, Jänner 2008

Vorwort	1
1 Warum Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich?	4
2 Wohin führt die Verkehrsentwicklung? - Problemanalyse	8
2.1 Megatrends der Entwicklung	8
2.2 Einflüsse der Demographie	10
2.3 Veränderung der Raum- und Siedlungsstruktur	13
2.4 Einflussgrößen der Verkehrsentwicklung	15
2.5 Externe Kosten und Kostenwahrheit.....	16
2.6 Die Entwicklung im Personenverkehr	18
2.7 Die Entwicklung im Güterverkehr (Straße, Schiene und Schiff)	24
2.8 Verkehrssicherheit und Unfallentwicklung.....	35
2.9 Die Abgasbelastungen durch den Verkehr.....	39
2.10 Kohlendioxid - Emissionen (CO ₂).....	47
2.11 Bereich Energie und Verkehr.....	49
2.12 Lärmemissionen.....	51
2.13 Abbau von Barrieren	52
3 Kompetenzen - Zuständigkeitsebenen EU, Bund, Land, Gemeinden	54
3.1 Allgemeine Bemerkungen Zuständigkeiten und Handlungsspielräume.....	54
3.2 Zur Zuständigkeitsverteilung im Straßenverkehr	56
3.3 Zur Zuständigkeitsverteilung im öffentlichen Verkehr	57
4 Wie ist eine Steuerung der Verkehrsentwicklung möglich?	59
4.1 Verkehrspolitische Strategien.....	59
4.2 Zur Beschleunigung der Verfahren	62
4.3 Integrative Sicht des Oberösterreichischen Zentralraumes	67
5 Das verkehrspolitische Leitbild Oberösterreich 2008	72
5.1 Das Leitbild als Steuerungsinstrument.....	72
5.2 Allgemeine Grundsätze des Leitbildes	74
5.3 Verkehrspolitische Ziele des Leitbildes	75
5.4 Verkehrspolitik, Standortqualität und Arbeitsmarkt.....	83
6 Generelles Maßnahmenprogramm	90
6.1 Barrierefreiheit und Sicherheit der Verkehrssysteme.....	90
6.1.1 Abbau von Zugangs- und Nutzungsbarrieren.....	90
6.1.2 Maßnahmenprogramm Verkehrssicherheit	91
6.2 Radverkehr	94
6.3 Öffentlicher Verkehr	95
6.3.1 Erreichbarkeitsstandards mit dem Öffentlichen Verkehr	96
6.3.2 Regionalverkehrskonzepte für den Öffentlichen Verkehr	97
6.3.3 Mobilitätsmanagement	100
6.3.4 Bestandssicherung - Verkehrsdiensteverträge.....	102
6.3.5 Ausschreibung der Leistungen im Öffentlichen Verkehr	102
6.3.6 Reform des Öffentlichen Verkehrs	105

6.3.7	Weiterentwickeln des Oberösterreichischen Verkehrsverbundes.....	107
6.3.8	Regionales Schienenverkehrskonzept Oberösterreich	107
6.3.9	Nahverkehrskonzept Großraum Linz	111
6.3.10	Park-and-Ride; Bike-and-Ride	113
6.3.11	Planungsübereinkommen regionaler Schienenverkehr Bund - Land.....	113
6.3.12	Übergeordnete Netze - Öffentlicher Verkehr	114
6.4	Straßennetz	116
6.4.1	Neukategorisierung des Landesstraßennetzes	117
6.4.2	Landesstraßenbauprogramm.....	118
6.4.3	Übergeordnetes Netz – Straßenverkehr.....	120
6.5	Güterverkehr und Logistik	121
6.6	Anschlussbahnen.....	125
6.7	Binnenschifffahrt	125
6.8	Flugverkehr.....	126
6.9	Verringerung der Klima- und Umweltbelastungen durch den Verkehr.....	129
6.10	Verkehrsplanerische Beratung und Förderung der Gemeinden.....	131
6.11	Modell- und Pilotprojekte.....	132
6.12	Maßnahmen im Bereich der Raumplanung.....	132
6.13	Kritische Maßnahmenbereiche	133
6.14	Weiterführende Arbeiten.....	134
7	Fragen der Finanzierung	136
8	Erfolgskontrolle und Evaluierung.....	139
9	Empfehlungen für die weitere Vorgangsweise	140
10	Quellenverzeichnis	142

Vorwort

Die verkehrspolitische Diskussion ist äußerst vielfältig. Verschiedene, auch gegensätzliche Argumente haben ihre Berechtigung. Einerseits geht es um die Verminderung aktueller Problemlagen, wie Staus auf den Straßen, massiver Umweltbelastungen, wenig attraktiven Angeboten im Öffentlichen Verkehr oder unbefriedigenden Bewegungsräumen für Fußgänger und Radfahrer. In allen motorisierten Staaten sind Zielkonflikte ein Fixbestandteil des verkehrspolitischen Diskurses. Andererseits sind die Alltagsprobleme in ihrer Fülle und Widersprüchlichkeit kaum harmonisierbar; einfache Lösungsansätze führen kaum zum Ziel.

Die Situation wird noch durch die Tatsache verschärft, dass eine verantwortungsbewusste Verkehrspolitik sich neben der Sanierung der Alltagsprobleme in verstärktem Maße an längerfristigen Perspektiven orientieren muss. Mittelfristig werden in allen öffentlichen Leistungsbereichen die demographische Entwicklung, die Verteuerung der Energie und die Beeinflussung des Klimas große Herausforderungen bringen, die die bisherigen Problemlagen aller Voraussicht nach in den Schatten stellen.

Immer mehr bestimmen Vorgaben "von außen" den Handlungsspielraum. Die Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich kann nur innerhalb des Rahmens dieser Megatrends, der nationalen und europäischen Verkehrspolitik agieren. Liberalisierung, Globalisierung, die verkehrspolitischen Vorgaben der Europäischen Union, Veränderung der Werthaltungen der Bevölkerung und schließlich die Zunahme der Motorisierung entziehen sich einer zielorientierten Steuerung durch die Verkehrspolitik des Bundes und des Landes Oberösterreich. In diesen Fällen kann das Land Oberösterreich nur in der Weise agieren, dass die Nutzen für das Land maximiert und Nachteile soweit als möglich vermieden werden. Voraussetzungen dafür sollen im Gesamtverkehrskonzept 2008 geschaffen werden.

Die Verkehrspolitik muss auf die Veränderungen im Umfeld proaktiv und intelligent reagieren. Wenn sich die Entwicklungsvorgaben aus dem Umfeld strukturell verändern, kann eine Fortschreibung der Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte wenig zur Lösung der künftigen Problemlagen beitragen. Eine vorausschauende Verkehrspolitik muss die künftigen Problemlagen antizipieren und Antworten im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung formulieren. Der Abschätzung der künftigen Entwicklung kommt darum ein hoher Stellenwert zu.

Bereits derzeit stellt die Finanzierbarkeit von Verkehrsprojekten einen begrenzenden Faktor der Verkehrspolitik dar. Die Probleme der Verkehrsfinanzierung werden sich in der Zukunft verschärfen. Auch wenn ein Verkehrskonzept kein neues Geld produziert,

können damit wesentliche Voraussetzungen für einen effizienten Mitteleinsatz, für eine ausgewogene Dringlichkeitsreihung der Maßnahmen, für die Nutzung von Synergien zwischen den Verkehrsträgern und schließlich auch für die Abstimmung zwischen Verkehr und Standortstruktur geschaffen werden.

Seit mindestens 25 Jahren gilt die Zunahme des Straßenverkehrs als Fundamentalproblem jeder Verkehrspolitik. Diese Entwicklung wird einerseits mit steigendem Wohlstand, zunehmender Mobilität und dynamischer wirtschaftlicher Entwicklung assoziiert, andererseits jedoch immer mehr auch mit negativen Folgen in Zusammenhang gebracht. Die Schwierigkeit verkehrspolitischer Entscheidungen ist schon daran zu erkennen, dass in hochbelasteten Räumen selten eindeutig entschieden werden kann, ob bei weiteren Verkehrszunahmen die Vorteile oder Nachteile überwiegen. Die Probleme sind seit Jahren bekannt - die in den letzten Jahren angedachten bzw. umgesetzten Steuerungsstrategien haben sich als wenig wirksam erwiesen.

Offensichtlich sind die Beharrungskräfte der bisherigen Entwicklungsvorgaben so groß, sodass mit einfachen Konzepten nicht erfolgreich gegengesteuert werden kann. Bleiben Interdependenzen außer Betracht, treten Nebenwirkungen und Spätfolgen auf, die durch weitere Maßnahmen korrigiert werden müssen. Verkehrspolitik der Zukunft ist angewandtes Systemdenken. Als Zielsetzung gilt die Beeinflussung des Verkehrsablaufes durch ein integriertes Management der Standort- und Verkehrsentwicklung. Auch dafür sollen im Gesamtverkehrskonzept erste Denkansätze einer operativen Umsetzung entwickelt werden.

Die bisherige Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich ist deutlich maßnahmenorientiert. Mit verschiedenen Projekten im Straßenwesen und im Öffentlichen Verkehr wurden Akzente gesetzt, die über die Grenzen des Bundeslandes hinaus Beachtung gefunden haben. Diese positive Beurteilung sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass - gemessen an den künftigen Herausforderungen - Strategie- und Integrationsdefizite bestehen, die bei einer verantwortungsvollen Verkehrspolitik nicht in die Zukunft fortgeschrieben werden sollen.

Von der interessierten Öffentlichkeit wird von einem Gesamtverkehrskonzept eine möglichst lückenlose Auflistung von Maßnahmen erwartet; bewusst beschreitet das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 einen anderen Weg. In einem ersten Schritt soll Konsens über Grundpositionen erzielt werden. Erst darauf aufbauend ist eine effiziente Maßnahmenentwicklung möglich und sinnvoll. In weiteren Arbeiten werden für verkehrspolitische Entscheidungen wichtige Detailfragen geklärt werden. Dabei wird davon ausgegangen, dass der politische Mehrwert eines Verkehrskonzeptes nicht im Bauvolumen der enthaltenen Maßnahmen, im Umfang der Bestelleistungen bei Bussen oder Bahnen oder gar in Budgetzahlen zu messen ist, sondern in der längerfristigen verkehrspolitischen Problemlösungskapazität. Dabei

muss ein ständiger Ausgleich zwischen konträren Positionen auf verschiedenen Ebenen gefunden werden.

Verkehrspolitik ist Standortpolitik. Fragen der Sicherheit der Arbeitsplätze beschäftigen derzeit die Menschen am meisten. Zurecht werden von einem Verkehrskonzept auch Antworten auf die wichtigen Standortfragen, die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Wirtschaft und die Sicherheit der Arbeitsplätze erwartet. Der europäische und weltweite Wettbewerb verschiebt das Koordinatensystem verkehrspolitischer Entscheidungsstrukturen. Die Aufgabe der Standortsicherung als Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Das Verkehrskonzept muss einen Ausgleich finden zwischen den für den Wirtschaftsstandort Oberösterreich wichtigen Anliegen und den Vorkehrungen des Umweltschutzes.

Wie andere Sektorpolitiken auch ist die Verkehrspolitik ständig im Fluss. Neue Herausforderungen verlangen problemangepasste Lösungen und ein schnelles Reagieren. Das Spannungsfeld zwischen belastbarer Positionsfestlegung einerseits und problemorientierter Flexibilität andererseits kann nicht durch ein einmal beschlossenes Dokument, sondern nur durch einen institutionalisierten kommunikativen Prozess überwunden werden. In diesem Sinne versteht sich das Gesamtverkehrskonzept des Landes Oberösterreich als Impuls zu einem anspruchsvollen verkehrspolitischen Diskurs. Dieser erforderlichen Flexibilität wird auch durch die Tatsache Rechnung getragen, dass im Rahmen der bisherigen Arbeiten für besonders kritische Fragen noch keine abschließenden Antworten gefunden werden konnten. Diese sollen im weiteren Verlauf vertieft behandelt werden.

Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept 2008 des Landes Oberösterreich verfolgt das Ziel, das umfassende Politikkonzept der Nachhaltigkeit von der theoretisch-abstrakten Diskussion auf die politisch-operative Ebene zu bringen. Voraussetzung dafür ist eine Verschränkung der aktuellen Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich mit längerfristigen Entwicklungsvorgaben. Die Anschlussfähigkeit an laufende Projekte muss gewahrt bleiben; eine Systemkorrektur kann nur kontinuierlich erfolgen.

Das Gesamtverkehrskonzept soll Hilfestellung bieten zur Harmonisierung gegensätzlicher verkehrspolitischer Positionen, zur Standortbestimmung gegenüber dem Bund, bei der Bewältigung von Zielkonflikten - auf der Basis einer nachhaltig angelegten Verkehrspolitik. Der Generalverkehrsplan versteht sich Positionsfestlegung für die künftige Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich, als Entscheidungshilfe für die Wirtschaft und die Interessenvertretungen und als Informationsquelle für die interessierte Öffentlichkeit.

1 Warum Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich?

Jahrelang galt die ganzjährige Erreichbarkeit jedes dauernd besiedelten Hauses mit Pkw und jedes Betriebes mit Lkw als verkehrs- und regionalpolitisches Leitbild des Landes Oberösterreich. In der Umsetzung dieses Zieles wurden große Leistungen für die demographische Stabilität der Regionen, für den Chancenausgleich zwischen den Landesteilen und für eine regionalwirtschaftliche Dynamik geleistet. Andererseits wurden dadurch Strukturen geschaffen, die nur mit dem KFZ bedient werden können und vom KFZ abhängig sind. Mittlerweile sind die negativen Folgen des KFZ-Verkehrs offenkundig, sodass die Entwicklung der letzten Jahren nicht unverändert in die Zukunft fortgeschrieben werden kann. Dadurch würden andere, ebenso wichtige Ziele konterkariert. Gegensteuern gegen den Trend ist somit eine prominente verkehrspolitische Zukunftsaufgabe geworden.

Zunehmend setzt sich die Erkenntnis durch, dass die Verkehrsprobleme nicht isoliert zu sehen sind, sondern nur durch intelligentes Zusammenwirken der Verkehrsträger und Gebietskörperschaften gelöst werden können. Diese Abstimmung und Kooperation organisiert sich nicht selbst, sondern braucht Impulse einer vorausschauenden und verantwortungsbewussten Verkehrspolitik. Im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 sollen dafür die Weichen gestellt werden.

Bereits derzeit verursacht der Verkehr erhebliche Probleme, die sich ohne gegensteuernde Maßnahmen verschärfen werden. In den vergangenen Jahrzehnten haben in allen industrialisierten Staaten die Motorisierung und der KFZ-Verkehr erheblich zugenommen. Alltäglich wahrgenommene Problemlagen betreffen folgende Bereiche:

- Durch die Motorisierung steigt der Anteil der Bevölkerung, der auf einen privaten PKW zurückgreifen kann. Mit zunehmender PKW-Verfügbarkeit werden die Komfortstandards des Pkw maßgebend für die Verkehrsmittelwahl; der öffentliche Verkehr (und auch der nichtmotorisierte Verkehr) kann diesen Vorgaben immer weniger entsprechen.
- Seit mindestens 20 Jahren gehen die Anteile des Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zurück; nach vorliegenden Prognosen wird dieser Abwärtstrend in der nächsten Zeit ungebrochen anhalten.
- Generell führen steigende KFZ-Belastungen zu einer Zunahme der Abgas- und Lärmbelastungen und des Energieverbrauches; Lebensqualität als umfassendes Konzept kann nur durch einen Ausgleich zwischen der notwendigen Erreichbarkeit und den verkehrsbedingten Umweltwirkungen erreicht werden.

- Die gestiegene KFZ-Verkehrsbelastung und der hohe Auslastungsgrad der Verkehrsanlagen führen auf den Hauptachsen des Verkehrs und besonders im Zentralraum Linz zu Staus und Einschränkungen der Erreichbarkeit.
- Die öffentlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden derzeit nicht ausreichend durch adäquate Siedlungsstrukturen unterstützt; dadurch gehen mögliche Synergien verloren.
- Die Verkehrssicherheit in Oberösterreich weist im Vergleich zu anderen Ländern, wie z.B. Skandinavien und Großbritannien, deutliche Verbesserungsmöglichkeiten auf.
- Insbesondere der motorisierte Straßenverkehr (PKW und LKW-Verkehr) verursacht Folgekosten, die nur zu einem geringen Teil von den Verursachern selbst getragen werden ("externe Kosten").
- Schon in den letzten Jahren hat sich der budgetäre Handlungsspielraum der Gebietskörperschaften verengt, dadurch kommt einem effizienten Mitteleinsatz eine höhere Bedeutung zu.
- Verkehrspolitische Entscheidungen erfolgen in einem ständig komplexer werdenden Umfeld. Zeitaufwändige Behördenverfahren, knappe Finanzierungsbasis und die Mitsprache vieler Meinungsträger führen zu langen Projektdauern, die von den Betroffenen als "Entscheidungsstau" empfunden werden. Das Gesamtverkehrskonzept soll Anregungen und Hilfestellung für die Verfahrensbeschleunigung bringen.
- Die drastisch steigenden Öl- und Energiepreise werden zu einer völligen Veränderung von Rahmenbedingungen, aber auch zu wachsenden sozialen Problemen gerade im ländlichen Raum führen.

Durch das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich soll eine Entschärfung der aktuellen Problemlagen erreicht und die Zukunftsfähigkeit des Verkehrssystems durch eine Verschränkung der aktuellen Verkehrspolitik mit den längerfristigen Erfordernissen sichergestellt werden. Der zunehmende Einfluss der Megatrends vermindert den autonomen Handlungsspielraum der nationalen Verkehrspolitik. Bei divergierenden Zielsetzungen gewinnt ein institutionalisierter kommunikativer Prozess als Instrument zur Zielannäherung bzw. Zielharmonisierung an Bedeutung. Dadurch unterscheidet sich das Gesamtverkehrskonzept 2008 von bisherigen Verkehrskonzepten.

In den Jahren 1992 und 1998 wurde ein Gesamtverkehrskonzept für Oberösterreich erarbeitet. Zwischenzeitlich wurden wesentliche Maßnahmen im Straßennetz und im Öffentlichen Verkehr umgesetzt. Nach sieben Jahren ist eine Aktualisierung und Weiterführung des Konzeptes als Instrument zur verkehrspolitischen Entscheidungsfindung angebracht. Zusätzlich zu den genannten Problemen hat sich seit 1992 und 1998 auch eine Reihe von Rahmenbedingungen geändert, die im Gesamtverkehrskonzept 2008 zu berücksichtigen sind:

- Vorgaben der EU hinsichtlich Deregulierung und Liberalisierung des Verkehrsmarktes, zunehmender Abbau von Subventionen in allen Sektoren, auch im Verkehrsbereich;
- Planungen der EU hinsichtlich der Entwicklung der übergeordneten TEN-Netze als Vorgabe für die nationalen Infrastrukturplanungen; diese sind auch für das Land Oberösterreich strukturbestimmend;
- Die EU-Erweiterung auf 25 Mitgliedsstaaten; insbesondere die EU-Osterweiterung ab 1.1.2004 schafft für Oberösterreich geänderte Standortvoraussetzungen
- Änderungen bei den ÖBB – neue Organisationsstrukturen ab 2005 mit Rückwirkungen auf den Öffentlichen Verkehr in den Ländern;
- Neue technologische Möglichkeiten, insbesondere im Bereich der Verkehrs-Telematik als Ergänzung der traditionellen Infrastrukturpolitik und als Voraussetzung einer integrierten Verkehrspolitik;
- Richtlinien der EU über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe und deren Umsetzung durch das BG Emissionshöchstmengengesetz-Luft.

Das Gesamtverkehrskonzept soll Richtlinie und Entscheidungshilfe für die Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich für die nächsten Jahre sein, aber auch eine Argumentationshilfe für Forderungen an den Bund, die Europäische Union und die oberösterreichischen Gemeinden sowie ein Instrument zur Koordinierung mit diesen Institutionen darstellen. Es soll nahtlos an bereits bestehende Arbeiten anschließen, maßnahmenorientiert und zukunftsweisend sein.

Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich verfolgt die Zielsetzung,

- das Konzept der Nachhaltigkeit als verkehrspolitisches Ziel festzuschreiben und zu operationalisieren,
- die notwendige Mobilität für die Bevölkerung und die Wirtschaft Oberösterreichs zu gewährleisten,
- die negativen Auswirkungen der Mobilität zu vermeiden und Alternativen anzubieten;
- einen positiven Beitrag zur Standortqualität Oberösterreichs zu leisten, insbesondere vor dem Hintergrund der Globalisierung der Märkte und dem zunehmenden Standortwettbewerb; sowie
- langfristig wirksame Maßnahmen besser aufeinander abzustimmen (z.B. Raumplanung – Verkehrsplanung);
- die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass für das Land Oberösterreich die Nutzenwirkungen der "Entwicklungen von außen" maximiert und die Nachteile minimiert werden.

- Gender mainstreaming - als programmatisches Ziel verfolgt die Gleichstellung von Männern und Frauen in allen Lebensbereichen; der Verkehr als traditionell männerdominierte Domäne hat einen großen Aufklärungs- und Nachholbedarf.

Bei Berücksichtigung dieser Vorgaben erweist sich das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich als mehrdimensionales Optimierungsproblem; die Komplexität ergibt sich aus der Dynamik des Umfeldes, der Vielfalt und auch Widersprüchlichkeit der Zielsetzungen sowie der Interaktion der Einflussgrößen. Die Weiterentwicklung setzt kommunikative Prozesse auf mehreren Ebenen voraus.

Die maßgebenden Gründe für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes liegen in der zunehmenden Komplexität bei der Lösung von verkehrspolitischen Alltagsproblemen, in zunehmenden Zielkonflikten, die eine rechtzeitige Abstimmung verlangen und in zu klärenden Fragen der Verkehrsfinanzierung. Die steigende Bedeutung der Einflüsse "von außen" machen eine rechtzeitige Standortbestimmung der Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich notwendig. Große Probleme, wie die Herausforderungen der demographischen Entwicklung, die Beeinflussung des Klimas durch menschliche Aktivitäten und die Energieverknappung und -verteuerung verlangen eine längerfristig vorausschauende verkehrspolitische Weichenstellung.

2 Wohin führt die Verkehrsentwicklung? - Problemanalyse

2.1 Megatrends der Entwicklung

Als Megatrends gelten alle jene Entwicklungen, die "von außen" auf Österreich und auf das Land Oberösterreich einwirken und darum von der Landespolitik nicht oder nur in Randbereichen beeinflusst werden können.

Der Verkehr weist eine enorme soziale Vernetzungsfunktion auf; der Verkehr ist in die gesamte wirtschaftliche und soziale Entwicklung eingebettet. Die Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich erfolgt im Rahmen der Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union. Trotz dieser "Eingebundenheit" des Verkehrs in größere Systemzusammenhänge hat ein Gesamtverkehrskonzept die Aufgabe, Handlungsmöglichkeiten der Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich zu identifizieren, diese mit konsensfähigen Maßnahmen und Strategien zu füllen und die Handlungsspielräume gegebenenfalls zu erweitern.

Die wichtigsten Trends mit ihren Auswirkungen auf Oberösterreich sind: der demographische Wandel, die Individualisierung der Lebensstile, die Globalisierung und Liberalisierung, die weitere Entwicklung der wissensbasierten Gesellschaft, die informationstechnologische Durchdringung aller gesellschaftlichen Bereiche, die weiter zunehmende Mobilität, die Umweltveränderungen und die Ressourcenverfügbarkeit, ein sich wandelndes Verständnis der Nachhaltigkeit sowie die Zwiespältigkeit im Gesundheitsbewusstsein der Menschen.

Im Verkehr ist die Entwicklung der letzten Jahre und die voraussichtliche zukünftige Entwicklung durch folgende Faktoren geprägt:

- **Eine Individualisierung der Lebensstile:** Die Lebensstile der Bevölkerung zeigen einen deutlichen Trend zur Individualisierung. Diese Veränderungen der Werthaltungen weg von Solidarität hin zu mehr Selbstverwirklichung haben eine Reihe von Konsequenzen, die sich entscheidend auf die weitere Verkehrsentwicklung auswirken: Verkleinerung der Haushalte und weiteres Anwachsen der Motorisierung mit der Steigerung der PKW-Verfügbarkeit, Veränderung des Freizeitverhaltens im Alltag („Eventkultur“) und eine Tendenz zu mehr Kurzurlauben (Wochenendtourismus) usw.
- Eine starke **Liberalisierung der Wirtschaftspolitik**, vorgegeben durch die EU, gepaart mit einem sukzessiven Rückzug der öffentlichen Hand aus traditionell

von ihr verwalteten Bereichen (z.B. ÖBB – Neustrukturierung). Zwangsläufig vermindert die Liberalisierung die Einflussmöglichkeiten der nationalen Verkehrspolitik. Steuernde Eingriffe werden tendenziell schwerer umsetzbar, besonders durch die Verengung der finanziellen Spielräume für die Gebietskörperschaften. Bestehende Regulierungen werden beseitigt und durch Marktmechanismen, beeinflusst von privaten Anbietern, ersetzt („Deregulierung“).

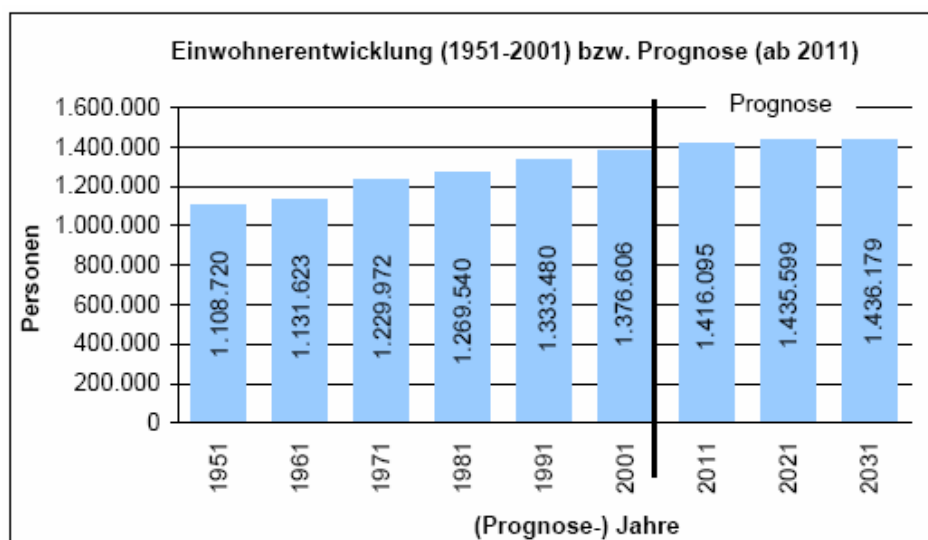
- Die Tendenz zur **Globalisierung**, zumindest zur „**Europäisierung**“ der Wirtschaft und Gesellschaft. Die sozialen Beziehungen und Wirtschaftsräume sind durch Aufbau von Handelsbeziehungen über größere Distanzen immer stärker verflochten. Dies führt zu einer vermehrten Arbeitsteilung der Wirtschaft, zu einer Zunahme der großräumigen Austauschbeziehungen und damit zu mehr Verkehrsnachfrage, vor allem im Güterverkehr. Produktions- und Distributionsprozesse werden zunehmend großräumiger organisiert. Das bedeutet auch für die Verkehrspolitik und für die Entscheidungsprozesse eine stärkere internationale Verflechtung und europaweite Reglementierung. Für die Verkehrsentwicklung bewirkt die Globalisierung eine starke Zunahme der Transportweiten und damit der Verkehrsbelastungen.
- Gesamteuropäische Überlegungen der EU zu **übergeordneten Verkehrsnetzen** (TEN). Um den verkehrlichen Aufgabenstellungen der europäischen Integration gerecht zu werden, wurden von der Europäischen Kommission sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr gesamteuropäische Infrastrukturnetze (Autobahnen und Eisenbahnhochleistungsstrecken) konzipiert; auf Grund der zentralen Lage ist davon Oberösterreich in mehrfacher Weise betroffen. Von der Lage an den TEN wird ein Beitrag zur regionalen Standortgunst erwartet. Mittlerweile orientieren sich alle nationalen Infrastrukturplanungen an den Vorgaben der Transeuropäischen Netze.
- **Wissensbasierte Gesellschaft und Technologien:** der technische Fortschritt verläuft in immer kürzer werdenden Zyklen und ist von einer großen Dynamik beherrscht. Der Rhythmus der Veränderung wird von den Entwicklungen der Kommunikations- und Informationstechnologie vorgegeben. Immer kleinere und vielfältigere Geräte entstehen und finden auch im Verkehr Anwendung. Mittlerweile hat sich die "Verkehrs-Telematik" als elektronische Vernetzung von Fahrbahn, Fahrzeug und Verkehrsteilnehmer als zusätzliche verkehrspolitische Strategie mit einer Unzahl von Anwendungsmöglichkeiten etabliert. Damit erlauben die technischen Möglichkeiten der Verkehrstelematik erstmals die praxisorientierte Umsetzung einer integrierten Verkehrspolitik. Die "driving forces" der Verkehrstelematik liegen in der Fahrzeug-, Elektronik- und Zulieferindustrie. Ohne politische Zielvorgabe kommt die Verkehrspolitik in Zugzwang und Abhängigkeit.

Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich soll einen Rahmen dafür schaffen, dass unter den vorherrschenden Megatrends der Handlungsspielraum der Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich gewährleistet, gegebenenfalls vergrößert wird.

2.2 Einflüsse der Demographie

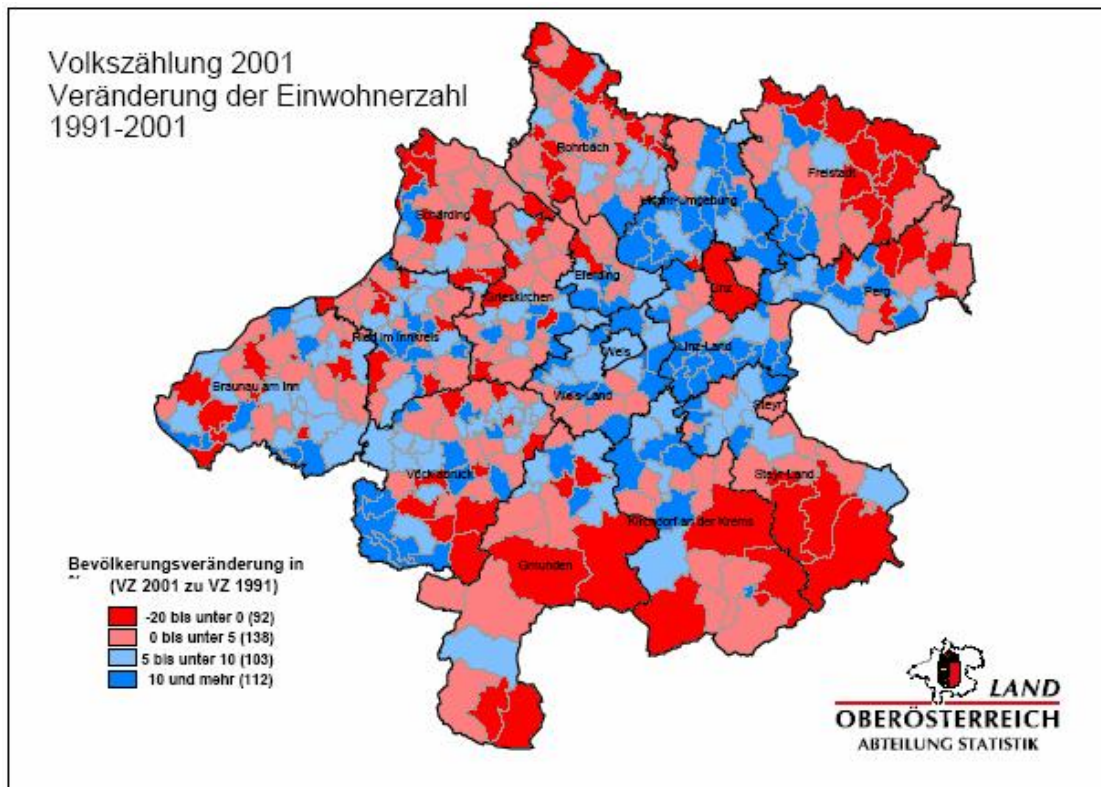
Wesentliche Einflüsse auf den Verkehr gehen von der soziodemographischen Struktur und der räumlichen Verteilung der Bevölkerung aus. Einerseits werden dadurch die Anforderungen an das Verkehrssystem vorgegeben, andererseits auch maßgebliche Parameter des Verkehrsgeschehens bestimmt.

Die Ergebnisse der Volkszählung 2001 weisen für Oberösterreich eine Bevölkerung von 1,377.000 Einwohnern aus. Die Bevölkerung des Bundeslandes ist damit in den letzten zehn Jahren um rund 43.300 Einwohner gewachsen, im Vergleich mit den letzten 50 Jahren um rund 274.000 (Darstellung 1).



Darstellung 1: Bevölkerungsentwicklung in Oberösterreich 1951 bis 2001 und Prognose bis 2031

Regionale Bevölkerungsveränderung: Das Bevölkerungswachstum der letzten zehn Jahre konzentrierte sich hauptsächlich auf die Stadtumlandregionen (Linz, Wels, Steyr). In den peripheren ländlichen Regionen hingegen gab es leichte Bevölkerungsrückgänge (Darstellung 2).

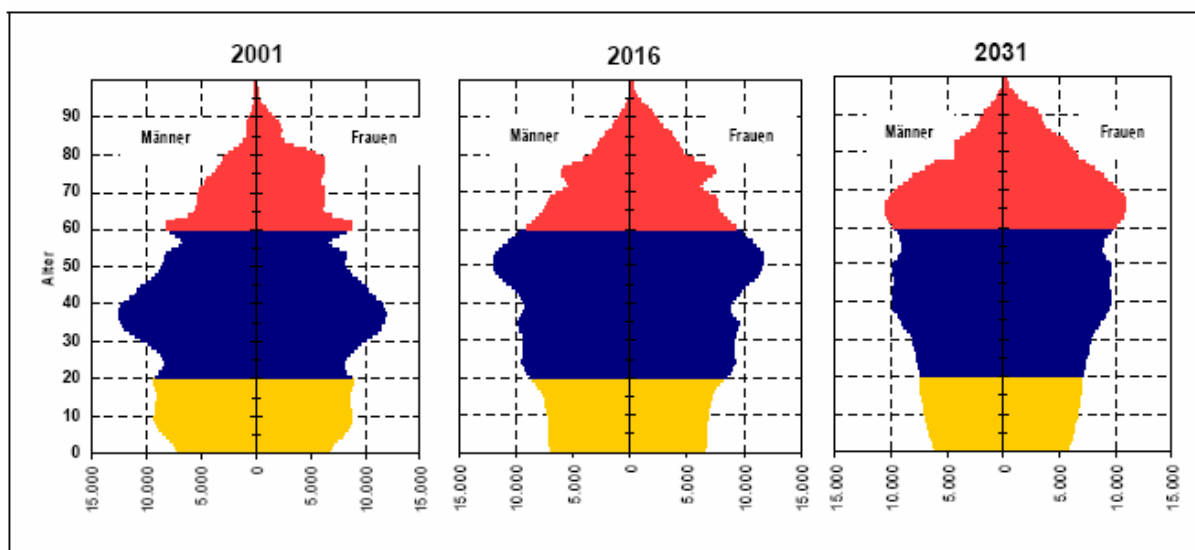


Darstellung 2: Bevölkerungsveränderung in den Gemeinden Oberösterreichs 1991 bis 2001 in Prozent

Bevölkerungsentwicklung: Ausgehend von der derzeitigen Bevölkerungsstruktur und den Annahmen der Bevölkerungsprognosen ist in den kommenden Jahren und Jahrzehnten mit folgender Entwicklung zu rechnen:

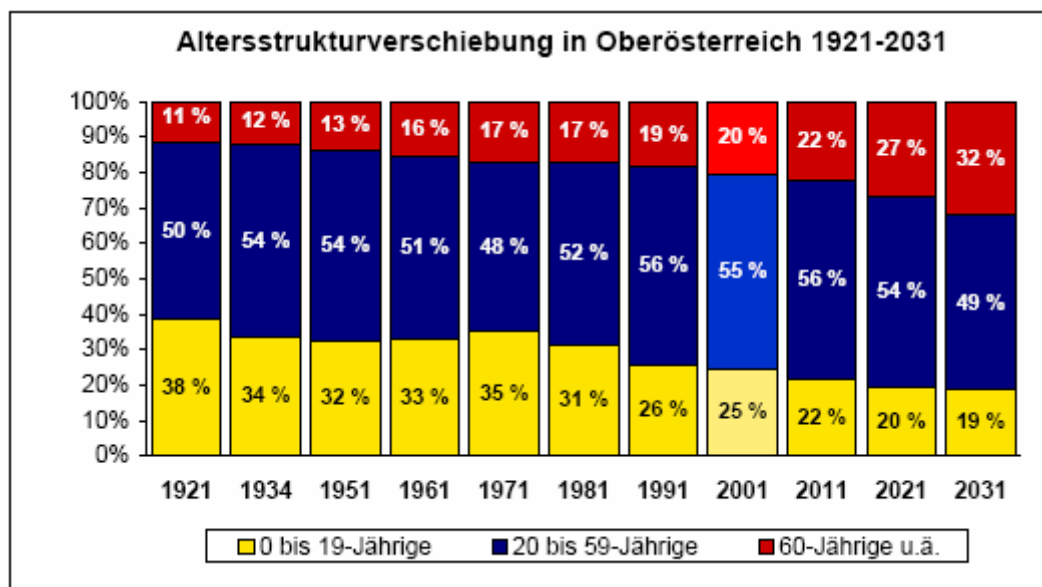
- Die Zahl der Personen im Kindes- und Jugendlichenalter geht rapide zurück: Im Jahr 2016 werden in Oberösterreich um 53.000 weniger unter 20-Jährige leben als 2001.
- Der Anteil älterer Menschen wird anwachsen - die Zahl der über 60-Jährigen wird mit steigender Dynamik bis zum Jahr 2016 um 65.000 Personen zunehmen, bis 2031 um weitere 118.000 Personen;
- die Zahl der über 85-Jährigen wird sich in den nächsten 30 Jahren von derzeit 21.000 auf 48.000 mehr als verdoppeln.
- Die Altersgruppe der Personen im Haupterwerbsalter (20- bis 60 Jahre) wird vorläufig noch zunehmen und ab dem Jahr 2016 drastisch sinken - bis 2031 um fast 100.000 Personen bei gleichzeitigem Anstieg des Durchschnittsalters dieses Arbeitskräftepotentials von derzeit 37 auf 40 Jahre.
- Das Haupt der Bevölkerungspyramide wird also zunehmend mächtiger, während der Fuß immer schwächer wird. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung Oberösterreichs stieg von 1971 auf 2001 von 33,8 Jahren auf 38,7 Jahre und es wird bis 2016 auf 42,3 Jahre und bis 2031 auf 45,3 Jahre anwachsen.

Die Veränderung der Bevölkerungsstruktur kommt in der Alterspyramide zum Ausdruck (Darstellung 3).



Darstellung 3: Bevölkerungsentwicklung: Altersstruktur der oberösterreichischen Bevölkerung in den Jahren 2001, 2016 und 2031

Die längerfristige Entwicklung (1921 bis 2031) der Bevölkerung nach Altersgruppen zeigt eine deutliche Verschiebung der Anteile von den jüngeren zu den älteren Jahrgängen (Darstellung 4).



Darstellung 4: Bevölkerungsverteilung: Kinder, Erwerbsfähige und Senioren in Oberösterreich 1921 bis 2031

Noch zu Beginn der Achtzigerjahre galt: Von 100 Oberösterreichern waren 31 Jugendliche (unter 20 Jahre), 52 im erwerbsfähigen Alter (20 bis unter 60 Jahre) und

17 im Pensionsalter (60 Jahre und älter). In den nächsten 30 Jahren vertauschen sich die Gewichte zwischen Jungen und Senioren auf 19 Junge, 49 Erwerbsfähige und 32 Senioren. Anders formuliert: Hatten wir früher 1/3 Junge und 1/6 Senioren, so werden wir in Zukunft etwa 1/6 Junge und 1/3 Senioren haben.

Von der Demographie gehen erhebliche Einflüsse auf das Verkehrsgeschehen aus. Die räumliche Verteilung hat Rückwirkungen auf den Bedarf an Infrastrukturen und auf die Angebote im Öffentlichen Verkehr. Die Änderung der Zusammensetzung nach Altersgruppen wird Verschiebungen zwischen den Fahrtzwecken und geänderte Anforderungen an die Verkehrsmittel haben (z.B. Info-Systeme im Öffentlichen Verkehr).

2.3 Veränderung der Raum- und Siedlungsstruktur

Die Ursachen des Verkehrsaufkommens sind äußerst vielfältig und komplex. Verschiedene Einflussgrößen interagieren mit unterschiedlichen Systemgeschwindigkeiten. Neben anderen Vorgaben ist das Verkehrsaufkommen auch das Ergebnis der Konzentration der menschlichen Aktivitäten auf Standorte und damit der Siedlungsstruktur. Die durch die fortschreitende Zersiedelung entstehenden dispersen Raumstrukturen gehören zu den Mitverursachern der gegenwärtigen Verkehrszunahmen.

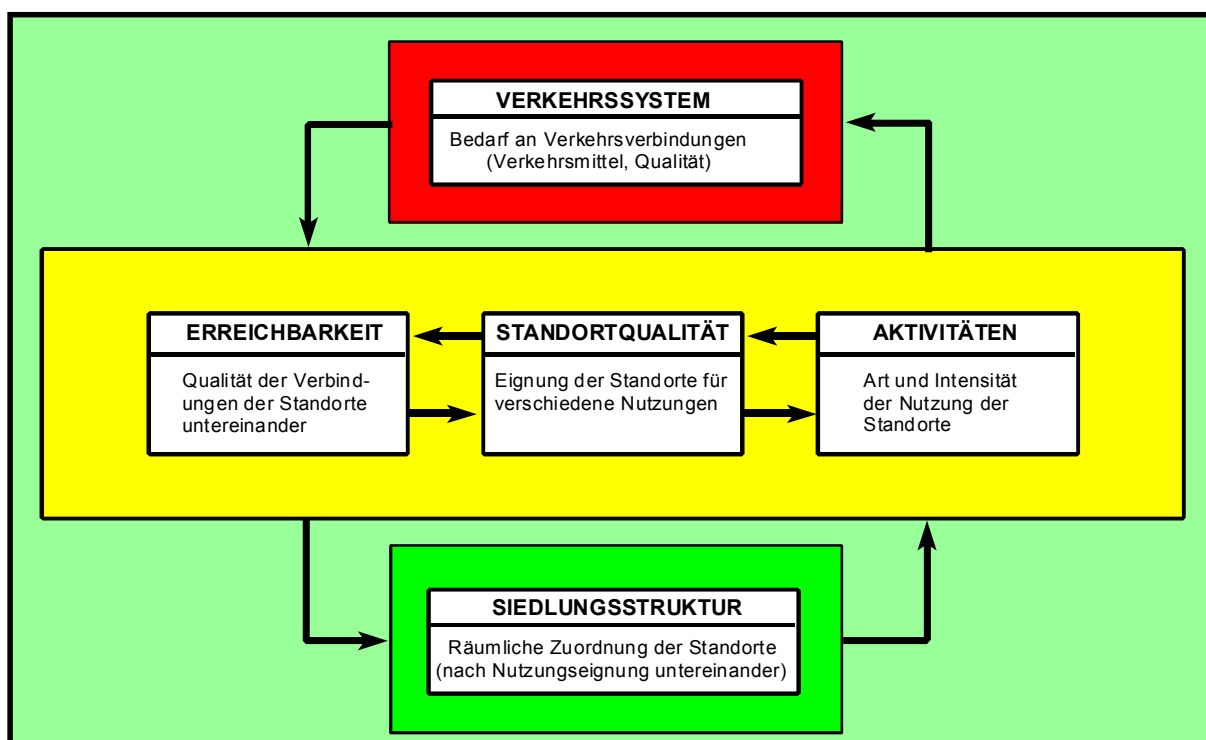
Bisher orientieren sich die Siedlungsentwicklung und die Aufschließung von Gewerbegebieten vorwiegend an privaten Interessen; die Neubautätigkeit erfolgt in erheblichem Maße abseits der vorhandenen Siedlungen und somit auch abseits der etablierten Angebote öffentlicher Verkehrsmittel. Auch die Standortwahl der produzierenden Industrie gehorcht privatwirtschaftlichen Interessen. Die Folgen sind eine zunehmende Abhängigkeit vom KFZ und ein ständiges Ansteigen des KFZ-Verkehr und ein Bedeutungsverlust der traditionellen Ortszentren. Dabei werden öffentliche Interessen der längerfristigen Erfordernisse oft nicht im erforderlichen Ausmaß berücksichtigt.

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens wird jedoch neben der Siedlungsentwicklung auch in hohem Maß von gesellschaftlichen Makrotrends, wie demografischer Entwicklung, Zunahme der verfügbaren Einkommen (Wohlstand), steigender Erwerbsquoten der Frauen, etc. beeinflusst. Dazu zählt auch die wachsende Motorisierung. Diese Makrotrends sind durch legislative oder verkehrsplanerische Maßnahmen im Wesentlichen nicht zu beeinflussen.

Die Entfernung der Siedlungen von den Ortszentren erhöht die Anzahl der Wege mit KFZ. Die Belastung durch den zusätzlichen KFZ-Verkehr trifft aber weniger jene, die im Grünen wohnen, als vielmehr jene, die verkehrssparend in Zentrumsnähe leben.

Verkehrssparende Raumordnung gehört zu jenen Maßnahmen, die die öffentlichen Haushalte stark entlasten können.

Auch andere Entwicklungen sind möglich: Kompaktere Siedlungsstrukturen haben weniger KFZ-Fahrten und deutlich geringere KFZ-Betriebskosten zur Folge. Wegen der verringerten Verkehrsleistung würde ein erheblicher Beitrag zur Verminderung der Schadstoffemissions-, Abgas- und Lärmkosten geleistet. In Summe wäre durch wirkungsvolle Maßnahmen im Bereich der Raumplanung vor allem langfristig mit deutlichen Kostensenkungen und mit einer Entlastung von Haushalten und Betrieben zu rechnen. Die Mehrkosten (z.B. für Erschließung, Schulbus, Müllentsorgung usw.) der Zersiedelung fallen zum größten Teil der Allgemeinheit zu (Darstellung 5).



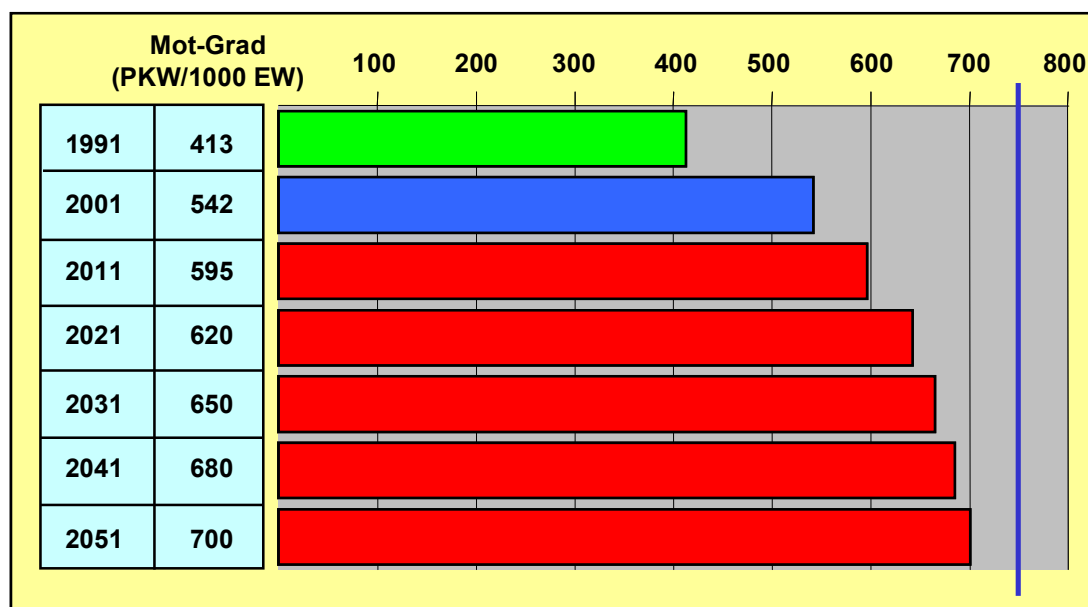
Darstellung 5: Wechselwirkungen zwischen Verkehrssystem, Siedlungsstruktur über die "Scharniere" Erreichbarkeit, Standortqualität und Aktivitäten - Prinzipskizze

Nach den Zielen des Gesamtverkehrskonzeptes sollte die Entwicklung der Siedlungsstruktur stärker als bisher den Intentionen der Raumplanung folgen. Standortentwicklung und Verkehrsplanung müssen stärker miteinander ver-schränkt werden.

2.4 Einflussgrößen der Verkehrsentwicklung

Die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre und für die Zukunft wird im Personenverkehr durch folgende Einflüsse geprägt:

- **Veränderung der Bevölkerungsstrukturen:** Zwei wesentliche Einflussfelder sind gegeben: (1) Die Altersverteilung führt zu einer Verschiebung zu jenen Altersgruppen, die sich im lenkfähigen Alter befinden. (2) Gleichzeitig verringert sich die Anzahl der Personen, die über keinen Führerschein verfügen. Dies führt einerseits zu einer höheren Motorisierung und andererseits zu einer Verringerung jener Personengruppen, die bis heute primär auf den öffentlichen Verkehr angewiesen waren.
- **Die Zunahme der Motorisierung:** Seit 1960 hat der Bestand an PKW und Kombi in Oberösterreich kontinuierlich zugenommen. Im Jahr 2001 lag der Motorisierungsgrad bei ca. 540 PKW und Kombi pro 1000 Einwohnern. Bei Fortsetzung dieses Trends bis zum Jahr 2011 wäre mit einer weiteren Steigerung auf rund 600, bis zum Jahr 2021 auf 620 PKW und Kombi pro 1000 Einwohnern zu rechnen. Diese Zunahmen bis zum Jahr 2021 würden gegenüber 2001 eine weitere Steigerung um ca. ein Drittel bedeuten (Darstellung 6).



Darstellung 6: Entwicklung und Prognose des Motorisierungsgrades in Oberösterreich
(Darstellung geändert !)

- Die berufstätigen Männer gelten mittlerweile als "vollmotorisiert". Die zu erwartenden Zuwächse der Pkw-Bestände werden aus den Quellen der Jugendlichen (ab dem fahrfähigen Alter), den berufstätigen Frauen und den älteren Jahrgängen "gespeist". Auch die Senioren, für die während ihrer Aktivzeit die PKW-

Verfügbarkeit eine Selbstverständlichkeit war, wollen im Ruhestand nicht auf den privaten PKW verzichten.

- **PKW-Verfügbarkeit verändert die Verkehrsmittelwahl:** Mit zunehmender Motorisierung verändert sich die PKW-Verfügbarkeit; insbesondere nehmen die Personen in Haushalten mit zwei und mehr PKW zu; während sich die Personen in Haushalten ohne PKW-Verfügbarkeit verringern. Mit der Veränderung der PKW-Verfügbarkeit in den Haushalten verändert sich die Verkehrsmittelbenutzung **aller** Haushaltsmitglieder.
- **Auswirkung der Zersiedelung auf die Verkehrsentwicklung:** Der derzeitige Trend zu Einkaufszentren am Stadtrand und zum Wohnen im Grünen führt zu einer anhaltenden Zersiedelungstendenz – und steigert das KFZ-Verkehrsaufkommen und in weiterer Folge die mit dem KFZ zurückgelegten Entfernungen. Das zeigt sich auch in einer Abnahme der kurzen Wege, die zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, und Ersatz vor allem durch den Autoverkehr. Diese neuen Strukturen orientieren sich an Standorten guter Straßenerschließung. Eine adäquate Bedienung mit dem öffentlichen Verkehr ist in solchen Gebieten aus Kostengründen (hohe Betriebskosten bei niedrigem Kostendeckungsgrad) nicht machbar.
- **Auswirkungen einer geringen Abstimmung der verkehrsmittelspezifischen Investitionen und Raumplanung:** Die öffentlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden durch die Raumplanung zu wenig mittels einer adäquaten Siedlungsstruktur und Siedlungsdichte sowie mittels der Parkraumpolitik (basierend auf dem Oö. Parkgebührengesetz) unterstützt. Wenn mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossene Bereiche nicht mit höheren Besiedlungsdichten und geringeren Stellplatzvorschreibungen kombiniert werden, so übertrifft die Wettbewerbsfähigkeit des Autos die des öffentlichen Verkehrs.
- Die systembedingten Wettbewerbsnachteile des ÖV können durch herkömmliche Maßnahmen nicht kompensiert werden. Werden spürbare Verlagerungen vom PKW-Verkehr zum ÖV angestrebt, kann dies nur durch Maßnahmenpakete erreicht werden, die auch restriktive Maßnahmen für den PKW-Verkehr enthalten müssen. Beispielsweise zählen dazu Parkraumbewirtschaftung, Umverteilung des städtischen Straßenraumes (durch Busspuren) oder sonstige Einschränkungen.

2.5 Externe Kosten und Kostenwahrheit

Die Verkehrsteilnehmer, sowohl der private PKW-Verkehr (auch als motorisierter Individualverkehr / MIV bezeichnet) als auch zu einem geringeren Anteil die Nutzer des

ÖV (Öffentlicher Verkehr), decken nur einen Teil der Kosten durch eigene Beiträge. Insbesondere sind die Folgekosten der Unfälle, der Emissionen, der Beeinträchtigung der Gesundheit, der Beeinflussung der Atmosphäre und des Klimas, und der Staus usw. als externe Kosten zu nennen. Diese externen Kosten werden nicht von den Verkehrsteilnehmern, sondern von anderen, zum Beispiel von der Allgemeinheit oder bei den Klimafolgekosten von künftigen Generationen getragen. Einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung hat die mangelnde Kostenwahrheit im Verkehr oder die nicht konsequente Anwendung des Verursacherprinzips in der Verkehrspolitik.

In Tab. 1 und 2 ist die Größenordnung der externen Kosten beispielhaft für den Straßenverkehr dargestellt. Der Anteil der externen Kosten des öffentlichen Verkehrs ist in der Regel wesentlich kleiner, das heißt, dass der Kostendeckungsgrad deutlich höher als beim MIV ist. Mangelnde Kostendeckung führt auf dem "Mobilitätsmarkt" zu Verzerrungen der Nachfrage, weil die Transporte für die Nutzer zu billig sind; dieser Effekt entspricht einer unkontrollierten Subvention. Diese haben ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, unerwünschte Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsmitteln (MIV und ÖV) sowie Benachteiligungen einheimischer Produktionsstandorte zur Folge. Eine regional beschränkte Umsetzung der Kosteninternalisierung ist schwierig, weil diese Strategie zu anderen Wettbewerbsverzerrungen, zu verschärftem Standortwettbewerb sowie zu sozialen Belastungen und regionalen Benachteiligungen führen kann.

Mangels objektiver Berechnungsgrundlagen zeigen die externen Kosten des Verkehrs zum Teil erhebliche Bandbreiten (Tabelle 1).

	Motorrad und PKW-Verkehr, €/Kfz-km	Lkw-Verkehr €/Lkw-km
Unfallkosten ⁽¹⁾	0,044	0,060
Luftschadstoffe ohne CO ₂ ⁽²⁾	0,017	0,029
CO ₂ ⁽²⁾	0,005-0,138 ⁽³⁾	0,012-0,299 ⁽³⁾
Verkehrslärm ⁽²⁾	0,018	0,150
Gesamt ^{(1) + (2)}	0,084-0,217 ⁽³⁾	0,251-0,538 ⁽³⁾

Quellen: (1) Herry et. al. 2001 und eigene Berechnungen
 (2) Pischinger et. al. 2001, Fortschreibung Sammer 2001
 (3) Die große Schwankungsbreite zeigt die Unsicherheit bezüglich der genauen Abschätzung der externen Kosten in der Literatur

Tabelle 1: Spezifische externe Unfall- und Umweltkosten des Straßenverkehrs in Österreich 2000

Bei den für das Jahr 2001 zu Grunde gelegten Fahrleistungen von 8,3 Mrd. PKW-km in Oberösterreich und im Güterverkehr von 1,16 Mrd. LKW-km ergeben sich je nach Berechnungsart externe Unfall- und Umweltkosten in der Bandbreite zwischen 1,0 und 2,4 Mrd. Euro pro Jahr (Tabelle 2).

	Externe Unfall- und Umweltkosten des Straßenverkehrs in Oberösterreich
PKW	0,7 Mrd. bis 1,8 Mrd. Euro pro Jahr
LKW	0,3 bis 0,6 Mrd. Euro pro Jahr
Gesamt	1,0 bis 2,4 Mrd. Euro pro Jahr

Tabelle 2: Externe Unfall- und Umweltkosten des Straßenverkehrs in Oberösterreich 2001 (Abschätzung auf Grund von Verkehrsleistungen und spezifischen externen Kosten gemäß Tabelle 1)

Abgeleitet aus LKW-Fahrleistungen und den externen Kosten pro LKW-km liegen die externen Kosten des Güterverkehrs in Oberösterreich bei rund 435 Mio. Euro pro Jahr (Tabelle 3).

	Externe Kosten in Mio. EURO pro Jahr
Straße	410
Schiene	22
Donau	3
Gesamt	435

Tabelle 3: Externe Kosten des Güterverkehrs für verschiedene Verkehrsträger in Oberösterreich (Abgeleitet aus Werten für Österreich von Herry, Trafico 2001)

In Summe werden die externen Kosten des Verkehrs in Oberösterreich mit 1,5 bis 3,0 Mrd. Euro beziffert.

2.6 Die Entwicklung im Personenverkehr

Referenzmaßstab jeder Maßnahmenbeurteilung ist der **Trend**, der ein Szenario darstellt, welches die wahrscheinliche Entwicklung unter „business as usual“ (wenn "wir also so wie bisher weitermachen") annimmt. Dabei werden alle heute schon fixierten Maßnahmen und ein aus der Vergangenheit extrapoliertes Verhalten zugrunde gelegt. Die Trendentwicklung ist keine naturgesetzmäßige Vorgabe, sondern kann mit einer konsequenten verkehrspolitischen Strategie vermieden werden (siehe Kap. 5 bis 9).

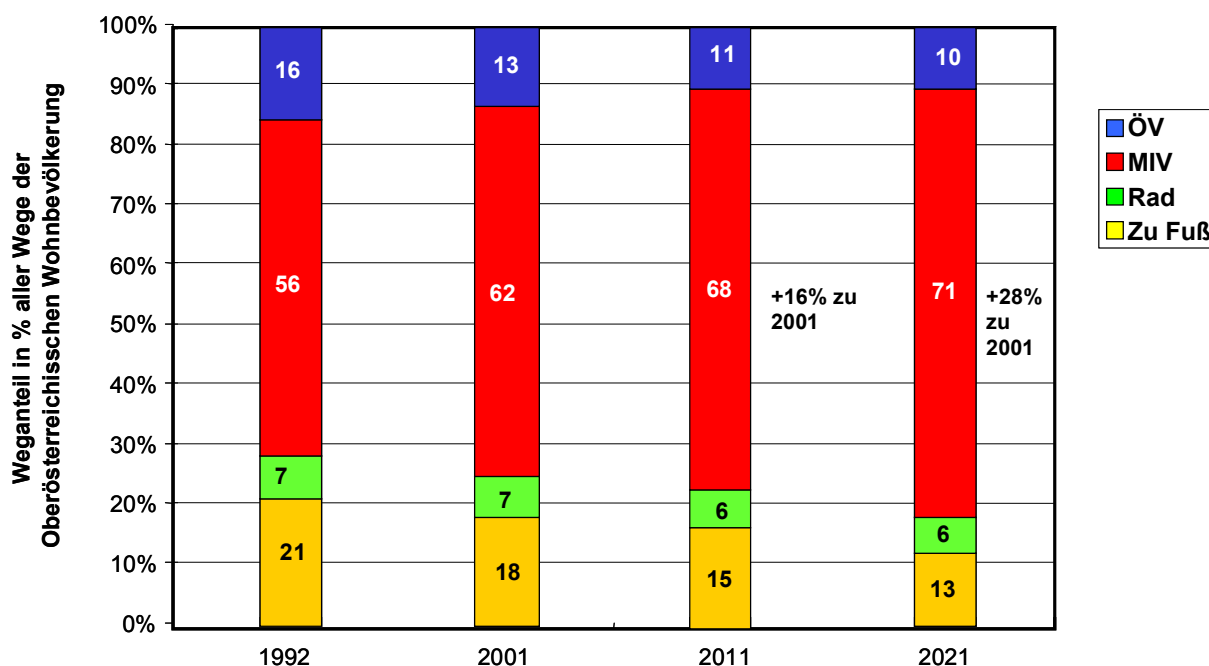
Das gesamte Verkehrsaufkommen (mit allen Verkehrsmitteln) in Oberösterreich verändert sich innerhalb der nächsten Jahre nur geringfügig (siehe Tabelle 4). Von 2001 bis 2021 wird die Anzahl der Wege der Oberösterreichischen Wohnbevölkerung um 10 bis 15 % zunehmen. Erhebliche Veränderungen ergeben sich vor allem durch die Verschiebungen zwischen den Verkehrsmitteln und den räumlichen Strukturen der Mobilität. In der Beeinflussung dieser Parameter werden auch die größten Steuerungsmöglichkeiten gesehen.

Maßgebende Faktoren der Trendentwicklung sind: **Steigendes Verkehrsaufkommen im PKW-Verkehr**, Abnahme der zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem öffentlichen Verkehr erbrachten Wege. Im Jahr 2001 wurden 23 % aller Wege der oberösterreichischen Wohnbevölkerung zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, 64 % mit dem MIV (Motorisierter Individualverkehr - PKW, Kombi, Motorrad, Moped als Lenker oder Mitfahrer) und 13 % mit dem Öffentlichen Verkehr.

Seit 1992 ist der MIV-Anteil stark auf Kosten des Fußgängerverkehrs und des öffentlichen Verkehrs gestiegen. Diese Verschiebung ist vorwiegend eine Folge der Veränderung der Bevölkerungsstruktur, der zunehmenden Motorisierung als Folge des wachsenden Wohlstandes, der weiterhin anhaltenden Zersiedelung sowie der fehlenden Kostenwahrheit im Verkehr und dem langfristigen Trend einer abnehmenden Arbeitszeit. Dieses Wachstum des PKW-Verkehrs führt zusammen mit einer Vergrößerung der Fahrtweiten zu starken Zunahmen der PKW-Belastung des Straßennetzes.

Ohne wirksame gegensteuernde Maßnahmen lassen die herrschenden Trends eine weitere Zunahme des MIV erwarten. Bezogen auf das Jahr 2001 mit 64 % MIV-Anteil ist bis zum Jahr 2011 mit einer Steigerung des MIV-Anteils an allen Wegen der Oberöreicher auf 68 % und bis zum Jahr 2021 auf 71 % zu rechnen. Der Fußgängerverkehr wird gemäß Prognose stark abnehmen (von derzeit 18 % auf 13 % im Jahr 2021). Auch der Fahrradverkehr und der Öffentliche Verkehr werden nach der Trendentwicklung in Zukunft Anteile verlieren. Die Ursachen hierfür liegen in den oben genannten Gründen (siehe Kap. 2.2 bis 2.5). Die gegenwärtigen Anstrengungen der oberösterreichischen Verkehrspolitik, den öffentlichen Verkehr durch große Investitionen zu fördern, können ohne Zusatzmaßnahmen diesen Trend nicht stoppen.

In der Folge der Errichtung großer Einkaufszentren an den Stadträndern ist die Tendenz zu beobachten, dass die Grenzen zwischen Einkauf-/Besorgungsverkehr und Freizeitverkehr zunehmend verschwimmen. Mittlerweile treten an Einkaufstagen (Samstage, verlängerte Wochenenden, Advent etc.) die höchsten Belastungen an den Straßen auf. Die einzelnen Fahrtzwecke entwickeln sich unterschiedlich: Zuwächse sind vor allem im privaten Freizeit- und Erledigungsverkehr zu erwarten, während der Ausbildungsverkehr auf Grund der Bevölkerungsentwicklung Anteile verlieren wird (Darstellung 7).



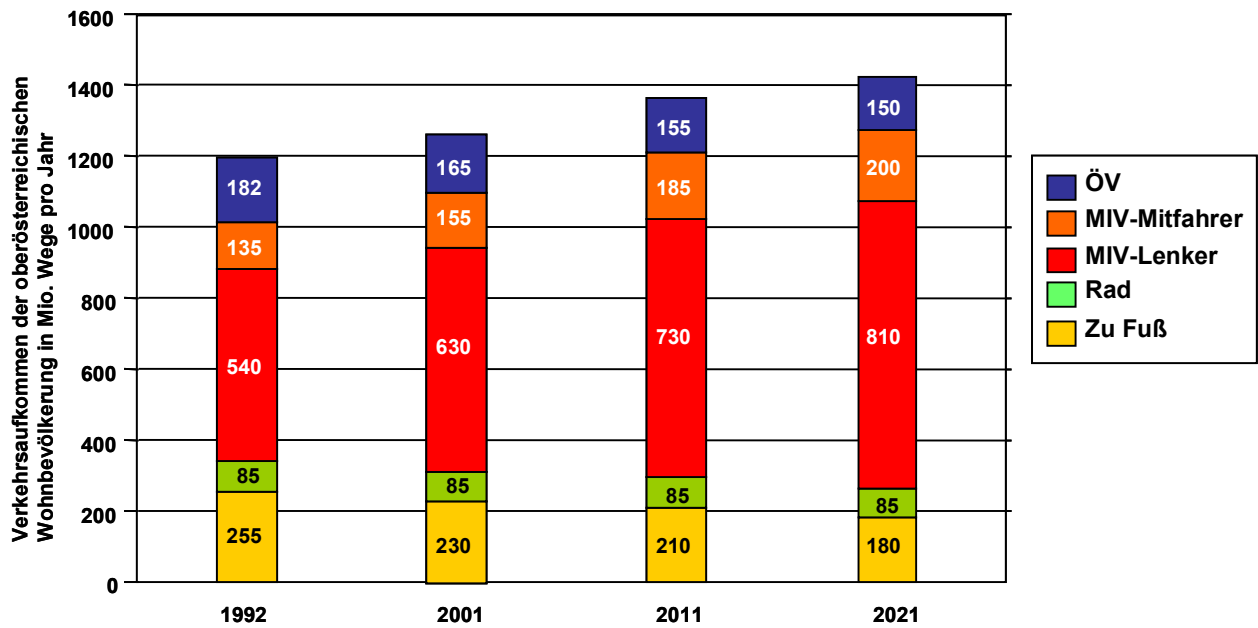
Darstellung 7: Entwicklung und Trendprognose der Verkehrsmittelaufteilung, Werktagsverkehr der oberösterreichischen Wohnbevölkerung 1992 bis 2021 (geänderte Werte in der Tabelle !)

Die Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem Öffentlichen Verkehr werden programmatisch zum "Umweltverbund" zusammengefasst und dem MIV gegenübergestellt. Im Zeitraum 1992 bis 2001 haben diese Wege von 522 Mio. um rund 8 % auf rund 480 Mio. abgenommen. Von 1992 bis zum Jahr 2011 ist eine Abnahme um 14 % auf 450 Mio. und bis 2021 um 20 % auf 415 Mio. zu erwarten.

Das Verkehrsaufkommen der oberösterreichischen MIV-Lenker (Anzahl der Fahrten) wird entsprechend der Entwicklung von derzeit rund 630 Millionen Fahrten bis 2021 um rund 30 % auf rund 810 Millionen Fahrten steigen. Das sind insgesamt rund 180 Millionen PKW-Fahrten mehr als 2001 (Tabelle 4, Darstellung 8 und 9); pro Jahr ist das eine jährliche Zunahme um rund 9 Mio. PKW-Fahrten.

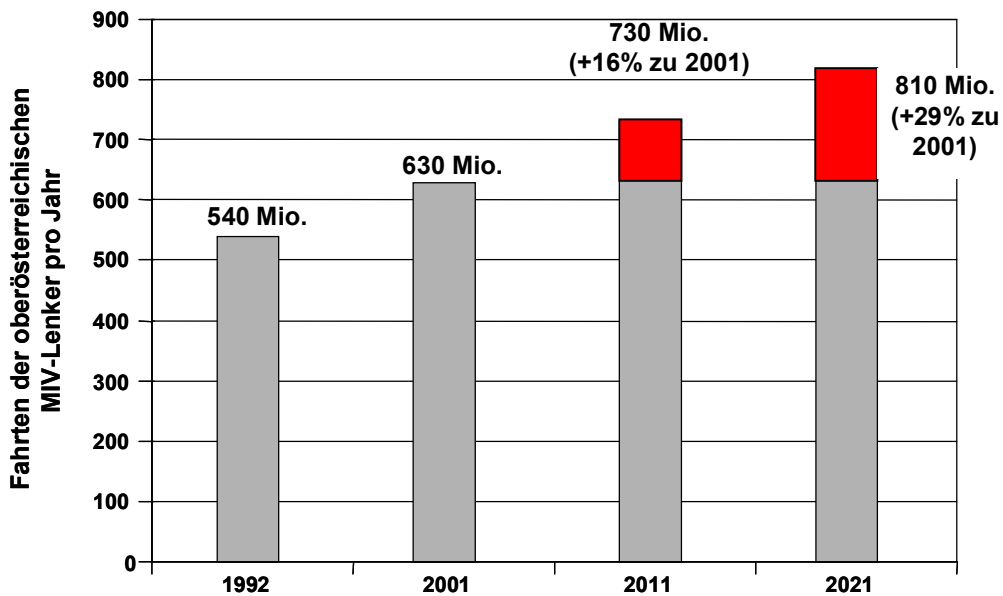
Werte in Millionen Wegen pro Jahr	1992	2001	2011	2021
ÖV	182	165	155	150
MIV-Mitfahrer	135	155	185	200
MIV-Lenker	540	630	730	810
Fahrrad	85	85	85	85
Zu Fuß	255	230	210	180
Summe	1.197	1.265	1.365	1.425

Tabelle 4: Entwicklung und Trendprognose des Verkehrsaufkommens der einzelnen Verkehrsmittel 1992 bis 2021 (Werte der Tabelle geändert !)



Darstellung 8: Trendprognose des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsmitteln, Verkehr der oberösterreichischen Wohnbevölkerung (Werte der Graphik geändert !)

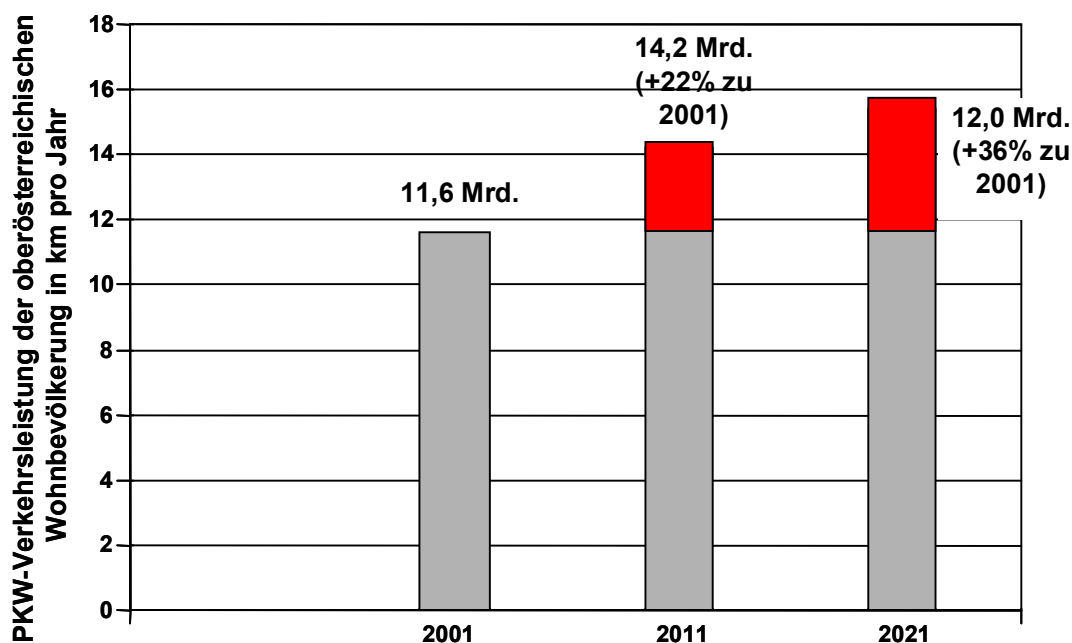
Die Zunahme der Fahrten mit dem Pkw um rund 19 % bis 2011 und um 29 % bis 2021 (jeweils bezogen auf das Basisjahr 2001) hat die Ursache in der steigenden Motorisierung, der weiter fortschreitenden Entwicklung PKW-affinier Siedlungsstrukturen ("Zersiedelung") und auch in PKW-orientierten Werthaltungen.



Darstellung 9: Trendprognose des Verkehrsaufkommens der MIV-Lenker, Verkehr der oberösterreichischen Wohnbevölkerung (Werte der Graphik geändert !)

Steigende Fahrleistung im motorisierten Individualverkehr (MIV): Im Jahr 2001 betrug die PKW-Fahrleistung der oberösterreichischen Wohnbevölkerung rund 11,6 Mrd. PKW-Km. Diese von oberösterreichischen MIV-Lenkern zurückgelegten Kilome-

ter werden von 2001 bis 2021 nach der Trendprognose um rund 36 % steigen. Gegenüber dem Jahr 2001 bedeutet das eine Steigerung um ca. 4,1 Mrd. PKW-Kilometer (Jahreswert). Dieser Anstieg wird als steigende Verkehrsbelastung auf den Straßen Oberösterreichs spürbar. Die Zunahme wird auf Autobahnen und auch Bundesstraßen deutlich höher als der Durchschnittswert von rund 36 % ausfallen, auf untergeordneten Straßen geringer. Die Fahrleistung nimmt deutlich stärker als das Verkehrsaufkommen zu, da die zurückgelegten Fahrtweiten primär als Folge der Siedlungsentwicklung zunehmen (Darstellung 10).

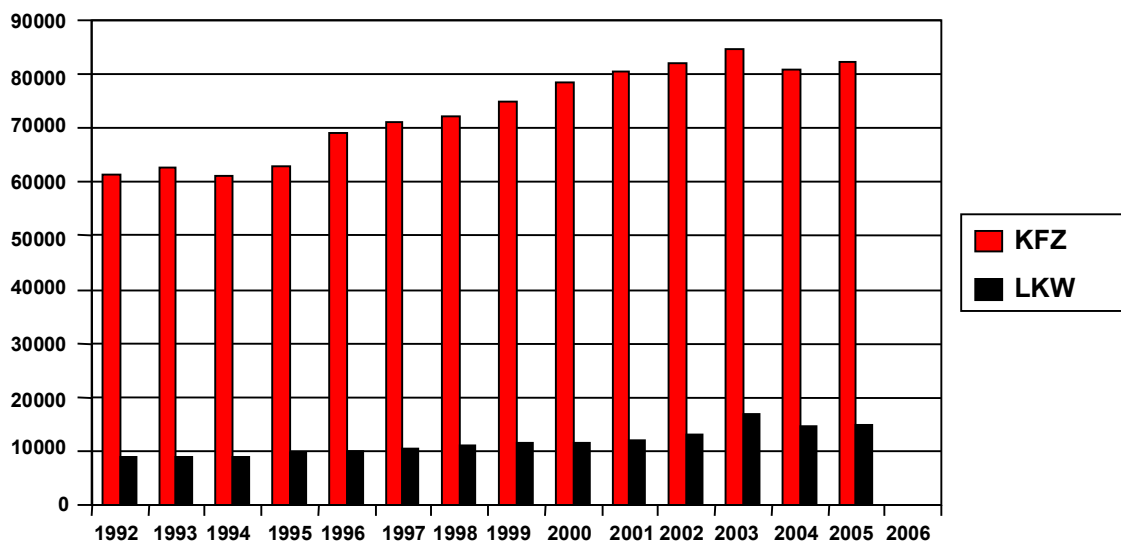


Darstellung 10: Trendprognose der PKW-Verkehrsleistung; Verkehr der oberösterreichischen Wohnbevölkerung (Werte der Graphik geändert !)

Schon in den letzten Jahren hat sich die Schere zwischen Verkehrsnachfrage (Verkehrsaufkommen) und Verkehrsangebot (Verkehrsflächen) zunehmend geöffnet. Von der Bevölkerung wird diese Diskrepanz als unbefriedigende Qualität des Verkehrsablaufes auf den Straßen und zunehmend auch als Stau wahrgenommen. Bereits derzeit fallen im Linzer Raum 8 Mio. KFZ-Stunden pro Jahr an Stauverlusten an (Höfler, 2000). Als Trendprognose bis 2021 ist eine Zunahme der PKW-Verkehrsleistung, auch eine starke Zunahme der Staukosten zu erwarten.

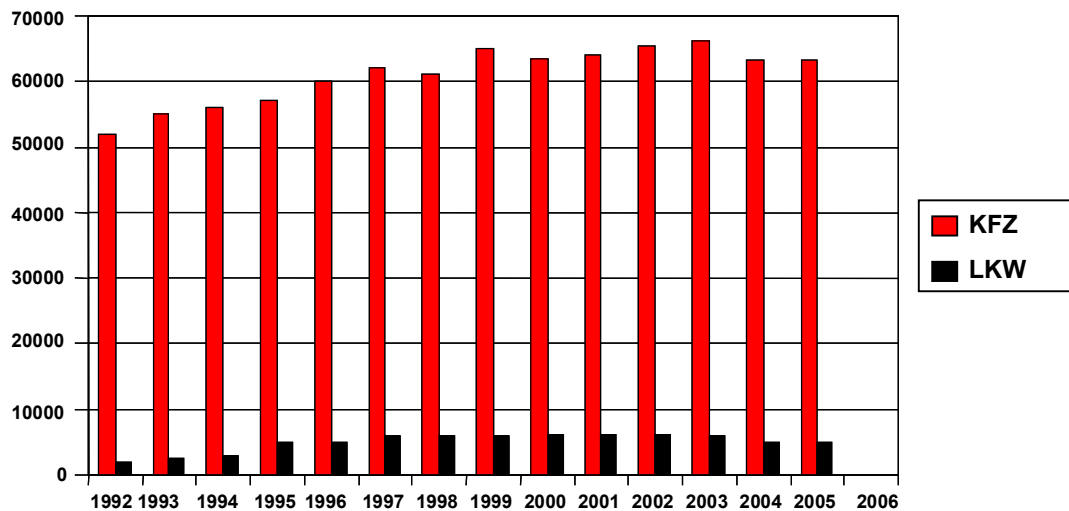
Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens ist in den Darstellungen 11, 12 und 13 beispielhaft für einige Querschnitte dargestellt. Insbesondere zeigt sich die dynamischere Verkehrsentwicklung an den Zählstellen auf den Autobahnen gegenüber dem Bundesstraßennetz.

Zählstelle Haid A1 Km 173

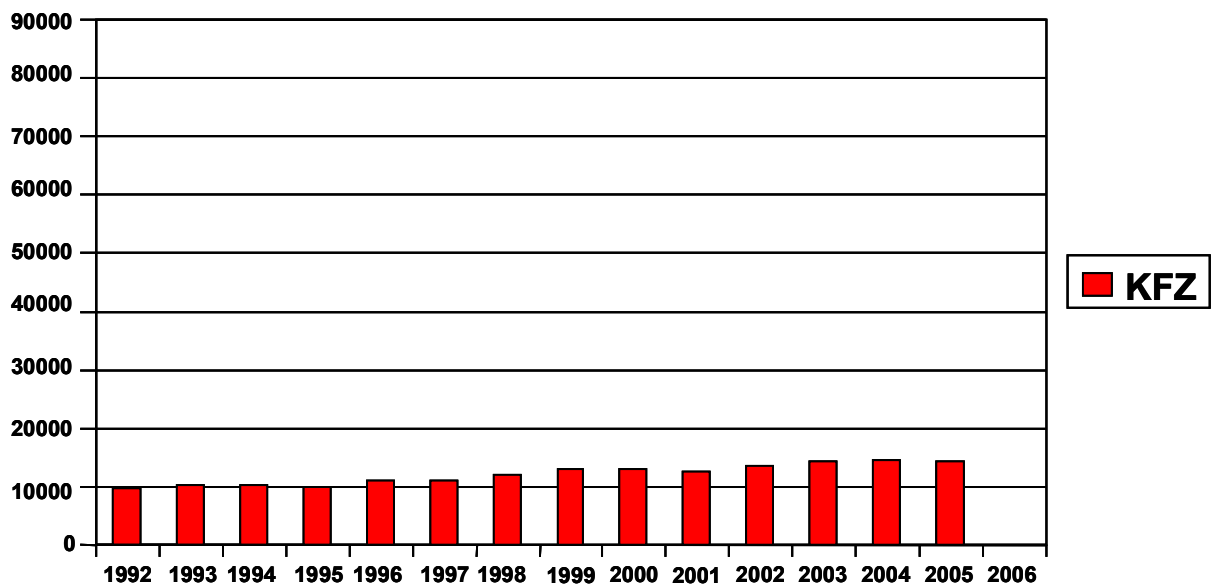


Darstellung 11: Entwicklung der KFZ-Verkehrsbelastung von 1992 bis 2005 auf der A1 am Beispiel der Zählstelle Haid, durchschnittlicher Tagesverkehr (Graphik bis 2005 erweitert !)

Zählstelle Linz A7 Km 3



Darstellung 12: Entwicklung der KFZ-Verkehrsbelastung von 1992 bis 2005 auf der A7 in Linz, durchschnittlicher Tagesverkehr (Graphik bis 2005 erweitert !)

Zählstelle Alkoven B129 Km17

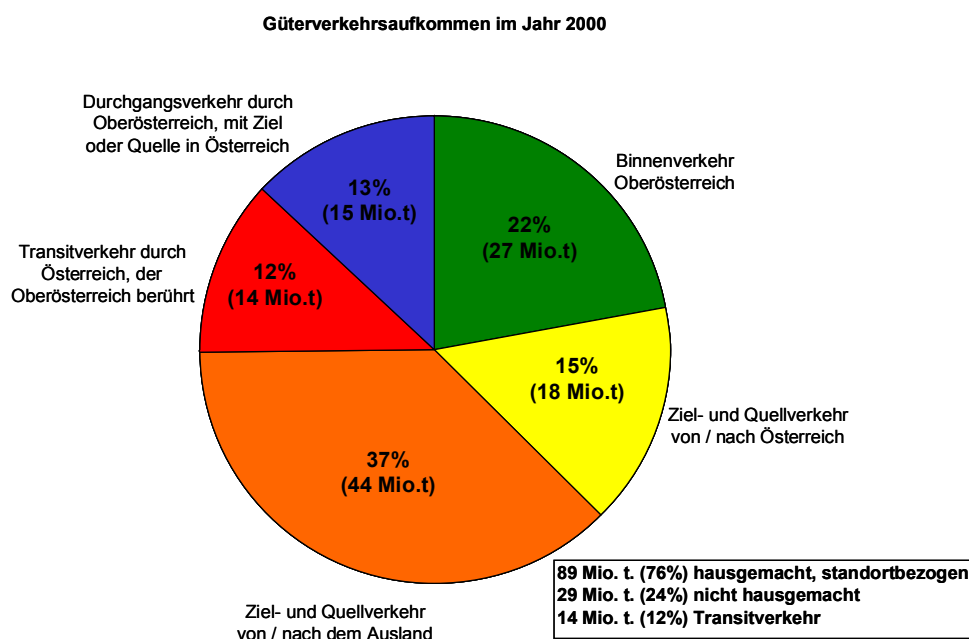
Darstellung 13: Entwicklung der KFZ-Verkehrsbelastung von 1992 bis 2005 auf der B 129 am Beispiel der Zählstelle Alkoven (Graphik bis 2005 erweitert !)

2.7 Die Entwicklung im Güterverkehr (Straße, Schiene und Schiff)

Die negativen ökologischen Wirkungen, die Einflüsse auf die sinkende Qualität des Verkehrsablaufes und die Unfallbeteiligung des Straßengüterverkehrs stehen zunehmend im Zentrum der öffentlichen Diskussion. Das Wachstum der letzten Jahre und die weiter zu erwartenden Zunahmen rücken den Straßengüterverkehr verstärkt auch in den Fokus der Verkehrspolitik.

Die Entwicklung des Güterverkehrsmarktes gehorcht einer Dynamik, die von der Politik des Landes Oberösterreich nicht oder nur am Rande beeinflusst werden kann. Die maßgebenden Einflussgrößen sind von großräumiger Reichweite. Die weltweite Konkurrenz führt zur Bedeutungssteigerung der kurzfristigen Kapitalrentabilität mit ständig wechselnden Firmenzusammenschlüssen, weiters zur Aufspaltung von Produktionsprozessen, zur Integration von Logistik und Transport in die Produktionsvorgänge, zu betriebsübergreifenden Optimierungskonzepten (supply chainmanagement - SCM) und schließlich zur Notwendigkeit, alle möglichen Standortvorteile (betriebliche Rationalisierung, Lohnkosten, Sozial- und Umweltstandards) auszunutzen. Europaweit haben diese Prozesse zu einer verstärkten Inanspruchnahme der Straße (gegenüber der Bahn und der Binnenschifffahrt) und zur Begünstigung von straßenaffinen Standorten geführt. Bei diesen immer mehr im globalen Maßstab ablaufenden Entwicklungen sind Ursache und Wirkung wechselseitig miteinander vernetzt.

Das Güteraufkommen in Oberösterreich (inkl. Durchgangs- und Transitverkehr) betrug im Jahr 2001 rund 117 Mio. Tonnen (Höfler, Pfriffl, Platzer 2003). Die Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsbeziehungstypen ist in Darstellung 14 enthalten:



Darstellung 14: Transportaufkommen Güterverkehr (Straße, Schiene und Schiff) in Oberösterreich nach Verkehrsbeziehungstypen 2000; Werte in Mio. t pro Jahr (Graphik geändert !)

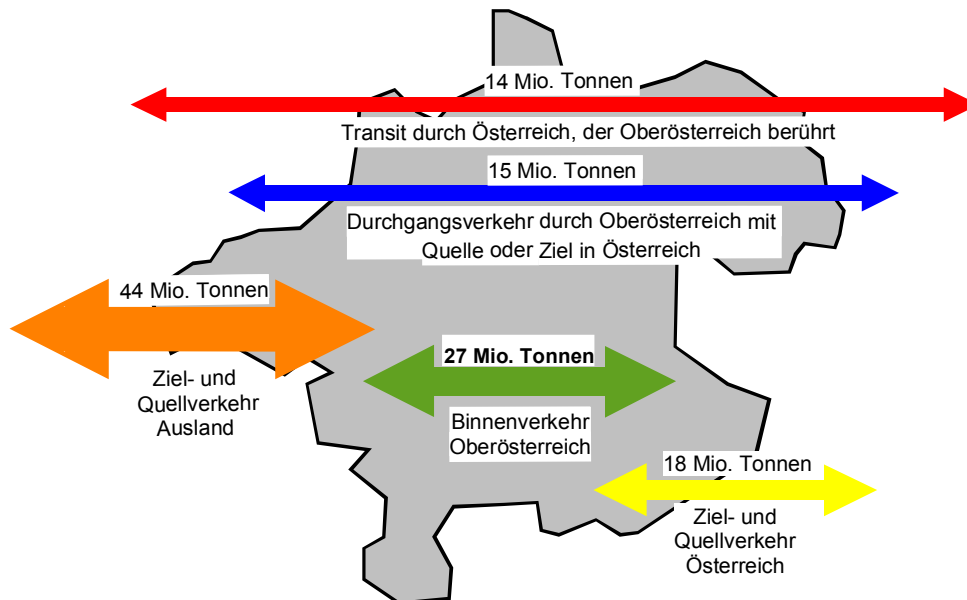
Der größte Teil des Güteraufkommens in Oberösterreich ist der Ziel- und Quellverkehr in das bzw. vom Ausland mit 44 Mio. Tonnen pro Jahr (37 %), gefolgt vom inner-oberösterreichischen Binnenverkehr mit 27 Mio. Tonnen pro Jahr (23 %) und vom Ziel- und Quellverkehr zwischen Oberösterreich und dem Rest von Österreich mit 18 Mio. Tonnen pro Jahr (15 %).

Der Durchgangsverkehr durch Oberösterreich beträgt insgesamt 29 Mio. Tonnen pro Jahr, davon sind 14 Mio. Tonnen (12 % des gesamten Güteraufkommens in Oberösterreich) Transitverkehr durch Österreich und 15 Mio. Tonnen Durchgangsverkehr von bzw. zu anderen österreichischen Bundesländern, der Oberösterreich berührt. Diese Aufteilung zeigt, dass 76 % des Güteraufkommens hausgemacht sind; diese Transporte dienen zur Aufrechterhaltung der Versorgung der oberösterreichischen Bevölkerung und leiten sich aus dem Bedarf der oberösterreichischen Wirtschaft ab. Bezogen auf den tatsächlichen Anteil wird in der öffentlichen Diskussion der Transitverkehr, der 12 % des Güteraufkommens ausmacht, sehr stark überbewertet (Darstellung 15).

In Oberösterreich konzentriert sich der Transitverkehr auf wenige Achsen (A 8 Innkreis Autobahn, A1 Westautobahn und A 9 Pyhrn Autobahn). Im Vergleich dazu ist auf der Nord-Süd-Relation der Transitverkehr relativ gering. Mittlerweile hat sich gezeigt, dass durch die Fokussierung der Verkehrspolitik auf den Straßen-Transit kaum

signifikante Verbesserungen erzielt werden können. Die Zielrichtung verkehrspolitischer Maßnahmen muss der gesamte Güterverkehr insgesamt sein.

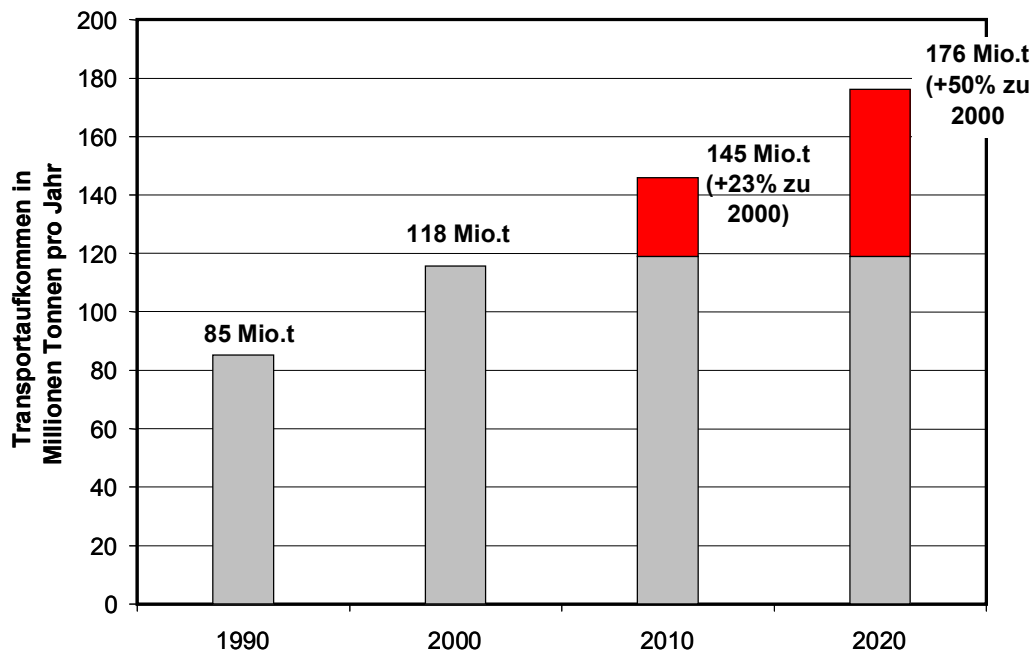
Das Land Oberösterreich hat in bundesländerübergreifenden Gesprächen angeregt, die Problemsituation, die Handlungsmöglichkeiten und mögliche Strategien ausarbeiten zu lassen.



Darstellung 15: Transportaufkommen Güterverkehr in Oberösterreich nach Verkehrsbeziehungstypen 2001 (Graphik geändert !)

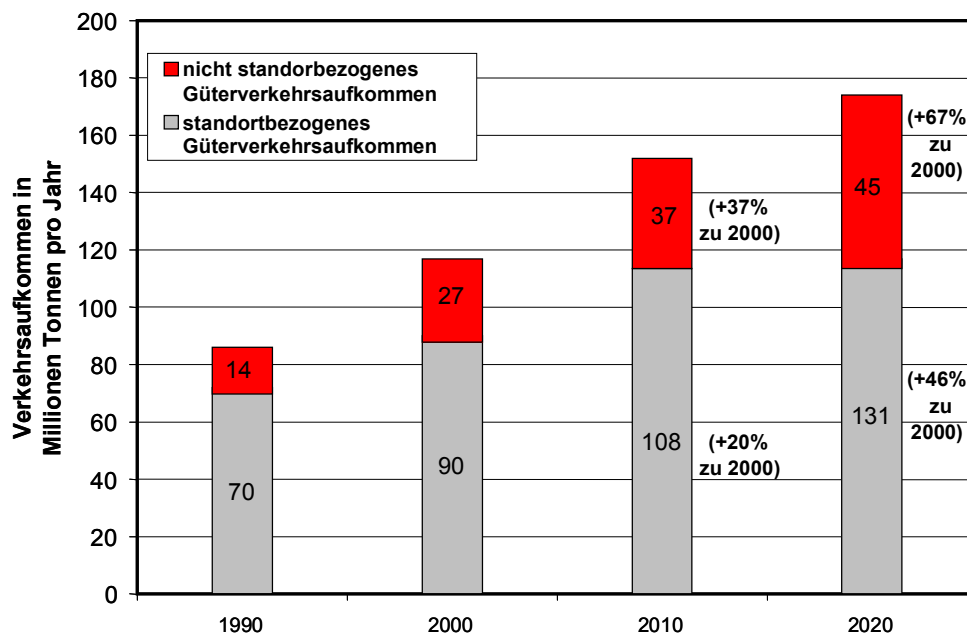
Die weitere Entwicklung des Güterverkehrs ist von der Organisation der Produktions- und Distributionsprozesse, von der zunehmenden räumlichen Arbeitsteilung und vor allem von den Standortentscheidungen der produzierenden Wirtschaft und der Handelsbetriebe abhängig; für diese Entscheidungen ist wiederum der Deckungsgrad der volkswirtschaftlichen Kosten maßgebend.

Die Transportleistung (in to-km) steigt wegen der Änderung der durchschnittlichen Beladung stärker als das Transportaufkommen (in to). Nach der Trendprognose ist im Güterverkehr mit einem weiteren Wachstum des gesamten Güteraufkommens in Oberösterreich (inklusive Durchgangsverkehr und Transitverkehr) von derzeit rund 118 auf rund 176 Mio. Tonnen pro Jahr für 2021 zu rechnen. Das entspricht einem weiteren Zuwachs von rund 50 % (siehe Darstellung 16).



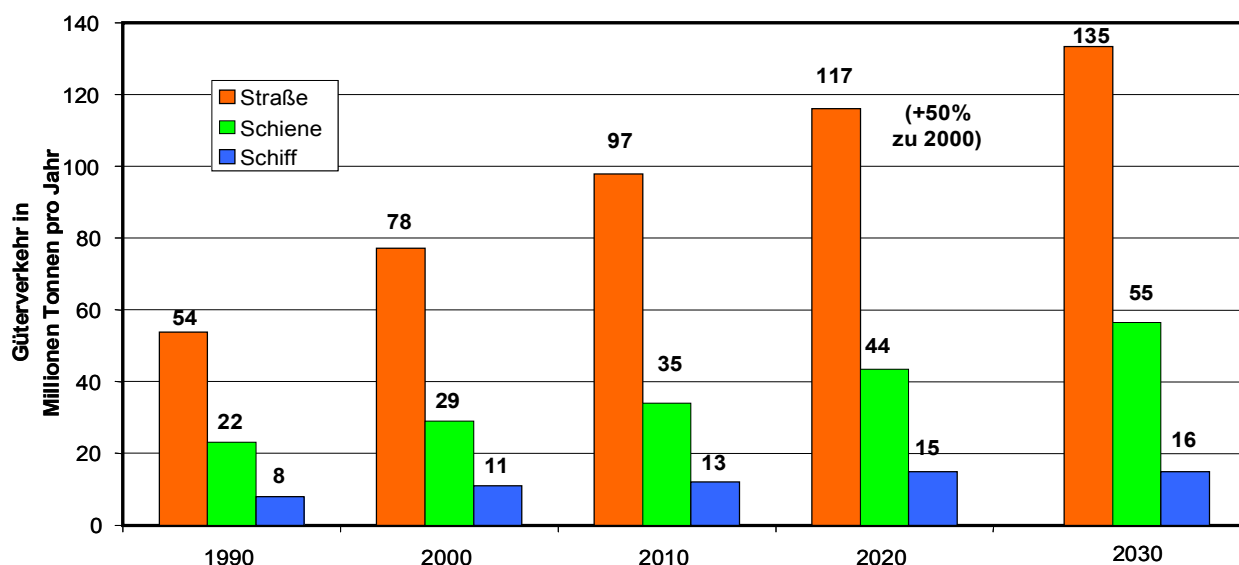
Darstellung 16: Entwicklung und Trendprognose des Güterverkehrs (Straße, Schiene und Schiff) in Oberösterreich 1990 – 2020 (inkl. Durchgangsverkehr und Transit); Graphik geändert!

Überproportional zunehmen wird der nicht standortbezogene Güterverkehr (Durchgangs- und Transitverkehr), der ungefähr doppelt so stark wie der standortbezogene Güterverkehr steigt (siehe Darstellung 17). Dadurch ergeben sich auch Verschiebungen des Anteils des Durchgangs- und Transitverkehrs von 24 % des gesamten Güterverkehrs, der Oberösterreich im Jahr 2001 berührt, auf 30 % im Jahr 2021.



Darstellung 17: Entwicklung und Trendprognose des Güterverkehrs (Straße, Schiene und Schiff) in Oberösterreich 1990 – 2020 (inkl. Durchgangsverkehr und Transit) Graphik geändert!

Für verkehrspolitische Entscheidungen ist die Differenzierung nach Verkehrsträgern maßgebend. Dabei zeigt sich entsprechend der Trendprognose die weitere dynamische Entwicklung des Straßengüterverkehrs (Darstellung 18).



Darstellung 18: Entwicklung und Trendprognose des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern Straße, Schiene und Schiff in Oberösterreich (Graphik an die aktuelle Prognose angepasst)

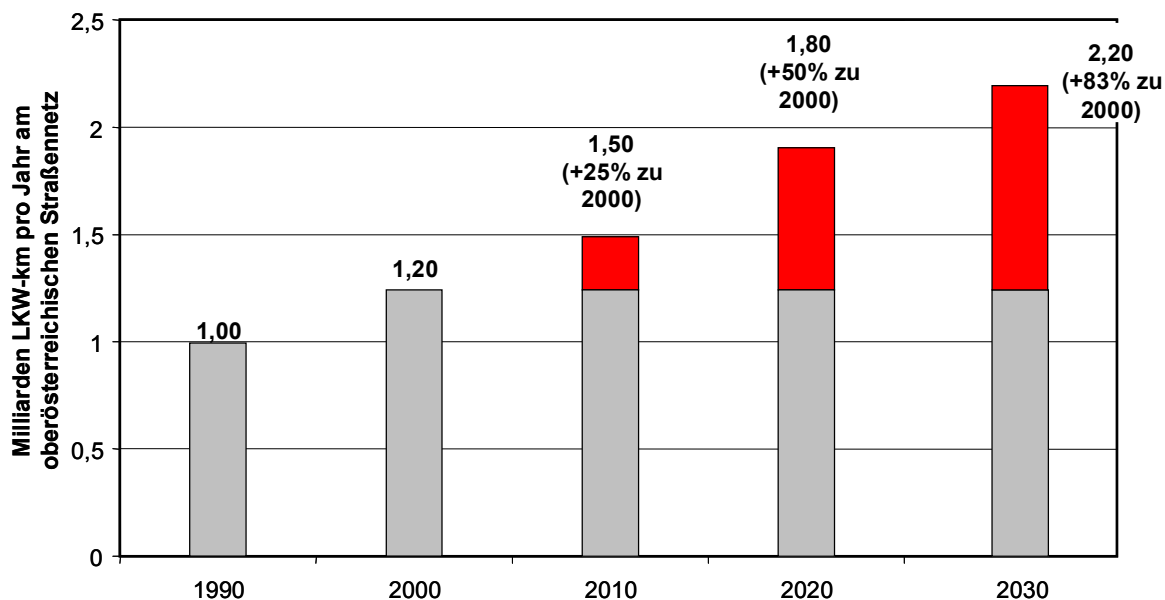
Straßengüterverkehr

Die Analyse des Straßengüterverkehrs mit Hilfe der LKW-Querschnittsbelastungen an ausgewählten Querschnitten zeigt die Dynamik der letzten Jahre (siehe Darstellung 11, 12 und 13): Auf der Westautobahn nahm der LKW-Verkehr in den letzten 10 Jahren um 71 % und auf der A7 in Linz um 85 % zu. Diese Tendenz ist in absehbarer Zeit ungebrochen und lässt auch in den nächsten Jahren ein Wachstum in vergleichbarer Größenordnung erwarten. Auf den untergeordneten Straßen ist das Wachstum deutlich geringer.

Die zukünftigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (EU-Erweiterung, weitere Betriebsansiedelungen, verstärkte Arbeitsteilung) lassen ein kontinuierliches Anwachsen des Straßengüterverkehrs erwarten. Die einzelnen Verkehrsbeziehungstypen entwickeln sich unterschiedlich. Der grenzüberschreitende Verkehr (Quell- und Zielverkehr, Transitverkehr) wächst stärker als der österreichische Binnenverkehr. Als Ausgangsbasis gilt, dass der Straßentransitverkehr, der insgesamt im Vergleich zum Binnen-, Ziel- und Quellverkehr von Oberösterreich mit 12 % nur eine untergeordnete Rolle spielt, an einzelnen Straßenquerschnitten wie z.B. der Westautobahn und der Innkreisautobahn weitaus größere Anteile aufweist.

Der LKW-Verkehr, insbesondere die LKW-Transportleistung auf dem oberösterreichischen Straßennetz, nimmt im Trend deutlich stärker zu als die Transportleistung auf der Schiene und Donau (Darstellung 17 und 18). Die Ursachen hierfür liegen in den Wettbewerbsverhältnissen auf den Transportmärkten sowie an fehlender

Attraktivität der anderen Verkehrsträger für den Güterverkehr, aber auch in der größeren Flexibilität des LKW-Verkehrs, auf die straßenorientierten Standortstrukturen und auf die Bedürfnisse der Verlagerer zu reagieren. Maßgebend für die Belastung des Straßennetzes ist die Fahrleistung der LKW (Darstellung 19).



Darstellung 19: Entwicklung und Trendprognose Fahrleistung der LKW auf dem oberösterreichischen Straßennetz (in Mrd. LKW-km) Graphik an die aktuelle Prognose angepasst

Güterverkehr auf der Schiene

In der aktuellen verkehrs- und umweltpolitischen Diskussion kommt dem Schienenverkehr ein hoher Stellenwert zu. Nach weitgehend konsensfähigen politischen Zielsetzungen sollen durch die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Bahn die Straßen entlastet und Beiträge zur Verminderung der verkehrsbedingten Schadstoff- und CO₂-Emissionen geleistet werden; insbesondere Transporte über große Entfernungen sollen vermehrt über die Schiene abgeführt werden. Angesichts der transportwirtschaftlichen Rahmenbedingungen können die Eisenbahnen den Erwartungen oft nicht im gewünschten Ausmaß entsprechen.

Die Eisenbahnen blicken mittlerweile auf eine rund 170 jährige Geschichte. Über mehrere Jahrzehnte hatten die Bahnen auf Grund der Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit und auch mangels Alternativen eine transportwirtschaftliche Monopolstellung. Als wesentliche Strukturmerkmale etablierten sich in allen Staaten Europas nationale Organisationen, staatsnahe Zuständigkeiten und vom Wettbewerb abgeschottete Einheiten. Die in verschiedenen Bereichen traditionell national konzipierten Technologien und Organisationen stellen im europäischen Güterverkehr gegenüber dem flexiblen Straßentransport einen erheblichen Wettbewerbsnachteil dar.

Mittlerweile hat die Bahn ihre früher dominierende Rolle im Güterverkehr verloren. Maßgebende Gründe für die Veränderung der Marktperformance waren die technische Entwicklung des LKW zu einem flexiblen und leistungsfähigen Verkehrsträger, der Ausbau des Straßennetzes und schließlich die vom Schienennetz abgekoppelten Standortstrukturen; während der LKW-Transport umladefreie Haus-zu-Haus-Verkehre ermöglicht, ist der direkte Schienentransport oft nur mit zeit- und kosten- aufwändigen Umladevorgängen möglich. In den letzten Jahren hat der internationale Standortwettbewerb dazu geführt, dass im produzierenden Sektor alle Rationalisierungspotentiale ausgeschöpft werden müssen und auch logistische Konzepte als Instrument zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit eingesetzt werden. Der Schienentransport kann die hohen Anforderungen rascher, termintreuer und preislich konkurrenzfähiger Transport oft nicht erfüllen. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten im großräumigen Verkehr werden mit unter 20 km/h angegeben (inklusive der Stand- und Verschubzeiten).

In der Europäischen Union entfallen auf den Schienentransport rund 8 % der gesamten Transportleistung (in t-km); in Österreich ist der Anteil der Schiene traditionell höher und liegt in den letzten Jahren ziemlich konstant bei rund 30 %. Wichtige Marktsegmente sind grenzüberschreitende Transporte (Einfuhr, Ausfuhr und Transit). Nach weitgehend konsensfähigen Zielsetzungen soll der hohe Anteil gehalten bzw. gesteigert werden. Zukunftspotentiale werden im kombinierten Verkehr gesehen.

Neue Herausforderungen ergeben sich durch die Integration der neuen EU-Mitglieder in die Europäische Union und in das westeuropäische Wirtschaftssystem. Der Nachholbedarf der Wirtschaften, die Investitionen westeuropäischer Unternehmen und die steigenden Konsumbedürfnisse werden über mehrere Jahre zu einem überdurchschnittlichen Wachstum des Güterausstausches führen; der traditionell hohe Stellenwert der Bahn hat in den letzten Jahren schon sukzessive abgenommen. Der Güterausstausch wird dadurch auf die Straße verlagert: In Oberösterreich wird davon vor allem die Ost-West-Achse und die Nord-Süd-Achse betroffen. Handlungsbedarf besteht somit im Ausbau der Westbahn, der Summerauer Bahn und der Pyhrnbahn.

Im Zuge der Europäisierung der Transportmärkte stehen den Bahnverwaltungen große Aufgaben bevor. Auf Grund der traditionell nationalen Organisation des Schienenverkehrs schaffen die technischen und organisatorischen Verschiedenheiten an den Grenzen Schnittstellenprobleme, die die Transportzeiten verlängern und den Weg zu einem einheitlichen europäischen Wirtschaftsraum behindern; die Transportqualität wird beeinträchtigt. Nachdem die Eisenbahnverwaltungen die Vereinheitlichung der Grenzprobleme nicht im Gleichklang mit der Europäisierung der Transportbeziehungen abbauen können, gelangt der grenzüberschreitende Schienentransport zwangsläufig gegenüber dem LKW ins Hintertreffen.

Seit Beginn der 1990er Jahre ist – bedingt durch die Initiativen der Europäischen Union - der Schienenverkehr europaweit in einer Phase des Umbruches von einem behördendominierten zu einem marktorientierten Verkehrsträger. Zielsetzung ist die Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraumes. Entsprechend den programmatischen Dokumenten soll der Schienenverkehr nach einem ambitionierten Programm an die künftigen Erfordernisse des Transportmarktes im europäischen Wirtschaftsraum angepasst werden. Durch die Trennung von Infrastruktur und Betrieb, durch Einführung des Wettbewerbes, freier Netzzugang und durch den Ausbau der Transeuropäischen Netze (TEN) sowie durch technische Modernisierung (z. B. ETCS) sollen die Wettbewerbsnachteile sukzessive entschärft und Weichenstellungen für die Zukunft vorgenommen werden. Die Neuorientierung der Eisenbahnpolitik wurde zu Beginn der 1990er Jahre in Angriff genommen und wird noch mindestens 10 Jahre dauern.

Traditionell hat in Österreich der Schienenverkehr einen höheren Stellenwert als in anderen europäischen Staaten; in den letzten Jahren wurden rund 95 Mio. Tonnen auf der Schiene befördert; davon entfallen rund 90 Mio. Tonnen auf die Österreichischen Bundesbahnen und rund 5 Mio. Tonnen auf die Privatbahnen. Die von den ÖBB im Jahr 2005 erbrachte Transportleistung wird mit rund 18 Mrd. Tonnen-km angegeben; damit entfallen rund 25 % der Transportleistung auf die Bahn.

Auf Grund der industriell strukturierten und der exportorientierten Wirtschaft Oberösterreichs hat die Bahn für grenzüberschreitende Transporte einen hohen Stellenwert. Die Belastung des Schienennetzes in Oberösterreich setzt sich zusammen aus dem Aufkommen der Oberösterreichischen Wirtschaft in der Höhe von rund 27 Mio. Tonnen pro Jahr und den Transporten durch Oberösterreich (Durchgangs- und Transitverkehr) durch Oberösterreich in der Höhe von rund 8 Mio. Tonnen. Die Belastungen konzentrieren sich entlang der Hauptachsen des Verkehrs: Beispielsweise wurden auf der Westbahn im Bereich Enns rund 16,5 Mio. Nettotonnen, auf der Strecke nach Passau rund 10,6 Mio. Nettotonnen, auf der Pyhrnbahn rund 4,0 Mio. Nettotonnen und auf der Summerauer Bahn rund 3,7 Mio. Nettotonnen transportiert.

Auf der Schiene werden traditionell mehrere Marktsektoren des Güterverkehrs bedient: (1) der **Stückgutverkehr**, d.h. wenn Sendungen unter einer Wageneinheit transportiert werden, (2) Im **Wagenladungsverkehr** wird das Aufkommen einzelner Verloader gebündelt und in Bahnhöfen zu Zügen gereiht; und (3) im **Ganzzugsverkehr** werden aufkommensstarke Relationen, oft im "Nachtsprung" bedient; dieser Bereich ist aus der Sicht der Bahnverwaltungen wirtschaftlich interessant. Ein weiteres Marktsegment stellt der Kombinierte Verkehr dar.

Im Schienenverkehr haben Anschlussbahnen einen hohen Stellenwert. Österreichweit kommen rund zwei Drittel aller Transporte über Anschlussbahnen in das Schienennetz. Der Anteil Oberösterreichs am gesamten österreichischen Anschluss-

bahnaufkommen liegt bei rund 35 %. Das Österreichische Anschlussbahnverzeichnis, herausgegeben vom "Verband der Anschlussbahnunternehmen", weist für Oberösterreich 253 Anschlussbahninhaber auf, davon sind 56 Inhaber eines Nebenanschlusses. Weiters sind 26 Unternehmen als Mitbenutzer eingetragen. Vom Aufkommen der oberösterreichischen Wirtschaft von rund 27 Mio. Tonnen pro Jahr kommen rund 20 Mio. Tonnen (rund 470.000 Wagen) über Anschlussbahnen in das Schienennetz.

Durch eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Anschlussbahnen könnte in Oberösterreich zusätzliches Potential von rund 3 Mio. Tonnen pro Jahr auf die Schiene gebracht werden. Die Heranführung der Schiene an Quelle bzw. Ziel des Gütertransportes erhöht die Wettbewerbschancen der Schiene erheblich. Wesentlichen Anteil an der Weiterentwicklung des Systems Anschlussbahnen hat die beim BMVIT eingerichtete Anschlussbahnförderung. Durch die Verknüpfung öffentlicher Förderungen mit privaten Investitionen kann eine erhebliche "Hebelwirkung" in der Substanzerhaltung und Verbesserung erreicht werden. Die Anschlussbahnförderung stellt ein Beispiel einer erfolgreichen PPP-Finanzierung dar.

Schon derzeit sind die Eckpunkte des künftigen Schienenverkehrs deutlich erkennbar. In der Zukunft wird der Gütertransport auf der Schiene deutlich mehr als in der Vergangenheit vom Wettbewerb geprägt sein; diskriminierungsfreier Zugang zum Netz, technologische und organisatorische Modernisierung, Rücknahme des Einflusses der staatlichen Eigentümer, europaweite Kooperationen sowie flexibles Agieren am Markt werden zum Standard gehören. Der Schienenverkehr wird insgesamt moderner, internationaler, innovativer und wird sich am Markt durch Transportqualität bewähren. Erforderlich ist die Vereinheitlichung der Systeme, Netzausbau zur Beseitigung von Engstellen und die Errichtung von Terminals.

In Oberösterreich ist die Weiterführung des Ausbaus der Westbahn (viergleisiger Ausbau), der Summerau-Pyhrnbahn als Nord-Süd-Achse notwendig. Längerfristig erscheint für die Strecke Linz – München ein großräumiger "Bypass" durch das Innviertel über Braunau/Simbach notwendig. Insbesondere im Ballungsraum Linz (St. Valentin – Linz – Wels, St. Georgen – Micheldorf) ist durch Ausbaumaßnahmen sicherzustellen, dass bei Überlagerung des Güterverkehrs mit dem Personennah- und Fernverkehr Beeinträchtigungen der Transportqualität vermieden werden.

Die programmatischen Dokumente der Europäischen Kommission gehen davon aus, dass durch Maßnahmen auf nationaler Ebene der Schienenverkehr in die Lage versetzt wird, Beiträge zur Entschärfung der angespannten Kapazitätsprobleme der großräumigen Netzinfrastrukturen zu leisten. Darüber hinaus sollen die verkehrsbedingten Emissionen von Kohlendioxid und Stickoxiden vermindert werden. Im Programm eines nachhaltigen Wirtschaft- und Verkehrssystems ist ein leistungsfähiger Schienenverkehr unverzichtbar. Im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich wird dem

Ausbau der Schienen und der organisatorischen Erneuerung der Österreichischen Bundesbahnen eine hohe Priorität zuerkannt.

Binnenschifffahrt

Seit Jahren wird in verschiedenen Resolutionen und politischen Programmen eine Stärkung der Binnenschifffahrt verlangt. Tatsächlich wird die Donau bezüglich der Möglichkeiten, weitere Transporte zu übernehmen, oft unterschätzt. Derzeit werden auf dem österreichischen Abschnitt der Donau pro Jahr rund 10 bis 12 Mio. to Güter (in den letzten Jahren relativ stabil) transportiert. Die Kapazität der Donau als Wasserstraße wird je nach Berechnungsart mit 30 bis 80 Mio. to pro Jahr angenommen.

In Oberösterreich werden jährlich rund 44 Mio. to. Güter im donauparallelen Verkehr auf Straße oder Schiene bewegt. Ein Teil dieser Menge könnte per Schiff transportiert werden. Für Oberösterreich weist somit diese Ost-West-Wirtschaftsachse eine immense Bedeutung auf, insbesondere in Verbindung mit der weiteren Ost-Öffnung und dem EU-Beitritt zusätzlicher Donauländer.

Es verbleibt daher ein großes Potential, welches auf das Schiff verlagert und vor allem im kombinierten Verkehr (Container in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln wie LKW oder Bahn) lukriert werden könnte. Die notwendigen Umschlagseinrichtungen in den Häfen sind vorhanden. Voraussetzung ist ein entsprechender verkehrspolitischer Rahmen und die Integration der Binnenschifffahrt in logistische Konzepte der verladenden Wirtschaft.

Die Donau als Wasserstraße ist für den Wirtschaftsraum Oberösterreich eine transportwirtschaftliche Zukunftsoption. Das Land Oberösterreich begrüßt die aktuellen Aktivitäten des Bundes, die Rahmenbedingungen für eine Steigerung der Transporte auf der Donau bis 2015 auf rund 30 Mio. to zu steigern („Nationaler Aktionsplan Donau“).

Der Kombinierte Verkehr

Als Kombiniertes Verkehr wird der Transport über mehrere Verkehrsträger verstanden. In den letzten Jahren hat sich die Rollende Landstraße (RoLa) als Transporttechnologie des begleiteten Kombinierten Verkehrs etabliert. Seit dem Jahr 2004 haben sich die Rahmenbedingungen für die RoLa durch das ersatzlose Auslaufen des Ökopunkte-Regimes (Transitverkehr) und den EU-Beitritt östlicher Nachbarstaaten erheblich erschwert. Deutliche Markteinbrüche auf der "EU-Binnen-RoLa" waren die Folge, die zur Betriebseinstellung auf einzelnen Relationen geführt haben.

Auch unter den geänderten Rahmenbedingungen werden einer "EU-Außen-RoLa" gewisse Chancen am Transportmarkt eingeräumt. Das Land Oberösterreich war initiativ in der Einrichtung einer RoLa-Verbindung von Regensburg über Wels nach Graz/Werndorf (vornehmlich für Frächter aus der Türkei), die ab 26. Oktober 2005 in Betrieb geht. Vergleichbare Überlegungen werden für eine RoLa-Verbindung ab Regensburg nach Osten (für Frächter aus Bulgarien und Rumänien) angestellt. Eine RoLa-Verbindung von Budweis über die Summerauer Bahn nach Graz/Werndorf (oder Villach) ist derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar.

Die Rollende Landstrasse hat sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen grundsätzlich bewährt, weist jedoch in transportwirtschaftlicher Hinsicht als systembedingte Nachteile die hohe Totlast und die systembedingte Begleitung durch die Lkw-Fahrer auf. Auf Grund dieser Nachteile gilt die RoLa als Einstieg in den Kombinierten Verkehr und als Übergangslösung für den UKV (unbegleiteten Kombinierten Verkehr). Längerfristig wird die Zukunft des Kombinierten Verkehrs in Containertransporten gesehen. Voraussetzung für die Marktakzeptanz ist die Integrationsfähigkeit in logistische Lösungen. Die technologischen und transportwirtschaftlichen Rahmenbedingungen der RoLa werden an die geänderten Markterfordernisse angepasst werden müssen.

Weitere Möglichkeiten des Kombinierten Verkehrs bestehen in der Intensivierung der Binnenschifffahrt auf der Donau. Bisher haben sich Containerdienste auf der Donau (im Gegensatz zum Rhein) nicht durchgesetzt. Der Grund war die fehlende Integrationsfähigkeit in die logistischen Überlegungen der Verlagerer. Das Land Oberösterreich war initiativ in der konzeptiven Entwicklung der Schwimmende Landstraße (SchwiLa) auf der Donau zwischen Passau und einem Endpunkt im Osten. Die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland konnten für die Idee gewonnen werden. Gegenwärtig befinden sich die Überlegungen im Projektstadium.

Transitverkehr

Im Jahr 2001 wurden rund 14 Mio. Tonnen im Transit (Güterverkehr mit Quelle und Ziel im Ausland) durch Oberösterreich transportiert. Davon entfallen rund 8 Mio. Tonnen auf den Straßenverkehr, rund 2,7 Mio. Tonnen auf den Schienenverkehr und rund 3,2 Mio. Tonnen auf die Binnenschifffahrt. Wie Zeitreihen und vergleichende Berechnungen zeigen, stellt der Anteil des Gütertransits mit seiner verkehrspolitischen hohen Sensibilität in den realen Auswirkungen in Oberösterreich nicht das zentrale verkehrs- oder umweltpolitische Problem dar - von einzelnen Achsen abgesehen.

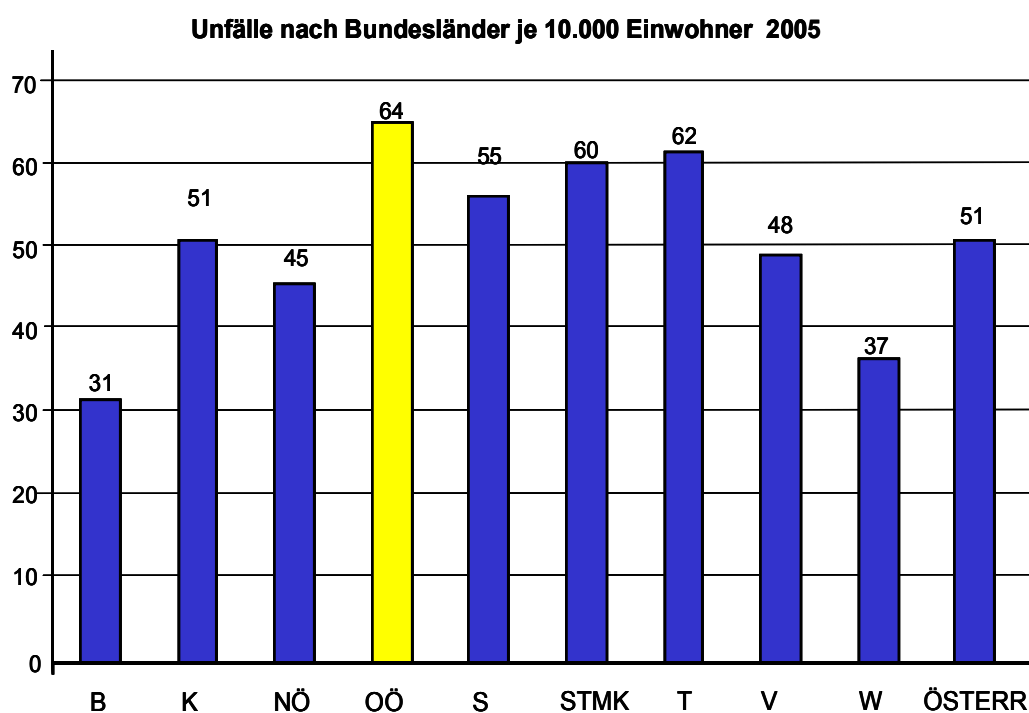
Die mit dem Transitverkehr in Zusammenhang gebrachten Probleme gelten für den gesamten Güterverkehr auf der Straße. Eine besondere Brisanz ergibt sich aus den prognostizierten hohen Zuwachsraten. In Anbetracht des relativ geringen Transitan-

teiles kann von der Fokussierung auf den Transitverkehr keine nachhaltige Lösung der Probleme erwartet werden. Die Bemühungen um eine Verringerung der aus dem Straßengüterverkehr resultierenden Umweltbelastungen werden daher nicht nur beim Transitverkehr, sondern insgesamt beim überregionalen Schwerverkehr ansetzen müssen. Eine bundesländerübergreifende Vorgangsweise ist erforderlich.

2.8 Verkehrssicherheit und Unfallentwicklung

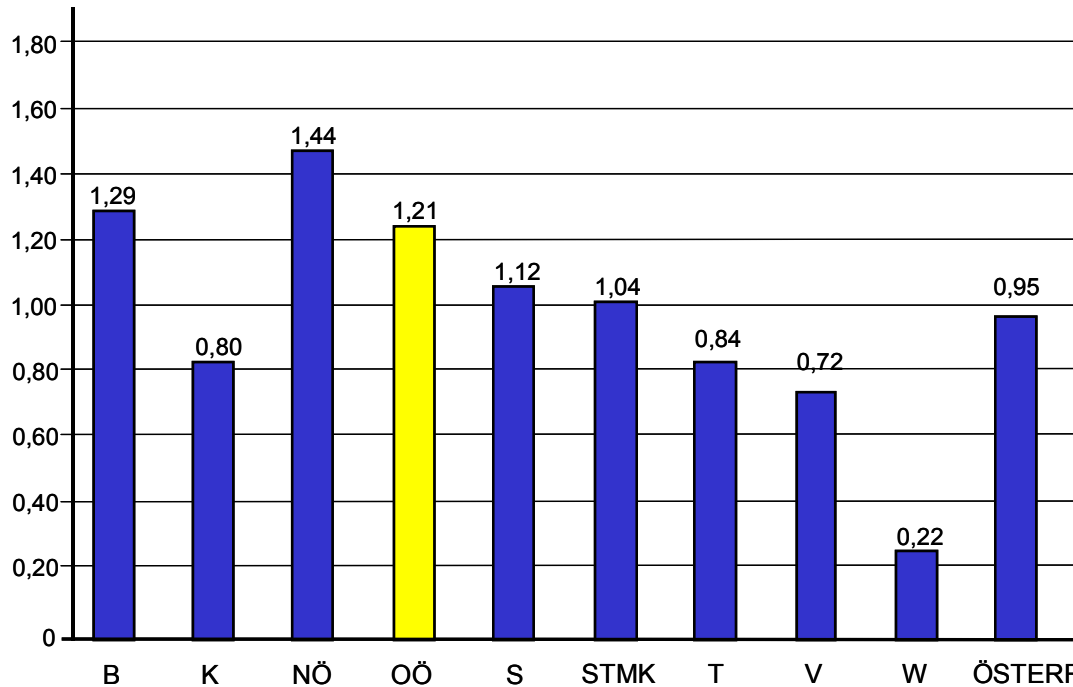
Seit Jahrzehnten verursachen Unfälle im Straßenverkehr nicht nur großes menschliches Leid, sondern hohe Schäden und auch hohe volkswirtschaftliche Kosten. Einzelne Länder reagieren darauf mit verschiedenen Programmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, mit dem Erfolg, dass die „Besten“ in Europa (Schweden, Norwegen, Großbritannien, Niederlande) derzeit etwa halb so viele Getötete pro Einwohner zu beklagen haben wie Österreich.

Oberösterreich liegt in der Bilanz der Unfälle mit Personenschäden im Spitzenfeld, der im Verkehr getöteten Personen im Mittelfeld der österreichischen Bundesländer (Darstellung 20 und 21).



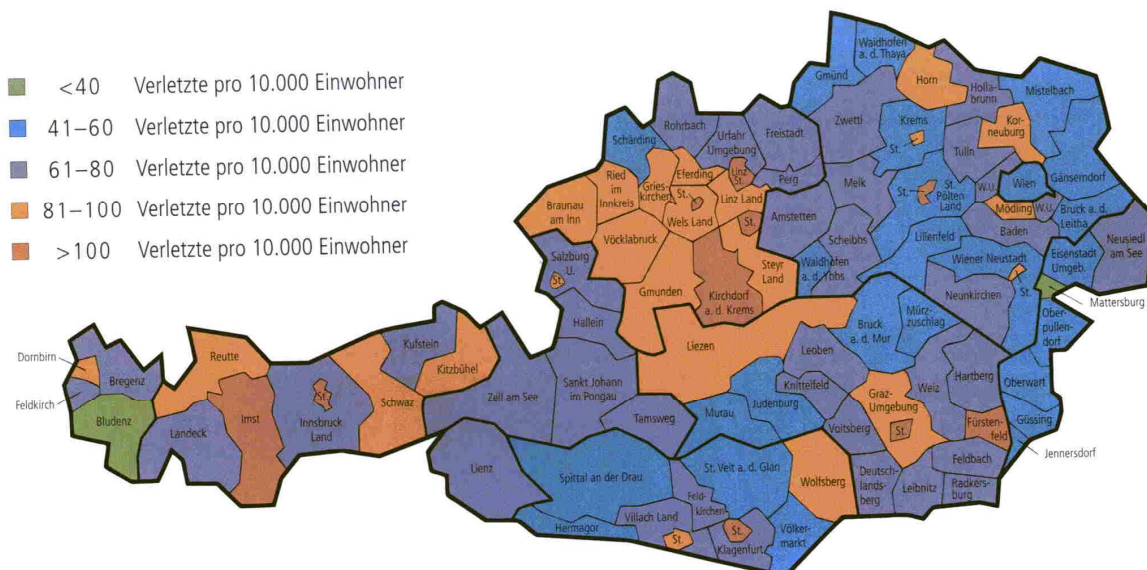
Darstellung 20: Unfälle nach Bundesländern je 10.000 Einwohner - 2005 (Quelle: Unfallstatistik, Bericht 2005) Graphik aktualisiert

Verkehrstote nach Bundesländer je 10.000 Einwohner 2005

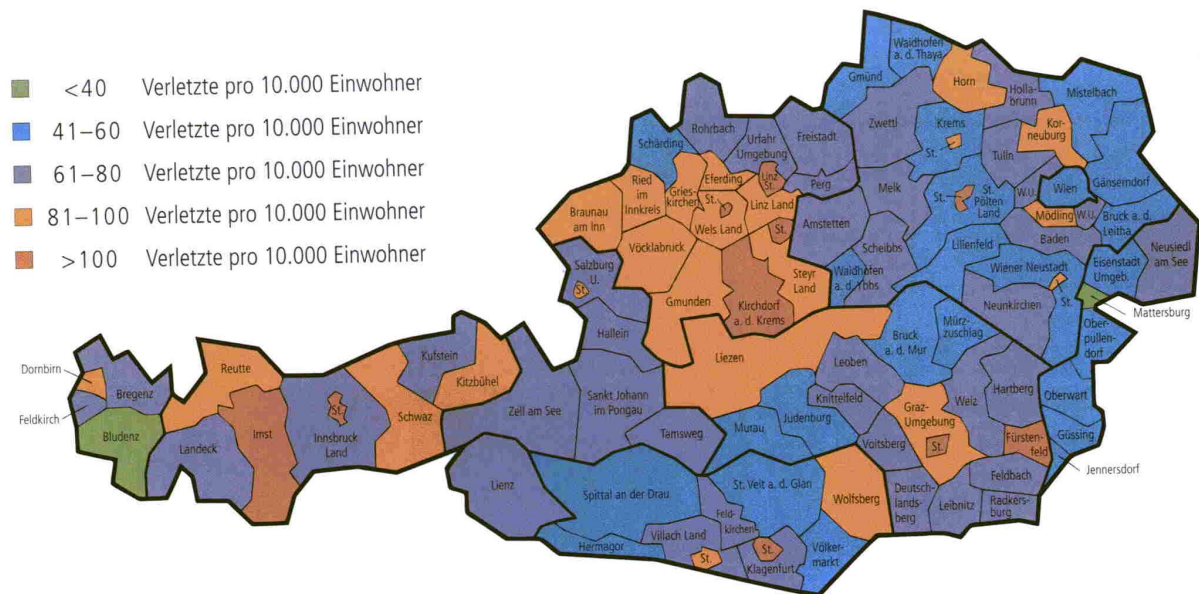


Darstellung 21: Verkehrstote nach Bundesländern je 10.000 Einwohner - 2005 (Quelle: Unfallstatistik, Bericht 2005) Graphik aktualisiert

Der bezirks- und landesweite Vergleich der im Verkehr verletzten und getöteten Personen zeigt ein unbefriedigendes Bild (Darstellung 22 und 23): Bei den Verletzten ist in den letzten 10 Jahren eine Zunahme festzustellen; Oberösterreich weist, bezogen auf die Einwohnerzahl, mehr im Verkehr verletzte Personen auf als mit konsequenten Maßnahmen erreichbar wäre. Deshalb wird eine Intensivierung der Anstrengungen empfohlen, um die Verkehrssicherheit in Oberösterreich deutlich zu verbessern.

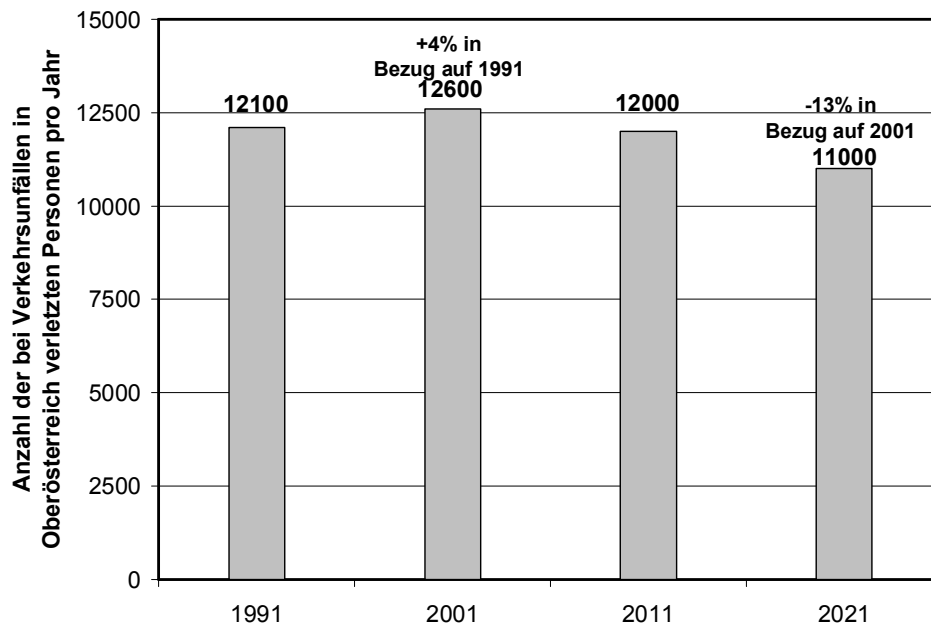


Darstellung 22: Anzahl der im Jahr 2005 bei Verkehrsunfällen Getöteten pro 10.000 Einwohnern nach politischen Bezirken, Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit 2006 - ausgetauscht



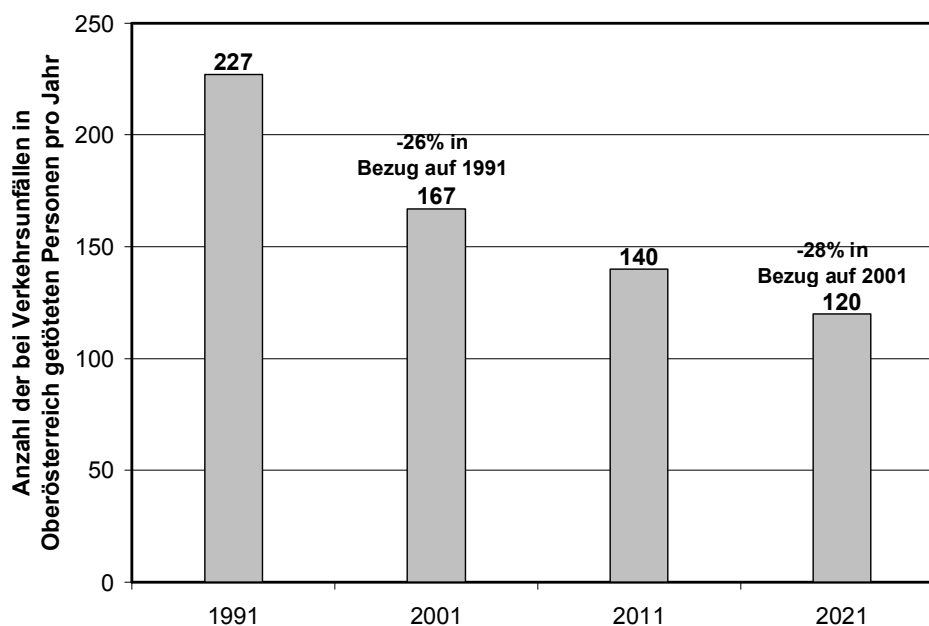
Darstellung 23: Anzahl der im Jahr 2005 bei Verkehrsunfällen Verletzten pro 10.000 Einwohnern nach politischen Bezirken, Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit 2006 - ausgetauscht

Gegenüber anderen Ländern (wie z.B. Skandinavien usw.) besteht darüber hinaus noch ein großes Potential für zusätzliche Maßnahmen und eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. durch verstärkte Überwachung, niedrigere Tempolimits etc.). Verkehrsunfälle verursachen neben dem großen Leid auch große Kosten. Im Jahr 2001 betragen die durch Unfälle mit Personenschaden in Oberösterreich verursachten Kosten insgesamt ca. 380 Mio. Euro/Jahr. Dabei wurden Kosten von 1,0 Mio. Euro pro Getötetem, 50.000 Euro pro Schwerverletztem, 5.000 pro Leichtverletztem und 50.000 pro Verletztem unbekanntes Grades angenommen (in Anlehnung an Metelka 1997, Indexanpassung 2003). Darstellung 24 und 25 zeigen die Trendentwicklung der bei Verkehrsunfällen verletzten und getöteten Personen (nach Büro Sammer).



Darstellung 24: Trendentwicklung der Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen

Wie die Beispiele anderer, in der Verkehrssicherheit weiter fortgeschrittener bzw. erfolgreicherer Staaten zeigen, ist das Unfallgeschehen bis zu einem gewissen Grad durch politische Systemintervention steuerbar. Auch in Österreich liegt eine Reihe von Maßnahmenvorschlägen vor. Mangelnde Verkehrssicherheit ist demnach nicht ein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsdefizit.



Darstellung 25: Trendentwicklung der Anzahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen

2.9 Die Abgasbelastungen durch den Verkehr

Die Abgasemissionen stellen in der öffentlichen Diskussion einen erheblichen Kritikpunkt am Verkehr und auch der Verkehrspolitik dar. Auch die Wissenschaft hat auf Grund der Wirkungen der Abgase auf die menschliche Gesundheit und wegen ökologischer Folgen wesentliche Beiträge zur Klärung der Zusammenhänge geleistet. In den letzten Jahren wurden - initiiert durch die Abgasgesetzgebung - erhebliche Verbesserungen des Emissionsverhaltens des Einzelfahrzeuges erreicht, die jedoch durch die Veränderung der Fahrzeugflotten und durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens kompensiert, zum Teil (in einzelnen Räumen) auch überkompensiert wurden.

Die Entwicklung der durch den Verkehr verursachten Abgase ist durch folgende Entwicklungen beeinflusst:

- Verbesserung der Motorentechnologie und damit Verringerung der Schadstoffe pro gefahrenem KFZ-Kilometer (siehe Euro4 und Euro5)
- bis 2021 wird jedoch mit keiner größeren Marktdurchdringung einer völlig neuen Antriebstechnologie (wie Brennstoffzelle etc.) gerechnet; allerdings wird sich die Stärkung von alternativen Treibstoffen sowie die schrittweise verstärkte Beimischung von Biotreibstoffen positiv auf die Emissionssituation vor allem beim CO₂ auswirken;
- Steigende KFZ-Verkehrsleistung (gefahrte KFZ-Kilometer) – dadurch wird der Rückgang durch eine Verbesserung der Motorentechnologie teilweise mehr als kompensiert;
- Weitere Zunahme des Anteils der Diesel - PKW und entsprechende Verschiebung der einzelnen Schadstoffkomponenten (z.B. mehr Rußpartikel).

Die Bemühungen um eine weitere Verminderung der Abgasbelastungen werden anhalten müssen; gefragt sind umfassende Maßnahmenpakete.

Kohlenmonoxid - Emissionen (CO)

In den Jahren von 1980 bis 2002 sanken in Österreich die CO-Emissionen aus dem Verkehr um ca. 70 % trotz starker Erhöhung der KFZ-Verkehrsleistung des Straßenverkehrs. Der Anteil des Verkehrs an den gesamten CO-Emissionen sank dadurch stark. Der überwiegende Teil der CO-Emissionen des Verkehrs stammt aus dem MIV.

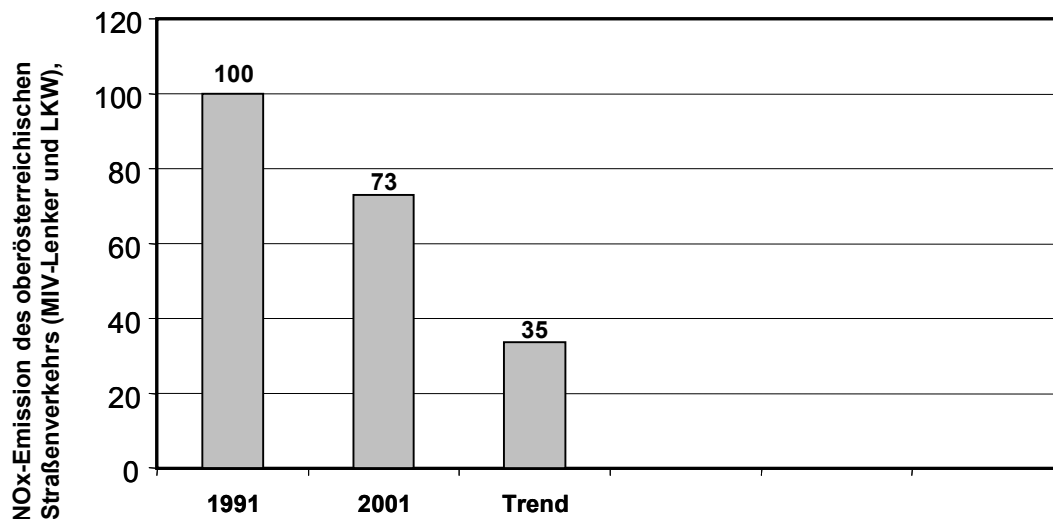
Lachgas-Emissionen (N₂O)

Durch den überproportionalen Anstieg von Dieselfahrzeugen in den letzten Jahren hat sich der N₂O Ausstoß reduziert.

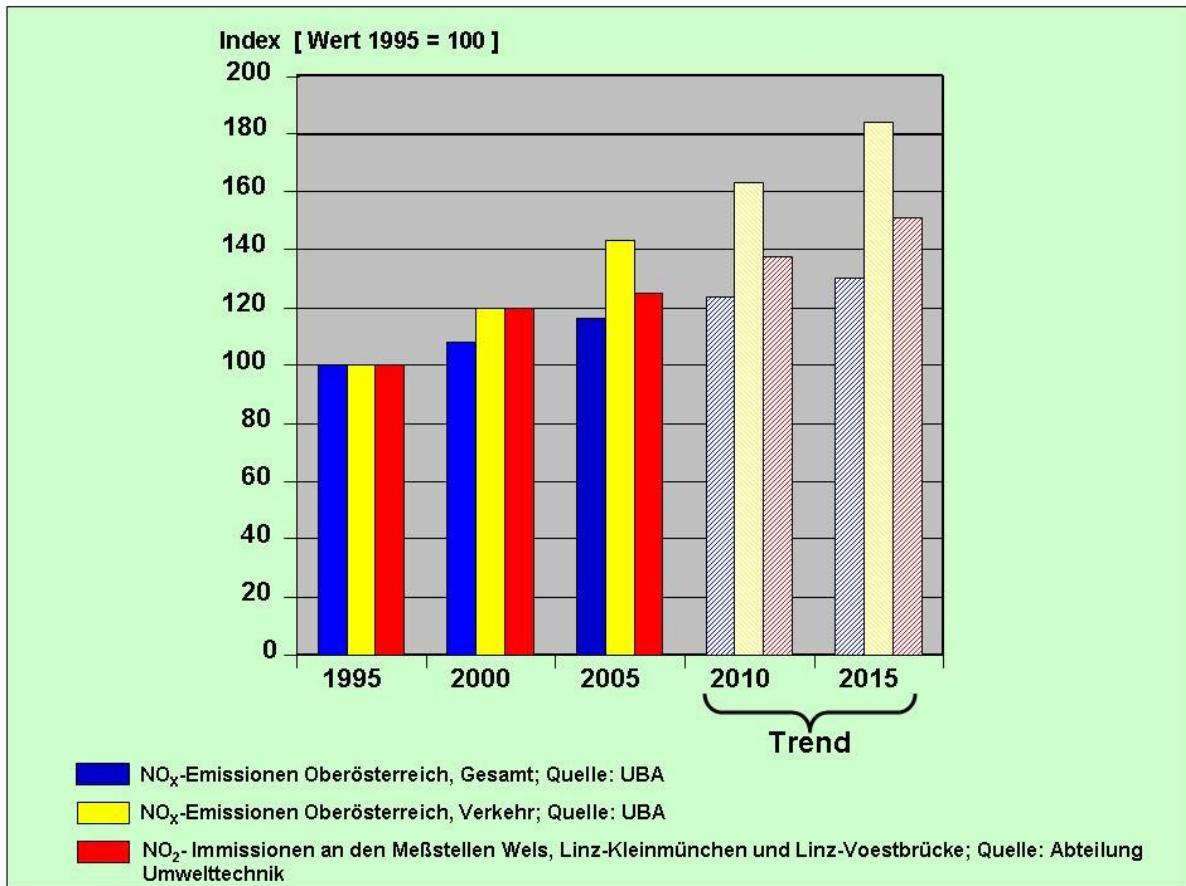
Stickoxide

Die Entwicklung der NO_x-Emissionen des Straßenverkehrs (MIV-Lenker und Güterverkehr) in Oberösterreich bis 2021 zeigt – entgegen den Erwartungen - einen steigenden Trend. Die durch die Wirkung der Katalysatoren erwartete Senkung der NO_x-Belastung wurde durch Mehrverkehr und durch höhere Anteile von Fahrzeugen mit Dieselantrieb kompensiert (Darstellung 26). Aller Voraussicht nach wird sich dieser Trend in den nächsten Jahren fortsetzen.

Graphik alt – wurde ersetzt



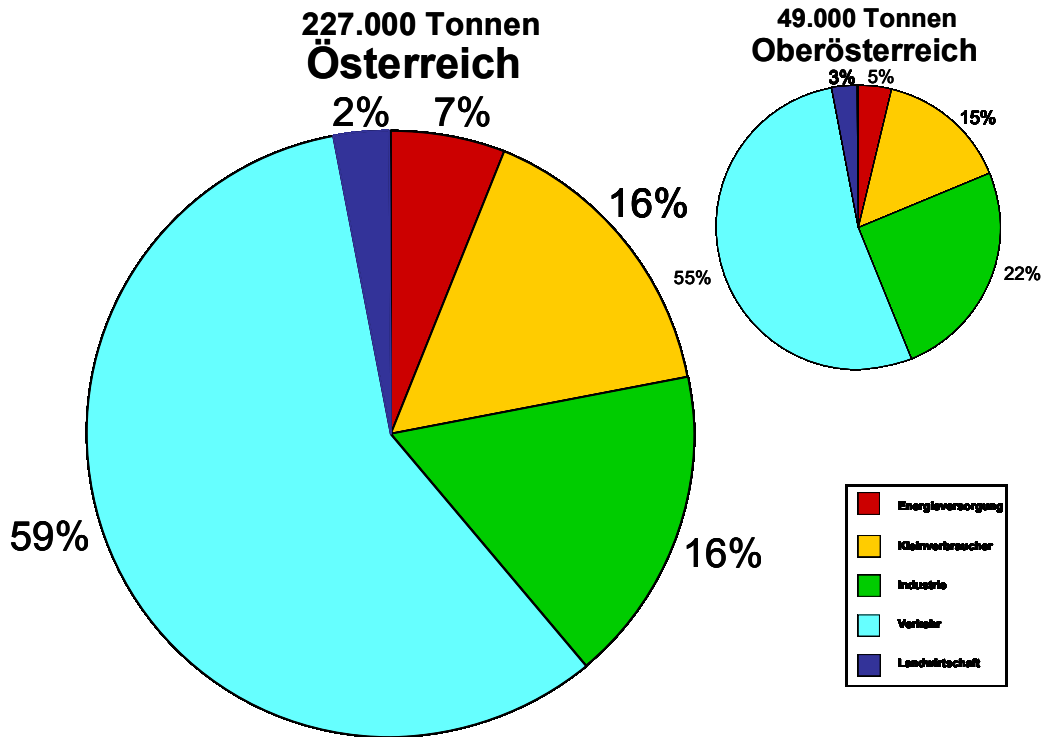
Darstellung 26 (alt): Entwicklung der No_x-Emissionen – Ideale Entwicklung Graphik geändert



Darstellung 26 (neu): Entwicklung der NO_x-Emissionen Graphik geändert

Stickoxide (NO_x) umfassen Stickstoffmonoxide (NO) und Stickstoffdioxide (NO₂). Für den Menschen ist besonders NO₂ durch die Beeinträchtigung der Lungenfunktion schädlich. Außerdem führen die Stickoxide zusammen mit Kohlenwasserstoffen zur Ozonbildung im Sommer und sind mitverantwortlich bei der Versauerung und Überdüngung von Böden und Gewässern. In der kalten Jahreszeit entsteht aus gasförmigen Stickoxiden und Ammoniak partikelförmiges Ammoniumnitrat, welches zur Feinstaubbelastung beiträgt.

Der Hauptverursacher der Stickoxidemissionen ist mit einem Anteil von 55 % (2004) an den gesamten NO_x Emissionen der Verkehr. Es folgen Kleinverbraucher (15 %) und Industrie (22 %). Die Energieversorgung und die Landwirtschaft trugen im Jahr 2004 mit ihren Emissionsanteilen von 5 % und 3 % bedeutend weniger zur NO_x Gesamtemission bei (Darstellung 27).



Darstellung 27: Anteile der Sektoren 2004 in Österreich und Oberösterreich (Quelle: Umweltbundesamt)- mit Tanktourismus

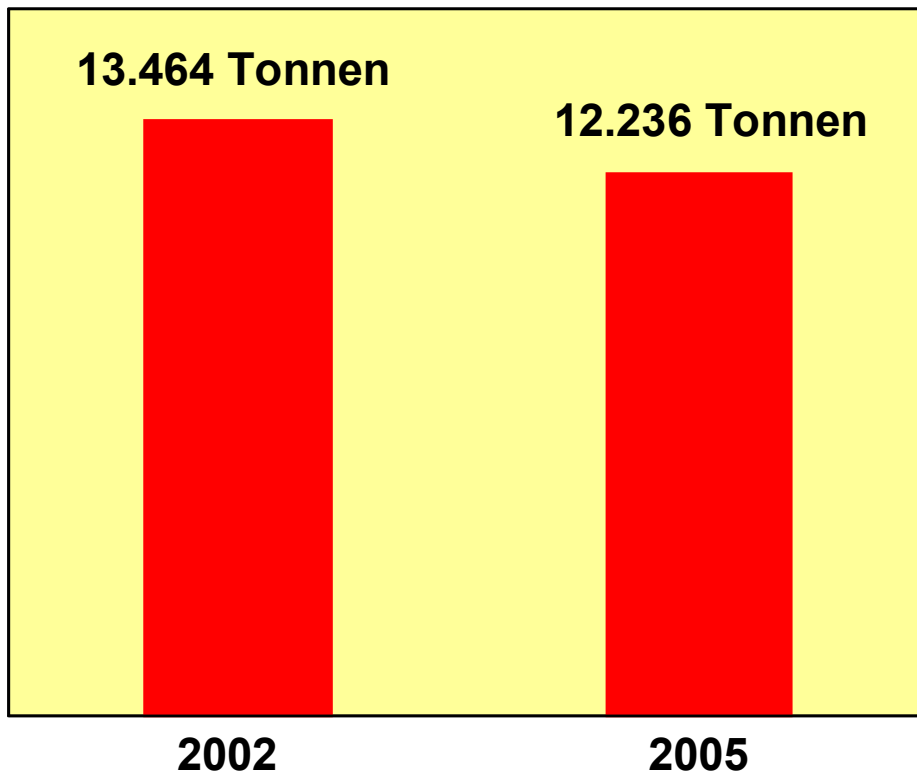
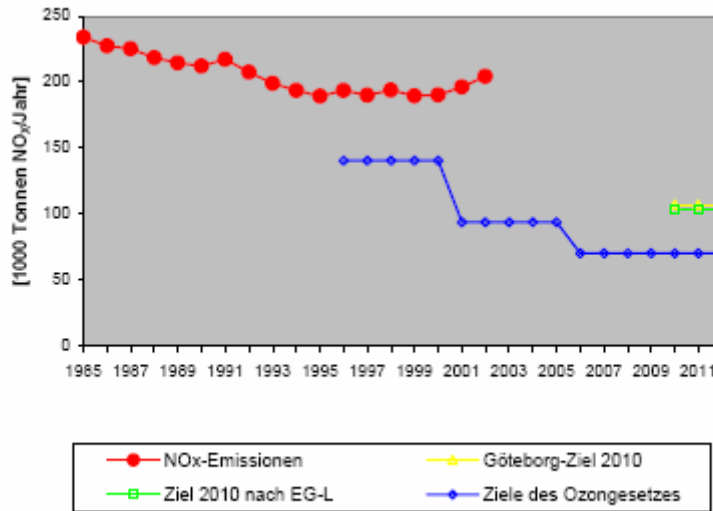


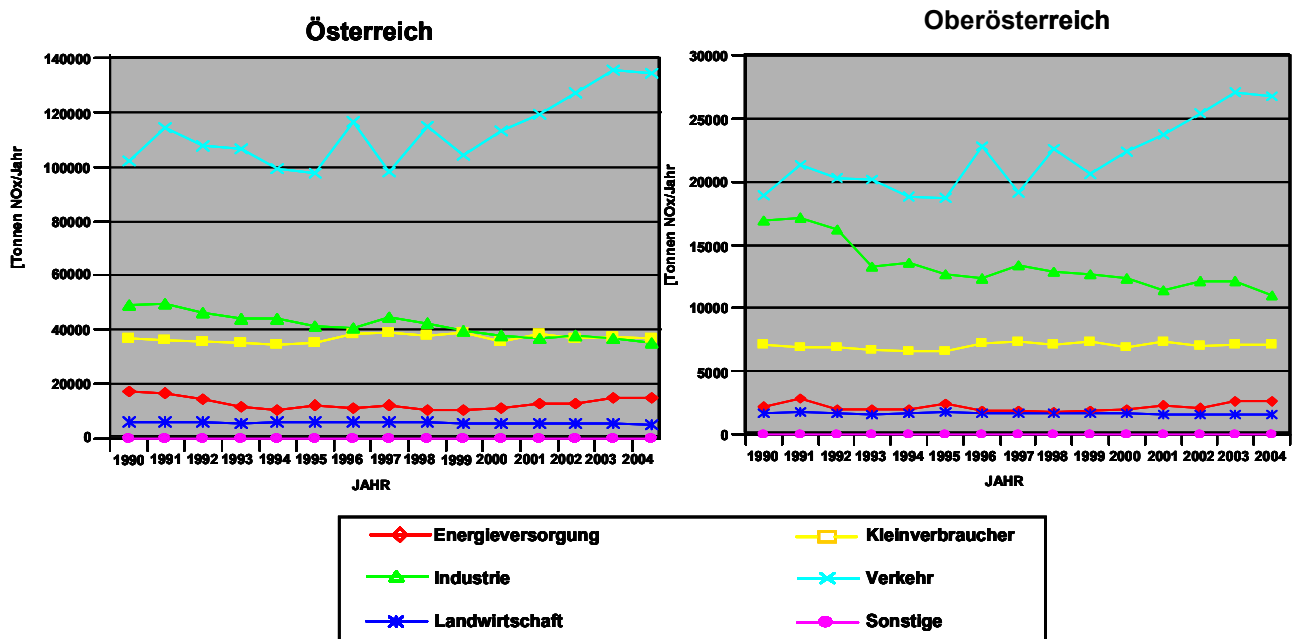
Abbildung 27a: NOx-Emissionen des Verkehrs in Oberösterreich – ohne preisbedingte Kraftstoffexporte ("Tanktourismus"); Quelle: Umweltbundesamt (2007): Bundesländer Luftschadstoffinventur 1990 - 2005

Darstellung 28 zeigt die Entwicklung der Stickoxidemissionen in Österreich und Oberösterreich vom Basisjahr 1995 bis 2001 sowie die österreichischen Reduktionsziele.



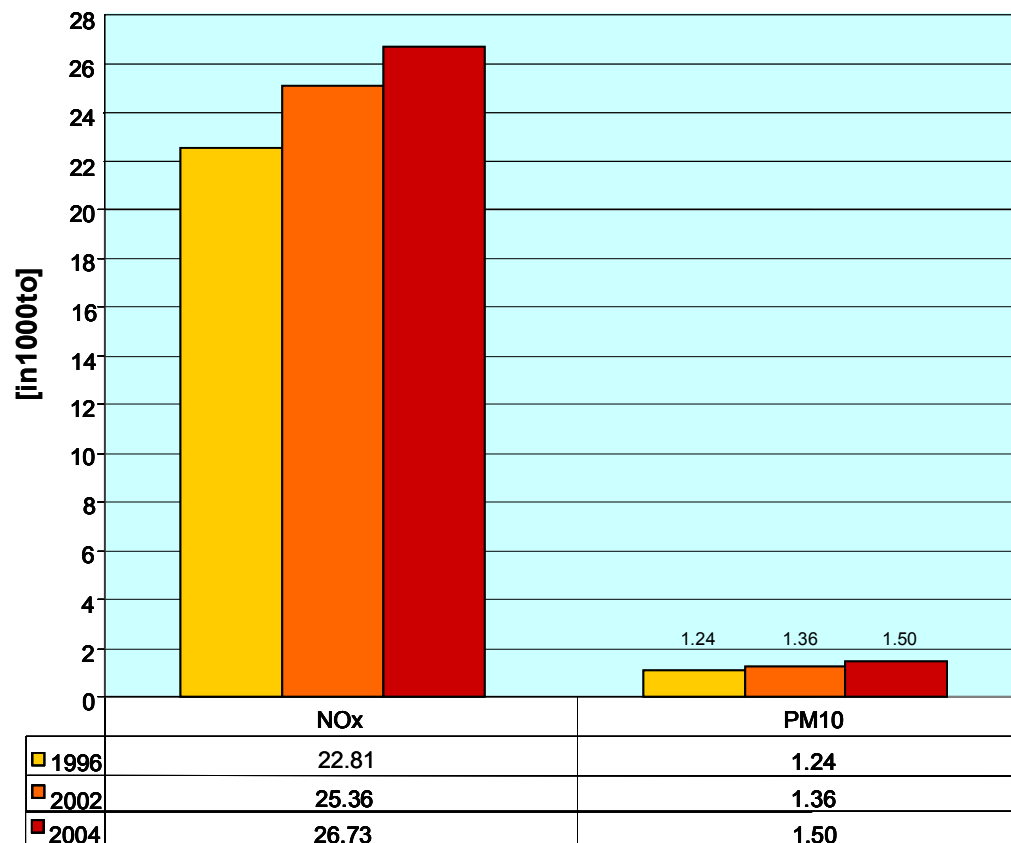
Darstellung 28: NO_x-Emissionen Österreichs vom Basisjahr 1985 (gemäß Ozongesetz) bis 2002 sowie die österreichweiten Reduktionsziele

In Darstellung 29 sind die NO_x-Emissionen in Österreich und Oberösterreich der Hauptverursacher vom Basisjahr 1990 (gemäß Ozongesetz) bis 2004 dargestellt:



Darstellung 29: NO_x-Emissionen in Österreich und Oberösterreich der Hauptverursacher vom Basisjahr 1990 (gemäß Ozongesetz) bis 2004 - mit Tanktourismus

Nach der Unterlage des Umweltbundesamtes kommt es im Zeitraum 1996 / 2002 / 2004 zu folgender NO_x- und PM₁₀- Emissionsentwicklung aus dem Verkehr (Darstellung 30):



Quelle: NO_x – Emissionen nach Umweltbundesamt
 PM₁₀ – Emissionen nach Emissionskataster ÖÖ 2002
 (Werte 2004 extrapoliert, Werte jeweils in 1000 Tonnen)

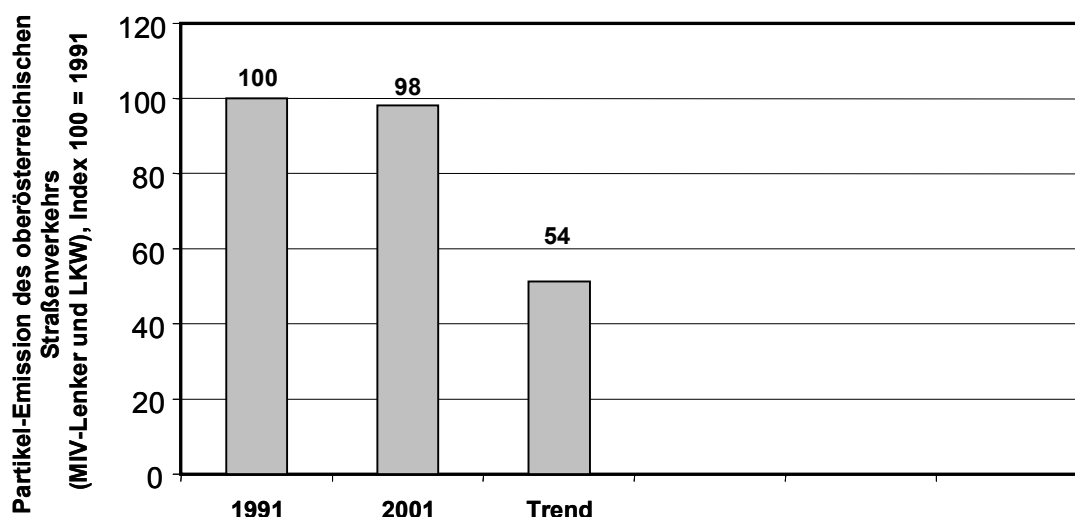
Darstellung 30: NO_x- und PM₁₀ Werte nach dem Umweltbundesamt – mit Tanktourismus

Partikel (Staub) – Emissionen

Österreich hat einen sehr hohen Anteil an Diesel-PKW. Dieselfahrzeuge sind jedoch zur Gänze für die Rußpartikelemissionen des Verkehrs verantwortlich; diese können schwere Krankheiten wie Atemwegsinfektionen, Herzerkrankungen und Lungenkrebs auslösen. Die Partikelemissionen des Gesamtverkehrs sind seit 1980 deutlich gestiegen (rund 50 %). Hauptverantwortlich hierfür ist der Anstieg dieselbetriebener PKW sowie sonstiger Fahrzeuge. Die Ausrüstung der Diesel-Fahrzeuge mit Rußpartikelfiltern würde die Emissionen an Rußpartikeln wesentlich reduzieren.

Die Trendentwicklung der Partikel-Emissionen des Straßenverkehrs (MIV-Lenker und Güterverkehr) in Oberösterreich lässt bis zum Jahr 2021 eine Abnahme erwarten. Die zu erwartende Reduktion ergibt sich einerseits durch den Einsatz von Dieselpar-

tikelfiltern und die für 2008 erwartete Einführung der Euro 5 - Normen (Darstellung 31).



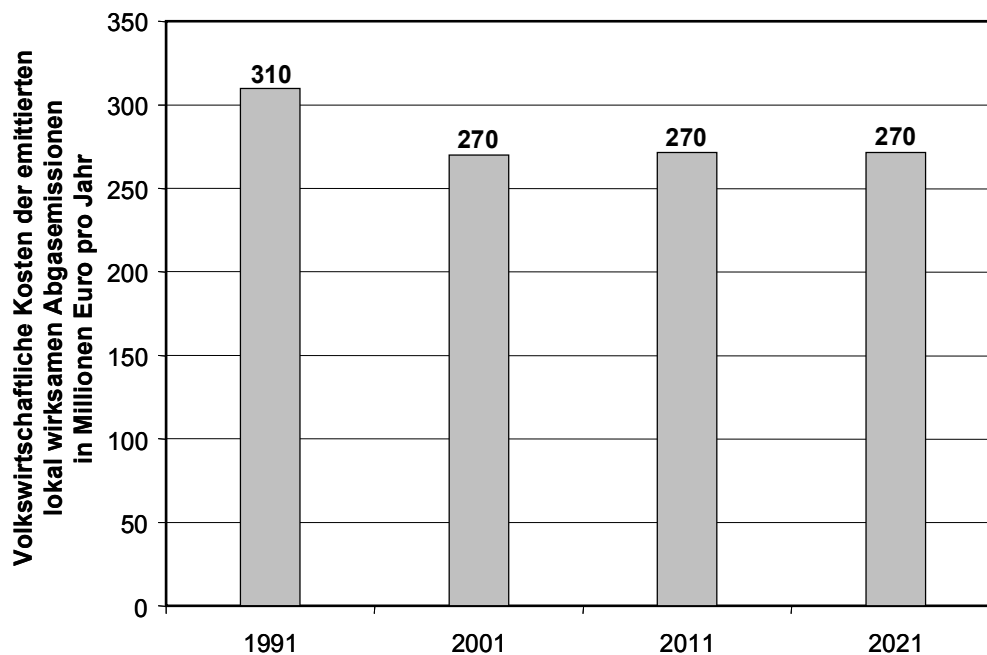
Darstellung 31: Partikel-Emissionen des Oberösterreichischen Straßenverkehrs (MIV und LKW); Index 100 = 1991 Graphik geändert (Trend)

Die Abgasemissionen des Straßenverkehrs verursachen erhebliche externe Kosten - siehe Kap 2.5 (Tabelle 5 und Darstellung 31).

Emissionen in 1000t/Jahr	CO	NO _x	HC	Partikel	SO ₂
1991	56,6	15,5	7,8	0,54	0,63
2001	25,3	11,2	2,9	0,53	0,25
2011	<u>11,0</u>	<u>7,5</u>	<u>1,5</u>	<u>0,37</u>	<u>0,02</u>
2021	<u>8,0</u>	<u>5,5</u>	<u>1,2</u>	<u>0,30</u>	<u>0,02</u>
volkswirtschaftliche Kosten/t	23,62	2362	11809	2456	5220

Tabelle 5: Entwicklung und Trendprognose der Abgasemissionen des Straßenverkehrs in Oberösterreich und angenommene volkswirtschaftliche Kosten lokal wirksamer Schadstoffe (Pischinger 1997), Abgaswerte in 1000t/Jahr; für CO₂ wurden 99,41 €/to angenommen (FGSV 1997 mit Indexanpassung)

Die Berechnung der volkswirtschaftlichen Kosten ist von einer Reihe von Annahmen abhängig. In Summe zeigen die volkswirtschaftlichen Kosten der in Oberösterreich vom Verkehr emittierten Schadstoffe bis zum Jahr 2021 einen weitgehend konstanten Verlauf (Darstellung 32). Erst ab dem Jahr 2025 ist mit Abnahmen zu rechnen.



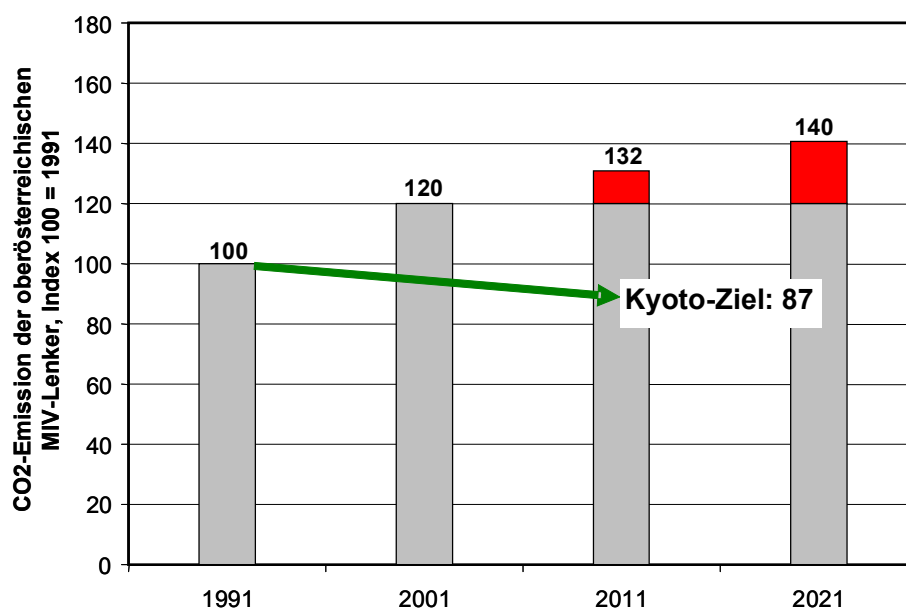
Darstellung 32: Entwicklung und Prognose der volkswirtschaftlichen Kosten der emittierten lokal wirksamen Abgasemission des Straßenverkehrs in Oberösterreich (volkswirtschaftliche Kosten pro to (siehe Tabelle 5) Graphik geändert (2011 und 2021)

Die Beimischung von Bio-Treibstoffen gemäß der EU-Richtlinie sowie die rasche Einführung von Euro5 - Abgasstandards wird eine deutliche Verbesserung der Schadstoffsituation zur Folge haben. Die ambitionierte Verfolgung dieser Ziele mittels geeigneter Maßnahmen ist unabdingbar, um die prognostizierten Emissionssenkungen bei NO_x und PM₁₀ tatsächlich erreichen zu können.

2.10 Kohlendioxid - Emissionen (CO₂)

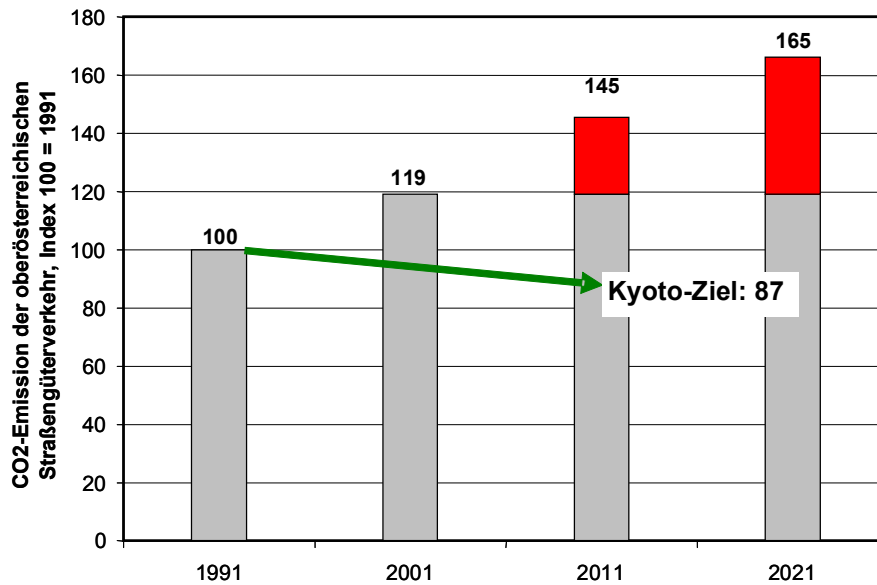
Die durch menschliche Aktivitäten verursachten Emissionen an Kohlendioxid (CO₂) haben nach der Mehrheit wissenschaftlicher Befunde gravierende Einflüsse auf die Atmosphäre und damit auf die weitere Entwicklung des Klimas. Die Bewältigung dieses Problems stellt die größte umweltpolitische Herausforderung der Zukunft dar.

Insgesamt werden daher auf Grund dieser bereits erfolgten massiven Zuwächse und trotz abgedämpfitem Trend die CO₂-Emissionen bis 2011 gegenüber dem Bezugsjahr 1991 um rund 36 % (Pkw- und Lkw-Verkehr) steigen. Das Kyoto-Ziel (13 % Reduktion im Jahr 2010/2012 bezogen auf 1990) wird damit auf Grund der hohen Ausgangssteigerungen der vergangenen Jahre deutlich verfehlt. Die prognostizierten Werte für 2010 liegen im Personenverkehr mehr als ein Drittel über dem angestrebten Kyoto-Ziel. Nur durch verstärkte Emissionsminderungen in anderen Verursacherebenen wird Oberösterreich das Kyoto-Ziel erreichen können (Darstellung 33).



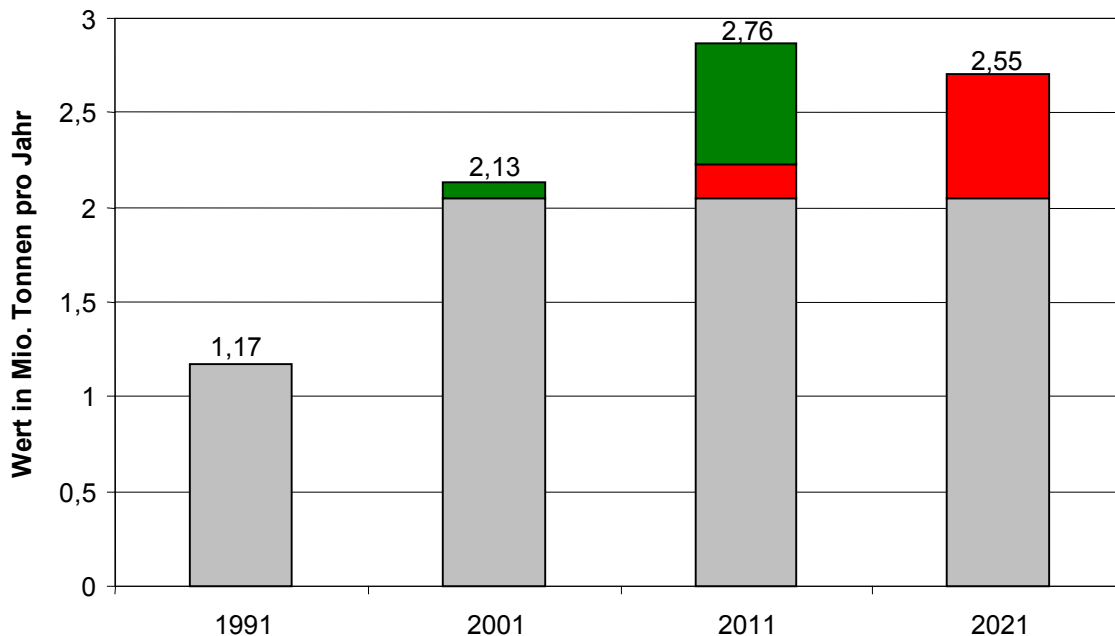
Darstellung 33: Entwicklung und Trendprognose der CO₂-Emissionen der MIV-Lenker; Verkehr der oberösterreichischen Wohnbevölkerung 1991 – 2021 (Werte der Graphik geändert)

Beim LKW-Verkehr ist die zu erwartende Zunahme der CO₂-Emissionen deutlich höher als beim PKW-Verkehr. Das ist eine Folge der höheren Zunahme der Fahrleistung und des geringeren erwarteten Einsparpotentials durch bessere Motortechnologie. Verglichen mit dem Jahr 1991 ist bis 2011 mit einer Zunahme um 45 % der CO₂-Emissionen des LKW-Verkehrs in Oberösterreich zu rechnen. Dieser Wert liegt mehr als die Hälfte über dem Kyoto-Ziel, der größte Teil dieser Zuwächse ist bereits in der Vergangenheit erfolgt (Darstellung 34).



Darstellung 34: Entwicklung und Trendprognose der CO₂-Emissionen des LKW-Verkehrs in Oberösterreich 2021 (Werte der Graphik geändert)

Die Emissionen an Kohlendioxid werden einerseits von den heimischen Fahrzeugen, andererseits jedoch auch von ausländischen Verkehrsteilnehmern verursacht ("Tanktourismus" - Tabelle 35).



Darstellung 35: Entwicklung und Trendprognose der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs (PKW, Krad, LKW, ohne ÖV) in Oberösterreich 1991 bis 2021, Absolutwerte (Schätzung). Grüner Balken: Anteil Oberösterreichs am Tanktourismus (Berechnung Klimaschutzbeauftragter). Bei den absoluten Summen und insbesondere beim Wachstum 1991 – 2001 bestehen zwischen vorhandenen Untersuchungen starke Unterschiede. (Werte der Graphik geändert)

Im Bereich der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen des "heimischen" Verkehrs bestehen gewisse Unsicherheiten im Mengengerüst. Die CO₂-Emissionen wurden auf der Basis von Verkehrsleistungsdaten des Landes Oberösterreich und von aus anderen Untersuchungen abgeleiteten spezifischen CO₂-Emissionen (Hausberger 2003) ermittelt.

Untersuchungen für ganz Österreich, die auf ausgelieferten Tankmengen basieren, weisen deutlich höhere Absolutmengen (ca. 20 % bis 30 % höher als in der hier dargestellten Grafik) und stärkere Steigerungen zwischen 1991 und 2001 auf (bis zu rund 50 % in „Austrias annual national Greenhouse Gas inventory 1990 – 2002, Umweltbundesamt 2003“). Daten des BMVIT zur Verkehrsleistung in Österreich (Herry 2002) weisen hingegen ähnliche Werte der KFZ-Verkehrsleistung und der Zuwächse 1990 bis 2000 auf wie in den Daten der Oberösterreichischen Landesregierung (KFZ-Verkehrszuwachs 1990 bis 2000 rund 30 %). Hier besteht weiterer Untersuchungsbedarf, insbesondere zum Tanktourismus und zu den zugrunde gelegten Basisdaten.

Die Erreichung des CO₂-Zieles von Kyoto stellt eine große Herausforderung dar und ist für den Verkehrssektor allein mit Maßnahmen in der Kompetenz des Landes Oberösterreich nicht zu erreichen. Einer konsequenten, die CO₂-Ziele stützenden, oberösterreichischen Verkehrspolitik kommt aber eine wesentlich bewusstseinsbildende Bedeutung zu. Durch die bundesgesetzliche Umsetzung der Richtlinie 2003/30/EG über die Beimischung von Biotreibstoffen sollen ab Oktober 2005 2,5 % des Energiegehalts aller in Österreich abgesetzten Otto- und Dieselmotorkraftstoffe aus biologischen Kraftstoffen stammen. Bis 2008 soll dieser Prozentsatz auf 5,75 % gesteigert werden. Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass bei der Umsetzung des Beimischungsgrads von 5,75 % bis 2011 eine Treibhausgasemissionsreduktion um 5 % aus dem Verkehrssektor erreicht werden kann.

Bis 2021 ist für die Trendprognose trotz verbesserter Motorentechnologie und Beimischung von Biotreibstoffen eine weitere Steigerung der CO₂-Emissionen des Personenverkehrs in Oberösterreich um 8 bis 10 % gegenüber dem Jahr 2001 zu erwarten. Damit kann jedoch das Trendszenario deutlich verbessert werden. Die massiven Zuwächse bei den CO₂-Emissionen sind bereits in den Jahren 1991 bis 2003 erfolgt.

2.11 Bereich Energie und Verkehr

Die Entwicklung des Energieverbrauchs entspricht jener der CO₂-Emissionen. Die Energieeffizienz der Fahrzeuge wurde in den letzten Jahren (Jahrzehnten) deutlich verbessert. Die am Einzelfahrzeug erzielten Erfolge werden durch Veränderung der

Fahrzeugflotte in Richtung leistungsstärkerer Einheiten kompensiert, zum Teil auch überkompensiert.

Der motorisierte Verkehr ist zum Großteil von fossilen Brennstoffen abhängig. Wie bereits die Energiekrisen 1973 und 1979/80 gezeigt haben, werden durch Preissteigerungen der Treibstoffe keine anhaltenden Verminderungen des Verkehrs bewirkt.

Wie die gegenwärtigen Entwicklungen zeigen, sind am Treibstoffmarkt in den nächsten Jahren (Jahrzehnten) große Änderungen zu erwarten. Es gilt als "überraschungsfreie Prognose", dass über längere Perioden die Treibstoffpreise ansteigen werden.

Aktuell befinden wir uns mitten in dieser Entwicklung. So ist allein von Mai 2005 bis September 2005 der Preis pro Barrel Rohöl um 20 Dollar gestiegen. Die Folgen dieser voraussichtlich verstärkt sich fortsetzenden Entwicklung sind: Mobilität und Transportmöglichkeiten werden eingeschränkt; die regionalen Erreichbarkeiten werden verschlechtert; auch soziale Umverteilungseffekte sind zu erwarten. Eine Verstärkung von öffentlichen Verkehrsangeboten muss daher vor allem im ländlichen Raum diese Entwicklung abfedern und begleiten. Und gleichzeitig sind auf europäischer Ebene deutliche Initiativen in Richtung von KFZ mit geringerem Spritverbrauch etwa durch verbindliche Flottenverbräuche zu setzen und in Pilotprojekten Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen zu forcieren.

Seitens der Landespolitik bestehen keine Möglichkeiten, diese Entwicklung zu steuern oder zu kompensieren. Die Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich kann allerdings Vorsorge treffen, dass auch bei verteuerten Treibstoffen die Erreichbarkeiten gesichert bleiben und die Funktionsfähigkeit der Regionen aufrecht erhalten werden kann. Einem flächendeckenden Öffentlichen Verkehr, insbesondere der Schiene, kommt dabei ein besonderer Stellenwert mit "Vorsorgecharakter" zu.

Bisherige Erfahrungen haben gezeigt, dass bei Steigerungen der Energiepreise zunehmend Forderungen nach Abgeltung der zusätzlichen Ausgaben für einzelne soziale Gruppen und Regionen laut werden. Damit wird allerdings kein Beitrag zur nachhaltigen Problemlösung geleistet. Im Sinne einer vorausschauenden Verkehrspolitik werden Szenario-Überlegungen über verkehrspolitische Schritte bei anhaltenden Energiepreissteigerungen angestellt werden müssen.

Auf Grund der steigenden Ölpreise und der bedrohlich wachsenden Klimaveränderung und damit der extremen Witterungssituationen will Oberösterreich die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen verringern und die Bedeutung von biogenen Treibstoffen verstärken. Die Umsetzung der EU-Richtlinie (Beimischungsrichtlinie) ist ein erster Schritt, der weniger Ölimporte und damit eine Preisstabilisierung sowie eine Absenkung der CO₂-Emissionen um jährlich 250.000 Tonnen bewirkt.

2.12 Lärmemissionen

Lärm beeinträchtigt das Wohlbefinden und vermindert die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Lärm löst im menschlichen Organismus einen Alarmzustand aus. Je nach Art und Dauer der Lärmexposition treten verschiedene Störungen wie Erhöhung der Herzfrequenz und des Blutdrucks, Schlafstörungen und Nervosität auf. Verkehrslärm wird als besonders störend empfunden. Die Lärmimmissionen des Verkehrs werden als Folge der steigenden KFZ-Verkehrsbelastungen (Trendprognose) in Zukunft leicht zunehmen.

Eine Reihe von Maßnahmen in anderen Bereichen (z.B. ÖV, Radverkehr etc) wirkt auch günstig im Hinblick auf die Verminderung der Lärmbelastungen der Bevölkerung. Kurzfristig gibt es oft keine Alternative zu passiven Lärmschutzmaßnahmen. Mittel- bis langfristig kann durch räumliche Trennung störender Nutzungen (durch die Raumordnung) ein erheblicher Beitrag zur Lärminderung geleistet werden. Auch durch technologische Maßnahmen bei Fahrbahn, Reifen und Motoren sowie durch verringertes Tempo kann eine Lärmreduktion direkt an der Quelle erzielt werden.

Nach der Dienstanweisung des Landes für die ehemaligen Bundesstraßen und die Landesstraßen sind als Grenzwerte für geplante und bestehende Straßen 60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum (L_{den}) und 50 dB für den Nachtzeitraum (L_{night}) festgelegt. Die Einhaltung dieser Grenzwerte führt zu langen Lärmschutzwänden mit hohen Kosten; aus der langen Abschirmung können sich Folgeprobleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf Grund der Verleitung zu monotonen Fahrweisen, der verminderten Zugangsmöglichkeiten im Katastrophenfall und der touristischen Attraktivität auf Grund der Einschränkung der Sicht auf die Landschaft ergeben. Nach dem Vorschlag des Landes Oberösterreich sollen diese Grenzwerte auf Straßen, die die raumplanerische Widmung "Wohngebiet" berühren, beschränkt werden. Zur Minimierung von Konfliktfällen sollen die Bedürfnisse der Anrainer und der Verkehrsteilnehmer unter Berücksichtigung der Kosten rechtzeitig abgewogen werden. Bei künftigen Widmungen soll vermehrt das Verursacherprinzip angewendet werden, nach dem die Gemeinden für die Kosten des Lärmschutzes verantwortlich sind. Eine Abstimmung mit dem Bund und den anderen Bundesländern wird angestrebt.

2.13 Abbau von Barrieren

Ein maßgebendes Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes 2008 ist die Sicherstellung der Mobilität für alle Menschen - Die Zugänglichkeit zum Verkehrssystem soll für alle Nutzergruppen gewährleistet werden.

Bedeutende Gruppen der Bevölkerung sind in ihrer Mobilität eingeschränkt – und zwar auf Grund des Mobilitätsverhaltens anderer sowie durch relevante Rahmenbedingungen, wie den Verlust von Nähe zu wichtigen Einrichtungen des täglichen Lebens (Zersiedelung). Für Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit Geh-, Seh-, Hör- und sonstigen Behinderungen sowie Menschen, die durch Krankheit und Verletzung vorübergehend beeinträchtigt sind, ist ein barrierefreier Zugang zu Mobilität entscheidend für ihre Lebensqualität.

Eltern und hier vor allem die Mütter leisten viele Begleitwege, wenn sie Kinder in den Kindergarten, die Schule oder Freizeiteinrichtungen bringen. Über 270 Millionen Stunden verbringen Menschen in Österreich jährlich damit, Servicewege für ältere Verwandte, Kinder oder in der Nachbarschaft Lebende zu leisten (Kloas J., Kuhfeld H., Entwicklung des Personenverkehrs, DIW-Wochenbericht 37/1996). Wenn diese Begleit- und Servicewege im Auto abgewickelt werden, erhöhen sie ihrerseits wieder die Verkehrsbelastung. Viele dieser Wege wären vermeidbar, wenn im Verkehrssystem die Bedürfnisse aller Benutzergruppen (auch von Kindern, in der Mobilität eingeschränkter Personen und älterer Menschen) besser berücksichtigt würden.

Die Zahl der älteren Menschen, die (anders als früher) in ihrem Mobilitätsverhalten zunehmend auf das Auto zurückgreifen können, steigt bis zum Jahr 2020 deutlich an. Da Investitionen in Bahnanlagen und Fahrzeuge langfristig getätigt werden, ist die strategische Ausrichtung auf diese Zielgruppe bereits heute von besonderer Bedeutung: Auch die "langsameren" Fahrgäste müssen die Haltestellen und Fahrzeuge erreichen, eine bessere Hilfestellung bei der Orientierung für ältere sowie geh- und sehbehinderte Menschen in Verkehrsmitteln, Haltestellen und Bahnhöfen muss gewährleistet werden.

Das Prinzip der Barrierefreiheit wird auch im Verkehr als Qualitätsgewinn für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer verstanden. Dies gilt sowohl für Straßen, Wege und alle öffentlichen Verkehrsräume wie für den öffentlichen Personenverkehr, generell für den gesamten öffentlichen Raum. Die Entwicklung der vergangenen Jahre und die zunehmende Lebenserwartung bei gleichzeitigem Anstieg der Mobilitätsbedürfnisse machen deutlich, dass die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit heute notwendiger Bestandteil der Verkehrspolitik als Grundbestandteil eines zukunftsfähigen Verkehrssystems sein muss.

Durch die Veränderung der Altersstruktur der Bevölkerung ergeben sich für das Verkehrssystem im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Verkehrsmittelbenutzung und Ausstattung der Anlagen (z.B. Info-Systeme) geänderte Anforderungen. Der Umbau des Verkehrssystems entsprechend den geänderten Bedürfnissen erfordert eine längerfristige strategische Planung.

3 Kompetenzen - Zuständigkeitsebenen EU, Bund, Land, Gemeinden

3.1 Allgemeine Bemerkungen Zuständigkeiten und Handlungsspielräume

Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich verfolgt die Absicht, das Verkehrssystem so zu gestalten, dass Problemlagen saniert werden und den künftigen Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung und den Transporterfordernissen der Wirtschaft entsprochen wird. Dies kann einerseits innerhalb der bestehenden Zuständigkeiten erfolgen; längerfristig sind auch Änderungen der Handlungsspielräume möglich.

Das Gesamtverkehrskonzept soll die Voraussetzungen für steuernde Eingriffe in das Verkehrsgeschehen schaffen. Herkömmlicherweise bedient sich die traditionelle Verkehrspolitik dazu der Infrastrukturpolitik, beispielsweise durch Ausbau der Straßen- und Schienennetze, der Ordnungspolitik durch Vorgabe eines verbindlichen rechtlichen Rahmens und der Preispolitik, in der Regel durch Besteuerung und die Rahmenvorgabe bei Tarifen, neuerdings auch durch die Bemautung einzelner Netzteile und Verkehrsarten. Daneben steht den politischen Akteuren durch Förderungen (beispielsweise von Privaten, Gemeinden und Verkehrsunternehmen), durch organisatorische Leistungen (zum Beispiel Verkehrsverbände) und auch durch Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung (zum Beispiel im Bereich der Verkehrssicherheit, Nutzung des ÖV) eine breite Instrumentenpalette zur Verfügung.

Bei einer Momentaufnahme sind die Gestaltungsmöglichkeiten der Verkehrspolitik der Länder durch einen klar definierten Handlungsraum begrenzt. Verfassungsrechtliche Zuständigkeiten, Vorgaben der "Realverfassung" und auch budgetäre Restriktionen definieren die "Handlungskorridore". Schwerpunktsetzungen sind allerdings möglich.

Bei Berücksichtigung der Zeitdimension besteht die Möglichkeit der strategischen Gestaltung des Handlungsraumes. Voraussetzung dafür ist, dass konsensfähige Vorstellungen über die Zielrichtung bestehen. Die Veränderung des Gestaltungsspielraumes ist eine verkehrspolitische Grundsatzentscheidung. ~~Beispielsweise ist derzeit die österreichweite Neuorganisation des Öffentlichen Verkehrs in Vorbereitung. Dabei sollen die Zuständigkeiten bei den Ländern konzentriert werden. Für das Land Oberösterreich stellt sich die Frage, wie diese Gestaltungsspielräume genutzt werden.~~

In der Praxis erweist sich das Verkehrssystem als ein äußerst komplexes Gebilde mit differenzierten Zuständigkeiten. Infrastrukturen, Verkehrsmittel, rechtliche Vorgaben,

Humanqualifikationen, Standortlagen, Unternehmensinteressen und Fragen der Finanzierung interagieren und schaffen die Voraussetzungen für die weitgehend friktionsfreien alltäglichen Verkehrsvorgänge. In jedem Bereich sind die Zuständigkeiten definiert. Die Eckpunkte der Zuständigkeiten sind in der Bundesverfassung festgelegt.

Aus der Sicht des Gesamtverkehrskonzeptes ist relevant: Der Bund ist zuständig für das hochrangige Straßennetz, für Eisenbahnen, Luftfahrt und Schifffahrt, ferner für die Gesetzgebung im Kraftfahrlinienverkehr, letztlich auch für die Organisation des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs. Schon auf Grund der historischen Entwicklung entfallen auf den Bund wesentliche Zuständigkeiten der Finanzierung. Die Länder sind zuständig für das niedrigrangige Straßennetz (seit 2002 auch für das per Bundesstraßen-Übertragungsgesetz übertragene B-Netz), für den Öffentlichen Verkehr und für wesentliche Agenden der Raumordnung. Die Städte und Gemeinden sind zuständig für das Netz der Gemeindestraßen, den lokalen/kommunalen öffentlichen Verkehr und für die Raumordnung.

Seit dem EU-Beitritt Österreichs zu Beginn 1995 ist für die nationale Verkehrspolitik der Rechtsbestand der Europäischen Union verbindlich. Schätzungen gehen davon aus, dass mindestens drei Viertel der in Österreich geltenden Bestimmungen durch EU-rechtliche Vorgaben determiniert sind. Die Vorgaben gelten auch im Verkehr. Die weitere Ausdehnung, Stabilisierung oder Verminderung der EU-rechtlichen Vorgaben für die nationale Gesetzgebung ist Gegenstand intensiver, auch kontroversieller europapolitischer Debatten.

Die in Kapitel 5 vorgegeben Zielsetzungen der künftigen Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich legen es nahe, den verkehrspolitischen Gestaltungsspielraum expansiv zu interpretieren. Insbesondere sollen jene Bereiche, in denen die Zuständigkeit der Landespolitik gegeben ist, so gestaltet werden, dass ein effizienter Mitteleinsatz ermöglicht wird und die Nutzenwirkungen für das Land Oberösterreich maximiert sowie Nachteile und Risiken tunlichst vermieden werden.

Wesentliche Strukturentscheidungen über die Mobilität der Bevölkerung und das Aufkommen im Personen- und Güterverkehr werden durch die Raumordnung getroffen. Die Zuständigkeiten liegen beim Land Oberösterreich und den Gemeinden. Raumordnerische Maßnahmen wirken eher langfristig. Im Sinne einer vorausschauenden Verkehrspolitik ist eine stärkere Verschränkung der Verkehrspolitik mit der Raumordnung erforderlich.

3.2 Zur Zuständigkeitsverteilung im Straßenverkehr

Das Straßennetz bildet - unabhängig vom Straßenerhalter - eine systemische Einheit; die Netzabschnitte im Zuständigkeitsbereich des Bundes, der Länder oder der Gemeinden sollen für die Benutzer vergleichbare Servicequalität bieten.

Das oberösterreichische Straßennetz ist eingeteilt in Bundesstraßen, Landesstraßen und Gemeindestraßen.

Bundesstraßen

Folgende Zuständigkeiten sind gegeben:

- Die Planung, der Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen liegen im Kompetenzbereich des Bundes, und zwar des BMVIT. Grundlage dafür ist das Bundesstraßengesetz.
- Das Bundesstraßennetz umfasst die Autobahnen und Schnellstraßen. Der Bund hat Erhaltung, Betrieb und Neubau von Autobahnen und Schnellstraßen an die ASFINAG übertragen.
- Die Erweiterung des Bundesstraßennetzes (Autobahnen und Schnellstraßen) erfolgt durch Aufnahme neuer Straßenzüge in das Bundesstraßengesetz und ist Angelegenheit des Bundes.
- Straßenaufsichtsbehörde und damit zuständig für zB Beschränkungen auf Bundesstraßen ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Landesstraßen

Folgende Zuständigkeiten sind gegeben:

- Die Planung, der Bau und die Erhaltung von Landesstraßen liegen im Kompetenzbereich des Landes. Grundlage dafür ist das Oö. Straßengesetz.
- Das Landesstraßennetz umfasst die Landesstraßen L und die Landesstraßen B, d.s. die ehemaligen Bundesstraßen. Die Planung und der Bau von neuen Straßenzügen oder Teilen davon erfolgt auf Grundlage einer Verordnung durch die Oö. Landesregierung.
- Straßenaufsichtsbehörde im Landesstraßennetz ist die jeweilige Bezirkshauptmannschaft bzw. bei Maßnahmen, welche sich über mehrere Bezirkshauptmannschaften erstrecken, das Land Oberösterreich.

Gemeindestraßen

Folgende Zuständigkeiten sind gegeben:

- Die Planung, der Bau und die Erhaltung von Gemeindestraßen liegen im Kompetenzbereich der jeweiligen Gemeinde. Grundlage dafür ist das Oö. Straßengesetz.
- Die Planung und der Bau neuer Straßenzüge oder Teilen davon erfolgt auf Grundlage einer Verordnung durch den jeweiligen Gemeinderat.
- Straßenaufsichtsbehörde ist die jeweilige Bezirkshauptmannschaft.

3.3 Zur Zuständigkeitsverteilung im öffentlichen Verkehr

Die Zuständigkeiten im öffentlichen Verkehr sind zwischen Bund, Ländern und Gemeinden aufgeteilt. Der Bund ist zuständig für die Gesetzgebung (Eisenbahngesetz, Bundesbahngesetz, Privatbahngesetz, Kraftfahrliniengesetz etc.), wesentliche Teile der Finanzierung und ist Eigentümer von Verkehrsunternehmen (ehemals ÖBB, Postbus ab 2005 strategische ÖBB-Holding). Die Länder sind zuständig für die Organisation der Verkehrsverbünde, für ergänzende Leistungsbestellungen, für Teile der Finanzierung, teilweise für Administration des Eisenbahngesetzes und des Kraftfahrliniengesetzes. Die Gemeinden/Städte organisieren den öffentlichen Verkehr im jeweiligen Zuständigkeitsbereich.

Der Generalverkehrsplan des Bundes wurde zwar vorgestellt, hat aber nie verbindliche Gesetzeskraft erlangt, wodurch es den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen ermöglicht worden wäre, langfristig stabile Planungen auf regionaler und lokaler Ebene zu entwickeln und umzusetzen.

Ein effizienter Mitteleinsatz im System des öffentlichen Verkehrs und eine optimale Angebotsgestaltung wird so behindert. Durch die derzeit beim Bund laufende Diskussion über eine Reform des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs sollen Zuständigkeiten für Planung und Finanzierung stärker zu den Ländern als "Aufgabenträger" verlagert werden.

Eine alleinige Zuordnung der Angebotserteilung zu den Ländern stellt jedoch nicht die erforderliche Systemeinheit her, sondern zerteilt das bestehende System des Regionalverkehrs in Österreich in 9 verschiedene Landessysteme. Der Verkehr endet aber nicht an den Landesgrenzen, die Fahrtstrecken von Pendlern werden zunehmend länger und die Pendlerströme werden zunehmen länder-, oft sogar staatsgrenzenüberschreitend.

Das Schienennetz stellt das Rückgrat des Regional- und Nahverkehrs dar. Es ist somit auch die Masse der Fahrgäste auf der Schiene dem Nah- und Regionalverkehr zuzuordnen (85 % der Fahrgäste der ÖBB). Ein vernetztes System – wie es die Schiene darstellt – kann nicht auf 9 Landesplanungen aufgesplittet werden.

Die richtige Antwort auf diesen Befund wäre eine klare Zuordnung der Planungskompetenz zum Bund für die bundesländerübergreifende Angebotsplanung im Fernverkehr und eine darauf aufbauende und somit untereinander abgestimmte Angebotsplanung der Länder nach den regionalen und lokalen Bedürfnissen.

In einem gemeinsamen, kooperativen Meinungsbildungsprozess zwischen Bund und Ländern sollte erarbeitet und festgelegt werden, welche Qualität des Öffentlichen Verkehrs in Österreich erreicht werden soll: Festlegung des Taktgefüges im Fern- und Regionalverkehr, Festlegung der Taktknoten und der gewünschten Intervalle, Festlegungen über den großräumigen Infrastrukturausbau, Klärung der Bedienungsqualität in städtischen Räumen und in der Fläche.

Der Bund muss seine übergeordnete Planungskompetenz wahrnehmen und unter Mitwirkung der Länder ein Gesamtkonzept zur Zukunft des Öffentlichen Verkehrs ausarbeiten. Dieses Gesamtkonzept soll das Grundangebot im Fernverkehr mit kalkulierbaren Schnittstellen zum Regionalverkehr beinhalten.

Aufbauend auf diesem Gesamtkonzept kann die Festlegung der organisatorischen und finanziellen Eckpfeiler zwischen Bund und Ländern vereinbart werden (Finanzausgleichsgerechtigkeit).

4 Wie ist eine Steuerung der Verkehrsentwicklung möglich?

4.1. Verkehrspolitische Strategien

Für die Verkehrspolitik stellt sich die grundsätzliche Frage, ob und in welchem Ausmaß die gewünschte Entwicklung durch verkehrspolitische Eingriffe steuerbar ist. Der tatsächliche Gestaltungsspielraum ist unter der Einschränkung zu sehen, dass der künftige verkehrspolitische Pfad mit der gesamten Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung eng verflochten und daher die Steuerungsmöglichkeiten im Rahmen der Verkehrspolitik selbst nur innerhalb eines beschränkten „Spielraums“ möglich sind. Dieser "Handlungskorridor" ist eng mit den Kompetenzen der betrachtenden Ebene der Gebietskörperschaft – hier die Landesebene – oder auch den erwünschten und auch unerwünschten Folgewirkungen von Steuerungsmaßnahmen verknüpft.

Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich verfolgt auch das Ziel, die Voraussetzungen für den Standortwettbewerb der oberösterreichischen Wirtschaft zu verbessern. Diese Zielsetzung soll in Abstimmung mit den betroffenen Interessenvertretungen erfolgen. Folgende Grundsätze sind hierbei zu beachten:

- **Infrastruktur und verkehrsorganisatorische Maßnahmen** (Straßenbau, Eisenbahnausbau, Verkehrsverbund etc.) für einzelne Verkehrsmittel. Sie stellen die „klassischen“ Maßnahmen der Verkehrspolitik dar und werden meistens zur Beseitigung von Engpässen und zur Verbesserung der Erreichbarkeit (= direkte und in der Regel kurzfristige Wirkungen) durchgeführt. Sie stellen aber gleichzeitig einen Eingriff in die Ursachen-Wirkungsmechanismen des Gefüges Siedlung-Verkehr-Wirtschaft mit häufig zu wenig beachteten indirekten und langfristigen Wirkungen dar (z.B. „induzierter“ Verkehr, Veränderung der Standortstrukturen, Einflüsse der Motorisierung). In der Vergangenheit wurde Verkehrspolitik auf der Landesebene hauptsächlich mit diesen Maßnahmen betrieben, vielfach aber zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln zu wenig koordiniert.
- **Jede Förderung eines Verkehrsmittels hat gleichzeitig Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der konkurrierenden Verkehrsmittel.** So stellt z.B. die Bereitstellung von zusätzlichen Parkplätzen an einem gut durch den ÖV erschlossenen Bereich gleichzeitig eine Beeinflussung der ÖV-Nutzung mit allen Folgewirkungen dar. So bedeutet eine gleichzeitige Förderung aller Verkehrsmittel in den selben Gebieten, dass sich die Aufteilung der Verkehrsnachfrage (Modal Split) kaum verschieben wird.

- **Externe Maßnahmen des Verkehrssektors**

Eine Vielzahl von Maßnahmen, die außerhalb des Verkehrssektors gesetzt werden, haben einen starken verkehrssteuernden Effekt. Hierzu zählen die Raumplanung (z.B. Flächenwidmung), Wirtschaftsförderung (z.B. Förderung von Betriebsstandorten), Sozialmaßnahmen (z.B. Berufspendlerunterstützung), usw.

Auf Grund der Vernetzung des Verkehrssystems mit anderen Bereichen fällt eine Vielzahl der verkehrspolitischen Entscheidungen entweder außerhalb des Verkehrssektors oder außerhalb der Kompetenz der betrachteten Gebietskörperschaft. Will man einen effizienten Mitteleinsatz in Bezug auf eine konsequente nachhaltige Verkehrspolitik sicherstellen, so ist es notwendig, alle Maßnahmen auf Konsistenz mit den Zielsetzungen dieser Verkehrspolitik zu überprüfen. Das heißt, alle Wechselwirkungen des Systems Gesellschaft – Verkehr – Wirtschaft – Ökologie sind zu berücksichtigen (systemische Betrachtung aller Maßnahmen und Handlungen in der Kompetenz des Landes Oberösterreich).

Eine erfolgreiche und effektive Steuerung der Verkehrsentwicklung im Sinne einer nachhaltigen Mobilität soll sich auf folgende Maßnahmeninstrumente konzentrieren:

- **Konsequente Überprüfung aller im Rahmen der oberösterreichischen Landespolitik vorgesehenen Maßnahmen außerhalb des Verkehrssektors auf Verträglichkeit mit den Zielsetzungen der Verkehrspolitik und nach Abstimmung mit den betroffenen Interessenvertretungen/Gruppierungen gegebenenfalls Überarbeitung in diesem Sinne.** Hierzu sind entsprechende amtsinterne Strukturen einzurichten. Dadurch soll z.B. vermieden werden, dass in einem Gebiet mit optimaler öffentlicher Verkehrserschließung Fördermaßnahmen autoorientierter Strukturen die ÖV-Investitionen konterkarieren.
- **Bestmöglich aufeinander abgestimmte und nach Gebietstypen (Ballungsraum oder ländlicher Raum) differenzierte Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsmittel**, um synergetische Steuerungseffekte zu ermöglichen und sich gegenseitig aufhebende Maßnahmen zu vermeiden; der öffentliche Verkehr in Ballungsräumen ist als integriertes System ganzheitlich zu fördern, wobei sich Öffentlicher Verkehr und Individualverkehr entsprechend den Zielsetzungen sinnvoll ergänzen sollen. In ländlichen Gebieten kommt dem ÖV die Funktion der Sicherung einer Mindestqualität für jene zu, die nicht über ein Auto verfügen, während die Autoerschließung weiterhin auch im Rahmen einer nachhaltig orientierten Verkehrspolitik dominant sein wird.
- **Herstellen von wettbewerbsfairen Rahmenbedingungen (mehr Kostenwahrheit) zwischen dem ÖV und MIV.** Wie dargestellt, decken der ÖV und der MIV ihre volkswirtschaftlichen Kosten sehr unterschiedlich. Dies heißt, der MIV (Perso-

nen und Güterverkehr) verursacht bedeutend höhere externe Kosten als der ÖV. Die Erfahrung zeigt, dass Maßnahmen der Preissteuerung einen anhaltenden Lenkungseffekt erzielen können. Deshalb ist eine schrittweise „Internalisierung“ (also Anlastung der externen Kosten dem Verkehrsteilnehmer als Verursacher, was de facto zu einer Verteuerung vor allem des Autoverkehrs führen würde) und Angleichung der Kostendeckung zwischen MIV und ÖV anzustreben (eine der verkehrspolitischen Kernmaßnahmen). Dabei ist auf die Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit zwischen den Regionen und Nachbarländern zu achten. Um keine Wettbewerbsverzerrungen zu erhalten, ist auf eine über die nationalen Grenzen hinausgehende Akkordierung der Maßnahmen Bedacht zu nehmen. Die Möglichkeiten des Landes Oberösterreich sind in diesem Bereich beschränkt. Dennoch gibt es effektive Steuerungsmöglichkeiten auch in der Hand des Landes und der Gemeinden, wie z.B. durch jährliche Erschließungsabgaben, Stellplatzabgaben für große Verkehrserreger (autoorientierte Großmärkte im Sinne einer „Nutznießerabgabe“) bzw. durch Parkgebühren usw.

- **Integrierte umfassende Pilotprojekte.** Eine wirksame Form, den Steuerungseffekt von Verkehrsmaßnahmen zu heben, ist die Umsetzung und Realisierung von Demonstrationsprojekten, die zum Beispiel einen klar abgegrenzten Verkehrskorridor umfassen. Erfahrungsgemäß können damit Synergieeffekte lukriert werden, die bei Einzelmaßnahmen nach dem Gießkannenprinzip nicht in gewünschtem Ausmaß wirksam werden. Voraussetzung dafür ist die Errichtung eines straffen Projektmanagements, dem für das jeweilige Projekt die traditionellen Verwaltungsstrukturen untergeordnet werden. Damit wird auch ein Effekt der Öffentlichkeitsarbeit erreicht, der in der Regel Folgeprojekte stimuliert.
- **Verbesserte Abstimmung zwischen der Raum- und Siedlungspolitik und der Verkehrspolitik.** Es besteht ein starker Zusammenhang zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung. Die Siedlungsentwicklung der Vergangenheit hat zu stark dezentralen Wohnsiedlungen und zu einer Zentralisierung der Versorgungseinrichtungen geführt, zum Teil an autoorientierten Standorten, die mit anderen Verkehrsmitteln nicht oder schlecht erreichbar sind. Das hat massive Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung: die Weglängen nehmen zu, die nichtmotorisierten Verkehrsmittel zu Fuß und Fahrrad verlieren stark an Weganteilen. Die dezentralen Siedlungsstrukturen erschweren die attraktive Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Folge ist eine starke Zunahme des KFZ-Verkehrs, insbesondere der Fahrleistung.

Der tatsächliche Handlungsspielraum ist auszuloten. Das Gesamtverkehrskonzept 2008 konzentriert sich auf jene Maßnahmenbereiche, die im Zuständigkeitsbereich des Landes Oberösterreich liegen.

Voraussetzung für die Umsetzung dieser Maßnahmen ist die Abstimmung der administrativen Entscheidungsstrukturen in den Verwaltungen und der Zuständigkeitsstrukturen (insbesondere im Zentralraum Linz) auf dieses Ziel. Maßnahmen der Raumordnung wirken langfristig.

4.2 Zur Beschleunigung der Verfahren

Verkehrspolitische Entscheidungen erfolgen in einem ständig komplexer werdenden Umfeld. Widersprüchliche Zielsetzungen, zeitaufwändige Behördenverfahren, knappe Finanzierungsbasis, differenzierte Zuständigkeiten und die Mitsprache verschiedener Meinungsträger führen zu langen Projektdauern. Von den Betroffenen werden diese als „Finanzierungstau“ oder „Entscheidungstau“ empfunden.

Die langen Projektvorlaufzeiten finden sich in allen Staaten mit einem großen Infrastrukturbedarf und einem hoch entwickelten System des Rechtsschutzes. Straßenprojekte müssen ständig zurückgereiht werden auf Grund des Wettbewerbes vieler anstehender Projekte bei begrenzten Mitteln, oft wenig koordinierten Behördenverfahren und divergierender Interessenslagen/Schutzbedürfnissen der Betroffenen. Im öffentlichen Verkehr können als notwendig erkannte Maßnahmen wegen der differenzierten Zuständigkeiten, komplexen Finanzierungsstrukturen und knappen Mittel nur mit erheblicher Zeitverzögerung umgesetzt werden.

Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 soll Impulse, Anregungen und Hilfestellung für die Verfahrensbeschleunigung bringen. Die Beschleunigung der Verfahren trägt zur Planungsstabilität bei und kann einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Standortqualität leisten.

Die oberösterreichische Straßenbaupolitik der letzten Jahre hat in der Beschleunigung der Verfahren erhebliche Fortschritte erzielt. Auf der Basis eines Übereinkommens wurde ein Leitfaden zur Umsetzung eines Kooperationsmodells entwickelt, der eine standardisierte Planungsmethodik vorgibt, ohne im Einzelfall die Gestaltungsspielräume unnötig einzuengen. Darin werden die Grundsätze und der Ablauf der Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Fachdienststellen festgelegt.

Gravierende Auswirkungen auf raum- und umweltbezogene Schutzgüter sollen rasch und mit vergleichsweise geringem Aufwand erkannt werden, damit der Planungsträger frühzeitig in die Lage versetzt wird, die Realisierbarkeit abschätzen zu können. Bei den grundsätzlich als realisierbar eingeschätzten Projekten sollen Optimierungsmöglichkeiten bereits im Vorfeld der Behördenentscheidung ausgelotet werden; der gesamte Prozess wird damit dokumentiert und begründet.

Durch diese neue standardisierte generelle Planungsmethodik sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Frühzeitige und rechtzeitige Einbindung auch der Umweltseite in die Planungsvorhaben;
- Rasche und kostensparende Planung;
- Optimierte Projekte und
- Vermeidung langwieriger Projektvorbereitung bei fehlender Umsetzbarkeit von Projekten.

Gleichzeitig werden Projekte, die sich noch nicht im Bau befinden bzw. ausgeschrieben sind, nur mehr auf Basis eines verkehrsträgerübergreifenden, an den Kyoto-Zielen orientierten Gesamtverkehrskonzeptes verwirklicht. Dieses wird entsprechend dem Regierungsübereinkommen zwischen Umwelt- und Baudienststellen erstellt. Dabei werden alle vertretenen öffentlichen Interessen grundsätzlich gleichrangig behandelt. Private Interessen werden entsprechend ihrer Bedeutung berücksichtigt, soweit dies keine wesentliche Verletzung öffentlicher Interessen zur Folge hat.

Bei der Umsetzung werden vom Planungsbeauftragten und von allen Planungsbeteiligten folgende Planungs- und Beurteilungsprinzipien anerkannt:

Minimierungsprinzip: Beeinträchtigungen eines Schutzgebietes sind nach Maßgabe der Möglichkeiten so gering wie möglich zu halten.

Schadenbegrenzungsprinzip: Voraussetzung für eine positive Projektbeurteilung ist, dass die Beeinträchtigungen eines Schutzgebietes ein bestimmtes kritisches Ausmaß nicht überschreiten. Dieser Schwellenwert wird den Rechtsvorschriften, sonstigen Regelwerken, Richtlinien oder Leitfäden entnommen. Wenn diese keine konkreten Festlegungen enthalten, ist das zulässige kritische Ausmaß so zu bestimmen, dass keine schwerwiegenden Folgen für das jeweilige Schutzgebiet eintreten.

Ausgleichsprinzip: Werden Schutzgüter in einem erheblichen Ausmaß beeinträchtigt, sind Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorzusehen.

In allen Belangen gelten die Grundsätze der Kooperation und der Kommunikation. Im gesamten Planungs- und Beurteilungsprozess werden die Prinzipien der Wirtschaftlichkeit (insbesondere die Effektivität und die Effizienz) berücksichtigt. Folgende Schwerpunkte sind zu setzen:

- Die Planungsbeauftragten, die Fachdienststellen und die Oö. Umweltanwaltschaft akzeptieren die im Kooperationsmodell formulierten Grundsätze und Festlegungen und wenden diese bei der Erfüllung ihrer Aufgaben an.
- Alle Planungsbeteiligten streben nach einer bestmöglichen Zielerreichung und versuchen, Lösungen im Konsens zu finden.
- Alle Planungsträger verpflichten sich den Prinzipien der Transparenz und Nachvollziehbarkeit. Wenn sie Empfehlungen, Anregungen oder Forderungen stellen, geben sie dazu ausreichende und nachvollziehbare Begründungen.
- Die Planungsbeteiligung erfolgt, wenn erforderlich auf Basis eines Zeitplanes, in dem für alle Planungsbeteiligten ausreichende Fristen für die Durchführung der Arbeiten vorzusehen sind.
- Ergebnisse der Mitwirkung aller Beteiligten am Planungsprozess werden in abschließenden schriftlichen Stellungnahmen dokumentiert. Auf der Basis des jeweiligen Wissensstandes und der zu Grunde gelegten Maßnahmen zur Abmilderung oder zum Ausgleich von Belastungen sind die Bewertungen der grundsätzlichen Verträglichkeit des Straßenbauprojektes mit den jeweiligen Schutzinteressen verbindlich.
- Die Ergebnisse der Mitwirkung werden im Umweltbereich dargelegt und sind integrierender Bestandteil der Information an die oberösterreichische Landesregierung im Trassenverordnungsverfahren.
- Die Einleitung der behördlichen Genehmigungsverfahren erfolgt erst nach Abschluss des vereinbarten Mitwirkungsprozesses.

Die Straßenplanung beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung ist mit einer Vielzahl von Projekten befasst, die von untergeordneten Ausbaumassnahmen bei bestehenden Straßen bis zur Neuplanung von Großvorhaben (Straßen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist) reichen. Die technischen und räumlichen Rahmenbedingungen sind bei vielen Projekten komplex. Die Auswirkungen eines Straßenprojektes auf Mensch und Umwelt können unterschiedlichster Art und Intensität sein.

Dazu werden folgende Methoden festgelegt und vereinbart:

- **Stellungnahmeverfahren:** Bei Projekten, bei denen die Auswirkungen durch die berührten Fachdienststellen mit geringem Aufwand und ausreichender Sicherheit abgeschätzt werden können, wird ein Stellungnahmeverfahren

durchgeführt. Die Mitwirkung am Planungsprozess endet dann mit der Abgabe von **schriftlichen** Stellungnahmen.

- **Vertiefende Wirkungsanalyse und Projektoptimierung:** Wenn die Auswirkungen des Vorhabens komplex und bedeutend sind oder die Auswahl von Trassenvarianten schwierig ist oder aufwändige straßen- und umwelttechnische Maßnahmen absehbar sind, müssen vertiefende Untersuchungen durchgeführt werden. Bei der Durchführung einer vertiefenden Wirkungsanalyse wird eine **Projekt-Arbeitsgruppe** eingerichtet.
- **Korridoruntersuchung:** Diese Methode umfasst einen gestuften Planungs- und Entscheidungsprozess, bei dem ausgehend von einer Raumuntersuchung und –bewertung mögliche Trassen entwickelt werden. Die Auswirkungen der Trassenvarianten werden abgeschätzt und in einem meist stufenweise gestalteten Auswahlprozess wird versucht, verträgliche Lösungen zu finden. Bei der Durchführung einer Korridoruntersuchung wird eine Projekt-Arbeitsgruppe eingerichtet.

Die bisherigen Erfahrungen mit der neuen Planungsphilosophie im Straßenbau sind grundsätzlich positiv. Bei einer Reihe von Verfahren konnten strittige Fragen einvernehmlich gelöst und Beschleunigungen erreicht werden. Eine weitere Steigerung der Planungsstabilität kann durch die Kategorisierung der Landesstraßen erreicht werden (siehe Kap. 6.4.). Im weiteren können mit dem vermehrten Einsatz von Methoden des Projektmanagements einzelne Verfahren beschleunigt werden.

Der Öffentliche Verkehr hat – gemessen am künftigen Bedarf, an den verkehrspolitischen Zielen und auch an den Vorgaben des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich 2008 einen erheblichen Nachholbedarf. Großprojekte verzögern sich oder scheitern gänzlich an der etablierten Gemeinschaftsfinanzierung zwischen Land Oberösterreich und Bund oder zwischen Land Oberösterreich und Städten/Gemeinden. Seit 1976 werden Nahverkehrsprojekte auf dem Schienennetz der ÖBB nach einem 80 / 20 – Schlüssel finanziert (80 % zahlt der Bund 20 % das jeweilige Bundesland). Diese Finanzierungsform ist nicht durch ein Gesetz geregelt, sondern geht auf einen Ministerratsbeschluss zurück („Nahverkehrsmilliarde“).

Zur Beschleunigung der Projektrealisierung im Öffentlichen Verkehr kann beitragen:

- Übernahme und Adaptierung der im Straßenbau bewährten Verfahren der neuen Planungsphilosophie.
- Verstärkte Anwendung von Methoden des Projektmanagements, mit klar definierter Zuständigkeit, Ziel- und Zeitvorgaben.

- Im Rahmen der Reform des Öffentlichen Verkehrs in Österreich wird das Land Oberösterreich darauf drängen, dass die Nahverkehrsfinanzierung ihrer Höhe nach zumindest unverändert bleibt, jedoch gesetzlich geregelt; auf der Basis von Ausbauplanungen der Länder sollen gemeinsam mit dem Bund (BMVIT) mittelfristige Finanzierungspläne erstellt werden.
- Wenn das Land Oberösterreich die per Gesetz vorgesehene Rolle des „Aufgabenträgers“ im Öffentlichen Verkehr so auslegt, dass sich ein möglichst großer Gestaltungsspielraum ergibt, sind administrative Vorkehrungen für die operative Umsetzung zu treffen. In diesem Fall könnten eine Erhöhung der Planungsstabilität, Beschleunigungen der Verfahren und eine raschere Inbetriebnahme erreicht werden.
- Entsprechend den Entwicklungen der Reform des Öffentlichen Verkehrs auf Bundesebene wird das Land Oberösterreich ein strategisches Konzept zum öffentlichen Verkehr erstellen, in dem die Grundpositionen zu Investitionen, Leistungsbestellungen und zur Finanzierung enthalten sind.
- Durch Kooperation mit den betroffenen Gemeinden kann die Abstimmung der kommunalen Planungen sichergestellt und dadurch eine bessere Akzeptanz, höhere verkehrspolitische Zielerreichung und Steigerung der Effizienz erreicht werden.
- Die Anforderungen an den Öffentlichen Verkehr sind sehr heterogen; die Interessen verschiedener Nutzergruppen sollen auf einen Nenner gebracht werden. Bei der Errichtung der Nahverkehrsdrehscheibe am Linzer Hauptbahnhof hat sich das Instrument des Benutzerbeirates bewährt. Die Institutionalisierung für ganz Oberösterreich, auf jeden Fall für einzelne Großprojekte, wird geprüft.
- Übernahme des bei Straßenplanungen bewährten Instrumentes der Korridoruntersuchungen (angewendet bei der InviertlerBahn und der Stadtbahn nach Gallneukirchen/Pregarten zur Trassensicherung).

Im Öffentlichen Verkehr wird die Realisierung größerer Maßnahmen durch die Tatsache erschwert, dass seitens des Bundes oder der betroffenen Bundesunternehmen Leistungsbestellungen (oder diesbezügliche Absichtserklärungen) Voraussetzung für Verhandlungen zur Finanzierung oder für Detailplanungen sind. Bei den üblichen Zeitvorläufen (bis zu 10 Jahre) und bei der Veränderung der politischen Rahmenbedingungen (z. B. Einführung des Wettbewerbes) ergeben sich daraus Blockadesituationen, die nur durch eine Bereinigung der Zuständigkeiten saniert werden können.

Die frühzeitige Trassensicherung erleichtert die Realisierung von Maßnahmen. Die rechtlichen Instrumente sollen weiterentwickelt und geschaffen werden. Durch rechtzeitige Information anderer Planungsträger und privater Investoren können verlorene Aufwände vermieden, die Verfahren beschleunigt und höhere Planungsstabilität gewährleistet werden.

4.3 Integrative Sicht des Oberösterreichischen Zentralraumes

Der oberösterreichische Zentralraum umfasst den Raum im unmittelbaren Einzugsbereich der Stadt Linz – je nach Abgrenzung - mit 300.000 bis 500.000 Einwohnern. In den letzten Jahren hat die Bevölkerung erheblich zugenommen. Als dynamische Zonen gelten die Achse entlang der Westautobahn/Westbahn und Siedlungsgebiete nördlich der Donau.

Ein Großteil der Wertschöpfung der oberösterreichischen Wirtschaft wird im Zentralraum erarbeitet. Der Raum ist Wachstumsmotor für die regionale Wirtschaft und planerische Problemzone zugleich. Der Zentralraum weitet sich einerseits räumlich aus (etwa 30-Minuten Erreichbarkeit), andererseits verlagern sich Standorte von Produktions- und Handelsbetrieben aus der Stadt in die unmittelbaren Umlandgemeinden. Bei steuernden Eingriffen wird die Diskussion im Spannungsfeld zwischen der Ausnutzung der guten Standortfaktoren und der Vorsorge für eine geordnete weitere Entwicklung geführt.

Auf der anderen Seite treffen in hochverdichteten Räumen die unterschiedlichen – in Einzelfragen auch gegensätzlichen – Interessen der Gebietskörperschaften aufeinander. Die aktive Standortpolitik der Gemeinden (Produktion- und Handelsbetriebe, Wohnungen) verursacht zusätzliches Verkehrsaufkommen, das einen weiteren Straßenbedarf nach sich zieht. Die Spirale zwischen Engpassbeseitigung, zusätzliche Kapazitäten, Ausnutzung von Flächen, weiterer Verkehr und in weiterer Folge Engpässe ist in verdichteten Räumen als Triebkraft der bisherigen Entwicklung und politischer Entscheidungen belegt. Bislang sind keine Strategien zur Stabilisierung dieser Dynamik bekannt.

Die Entwicklung des Zentralraumes ist von drei Faktoren geprägt:

- Linz als dominierendes Zentrum für Oberösterreich hat eine Anziehungskraft und Ausstrahlung für das gesamte Landesgebiet; die bereits in den letzten Jahren gegebene großräumige Zentralisierungstendenz wird auch in den nächsten Jahren anhalten.

- Auf Grund betrieblicher Erfordernisse (Parkplatzsituation, Erweiterungsmöglichkeiten, Zulieferverhältnisse) werden Standorte aus der Stadt Linz ausgelagert. Auch Wohnstandorte werden verlegt. Besondere Zielgebiete sind die Umlandgemeinden, wobei die Vorteile der Standortlage außerhalb der Stadt, jedoch auch die günstige Erreichbarkeit städtischer Einrichtungen kombiniert werden.
- Der Einzugsbereich aller großen Zentren, auch der Stadt Linz, weitet sich zunehmend aus. Der Ausbau der Verkehrsverbindungen (Straßen und Öffentlicher Verkehr) führen dazu, dass die Erreichbarkeiten verbessert und dadurch Impulse für eine Standortwahl in größerer Entfernung gegeben werden.

Die bisherigen Erkenntnisse können in der Weise zusammengefasst werden, dass durch verkehrliche Maßnahmen allein die Verkehrsprobleme solange nicht nachhaltig gelöst werden können, solange eine Abstimmung zwischen Standortplanung und Verkehrspolitik nicht etabliert ist. Darüber hinaus ist eine institutionalisierte Kooperation der Gebietskörperschaften erforderlich.

Schon bisher wurden eine Reihe von konzeptiven Überlegungen zur Kanalisierung der weiteren Entwicklung vorgelegt. In einer Systemstudie für den Raum südwestlich von Linz wurde aufgezeigt, dass durch Beseitigung der Engpässe am Straßennetz die Staus solange nicht signifikant vermindert werden können, solange die gewidmeten Flächen auch entsprechend genutzt und dadurch weitere Verkehrsströme erzeugt werden.

Mittlerweile hat im oberösterreichischen Zentralraum die Zersiedelung ein Ausmaß erreicht, dass auch der öffentliche Verkehr an die Grenzen der wirtschaftlichen Erschließbarkeit gerät. In der Zeit zwischen den Verkehrserhebungen 1992 bis 2001 hat im oberösterreichischen Zentralraum die Benutzung des öffentlichen Verkehrs abgenommen. Gegensteuernde Maßnahmen sind erforderlich, werden jedoch in Errichtung und Betrieb immer teurer.

Für eine vorausschauende Verkehrspolitik ergeben sich daraus folgende Schlussfolgerungen:

- **Ballungsräume brauchen Verkehrsinfrastrukturen:** Die Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Zentralraumes ist Voraussetzung für die Aufrechterhaltung der Standortqualität und damit auch für die Wettbewerbsfähigkeit der oberösterreichischen Wirtschaft. Diese Voraussetzung kann nicht allein durch die Beseitigung von Engpässen im Straßennetz bewerkstelligt werden, sondern ist eine integrative Aufgabe, die mehrere Politikbereiche und Gebietskörperschaften umfasst. **Für den oberösterreichischen Zentralraum soll in**

Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden ein integriertes Verkehrsentwicklungskonzept erstellt werden.

- **Kapazitätsanpassung Zentralraum:** Wie in Stauanalysen nachgewiesen wurde, können Stauverluste nicht allein durch ein ambitioniertes Straßenbauprogramm vermindert werden. Trotzdem braucht auch bei den bekannten negativen Wirkungen des Straßenverkehrs der Linzer Zentralraum eine Anpassung der Kapazitäten an den künftigen Bedarf. **In einem integrierten Verkehrsentwicklungskonzept für den Großraum Linz soll auch diese Frage geklärt werden. Die Erhaltung und Verbesserung der regionalen und überregionalen Erreichbarkeiten stellt ein Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich 2008 dar.**
- **In Ballungsräumen ist der öffentliche Verkehr unersetzbar:** Das Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz umfasst eine Reihe von Maßnahmen; mit dem Neubau des Linzer Hauptbahnhofes und der „Nahverkehrsdrehscheibe“ (Unterfahrung der ÖBB-Gleisanlagen durch die LinzLinien), Einbindung der Linzer Lokalbahn (LiLo) in den Hauptbahnhof, Verlängerung der Straßenbahn nach Ebelsberg und bis zur Solar City und der Anlage eines zentralen Busterminals wurden Akzente für einen deutlich attraktivierten öffentlichen Verkehr gesetzt. **Die Umsetzung und Weiterentwicklung des Nahverkehrsprogrammes für den Großraum Linz ist ein integraler Bestandteil des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich 2008.**
- **Zusätzliche Maßnahmen im ÖV:** Weiter Maßnahmen betreffen die Verlängerung der Straßenbahn nach Pichling, Errichtung einer Straßenbahn auf das Harter Plateau, Errichtung der Schleife bei Ennsdorf und Führung der Donauuferbahn direkt nach Linz. Weiters soll der Mühlkreisbahnhof mit dem Hauptbahnhof durch die City-S-Bahn verbunden werden. Die in Betrieb genommene Nahverkehrsdrehscheibe rechtfertigt weitere Maßnahmen; jede höhere Nutzung steigert die Effizienz der am Bahnhof getätigten Investitionen. **Das Nahverkehrsprogramm soll in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und den weiteren Verkehrsbedürfnissen unter Berücksichtigung möglicher Verlagerungseffekte von der Straße weitergeführt werden.**
- **Berufsverkehr als Problem:** Ein großes Problem des oberösterreichischen Zentralraumes ergibt sich aus dem Berufspendlerverkehr; rund 80.000 Arbeitnehmer fahren täglich aus dem Umland (zu rund 80 % mit dem Pkw) in die Stadt. Das zeitlich konzentrierte Auftreten während der Morgenspitze führt in Überlagerung mit den sonstigen Verkehrsarten zu einer Überlastung der Infrastrukturen, die auf Grund der Nachfragespitze nicht in diesem Ausmaß aus-

gebaut werden können. Ein wesentlicher Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in Linz muss darum außerhalb der Stadt geleistet werden. Attraktive Verbindungen im Öffentlichen Verkehr, Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen an aufkommensstarken Umsteigstellen sollen zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs animieren.

- **Güterverkehr und Wirtschaft:** Eine dynamische Wirtschaft erzeugt Güterverkehr; auf Grund der aktuellen Marktkräfte findet dieser immer mehr auf der Straße statt. Die negativen Folgen des Straßengüterverkehrs konterkarieren andere verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen. Der Zielkonflikt kann nur dadurch gelöst werden, dass Voraussetzungen geschaffen werden, um für alternative Verkehrsträger bessere Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Bahnverbindungen für den konventionellen Landungsverkehr, Anschlussbahnen und Kombiniertes Verkehr sowie die Binnenschifffahrt kommen beim freien Spiel der Marktkräfte immer mehr ins Hintertreffen. Erst durch eine diesen Verkehrsträgern entsprechende Standortplanung können die Wettbewerbsverhältnisse zu deren Gunsten geändert werden.
- **Neue Möglichkeiten durch die Verkehrs-Telematik:** Es ist offensichtlich, dass die Verkehrsinfrastrukturen (insbesondere die Straßen) nicht im Ausmaß der prognostizierten Verkehrszunahmen erweitert werden können. Mittels der Verkehrs-Telematik können die Voraussetzungen für eine bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten geschaffen werden. Verkehrssteuerung, Informationssysteme und innovative Systeme im Öffentlichen Verkehr können die Effizienz des Verkehrssystems insgesamt steigern und Beiträge zur Integration der Verkehrsträger leisten. **Das Land Oberösterreich unterstützt die diesbezüglichen Aktivitäten der anderen Planungsträger, wird die technologischen Entwicklungen im Ausland beobachten und auf ihre Übertragbarkeit überprüfen und gemeinsam mit der Stadt Linz eine Machbarkeitsstudie für ein integratives Verkehrsmanagementsystem anregen.**
- **Der nichtmotorisierte Verkehr braucht Unterstützung:** Immer mehr setzt sich die Erkenntnis durch, dass in städtischen Räumen auch der nichtmotorisierte Verkehr erhebliche Beiträge zur Entlastung der Infrastrukturen und der Umwelt leisten kann. Voraussetzung für die Akzeptanz sind attraktive bedarfsgerechte Anlagen. Mit der „funktionalen“ Ausweitung der Stadt kommt Gemeindegrenzen überschreitenden Verbindungen immer größere Bedeutung zu. **In Zusammenarbeit mit den Gemeinden sollen in einem Radverkehrskonzept die planerischen Voraussetzungen geschaffen werden.**

Auf Grund der verschiedenen Interessenslagen der betroffenen Gebietskörperschaften ist bislang eine integrierte Verkehrspolitik für den oberösterreichischen Zentralraum nicht etabliert. Gemessen an den aktuellen Problemen und an den künf-

tigen Herausforderungen weisen die Verkehrs- und Raumordnungspolitik somit Integrations- und Strategiedefizite auf.

Aufbauend auf den Grundsätzen des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich 2008 soll ein umfassendes Verkehrskonzept für den Linzer Zentralraum erstellt werden. Dabei sollen unter Federführung des Landes Oberösterreich alle betroffenen Gemeinden und Fachdienststellen einbezogen werden.

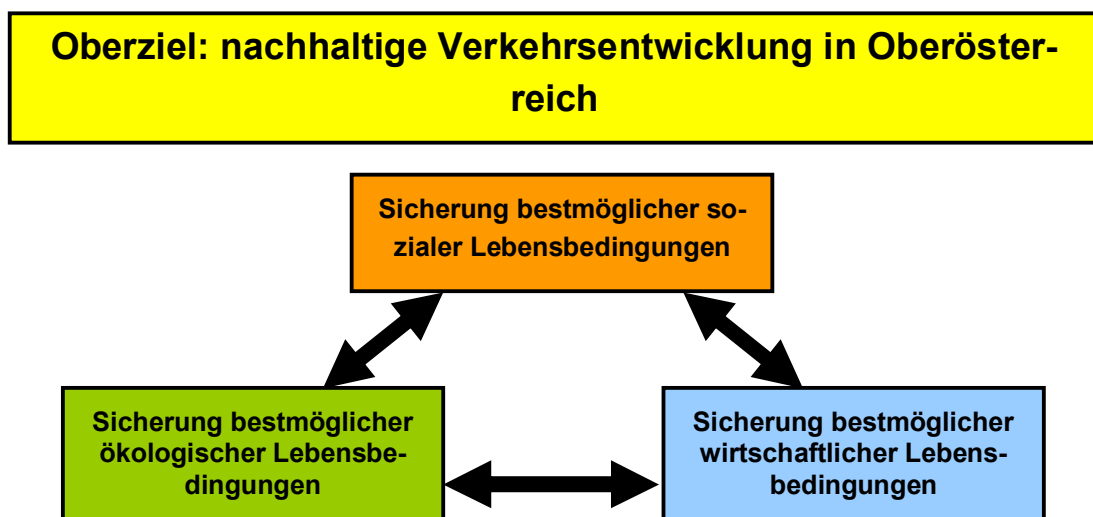
5 Das verkehrspolitische Leitbild Oberösterreich 2008

5.1 Das Leitbild als Steuerungsinstrument

Das verkehrspolitische Leitbild des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich 2008 ist eine politische Zielvorgabe, mit der bis zum Jahr 2021 eine entsprechende Systemkorrektur weg von der Trendentwicklung hin zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erreicht werden soll. Die Auswahl eines verkehrspolitischen Leitbildes und der damit verbundene politische Beschluss dient der Festlegung der zukünftigen Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich.

Unter nachhaltiger Verkehrsentwicklung lässt sich jener Zustand definieren, der die Zunahme des Verkehrs und die Veränderung der Verkehrsmittelaufteilung in einem Ausmaß regelt, das diesem Ausgleich entspricht.

Das Oberziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung baut auf den drei folgenden Hauptzielen auf, steht aber auch im Spannungsfeld von drei sich teilweise im Konflikt befindlichen Zielsetzungen (Darstellung 36). Damit wird sichergestellt, dass die Verkehrspolitik als ein wesentlicher Teil der Gesellschaftspolitik einen großen Einfluss auf die Lebensqualität des Einzelnen und auf das Gemeinwohl hat. Um eine Überprüfung der Zielerreichung durch die vorgeschlagenen und später umgesetzten Maßnahmen zu ermöglichen, ist eine Konkretisierung nötig.



Darstellung 36: Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich

Teilbereiche des Leitbildes sind:**(1) Sicherung bestmöglicher sozialer Lebensbedingungen:**

- (1.1) **Sicherstellung einer Mindestreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen** in allen Landesteilen. Damit die Bürger ihre Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Bilden, Versorgen, Erholen an unterschiedlichen Standorten) in angemessener Weise wahrnehmen können, ist eine ausreichende Erreichbarkeit auch für jene, die nicht über ein Auto verfügen (z.B. Jugendliche, Senioren, Behinderte), sicherzustellen. Damit soll auch die Abhängigkeit vom PKW verringert werden.
- (1.2) **Erhöhung der Verkehrssicherheit:** Es wird vorgeschlagen, das Ziel des Landessicherheitsrates Oberösterreich 1997 (auf Vorschlag des Arbeitskreises für Verkehrssicherheit) bzw. des österreichischen Verkehrssicherheitsprogrammes zu übernehmen. Als Hauptziel gilt die Senkung der Anzahl der Verkehrstoten bis 2010 um 50 %. Langfristig ist „Vision Null“ für die im Verkehr getöteten Personen und eine Halbierung der im Verkehr verletzten Personen für die nächsten 20 Jahre anzustreben.
- (1.3) **Stärkere Berücksichtigung der Qualität des Lebensraumes als integrative Aufgabe.** Dazu zählen z.B. die Verringerung der verkehrsbedingten Trennwirkung und Qualitätsstandards für einzelne Verkehrsmittel (ÖV, Radverkehr) etc.

(2) Sicherung bestmöglicher ökologischer Lebensbedingungen:

- (2.1) Minimierung der Abgasbelastungen für Mensch und Natur, Einhaltung der Abgasimmissionsgrenzwerte und der internationalen Vereinbarungen. Hier sind insbesondere die Kyoto-Vereinbarung zu nennen (Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2008/2012 um 13 % in Bezug auf 1990), das Emissionshöchstmengengesetz – Luft 2003 sowie das Ozongesetz (Änderungen 2003) und die Grenzwerte der Luftqualitätsrahmenrichtlinie der EU sowie das Immissionsschutzgesetz-Luft etc.
- (2.2) Verminderung der Lärmimmissionen durch Verkehr (EU-Umgebungslärmrichtlinie, Bundesumgebungslärmgesetz 2005) als Beitrag zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.
- (2.3) Minimierung des zusätzlichen Flächenbedarfs für Verkehrsinfrastrukturen und der durch Verkehrsauswirkungen beeinträchtigten Flächen als Basis einer ressourcenschonenden Verkehrspolitik.
- (2.4) Verringerung der Eingriffe in Ökosysteme; Erhaltung der Vielfalt und der Regenerationsfähigkeit von Ökosystemen.

(3) Sicherung von bestmöglichen wirtschaftlichen Lebensbedingungen:

- (3.1) Sicherstellung einer Mindestreichbarkeit von Betrieben für internationale, regionale und lokale Verbindungen als Beitrag zu einer leistungsstarken und konkurrenzfähigen oberösterreichischen Wirtschaft.

- (3.2) Erreichung eines volkswirtschaftlich effizienten Mitteleinsatzes. Der Bau und der Betrieb der Verkehrsinfrastruktur soll nach Kriterien und Prioritäten erfolgen, die einen optimalen volkswirtschaftlichen Einsatz der öffentlichen und privaten Mittel garantieren.
- (3.3) Steigerung und Angleichung der volkswirtschaftlichen Kostendeckung für alle Verkehrsmittel in angemessenen Schritten; laufendes Monitoring.
- (3.4) Sicherstellung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit durch notwendige Mobilität von Bevölkerung und Betrieben; Sicherstellung der Erreichbarkeit auch im Öffentlichen Verkehr.

5.2 Allgemeine Grundsätze des Leitbildes

- Der Mensch mit seinen Bedürfnissen nach Lebensqualität und die Erhaltung der Kultur- und Naturräume hat im Mittelpunkt der Landesverkehrspolitik im Rahmen der europäischen Zielsetzungen zu stehen.
- Das Verkehrskonzept Oberösterreich strebt eine nachhaltige Verkehrsentwicklung im Sinne eines Ausgleichs von ökonomischen, ökologischen und sozialen Erfordernissen in Oberösterreich an.
- Die Landesverkehrspolitik hat gesamtwirtschaftlichen Zielsetzungen den Vorrang vor einzelwirtschaftlichen Zielsetzungen zu geben; die stärkere Berücksichtigung der externen Kosten und der längerfristigen Folgekosten ist zu prüfen.
- Das Verkehrssystem soll sozial ausgewogen sein und allen sozialen Gruppen Chancengleichheit gewähren. Mobilität bedeutet, räumliche Ziele erreichen zu können. Die Beseitigung von Mobilitätsbarrieren als Grundlage für die gesellschaftliche Teilnahme hat bei allen Maßnahmen im Verkehrssystem höchste Priorität.
- Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur soll effizienter genutzt werden. Der effizienteren Nutzung von vorhandener Infrastruktur durch verbessertes Verkehrsmanagement (z.B. Einsatz von neuen Technologien der Verkehrstelematik) kommt Vorrang vor dem Bau neuer Infrastruktur zu.
- Verkehr soll Mittel zum Zweck sein. Die Mobilität als Möglichkeit, Tätigkeiten an verschiedenen Standorten ausüben zu können, ist zu fördern. „Zwangsmobilität“ durch schlecht ausgestattete Raumstrukturen (z.B. durch Siedlungen ohne Versorgungsmöglichkeiten) und durch ein schlechtes Angebot von nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrsmitteln ist zu vermeiden.
- Mobilitätsfreiheit des Einzelnen darf nicht auf Kosten anderer gehen. Ein umfassender Umweltschutz und eine nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit müssen

deshalb Grenzen für die extensive Mobilitätsausübung dort setzen, wo der Schutz allgemeiner Interessen Vorrang haben muss.

Alle Maßnahmen der oberösterreichischen Landespolitik und ihre Auswirkungen sind auf Verträglichkeit mit dem Verkehrspolitischen Leitbild Oberösterreich 2008 zu überprüfen.

5.3 Verkehrspolitische Ziele des Leitbildes

Die Aufgabe des Leitbildes besteht in der Hilfestellung für die politische Steuerung der verkehrspolitischen Strategien und Maßnahmen. So besteht auch der Sinn unrealistisch oder utopisch erscheinender Zielvorgaben darin, die verkehrspolitischen Akteure hinsichtlich des längerfristigen Zieles zu harmonisieren, Anreizeffekte zu stimulieren (siehe Effekt der Abgasgesetzgebung) und Impulse für innovative Ideen und Strategien zu setzen.

● Oberösterreich – das Land der guten Erreichbarkeit

Fernverkehr – internationale und nationale Erreichbarkeit:

Das Land Oberösterreich als Lebens- und Wirtschaftsraum soll für den überregionalen Fernverkehr gut erreichbar sein; der Standortraum Oberösterreich soll attraktiv an die wichtigen Europäischen Wirtschaftsräume angebunden sein. Dafür bietet die Lage an zwei internationalen Korridoren (West-Ost- Donaukorridor bzw. Nord-Süd- Korridor Zagreb/Ljubljana – Graz – Linz – Prag) und der Flughafen Linz optimale Voraussetzungen. Bestehende Defizite in der internationalen Erreichbarkeit sind zu beseitigen. ***In weiterführenden Überlegungen sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die durch die TEN bewirkten großräumigen Erreichbarkeitsvorteile möglichst weit "in die Regionen hinausgetragen" und dadurch die Nutzenwirkungen für Oberösterreich maximiert werden.***

Regionalverkehr – Erreichbarkeit innerhalb des Landes Oberösterreich

Alle Regionen, Wirtschaftsräume, Städte und Gemeinden in Oberösterreich sollen für alle Verkehrsmittel angemessen und gut erreichbar sein. Es wird ein ausgewogenes Angebot mit allen Verkehrsmitteln angestrebt. Der Öffentliche Verkehr hat im Verhältnis zum MIV, abgesehen von den Hauptachsen des Bahnverkehrs, einen großen Nachholbedarf. Dieser Nachholbedarf soll durch die Umsetzung aller ÖV-Regionalverkehrskonzepte und von Strategien zur Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität für Personen, die über kein KFZ verfügen, erfüllt werden.

Zur nachhaltigen Stärkung des Öffentlichen Verkehrs im gesamten Bundesland soll durch ein Konzept für ein offensives Mobilitätsmanagement des Landes Ober-

österreich in allen Regionen die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der ÖV-Konzepte sichergestellt werden, wobei der Identifizierung der Regionen mit den Problemen und Chancen des Öffentlichen Verkehrs, der weitere Abbau der Zugangsbarrieren zum ÖV sowie letztendlich eine verstärkte Inanspruchnahme des Angebotes ein hoher Stellenwert zukommt. Für den Fußgänger- und Fahrradverkehr ist landesweit und in den Gemeinden ein sicheres Wegenetz auszubauen. Der Schwerpunkt liegt dabei vor allem im Bereich von Siedlungsgebieten und in der Optimierung der Aufschließung von ÖV-Haltestellen.

Verkehr im Ballungsraum Linz

Die Erreichbarkeit des Ballungsraums Linz soll insbesondere mit dem Öffentlichen Schienenverkehr massiv verbessert werden. ***Durch ein integratives Konzept sollen mögliche Synergien zwischen den Verkehrsträgern und zwischen Verkehr, Standortentwicklung und Wirtschaftspolitik aufgezeigt werden.***

● Oberösterreich – das Land mit einer optimalen Abstimmung von Raumnutzung und Verkehrsinfrastruktur

Eine der wichtigsten Voraussetzung zur Vermeidung von unnötigem KFZ-Verkehr ist die Schaffung (bzw. Erhaltung) von kompakten Siedlungsstrukturen, d.h. die Verhinderung von Zersiedelung und die Schaffung von strukturell ausgewogener Durchmischung von miteinander verträglichen Nutzungen. Kompaktere Siedlungsstrukturen mit hoher Bevölkerungsdichte sind auch im ländlichen Bereich anzustreben. Bei Neubauten für Wohnen und Betriebsnutzung ist insbesondere auf einen Anschluss für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr mit guter räumlicher und zeitlicher Erreichbarkeit zu achten. In den Förderrichtlinien für Betriebsansiedlungen und für Wohnbau sind diese Grundsätze zu berücksichtigen: Einer weiteren Entwicklung innerhalb bestehender Siedlungsgebiete ist Vorrang gegenüber der Neuausweisung von Bauland zu geben. Bei Betriebsansiedlungen ist bei der Widmung besonders auf die vorhandene Schieneninfrastruktur sowie auf gemeindeübergreifende Betriebsbaugelände Bedacht zu nehmen und diesen der Vorzug zu geben.

● Oberösterreich – das Land mit einer ausgewogenen Verkehrsmittelaufteilung

Die Trendentwicklung einer starken Zunahme des Autoverkehrs zu Lasten der übrigen Verkehrsmittel soll zu Gunsten einer ausgewogenen Verkehrsmittelaufteilung verändert werden. Für den Verkehr der oberösterreichischen Wohnbevölkerung wird, bezogen auf das Jahr 2021, folgende Verkehrsmittelaufteilung angestrebt:

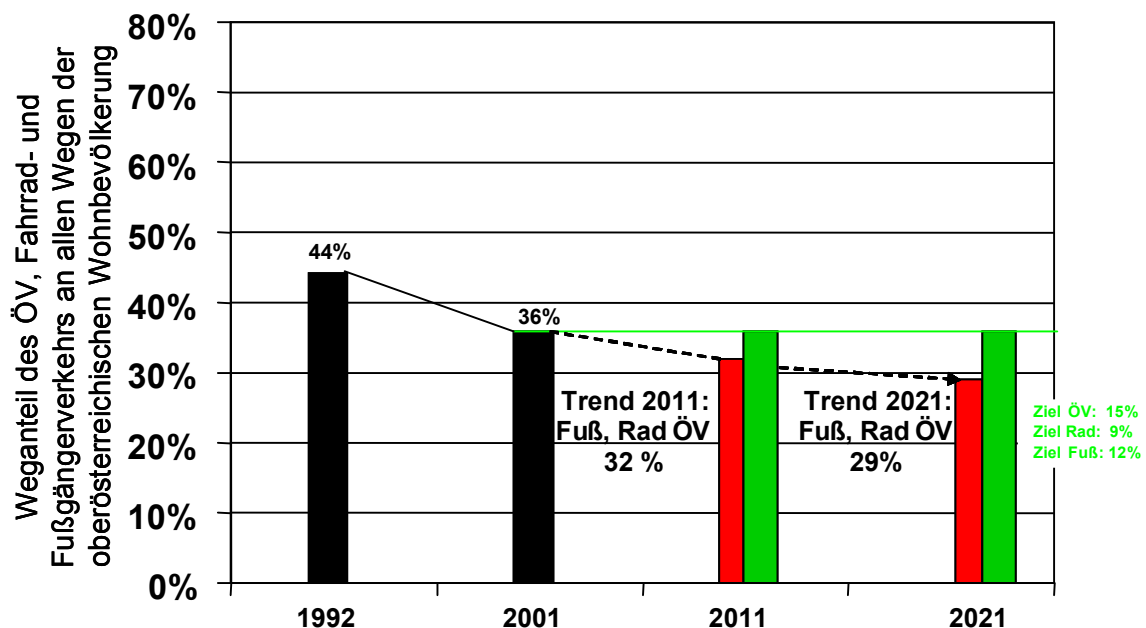
Fußgänger- und Fahrradverkehr: Trendumkehr von der prognostizierten starken Abnahme des Weganteils des Fußgänger- und Radverkehrs! Als Trend-

entwicklung ist bis zum Jahr 2021 eine starke Abnahme der Weganteile des Fahrradverkehrs von derzeit rund 7 % auf 5 % und des Fußgängerverkehrs von derzeit rund 16 % auf 11 % zu erwarten. Der Abnahme des Weganteils des Fußgänger- und Radfahreranteils soll entgegengewirkt werden. In den Städten ist ein Anstieg des Radverkehrsanteils anzustreben. Im Fußgängerverkehr wird ein Abschwächen des sinkenden Trends angestrebt.

Als Zielvorgabe soll der abnehmende Trend beim Fahrradverkehr gestoppt und vorerst eine Stabilisierung auf dem derzeitigen Niveau erreicht werden. Nur bei tiefgreifenden Maßnahmen könnte längerfristig eine Steigerung des derzeitigen Weganteils von 7 % auf 8 % bis zum Jahr 2012 und auf 10 % bis zum Jahr 2021 erreicht werden.

Öffentlicher Verkehr: Trendumkehr von einer prognostizierten Verringerung hin zu einer Zunahme der Weganteile des Öffentlichen Verkehrs!

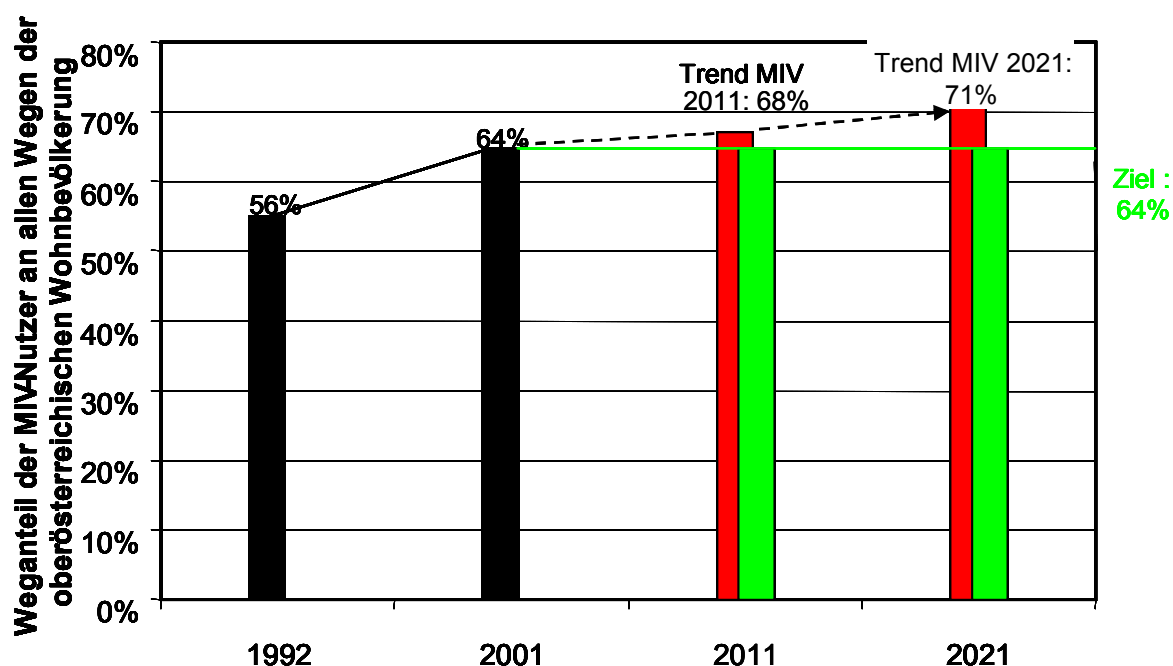
Die Trendentwicklung zeigt für den Weganteil des Öffentlichen Verkehrs einen abnehmenden Trend. Bis zum Jahr 2021 würde der Weganteil des ÖV von derzeit 15 % auf ca. 13 % abnehmen. Im Ballungsraum (mit entsprechenden Kapazitätsengpässen beim MIV und einem guten Angebot des Öffentlichen Verkehrs) ist das Potential deutlich größer als der angegebene Mittelwert für ganz Oberösterreich, in dünn besiedelten Gebieten deutlich geringer. **Als Zielvorgabe soll bis zum Jahr 2021 der abnehmende Trend gestoppt und ein Halten des derzeitigen Weganteils des Öffentlichen Verkehrs von 15 % incl. der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad von 36 % (Wert des Jahrs 2001) erreicht werden.** (Darstellung 37).



Darstellung 37: Trendentwicklung und Zielvorgabe für die Entwicklung des Weganteils der Verkehrsmittel zu Fuß, Fahrrad und Öffentlicher Verkehr; Wege der oberösterreichischen Wohnbevölkerung im Werktagsverkehr (Werte an die aktuelle Prognose angepasst)

Motorisierter Individualverkehr (MIV – PKW, Kombi, Moped oder Motorrad als Lenker oder Mitfahrer): Prognostiziertes starkes Wachstum abschwächen!

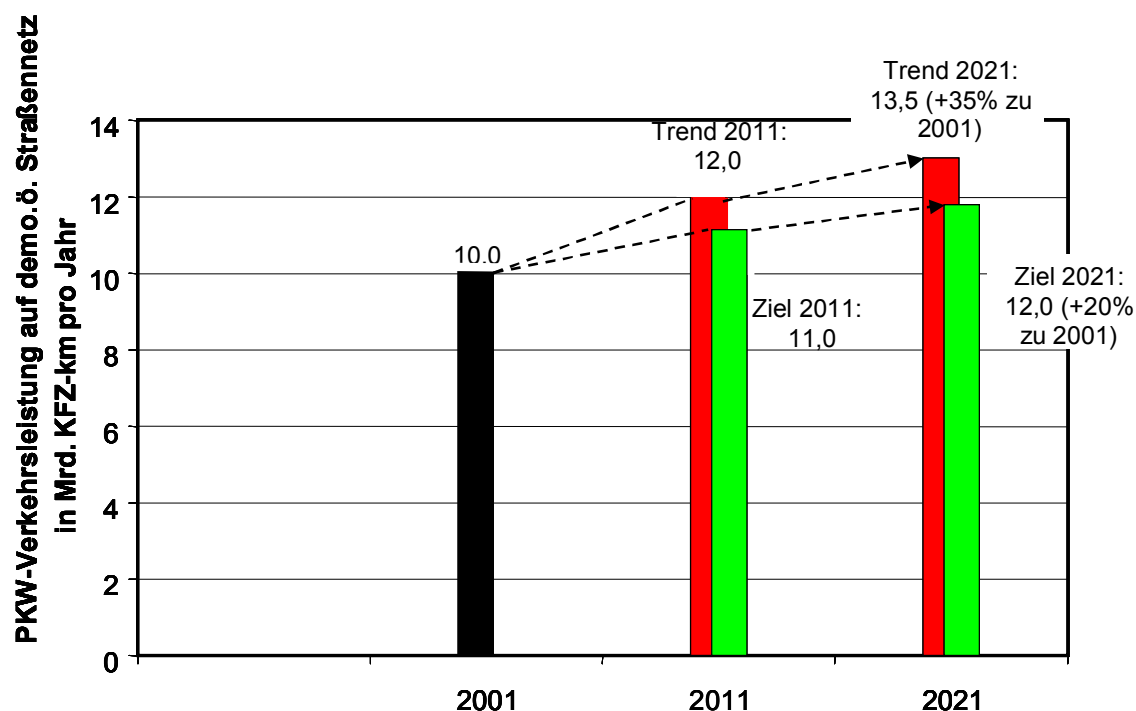
Die Trendentwicklung zeigt beim MIV in der Zukunft ein kontinuierliches weiteres Wachstum. Bis zum Jahr 2021 ist als Trendentwicklung eine Steigerung des Weganteils des MIV von derzeit 64 % auf 71 % zu erwarten. Diese Zunahme soll durch die Maßnahmen des verkehrspolitischen Leitbildes Oberösterreich stark abgeschwächt werden. **Als Ziel für das Jahr 2021 wird ein Weganteil des MIV von 64 % (Wert des Jahres 2001, gegenüber 71 % in der Trendprognose 2021) angestrebt.** (Darstellung 38).



Darstellung 38: Trendentwicklung und Zielvorgabe für die Entwicklung des Weganteils des motorisierten Individualverkehrs; Wege der oberösterreichischen Wohnbevölkerung im Werktagsverkehr (Werte an die aktuelle Prognose angepasst)

In der politischen Praxis gestaltet sich die Beeinflussung des PKW-Verkehrs als äußerst schwierig. Wird eine relativ geringe Zunahme der Mobilität insgesamt (d.h. alle Wege zusammen) unterstellt, ist eine Stabilisierung oder Reduktion der Wege mit dem PKW mit erheblichen Steigerungen der Wege im "Umweltverbund" verbunden und führt dort in aufkommensstarken Räumen zu Kapazitäts- und Qualitätsproblemen.

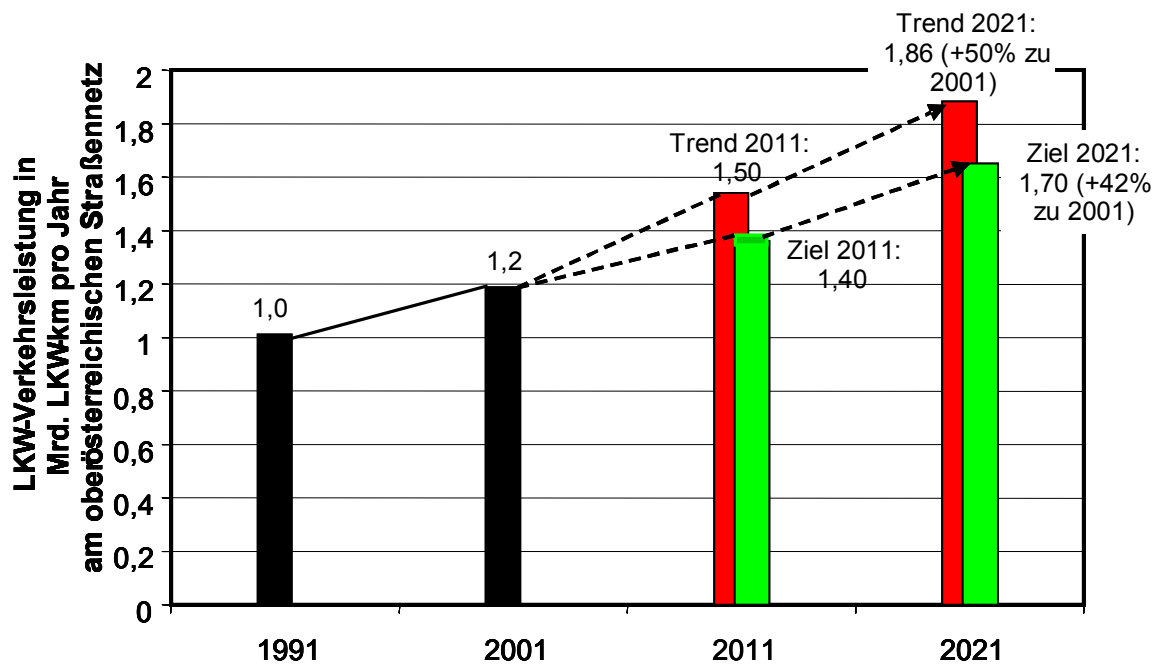
Die PKW-Fahrleistung zeigt bis zum Jahr 2021 als Trendentwicklung einen zu erwartenden Zuwachs um 35 % gegenüber 2001. Dieser prognostizierte Zuwachs soll verringert werden (+20 % gegenüber 2001, Darstellung 39).



Darstellung 39: Trendentwicklung und Zielvorgabe für die Entwicklung der PKW- Fahrleistung; Wege der oberösterreichischen Wohnbevölkerung (Werte an die aktuelle Prognose angepasst)

Güterverkehr: Abschwächen der prognostizierten starken Zuwächse im Straßengüterverkehr! Für den Straßengüterverkehr zeigt sich in der Trendprognose eine starke Zunahme des Transportaufkommens und der Fahrleistung. Die LKW-Fahrleistung wird in der Trendprognose von derzeit ca. 1,2 Mrd. LKW-Km pro Jahr auf ca. 1,8 Mrd. LKW-Km im Jahr 2021 zunehmen (+50 % 2001, Darstellung 19). Diese Zuwächse des Straßengüterverkehrs sollen abgeschwächt werden. Als Ziel wird eine Reduktion um 15 bis 20 % des Trendzuwachses angestrebt. Der zunehmende Trend des Güterverkehrs auf der Eisenbahn und auf der Donau soll verstärkt werden. Trotz dieser Maßnahmen ist ein weiteres Wachstum des LKW-Güterverkehrs zu erwarten (Darstellung 40).

Auch die Verminderung der LKW-Fahrleistungen gestaltet sich in der politischen Praxis als schwierig. Auf Grund des derzeitigen Anteiles des Straßengüterverkehrs an den Transporten würde eine signifikante Entlastung der Straße überproportionale Zuwächse auf der Bahn bedeuten. Ohne gravierende Kapazitätssteigerung wären dort Probleme bei der Leistungsfähigkeit und der Transportqualität zu erwarten. Mittel- bis längerfristig wäre eine Reduktion des Transportaufkommens durch Umorganisation der Wirtschaft in Richtung "regionaler Kreislaufwirtschaft" Voraussetzung.



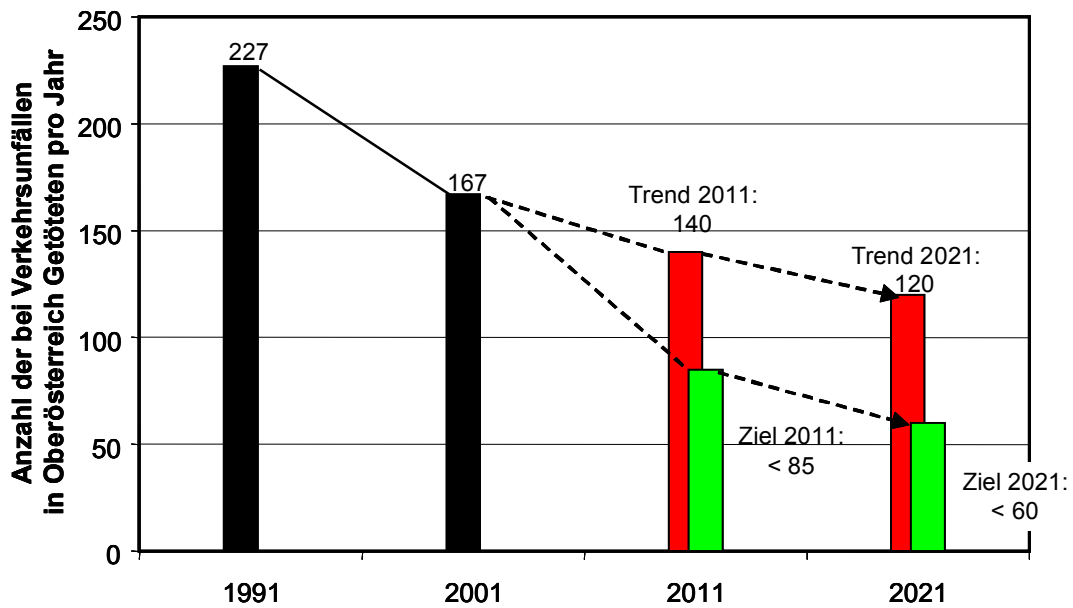
Darstellung 40: Trendentwicklung und Zielvorgabe für die Entwicklung der LKW-Verkehrsleistung in Oberösterreich (Werte an die aktuelle Prognose angepasst)

● Oberösterreich – das Land mit sozialer und umweltverträglicher Verkehrsabwicklung

Die Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs soll einerseits durch motorisierten Verkehr vermeidende Strukturen und eine ausgewogene Verkehrsmittelaufteilung sowie andererseits durch eine Verbesserung der Verkehrsabläufe der nicht verlagerbaren Anteile des KFZ-Verkehrs erreicht werden. Durch aktive Schutzmaßnahmen soll so weit wie möglich beim Verursacher angesetzt werden (z.B. lärmarmes und angepasstes Fahren). Fahren mit angepassten Fahrgeschwindigkeiten im stetig fließenden Verkehrsstrom entlastet die Umwelt und ist verkehrssicherer. In vielen Bereichen sind jedoch passive Schutzmaßnahmen unerlässlich.

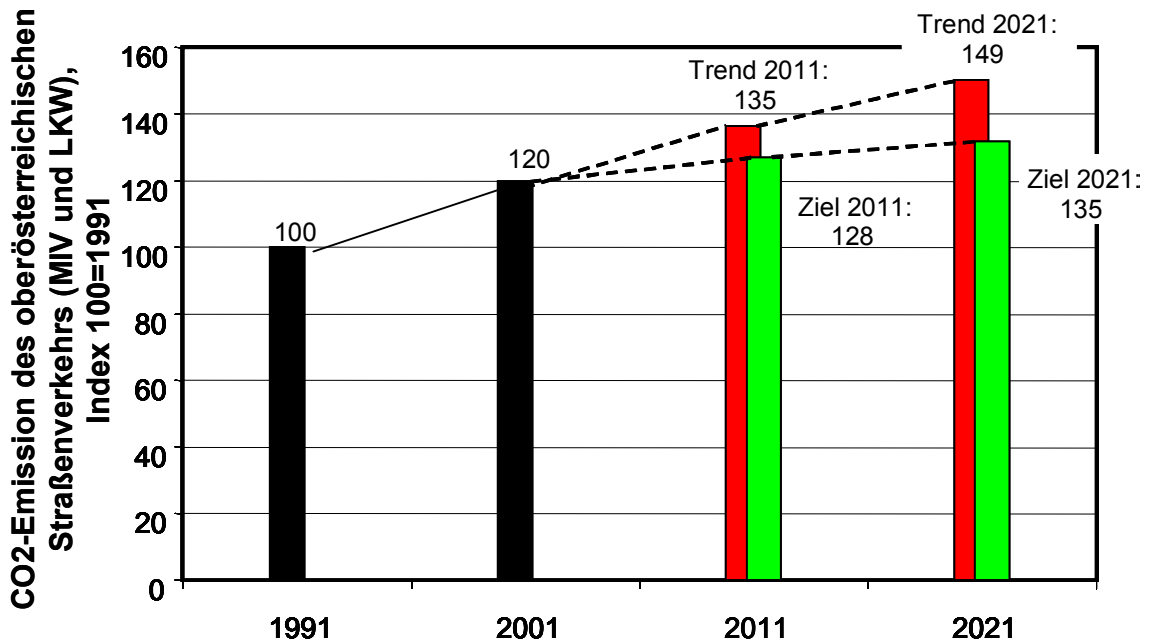
Ein wesentliches Ziel ist die Anhebung der Verkehrssicherheit. Dazu werden folgende quantitativen Ziele definiert:

- Verringerung der in Oberösterreich bei Verkehrsunfällen getöteten Personen von derzeit rund 170 Personen pro Jahr bis zum Jahr 2011 auf unter 85 Personen und bis zum Jahr 2021 auf unter 60.
- Halbierung der Anzahl der bei Verkehrsunfällen in Oberösterreich verletzten Personen von derzeit rund 12.600 (2001) bis zum Jahr 2011 auf unter 10.000 und bis zum Jahr 2021 auf unter 9.000 (-29 %); (Darstellung 41).



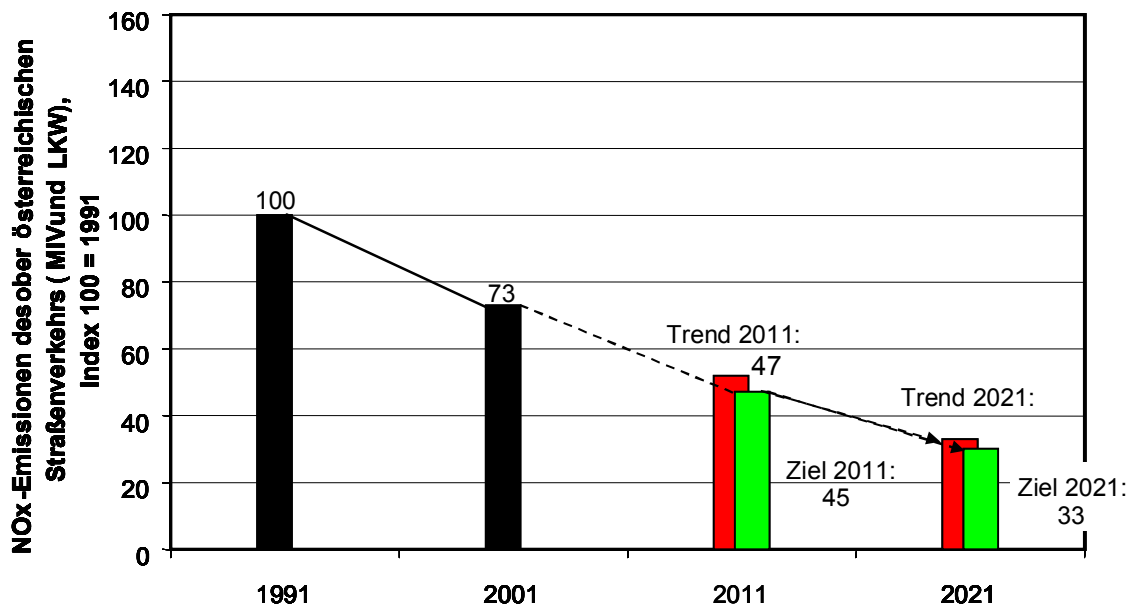
Darstellung 41: Trendentwicklung und Zielvorgabe für die Verringerung der Anzahl der bei Verkehrsunfällen in Oberösterreich getöteten Personen

Die prognostizierten starken Trend-Zunahmen der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs (PKW, Krad, LKW) sollen deutlich verringert werden. Die Trendentwicklung verursacht bis zum Jahr 2021 eine Zunahme der CO₂-Emissionen um ca. 50 % gegenüber 1991 (Darstellung 42).

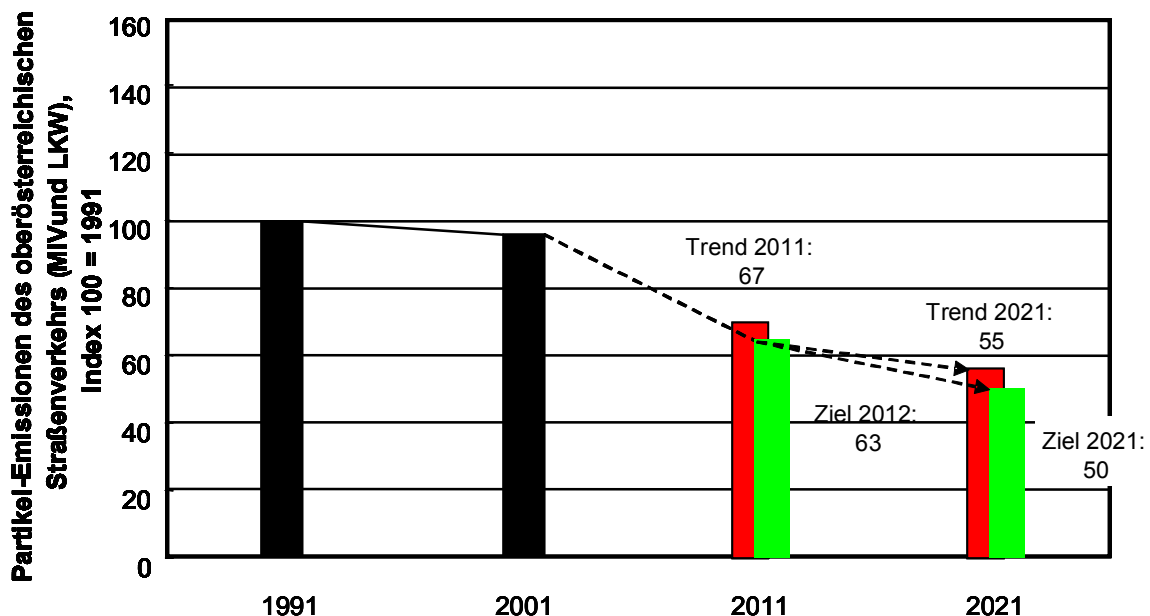


Darstellung 42: Trendentwicklung und Zielvorgabe für die Verringerung der CO₂ Emissionen des oberösterreichischen Straßenverkehrs (MIV und LKW) – Werte der Graphik an die aktuelle Prognose angepasst

Mit der Umsetzung des Maßnahmenpakets ist eine Verringerung der CO₂-Emissionen um rund 14 % gegenüber dem Trend erreichbar. Das bedeutet für das Jahr 2021 eine Zunahme um rund 35 % gegenüber dem Jahr 1991 und stellt auf Grund der heutigen Kompetenzlage und öffentlichen Akzeptanz ein sehr ambitioniertes Ziel dar. Mit landespolitischen Maßnahmen alleine ist das Kyoto-Ziel nicht zu erreichen. Nur in Kombination mit anderen vom Land Oberösterreich, dem Bund und der EU auch in anderen Verursachersegmenten angestrebten Absenkungen der CO₂ Emissionen sind die Kyoto-Ziele erreichbar. Die NO_x-Emissionen und Partikelemissionen zeigen durch die Weiterentwicklung der Abgasnormen deutliche Rückgänge (Darstellung 43 und 44).



Darstellung 43: Trendentwicklung und Zielvorgabe für die Verringerung der NO_x-Emissionen des oberösterreichischen Straßenverkehrs (MIV und LKW); Graphik aktualisiert



Darstellung 44: Trendentwicklung und Zielvorgabe für die Verringerung der Partikel-Emissionen des oberösterreichischen Straßenverkehrs (MIV und LKW) Graphik aktualisiert

● Oberösterreich – das Land strebt Kostenwahrheit im Verkehr an!

Die Einführung der Kostenwahrheit im Verkehr ist zur Lösung vieler Verkehrsprobleme notwendig. Dies ist aber nicht allein auf lokaler und regionaler Ebene möglich, sei es aus fehlender Akzeptanz der Bevölkerung, sei es aus Gründen der Wettbewerbsverzerrung und der Kompetenz. Das Land Oberösterreich wird sich auf nationaler und europäischer Ebene dafür einsetzen, dass schrittweise Maßnahmen in diese Richtung realisiert werden.

● Oberösterreich – das Land mit verkehrspolitischem Qualitätsmanagement!

Verkehr ist ein integraler Bestandteil des Lebens. Mobilität und Wirtschaftsbeziehungen sind ohne motorisierten Verkehr nicht möglich. Qualität im Verkehr stellt somit einen integralen Bestandteil des umfassenden Begriffes "Lebensqualität" dar. Durch ein laufendes Monitoring sollen die Zielerreichungsgrade des Gesamtverkehrskonzeptes beobachtet werden.

● Gender mainstreaming - Oberösterreich fördert die Gleichstellung von Frauen und Männern

Die Verkehrsumwelt ist in erheblichem Ausmaß durch die Sichtweise und Erfordernisse motorisierter berufstätiger Männer im Alter zwischen 20 und 60 geprägt. Zwangsläufig kommen dadurch die Bedürfnisse anderer Benutzergruppen in den Hintergrund. Die Verkehrspolitik wird sich verstärkt dem Ziel widmen, die unterschiedlichen geschlechtsspezifischen Rahmenbedingungen, Sichtweisen und Anliegen in die Entscheidungsfindung einfließen zu lassen. Die Gleichstellung von Männern und Frauen ist in Zukunft effizienter und relevanter zu gestalten und muss ein selbstverständlicher Bestandteil politischen Handelns werden.

Im Jahr 2012 soll eine umfassende Evaluierung erfolgen. Dabei ist auch die Einhaltung der Qualitätsstandards und die Umsetzung des Zieles "Herstellen eines barrierefreien Verkehrssystems" zu überprüfen.

5.4 Verkehrspolitik, Standortqualität und Arbeitsmarkt

In Zeiten eines angespannten Arbeitsmarktes beschäftigen die Menschen Fragen der Standortqualität, der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Wirtschaft und der Arbeitsplatzsicherheit. Im Vergleich dazu treten andere Fragen wie Umweltvorsorge, Klimaschutz oder die qualitative Performance der Verkehrsmittel in den Hintergrund.

Es wird sogar verlangt, berechtigte Anliegen des Umweltschutzes gegenüber Erfordernissen der Wirtschaft und des Standortraumes zurückzustellen. In diesen Fällen ist es Aufgabe einer vorausschauenden Verkehrspolitik, einen Ausgleich zwischen den Erfordernissen der Standortqualität und der längerfristigen Umweltvorsorge zu finden. Bei längerfristiger Betrachtung treten die Widersprüche zwischen den Zielsetzungen der beiden politischen Handlungsfeldern in den Hintergrund, vielfach wird auch von einer weitgehenden Annäherung der Ziele gesprochen; Umweltvorsorge ist Voraussetzung einer längerfristigen Standortsicherung.

Die Arbeitslosigkeit ist in Oberösterreich geringer als der österreichische Durchschnitt. Die Ursache für die größere Krisenresistenz der oberösterreichischen Wirtschaft liegt in mehreren Faktoren, wie in der Exportorientierung, der Nähe zum dynamischen bayrischen Wirtschaftsraum, der Qualifikation und Mobilität der Arbeitskräfte, in einer ausreichend guten Binnenerschließung aller Landesteile, in den guten Standortfaktoren im Linzer Zentralraum und auch in der guten Erreichbarkeit des oberösterreichischen Zentralraumes auf Grund der Lage an qualitativ und kapazitiv gut bemessenen Verkehrswegen, vor allem an der Ost-West-Achse.

Verkehrspolitik ist Standortpolitik. Die Standortwahl der Unternehmen spielt sich in der europäischen, für viele Produktionszweige auch in der weltweiten Konkurrenz ab. Der Wettbewerb führt dazu, dass Unternehmen die Produktionsvorgänge zunehmend aufteilen und Teilfertigungen in kostengünstigere Standorte verlagern. Unternehmensübergreifende logistische Prozesse schaffen die Voraussetzung für die termingerechte Zusammenführung der Komponenten und für die Endfertigung. Können Standorte den harten Anforderungen nicht entsprechen, scheiden sie aus dem weiteren Wettbewerb aus. Transport wird zum integralen Bestandteil logistischer Prozesse.

Durch das Wechselspiel zwischen den verschiedenen Standortanforderungen wird die Standortpolitik zunehmend zu einer integrativen Aufgabe, in der der Verkehrspolitik eine unverzichtbare Rolle zukommt. Wirtschaftsförderung, rasche und effiziente Behördenverfahren, ein wirtschaftsfreundliches Ambiente, Zugang zu marktorientiertem Know-how („Wissensgesellschaft“) und gute Erreichbarkeiten von Bezugs- und Absatzmärkten sind Voraussetzungen für erfolgreichen Standortwettbewerb. Immer mehr gewinnen „softe“ Standortfaktoren wie kulturelles Angebot in zumutbarer Entfernung, Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten und auch eine umweltfreundliches Umfeld an Bedeutung.

Die Anforderungen der Wirtschaft stellen sich für die Verkehrspolitik des Bundes und auch für die des Landes Oberösterreich in weiten Bereichen als Megatrends dar. Die weltweiten Entwicklungsvorgaben sind gesteuert vom Zwang zu kurzfristiger Kapitalrentabilität, ständig wechselnden Firmenzusammenschlüssen und Konzentrationstendenzen zu immer größeren, oft weltweit agierenden Einheiten.

Neue Herausforderungen der Wirtschaft bringen auch für die Verkehrspolitik zusätzliche Aufgaben.

- **Transeuropäische Netze (TEN):** In den Verträgen von Maastricht hat die Europäische Union erstmals kontinentumspannende Infrastrukturnetze definiert, die in den Leitlinien 1996 weiter konkretisiert und in weiter Folge revidiert wurden. Auch wenn diese großräumigen Verkehrsverbindungen wegen der Priorität nationalstaatlicher Interessen und auf Grund von Finanzierungsengpässen bislang noch nicht jene Funktion übernommen haben wie in euphorischen Erwartungen zum Ausdruck kommt, werden alle nationalen Planungen vor dem Hintergrund der transeuropäischen Netze thematisiert. **Oberösterreichs Lage an der multimodalen Donauachse und der „Zukunft-Achse“ Nord-Süd findet gute Ausgangsbedingungen. Diese Vorteile gilt es zu nutzen.**
- **Lage an den Korridoren und Knoten als Standortfaktor:** Zwischen den Regionen findet mittlerweile ein Wettbewerb um günstige Lagen an Korridoren und Knoten statt. Die transeuropäischen Netze als höchstrangige Verkehrsverbindungen begünstigen naturgemäß die hochrangigen Zentren und Wirtschaftsräume. Zwangsläufig hat diese Bevorzugung eine relative Abwertung der abseits der Achsen liegenden Räume zur Folge. **Das Land Oberösterreich sieht eine primäre verkehrspolitische Aufgabe darin, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die in den TEN-Knoten generierten Wachstumspotentiale möglichst weit in die Regionen "hinausgetragen" werden.**
- **Bedeutungsgewinn hochrangiger Zentren:** Bereits in den letzten Jahren zeigen sich auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene Tendenzen einer zunehmenden Bedeutungsverlagerung zu immer höherrangigeren Zentren. Aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen werden öffentliche und private Einrichtungen zentralisiert. Dieser europaweite Trend ist auch in Oberösterreich gegeben. Die Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze zeigt seit mindestens 20 Jahren Konzentrationstendenzen im Linzer Zentralraum. Die wirtschaftliche Stabilität und Dynamik der Regionen kann nur dann aufrechterhalten werden, wenn sie durch attraktive und leistungsfähige Verkehrsverbindungen untereinander vernetzt und vor allem an den Zentralraum angebunden sind.
- **Der Zentralraum als Wachstumsregion:** Bereits derzeit sind im oberösterreichischen Zentralraum in aufkommensstarken Zeiten die Verkehrsinfrastrukturen überlastet; die Standortqualität wird zunehmend beeinträchtigt. Die jährlichen Stauverluste werden mit rund 8 Mio. KFZ-Stunden beziffert. In einer Stauprognose wurde nachgewiesen, dass weder durch ein ambitioniertes Straßenausbauprogramm noch durch das Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz eine

Entlastung erwartet werden kann. Erst durch die aufeinander abgestimmte Umsetzung der Ausbauprogramme beider Verkehrsträger können die Stauverluste auf dem derzeitigen Niveau stabilisiert werden. **Damit die Funktionsfähigkeit des oberösterreichischen Zentralraumes auch längerfristig aufrecht erhalten werden kann, wird auf der Basis der Grundprinzipien des Gesamtverkehrskonzeptes ein integratives Entwicklungsprogramm für den Gesamt- raum Linz erstellt.**

- **Stau als Wachstumshemmnis:** Bereits derzeit entfallen im oberösterreichischen Zentralraum von allen Stauverlusten von rund 250 Mio. Euro rund ein Viertel auf den Wirtschaftsverkehr (davon rund je die Hälfte auf den Personenwirtschaftsverkehr und auf den Güterverkehr). Die geldbewerteten Stauverluste der Wirtschaft liegen in der Größenordnung von 60 bis 70 Mio. Euro pro Jahr. Wie die Staubrechnungen zeigen, würden die Stauverluste der Wirtschaft ohne Leistungen des Öffentlichen Verkehrs um 20 bis 25 % über dem derzeitigen Niveau liegen. Der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs schafft somit Standortqualität. **Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Linzer Raum ist ein Anliegen des Landes Oberösterreich; das Straßenbaukonzept und das Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz sollen umgesetzt werden.**
- **Die Europäische Integration bringt neue Herausforderungen:** Die Ostöffnung 1989/90 und der EU-Beitritt ehemaliger Staatshandelsländer hat die Landkarte Europas nachhaltig geändert. Die sich daraus ergebenden Konsequenzen werden vor dem Hintergrund der damit verbundenen Chancen und Gefahren gesehen. Aus wirtschaftlicher Sicht bringt der weitere Fortschritt der Europäischen Integration zusätzliche Kooperationsmöglichkeiten, eröffnet den Zugang zu weiteren Bezugs- und Absatzmärkten und ermöglicht einen regen Handelsaustausch. Voraussetzung für die Realisierung dieser Potentiale sind entsprechende Infrastrukturen, die die rund 40jährige Trennung überwinden.
- **Die Donauachse als multimodaler Wirtschaftsraum:** Der Donaukorridor (auch „Magistrale für Europa Paris – München – Linz – Wien – Budapest“) gilt als eine der drei Ost-West-Verbindungen von europäischem Format. In Österreich schaffen die drei Verkehrsträger A 1 Westautobahn, Westbahn und die Binnenwasserstraße Donau günstige verkehrliche Standortvoraussetzungen. Durch die Verbindung mehrerer österreichischer Landeshauptstädte und Wirtschaftsräume gilt die Achse als Rückgrat der österreichischen Wirtschaft. Die Verkehrswege schaffen die Verbindung zu den Wachstumsmärkten in den östlichen EU-Erweiterungsstaaten. Die Anpassung der Infrastrukturen an den steigenden Bedarf stellt eine enorme verkehrs- und standortpolitische Aufgabe dar. **Das Land Oberösterreich hat Vorarbeiten für eine bessere Positionierung der Donau, der Anschlussbahnen und des kombinierten Verkehrs am Transportmarkt**

geleistet. In Kooperation mit Partnern sollen diese Schritte mit dem Ziel der Standortsicherung operationalisiert werden.

- **Der Ausgleich der Verkehrsträger:** Alle vorliegenden Prognosen zeigen ein starkes Wachstum des Güterverkehrs auf der Straße und eine Stagnation auf der Schiene und der Binnenschifffahrt. Diese von Kräften und Rahmenbedingungen des Transportmarktes gesteuerte Entwicklung gerät zunehmend in Konflikt mit Zielsetzungen aus anderen Bereichen (Umweltvorsorge, Kapazität der Verkehrswege etc.). Schon seit Jahren liegen die Wachstumsraten des Straßengüterverkehrs über denen der Ausbauleistungen der Verkehrsnetze. Die Schere zwischen Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage öffnet sich zunehmend. Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden Strategien überlegt werden müssen, mit welchen Mitteln gegengesteuert werden kann. Die Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich hat nur begrenzte Möglichkeiten einer Einflussnahme. **Durch eine sich an verkehrlichen Möglichkeiten orientierende Standortplanung kann mittel- bis längerfristig eine dämpfende Wirkung auf die Zunahme des Straßengüterverkehrs erzielt werden, ohne die Qualität des Standortraumes zu beeinträchtigen.**
- **Ausbauerfordernisse im ländlichen Raum:** Auch der ländliche Raum ist eigenständiger Lebens- und Wirtschaftsraum, der nicht ausschließlich im Hinblick auf seine Orientierung auf den Zentralraum gesehen werden darf. Voraussetzung für die Stabilität der ländlichen Räume sind attraktive Verbindungen auf der Straße und im Öffentlichen Verkehr. Ortsumfahrungen, Entschärfung von Engstellen, Mindestreichbarkeiten von zentralen Orten müssen sicherstellen, dass die durch Verlagerung von öffentlichen und privaten Einrichtungen in höherrangige Zentren erfolgte „Ausdünnung“ kompensiert werden kann. **Das Land Oberösterreich bekennt sich zur Erschließung aller Landesteile; das Straßennetz und der Öffentliche Verkehr sollen bedarfsgerecht ausgebaut und erhalten werden.**
- **Flexibilität der Arbeitswelt:** Zunehmend wird von den Arbeitnehmern eine größere Bereitschaft erwartet, sich an die zeitlichen Erfordernisse der Betriebe anzupassen. Zwangsläufig bringt diese Flexibilisierung der Arbeitswelt für die auf den Öffentlichen Verkehr Angewiesenen erhebliche Erschwernisse. Schon aus Gründen der Kosten und der Effizienz können nicht in allen Fällen Abendverbindungen im herkömmlichen Linienverkehr angeboten werden. Die Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich wird darauf Bedacht nehmen, eine Mindestreichbarkeit sicherzustellen und in Zeiten und Räumen schwachen Verkehrsaufkommens den Umstieg auf bedarfsgesteuerte Systeme (Linientaxis, Rufbusse etc.) beschleunigen. **In den regionalen Verkehrskonzepten und mittels der Verkehrsdienstverträge wird eine Mindestreichbarkeit angestrebt. Mittel- bis längerfristig betrachtet besteht Hoffnung, dass durch die verstärkte Integration der mo-**

dernen Informationstechnologie („Telematik “im Verkehr) systembedingte Defizite des herkömmlichen Linienverkehrs kostengünstig kompensiert werden können. Das Land Oberösterreich unterstützt diese Bemühungen des Bundes (Telematik-Rahmenplan) und der Verkehrsunternehmen.

- **Erhaltung und Stärkung lokaler Strukturen:** Ein Großteil des Alltagslebens vieler Menschen spielt sich in unmittelbarer Wohnumgebung ab. Die Aufenthaltsqualität ist somit ein Teil der Lebensqualität. Die fußläufige Erreichbarkeit (oder Erreichbarkeit mit dem Fahrrad) von Einrichtungen des täglichen Bedarfes ist ein Beitrag zur lebenswerten Umwelt, zur lokalen Wirtschaft, zur Verminderung der Abhängigkeit vom PKW und in weiterer Folge zur Krisenvorsorge. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden soll bei Ortsplanungen, Errichtung von Umfahrungen oder sonstigen Maßnahmen darauf Bedacht genommen werden, dass stabile lokale Strukturen erhalten und gestärkt werden. Ausbau von Einrichtungen für den nichtmotorisierten Verkehr und den Öffentlichen Verkehr können dieses Ziel unterstützen. **In Zusammenarbeit mit den Fachdienststellen des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung werden die diesbezüglichen Bemühungen der Gemeinden tatkräftig unterstützt. Beratungen und Förderungen werden angeboten.**

- **Nachhaltige Verkehrs- und Standortpolitik**

Ein nachhaltiges Verkehrssystem orientiert sich am Ausgleich zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Erfordernissen innerhalb ökologischer Schranken und versteht sich als mittlere Position zwischen einem ökonomisch-expansiven und einem ökologisch-restriktiven Weg. Die Aufgaben der einzelnen Verkehrsträger ergeben sich nicht aus einer Fortschreibung aktueller Trends, sondern entsprechend ihrem Beitrag zur längerfristigen Problemlösung.

Entsprechend den vorliegenden Prognosen gilt der Linzer Zentralraum als potentieller Problemraum. In solch sensiblen Räumen können trotz laufender technischer Verbesserungen längerfristig die umweltpolitischen Ziele ohne Stabilisierung der Verkehrszunahmen nicht erreicht werden. Bei Erreichen von Immissionsgrenzwerten entsteht eine Emissionskonkurrenz zwischen den Emittenten, sodass ohne gegensteuernde Maßnahmen gesamtgesellschaftlichen Zielsetzungen unter anderem die Standortqualität beeinträchtigt wird. Die Zukunftsfähigkeit erfordert gegensteuernde verkehrspolitische Strategien.

Diese Probleme können nur dann überwunden werden, wenn die Grenzen der traditionellen Zuständigkeiten überschritten werden. Zwischen der Erfüllung von Umweltstandards und den Erfordernissen der regionalen Standortqualität bestehen starke Wechselwirkungen. Längerfristig angelegte Strategien haben diese Netzwerke zu berücksichtigen. Die Einhaltung von Umweltstandards ist nicht al-

lein verkehrs- oder umweltpolitisch, sondern immer standortpolitisch zu begründen.

Im Gesamtverkehrskonzept 2008 wurde ein nachhaltiges Verkehrssystem als Leitbild für den Verkehr der Zukunft formuliert. Seitens des Landes OÖ soll daher ein integratives Konzept für nachhaltige Verkehrs- und Standortpolitik erarbeitet werden.

Verschiedene Signale deuten darauf hin, dass die derzeitigen wirtschaftlichen Probleme nicht temporär, sondern von eher längerfristiger Dauer sein werden. Der weltweite Wettbewerb wird einerseits durch die Transporttechnologie ermöglicht, stellt andererseits an diese enorme Anforderungen. Die Verkehrspolitik kann diese Probleme nicht alleine lösen, jedoch in einem integrierten Politikkonzept einen Beitrag leisten.

Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 kann naturgemäß nicht die aktuellen Probleme des Arbeitsmarktes lösen, versteht sich aber als Impuls, die Möglichkeiten der Verkehrspolitik aus einer integrativen Sicht in die Erhaltung und Verbesserung der Standortqualität für die heimische Wirtschaft einzubringen.

6 Generelles Maßnahmenprogramm

Damit das verkehrspolitische Leitbild Oberösterreich 2008 sukzessive erreicht werden kann, ist die Realisierung von Maßnahmen erforderlich, die im Folgenden als generelles Maßnahmenkonzept systematisiert sind. Dieses ist nach Beschlussfassung des verkehrspolitischen Leitbildes Oberösterreich 2008 weiterzuentwickeln und als detailliert ausgearbeitete Maßnahmenliste mit Kosten- und Zeitbezug wiederum der politischen Beschlussfassung zuzuführen.

6.1 Barrierefreiheit und Sicherheit der Verkehrssysteme

6.1.1 Abbau von Zugangs- und Nutzungsbarrieren

Verbesserung der Zugänglichkeit der Verkehrssysteme für alle Bevölkerungsgruppen

- Das Verkehrssystem hat sich entsprechend den jeweiligen Anforderungen historisch entwickelt. Die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstruktur und Motorisierung hat zu einer starken Autoorientierung der gesellschaftlichen Zeitorganisation, der Erwartungshaltungen der Bevölkerung und auch der "Verkehrslandschaft" geführt. Darum ist derzeit der Zugang zum Verkehrssystem für Personen mit Mobilitätseinschränkungen erheblich erschwert. Ein vorrangiges Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich 2008 ist ein barrierefreies Verkehrssystem. Alle Bevölkerungsgruppen sollen Zugang zu den Verkehrssystemen haben. Es ist eine Grundversorgung für alle bereitzustellen. Dabei handelt es sich um ein alle Bereiche umfassendes Programm. Wegen der Komplexität der zu setzenden Maßnahmen und der besonderen Höhe der erforderlichen Investitionen zur Erreichung einer durchgängigen Barrierefreiheit von Verkehrsflächen und im Öffentlichen Verkehr ist ein gesondertes Umsetzungsprogramm zu erarbeiten.

Dafür gelten folgende Grundsätze: Behindertengerechte Gestaltung der Gehwege und Überquerungshilfen, der öffentlichen Verkehrsmittel und Haltestellen sowie der KFZ-Parkplätze (für Personen mit eingeschränktem Sehvermögen, Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer usw.). Dazu zählen z.B.:

- Maßnahmen für eine bessere Verknüpfung von barrierefreien Angeboten im öffentlichen Linienverkehr (Schaffung eines Grundnetzes);
 - Umsetzung der 2001 vom Europäischen Parlament beschlossenen „Bus-Richtlinie“ (Ausrüstungspflicht von Stadtlinienbussen mit einer Absenkvorrichtung (*kneeling*) sowie einer Rampe oder Hebeplattform);
 - Leit- und Informationssysteme für Blinde und Sehschwache (taktile Leiteinrichtungen auf Verkehrsflächen, akustische Ampeln u.a.);
 - barrierefreie Baustelleneinrichtungen und Sicherung von Gefahrenstellen (Rampen, sichere Abplankungen für Sehbehinderte u.a.);
 - Richtlinien für verlässliche Informationen und Hinweise über die barrierefreie Benutzbarkeit von Verkehrsflächen und Verkehrsmitteln im Linienverkehr (Beirat);
- Stärkere Berücksichtigung der Erfordernisse von Kindern, insbesondere als Fußgänger und Radfahrer;
 - Stärkere Berücksichtigung der Erfordernisse von Senioren bei der Benutzung aller Verkehrsmittel (z.B. durch bessere Beleuchtung, deutlichere Markierungen, Wegweisung und Information, aber auch durch Niederflurfahrzeuge im ÖV und die Beseitigung von Stufen auf Gehwegen und an Haltestellen);
 - Anbieten einer Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. auch mit flexiblen Angebotsformen) für Personen, die über kein KFZ verfügen. Hier besteht vor allem in dünn besiedelten Regionen Handlungsbedarf (Versorgungsprobleme und soziale Vereinsamung durch fehlendes Mobilitätsangebot).

Im Rahmen der Planungen zur Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof wurde die Erfahrung gemacht, dass (1) die Fachplanungen die differenzierten Anforderungen der in der Mobilität eingeschränkten Personen im Detail nicht kennen, (2) die Anforderungen der Betroffenengruppen oft äußerst unterschiedlich sind, (3) die Zusatzkosten bei rechtzeitiger Berücksichtigung in Grenzen gehalten werden können, (4) durch Einbeziehung verschiedener Nutzergruppen ("Benutzerbeirat") wertvolle Erfahrungen gewonnen werden können und (5) die Kosten für eine begleitende Beratung im Vergleich zu den Projektkosten äußerst gering sind. Durch einen Benutzerbeirat kann eine Verbesserung der Projekte und eine größere Zufriedenheit der Betroffenen erreicht werden.

6.1.2 Maßnahmenprogramm Verkehrssicherheit

Neben einer gesunden Umwelt ist die Verkehrssicherheit ein wichtiges Grundbedürfnis der Bevölkerung. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist daher eine verkehrspolitische Daueraufgabe ersten Ranges. Das mit Unfällen verbundene Leid, aber auch die volkswirtschaftlichen Verluste rechtfertigen einen konzentrierten Mitteleinsatz.

Das oberösterreichische Verkehrssicherheitsprogramm umfasst Ziele und Maßnahmen, um in den Handlungskreisen Mensch, Fahrzeug und Straßeninfrastruktur

- die Verkehrsteilnehmer zu einem sicheren Verhalten zu veranlassen,
- den technischen Fortschritt bei den Fahrzeugen besser zu nutzen und
- über Förderungen für eine Verbesserung der Straßeninfrastruktur zu sorgen.

Im Besonderen sind folgende Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in OÖ vor allem durch verstärkte Bewusstseinsbildung und Aufklärung der Verkehrsteilnehmer zu setzen:

- Aufklärungskampagnen zum Thema Gurt und Kindersitz, um hier die Verwendungsquote zu steigern.
- Erhöhung der Schulwegsicherheit durch verstärkten Einsatz von Schüler- und Elternlotsen. Verbesserung der Sicherheit im Schulumfeld durch Fußgänger und fahrradfreundliche Gestaltung des Straßenraumes. Flächendeckende Verkehrserziehung.
- Zielgerichtete Überwachung zur Schaffung eines sicheren Schulbusbetriebes.
- Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Handicap durch barrierefreie Gestaltung von Verkehrswegen und Verkehrsmitteln. Zielgerichtete Beratung dieser Gruppe in Fragen der individuellen Mobilität.
- Erfassung und Sanierung von Unfallhäufungsstellen im oö. Straßennetz.
- Überwachung und Steuerung des Schwerverkehrs durch verstärkte Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten, des technischen Zustandes von Fahrzeug und Ladung sowie von Ausweichrouten im untergeordneten Straßennetz.
- Besondere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Senioren als aktive oder passive Verkehrsteilnehmer.
- Verstärkte und zielgerichtete Überwachung von unfallrelevanten Faktoren wie Geschwindigkeit, Sicherheitsabstand, Alkohol und Drogen.
- Förderung des öffentlichen Verkehrs einschließlich der Ausweitung des Jugendtaxis und Discobetriebes.
- Bestellung einer Expertenkommission zur Untersuchung aller maßgeblichen Verkehrsunfälle in OÖ, mit der Aufgabe entsprechende Sanierungs- und Verbesserungsvorschläge zur Erarbeitung eines Maßnahmenpakets für mehr Sicherheit bei ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie bei Kindern, Fußgängern und Radfahrern.

Ergänzend zu den aus dem oberösterreichischen Verkehrssicherheitsprogramm entnommenen Maßnahmen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Anpassung der Strafhöhen und Toleranzgrenzen an EU-Standards, intensivere Kontrolltätigkeit z.B. der Fahrgeschwindigkeiten, der Sozial- und Sicherheitsvorschriften (z.B. Lenk- und Ruhezeiten der Berufsfahrer), von Vorrangverletzungen bei Schutzwegen und Alkohol- und Drogenkontrollen.

- Tempoüberwachung mit Section-Control-Technologie auf speziellen Abschnitten des oberösterreichischen Straßennetzes - vor allem in Tunnels und auf Baustellenabschnitten.
- Keine Versuchsstrecken auf Bundes- und Landesstraßen, die über die derzeitigen Tempolimits hinausgehen.
- Abschnittsweises LKW-Überholverbot auf zweistreifigen Autobahnabschnitten, so wie dies nach einem Landesregierungsbeschluss bereits durchgehend für die A8 vorgesehen ist.
- Entrümpelung des Schilderwaldes – Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen übersichtlich gestaltet werden, kurz aufeinander folgende Änderungen des Tempolimits werden in Zukunft vermieden.
- Schulwegsicherung.
- Forcierung von Sicherheitsmanagement im Ortsgebiet.
- Überprüfung von bestehenden Schutzwegen (Querungshilfen) in Richtung Verbesserung der Sichtbeziehung - Berücksichtigung kinderspezifischer Wahrnehmungen.
- Sanierung von Unfallhäufungsstellen in enger Kooperation zwischen dem BMVIT und den zuständigen Stellen auf Landes- und Gemeindeebene – regelmäßige Überprüfung gesetzter Maßnahmen.
- Erhöhung der Mobilitätschancen von Jugendlichen: Dazu wird das Land OÖ gemeinsam mit den Gemeinden den weiteren Ausbau des Nachtbus- und Nachttaxi-systems forcieren.
- Verstärkte Verkehrsaufklärung und Schulung.
- Mobilitätstraining für ältere und behinderte Menschen.

Der betreffende Abschnitt des Verkehrssicherheitsprogramms des BMVIT und des Landes Oberösterreich soll durch vorwiegend lokale Initiativen einer Umsetzung zugeführt werden, z.B. die Einführung eines Fördermodells für Städte und Gemeinden, aus dem Verkehrssicherheitsprojekte unterstützt werden – Initiierung von Sicherheitswettbewerben. Die laufende Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Oberösterreich (mit Verkehrssicherheitskommission) soll fortgesetzt werden. Das Verkehrssicherheitsprogramm Oberösterreich 2005 - 2010 ist umzusetzen und weiterzuentwickeln.

6.2 Landesradverkehrskonzept 6.2. Radverkehr

Der Fahrradverkehr weist im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsteilnahme eine Reihe von Vorteilen auf, die derzeit auf Grund ungünstiger Bedingungen nicht realisiert werden. Zur Kompensation dieses Mangels ist aufbauend auf bestehenden Radverkehrskonzepten (Landesebene, regional und kommunal) ein durchgängiges Landesradverkehrskonzept zu erarbeiten und umzusetzen. Für den Tourismusverkehr stehen bereits heute attraktive Radrouten in touristisch interessanten Gebieten mit Anbindung an die überregionalen Radwege der Nachbarländer im Vordergrund (z.B. R1-Donauweg, R2-Salzkammergutweg, R3-Innweg, R4-Traunweg, R5-Grenzlandweg, R6-Römerweg, R7-Ennstalweg, R8-Steyrtalweg usw.). Im Alltagsverkehr besteht großer Nachholbedarf; hier dominiert die Forderung nach sicheren und möglichst direkten Verbindungen zwischen Stadtteilen, Ortsteilen und Gemeinden. Dieses Landesradverkehrskonzept ist für die Zielgruppen Alltagsradverkehr als Schwerpunkt sowie den Tourismusverkehr auszurichten. Inhalt des zu erstellenden Konzeptes sind unter anderem:

Infrastrukturmaßnahmen für den Fahrradverkehr:

- Erarbeitung von verbindlichen Richtlinien zur Gestaltung der Fahrradinfrastruktur in Oberösterreich auf Streckenabschnitten und Knotenpunkten sowie im ruhenden Fahrradverkehr (Abstellanlagen);
- forcierter Ausbau von regionalen und überregionalen Radfahranlagen (Radwegen, Radfahrstreifen, Radrouten) mit besonderer Beachtung der Bedürfnisse des lokalen kleinräumigen Radverkehrs und von wichtigen Hauptrouten des Alltags-Radverkehrs;
- Verbesserung der Abstellanlagen mit besonderer Bedachtnahme auf Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (Bike-and-Ride) und wichtige Ziele des Radverkehrs.

Organisatorische Maßnahmen für den Fahrradverkehr: Mit dem Radverkehrsbeauftragten wurde ein erster Schritt zur Neupositionierung des Radverkehrs gesetzt, wobei die personelle Kapazität für die Koordinierung im Rahmen der Tätigkeiten eines Radverkehrsbeauftragten in ausreichendem Ausmaß zur Verfügung stehen soll.

- Verbesserung der Koordinierung und Kooperation zwischen den Gemeinden bzw. Land und Gemeinden, Aufbau einer Plattform für die Zusammenarbeit; Einladung zur Zusammenarbeit an Gemeinden und Vereine etc.;
- Vorgaben für Fahrrad-Abstellanlagen im oberösterreichischen Baurecht;
- Radabstellplätze bei öffentlichen Landesbauvorhaben, das Land als Bauherr übernimmt Vorreiterrolle;
- Intensive Überwachung, z.B. von Radverkehrsanlagen hinsichtlich der Verparkung durch PKW etc.;

- Förderung beim Aufbau von Fahrradverleihstationen und Fahrrad-Servicestationen in den oberösterreichischen Gemeinden;
- Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Öffentlichen Verkehr;
- Initiativen und Förderungen für die Erstellung von Gemeinderadkonzepten;
- Erarbeiten von Vorgaben zur ausreichenden Berücksichtigung des Fahrradverkehrs bei Baustellen und Umleitungen;
- Einrichtung einer Koordinationsstelle für alle Belange der Förderung des Radfahrverkehrs;
- Radverkehrsleitsystem usw.

Öffentlichkeitsarbeit für den Fahrradverkehr:

- Herausgabe von Radroutenplänen, Einrichten eines Internet-Portals zum Radverkehrs und Radverkehrsnetz in Oberösterreich;
- Marketing für die Nutzung des Fahrrades insbesondere im Alltagsverkehr, besonderes Ansprechen der Zielgruppen, Verflechtung der Marketing-Aktivitäten mit anderen Schwerpunkten des Landes wie z.B. Verkehrssicherheitsprogramm, Mobilitätsmanagement, Gesunde Gemeinde usw.

Neben diesem Konzept soll ein Impulsprogramm zur Forcierung des Radverkehrs auf wichtigen Haupttrouten erarbeitet werden. Eine wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit für den Fahrradverkehr sind niedrigere Fahrgeschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs. Mit der Ausweitung von Tempo 30 im Innerortsbereich (ausgenommen Hauptstraßen) kann die Verkehrssicherheit für Radfahrer wesentlich erhöht werden. Gleichzeitig stellen diese Tempo 30-Bereiche ein Grundnetz für den Radverkehr dar (Führung im Mischprinzip mit KFZ ohne weitere bauliche Maßnahmen möglich).

6.3 Öffentlicher Verkehr

Die Neupositionierung des Öffentlichen Verkehrs hat für eine nachhaltige Verkehrspolitik strategische Bedeutung. Bisher waren die Absicherung der Grundangebote durch Verkehrsdienstverträge, die Konsolidierung des Oberösterreichischen Verkehrsverbundes, das Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz, Regionale ÖV-Konzepte, zusätzliche Leistungsbestellungen, die Verbesserung der Qualität durch neue Fahrzeuge und die Anhebung des Standards der Bahnhöfe und Haltestellen die Grundelemente der ÖV-Politik des Landes Oberösterreich. Eine Verschränkung der ÖV-Politik mit einer integrativen Gesamtverkehrspolitik oder mit der Raumordnungspolitik war nicht gegeben.

6.3.1 Erreichbarkeitsstandards mit dem öffentlichen Verkehr

In Ergänzung der Regionalverkehrskonzepte ist die Grundsatzfrage zu diskutieren, welche Mindestversorgung mit dem öffentlichen Verkehr im Land Oberösterreich geboten werden kann. Diese Qualitätsstandards ergeben sich einerseits durch die Anzahl der pro Tag anzubietenden Verbindungen, die Vernetzung und Verdichtung im Sinne von Vernetzung von Stadt und Land und andererseits durch die zumutbare maximale Reisezeit zu den regionalen Zentren bzw. den Oberzentren Linz, Wels, Steyr und Passau, aber auch zu den Nachbargemeinden. Dies ist eine verkehrspolitische Festlegung, die grundlegenden Einfluss auf die Qualität und die Kosten des Verkehrsangebotes hat. Eine derartige Festlegung würde dem Öffentlichen Verkehr zusätzliche Chancen eröffnen, eine faire Aufteilung der benötigten Mittel ermöglichen und eine Verringerung der Disparitäten in der Erreichbarkeit der einzelnen Regionen bewirken.

Anzustreben sind folgende Bedienungsstandards, wobei nachfragebedingtes Über- bzw. Unterschreiten von diesen Standards auf Grund regionaler Gegebenheiten möglich ist; eine Rücknahme bestehender Leistungen soll nur bei fehlender Nachfrage erfolgen.

ÖV in Ballungszentren:

- Zeitliche Dichte: Im Normalfall mindestens Viertelstunden-Takt, in Ausnahmefällen (Sonn- und Feiertage, erste Nachthälfte) Halbstundentakt.
- Anbindung der städtischen Verkehre an die Verkehre aus den Regionen, besonders an die Bahn.

ÖV außerhalb der Ballungszentren:

- Stundentakt als zeitliche Grundstruktur (Tageszeitabschnitt an Werktagen bzw. an Sonn- und Feiertagen muss definiert werden).
- Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten.
- Integration: Optimale Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Systemen im ÖV orientiert am Stundentakt der Hauptrouten.
- Das räumliche Netz ist aufbauend auf gewachsene Strukturen im Rahmen der Erstellung regionaler Verkehrskonzepte zu optimieren:
 - Bahn als Rückgrat des ÖV, Busse und Rufsysteme als Zubringer.
 - ÖV als integratives Gesamtsystem, auch im ländlichen Raum.
 - Außerhalb der Hauptverkehrszeiten vermehrte Etablierung von Rufsystemen, wobei im Regelfall der Stundentakt als Mindestintervall anvisiert wird.
- Abend- und Wochenendverbindungen entsprechend dem Bedarf.

Diese Standards gelten als Planungsgrundlage, deren Anwendbarkeit im jeweiligen Einzelfall zu prüfen ist. In Kooperation mit dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund soll die laufende Evaluierung der Leistungsbestellungen erfolgen und eine Datenbank über die Linienfrequenzen und die Qualität aufgebaut werden.

6.3.2 Regionalverkehrskonzepte für den Öffentlichen Verkehr

Bereits bisher verfolgte das Land Oberösterreich die Verbesserung und Sicherung des öffentlichen Regionalverkehrs in ganz Oberösterreich. Dadurch soll die Erreichbarkeit von zentralen Orten und Arbeitsplätzen mit dem Öffentlichen Verkehr an den aktuellen Bedarf angepasst werden. Unterteilt nach Regionen werden gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden, Städten, Interessensvertretungen und Verkehrsunternehmen Konzepte zur bedarfsorientierten Neustrukturierung des regionalen ÖV-Angebotes erarbeitet. Eine Reihe von Regionalverkehrskonzepten (RVK) wurde bereits realisiert:

- RVK Ennstal (11 Gemeinden; 2007 aufgegangen in Pyhrn-Eisenwurzen)
- RVK Pyhrn-Priel (9 Gemeinden; 2007 aufgegangen in Pyhrn-Eisenwurzen)
- RVK Grieskirchen-Nord (18 Gemeinden)
- RVK Donaauraum Perg (26 Gemeinden)
- RVK Linz-Südost (3 Gemeinden, 2007 aufgegangen in Pyhrn-Eisenwurzen)
- RVK Mühlviertel-Mitte (aufgegangen in Konzept Freistadt und Ob. Mühlviertel)
- RVK Freistadt (Region Gusen – Aist – Naarn; 30 Gemeinden)
- RVK Oberes Mühlviertel (59 Gemeinden)
- RVK Eferding (12 Gemeinden)
- RVK Pyhrn-Eisenwurzen (Großraum Steyr-Kirchdorf-Linz Südost; 55 Gemeinden)

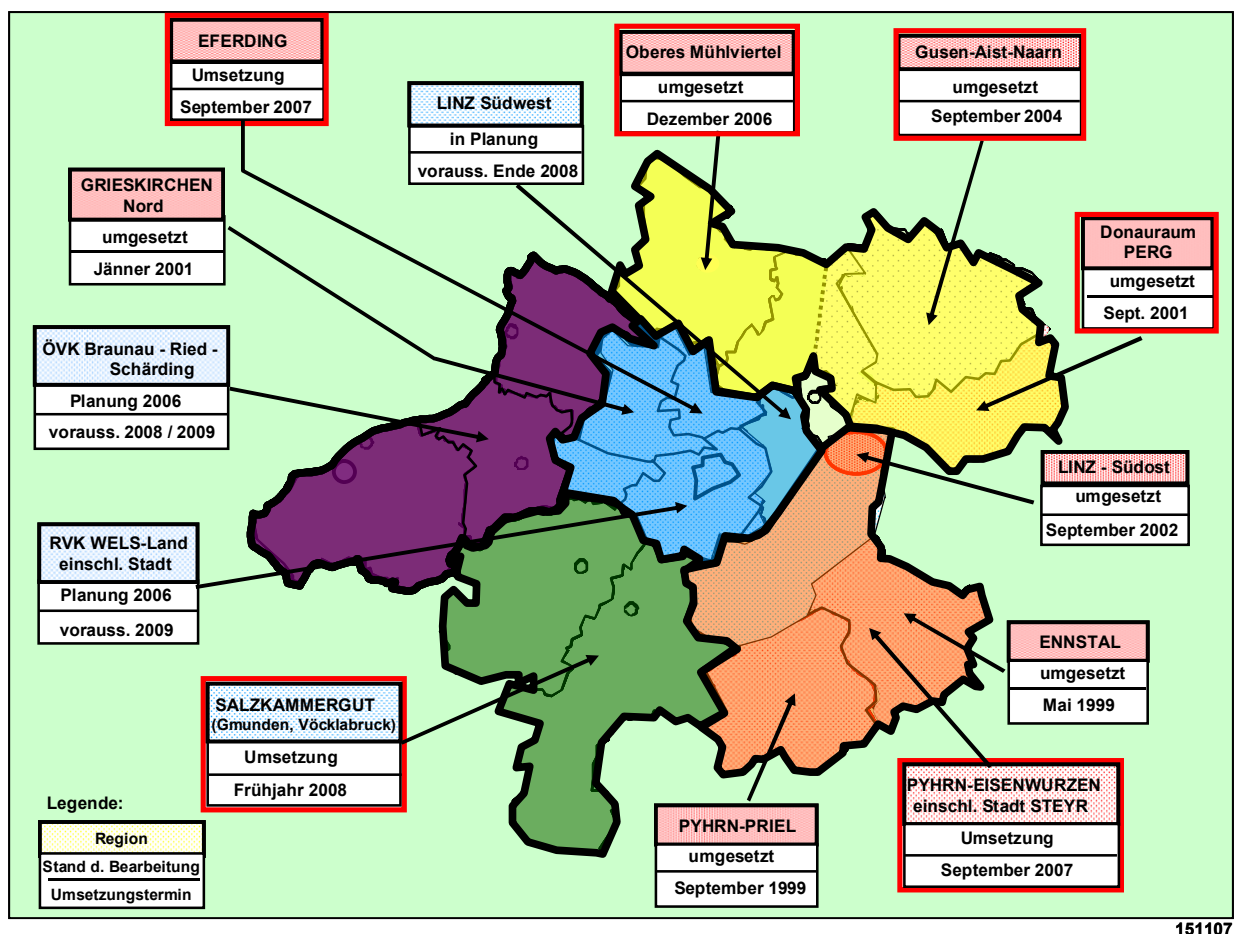
Derzeit befinden sich bereits in allen Regionen Oberösterreichs solche ÖV-Konzepte in den verschiedensten Phasen der Erstellung bzw. Umsetzung:

- **Regionalverkehrskonzept Gmunden und Vöcklabruck** (vor Abschluß der Planungen, geplante Umsetzung im Frühjahr 2008).
- **Regionalverkehrskonzept Linz-Südwest** (für 11 Gemeinden des Bezirkes Linz-Land). Endgültige Umsetzung mit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie auf das Harter Plateau (vorgesehen Herbst 2011), Teile werden jedoch bereits früher (ab Fahrplanwechsel Dezember 2008) umgesetzt.
- **Regionalverkehrskonzept Großraum Wels** (Bezirk und Stadt; Weiterführung der Planung 2005/2007, geplante Umsetzung ab 2009).
- **Regionalverkehrskonzept Innviertel** (Bezirke Braunau, Ried und Schärding; Weiterführung der Planung ab 2005, geplante Umsetzung ab 2009).
- **Regionalverkehrskonzept Grieskirchen** (gesamter Bezirk, Planungsbeginn Herbst 2008, geplante Umsetzung 2009).

Regionalverkehrskonzepte stellen die Basis für die bedarfsgerechte Neuorganisation des Öffentlichen Verkehrs in den Regionen dar. Innerhalb einer Konzeptperiode (etwa bis 2009) soll das gesamte Landesgebiet bearbeitet werden. Bisher haben die Konzepte zu einer Zunahme der Bestelleistungen geführt.

Eine entscheidende Grundlage aller regionalen Planungsansätze stellt das vom Land Oberösterreich erstellte strat. Schienenverkehrskonzept (Kapitel 1.1.8.) dar, welches zugleich auch die Basis für alle infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen bildet.

In Darstellung 45 ist der Umsetzungsstand der Regionalverkehrskonzepte für den Öffentlichen Verkehr in Oberösterreich dargestellt:



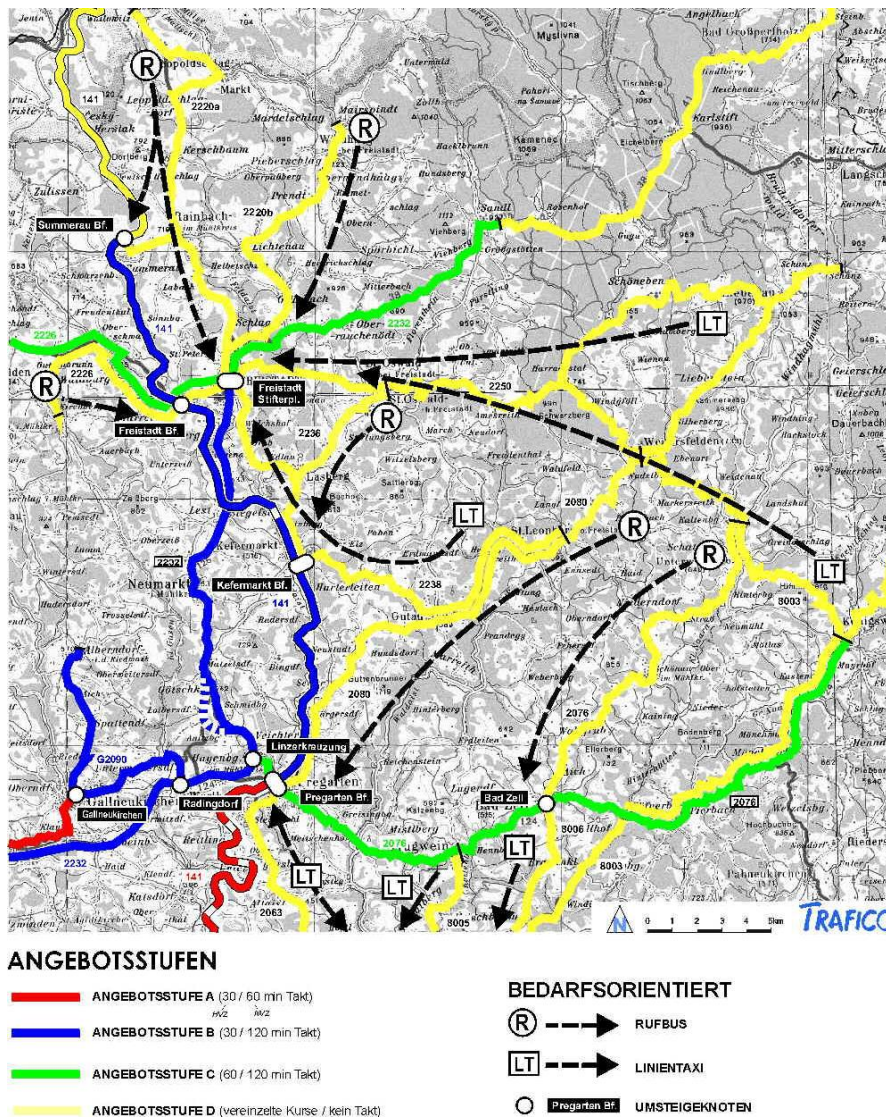
151107

Darstellung 45: Umsetzungsstand der Regionalverkehrskonzepte in Oberösterreich

(Graphik aktualisiert)

Die Regionalverkehrskonzepte werden in enger Kooperation mit den Bezirken und Gemeinden erstellt. Die Gemeinden sind an der Finanzierung der Konzepterstellung mit einem Sechstel (fünf Sechstel Land Oberösterreich) und an der konzeptsbedingten Bestellung von Regional- und Rufbusleistungen mit einem Drittel der Kosten (zwei Drittel Land Oberösterreich) beteiligt. Das gesamte Schienenangebot sowie Schnellbus- und Schichtbusleistungen werden vom Land getragen. Die Regionalverkehrskonzepte stellen einen innovativen Ansatz kooperativer ÖV-Planung dar, der über die Grenzen des Bundeslandes hinaus Beachtung gefunden hat.

Darstellung 46 zeigt beispielhaft Planungen von Busverbindungen aus dem Verkehrskonzept Freistadt. Dabei sind die Verbindungen nach Taktdichte dargestellt. Der Herstellung von Anschlussverbindungen, die Festigung der Schiene als Rückgrat des regionalen ÖV und die Sicherstellung von Abend- und Wochenendverbindungen kommt dabei besonderer Stellenwert zu.



Darstellung 46: ÖV-Konzept Freistadt, Angebotsstufen, Quelle: Konzept für den öffentlichen Verkehr im politischen Bezirk Freistadt (Planungsstand 2002)

Im Rahmen der Erstellung regionaler Verkehrskonzepte wurde nach folgenden Kriterien vorgegangen:

- Einbindung der Region (Arbeitsgruppe) in die Planung und Entscheidungsfindung;
- weitestgehende Vertaktung des neustrukturierten Angebotes unter Einrichtung attraktiver Umsteigebeziehungen;
- Beseitigung aller zeitlich und örtlich nicht sinnvollen Parallelverkehre innerhalb des ÖV-Systems, aber auch zwischen Linien- und Gelegenheitsverkehr;
- Aufbau einer ÖV-Grundversorgung für die gesamte Region, welche vor allem auch durch die Implementierung bedarfsorientierter Verkehrsformen (z.B. Rufbus) sicherzustellen ist;
- Einbeziehung aller Maßnahmen zum Abbau bestehender Zugangsbarrieren zum Öffentlichen Verkehr in der Region.

Bisherige Erfahrungen zeigen, dass die regionalen Verkehrskonzepte aus mindestens drei Gründen eine längere Anlaufzeit brauchen: (1) Zum Teil muss das Bewusstsein für den Öffentlichen Verkehr geweckt werden, (2) die mit der Umsetzung befassten Akteure sind zu koordinieren und (3) die Verkehrsteilnehmer brauchen eine gewisse Zeit, um sich auf die verbesserte Angebotssituation einzustellen. Die Information über die geänderten Angebote wird als erfolgskritisch angesehen. Die Zutrittsschwellen können durch eine laufende Information vermindert werden.

6.3.3 Mobilitätsmanagement

Mit steigender PKW-Verfügbarkeit steigen auch die Ansprüche an den Öffentlichen Verkehr. Die potenziellen ÖV-Benützer betrachten die Informationsweitergabe über die Angebote im ÖV als Bringschuld der Betreiber oder des Verkehrsverbundes. In fortschrittlichen ÖV-Ländern wurde ein umfassendes Mobilitätsmanagement als zusätzliche Säule einer umfassenden ÖV-Politik eingerichtet, das sich vielfach bewährt hat. Mobilitätsmanagement gilt weitgehend als Software einer nachhaltig orientierten ÖV-Politik.

Auf Grund der bisherigen Erfahrungen mit der Erstellung und Umsetzung regionaler Verkehrskonzepte ist der Aufwand der Konzepterstellung im Vergleich zur Umsetzung und zur Nachbetreuung vergleichsweise gering. Unter dem Ziel des effizienten Einsatzes der Ressourcen des Landes Oberösterreich erscheint es sinnvoll, dass das Land eine einheitliche Form des Mobilitätsmanagements in Oberösterreich vorgibt und die zügige Umsetzung dieses wichtigen Instruments vorantreibt. Weiters ist es sinnvoll, die Weiterbetreuung der Konzepte und das regionale Mobilitätsmanagement regional zu verankern. In allen Regionen soll ein umfassendes und auf die re-

gionalen Bedürfnisse abgestimmtes Mobilitätsmanagement aufgebaut werden, um den langfristigen Erfolg der regionalen Verkehrskonzepte sicherzustellen und damit die beträchtlichen finanziellen Aufwendungen der Gebietskörperschaften für Bestellleistungen und ÖV-Infrastrukturmaßnahmen zu rechtfertigen.

Das Mobilitätsmanagement hat folgende Hauptthemenbereiche abzudecken:

- Schaffung regionaler Strukturen, die die Weiterführung des ÖV-Konzeptes, die Weiterentwicklung und laufende Bewerbung des öffentlichen Verkehrs sowie die Finanzierung dieser Aufwendungen sicherstellen (z.B. Gemeindeverband).
- Verbesserung des ÖV-Informationssystems, Aufbau einer Mobilitätszentrale zur Führung und Koordinierung des Mobilitätsmanagements in der Region.
- Sicherstellen der Koordinierung zwischen Land, OÖVG, Region und Mobilitätsanbietern hinsichtlich des ÖV-Angebotes und der Vorsorge für sanfte Mobilität.
- Werbe- und Organisationsmaßnahmen, Mobilitätsberatung für Schulen, Betriebe, Gemeinden, Sozialeinrichtungen etc.
- Erarbeitung und Umsetzung aller Maßnahmen, die eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes sowie eine nachhaltig verstärkte Inanspruchnahme des verbesserten ÖV-Angebotes gewährleisten sollen (u.a. Werbe- und Organisationsmaßnahmen, Abbau der Zugangsbarrieren zum ÖV etc.).
- Einrichtung einer überregionalen elektronischen Auskunftsplattform für Mobilitätsdienstleistungen.
- Mobilitätsmanagement für Landesdienststellen wie z.B. Landesdienstleistungszentrum als Vorbildprojekt des Landes.
- Unterstützen der oberösterreichischen Betriebe bei der Inanspruchnahme der Möglichkeiten für betriebliches Mobilitätsmanagement, auch durch entsprechende Anreize im Rahmen von Bewilligungsverfahren oder Ähnlichem.
- Fachspezifische Aufgaben im Bereich des betrieblichen, schulischen, kulturellen und touristischen Mobilitätsmanagements.

Seitens des Landes wurde ein Konzept für die Organisation, Finanzierung und die Umsetzung landesweiter Strukturen des Mobilitätsmanagements erarbeitet und für die verkehrspolitische Entscheidung aufbereitet. Wesentliches Kernelement dieses Konzeptes ist die Einteilung des Bundeslandes in fünf Mobilitätskreise (Mühlviertel, Region Pyhrn-Eisenwurzen, Salzkammergut-Vöcklabruck, Großraum Wels, Innviertel), die Errichtung je einer Mobilitätszentrale in diesen Mobilitätskreisen sowie im Rahmen der Umsetzung der ÖV-Bezirkskonzepte die Schaffung von ÖV-Gemeindeverbänden. Die Implementierung und Finanzierung dieser Strukturen soll über die oberösterreichische Verkehrsverbundgesellschaft erfolgen.

6.3.4 Bestandssicherung - Verkehrsdiensteverträge

Die Sicherung des Grundangebotes im öffentlichen Verkehr ist ein Grundanliegen der Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich. Von allen Gemeinden soll eine Mindestreichbarkeit zu zentralen Orten und Arbeitszentren sichergestellt werden.

Das Land Oberösterreich hat im Jahr 1998 mit den Österreichischen Bundesbahnen einen Verkehrsdienstvertrag zur Sicherung der Fahrplanangebote 1998/99 mit einem Bestellvolumen von 8,78 Mio Euro (Wert 2006) und einer Laufzeit von 1998 bis 2017 abgeschlossen. Ebenso wurde im Jahr 1998 mit der Postbus AG ein Verkehrsdienstevertrag zur Sicherung der Grundversorgung im Ausmaß von rund 4,7 Mio. Euro und einer Laufzeit von 1999 bis 2005 abgeschlossen; diese Leistungen wurden ab 2006 in Bestelleistungen des Verkehrsverbundes in der Höhe von 4,3 Mio. Euro übergeführt. Daneben wurden im Jahr 2006 zusätzliche Verkehrsleistungen auf der Schiene im Ausmaß von rund 11,0 Mio. Euro und bei Bussen von rund 15,2 Mio. Euro im Rahmen regionaler Verkehrskonzepte zur Ergänzung der Angebote entsprechend dem regionalen Bedarf bestellt.

Bei Weiterführung bzw. Neuabschluss der Verkehrsdiensteverträge ist sicherzustellen, dass die bestellten Leistungen durch unabhängige Gutachter evaluiert werden, Marktelemente in die Angebotserstellung einfließen (Marktbeobachtung, Preisvergleiche, Ausschreibung, Prüfung der Kalkulation) und Verträge mit Leistungsanreizen abgeschlossen werden (Bruttobestellungen mit Qualitätskontrolle und Bonus-/Malus-Regelung).

6.3.5 Ausschreibung der Leistungen im Öffentlichen Verkehr

Die bisherige Angebotsstruktur des ÖV ist durch laufende Fortschreibung der Linien und Kurse geprägt. Das starre Konzessionsrecht (nach Kfl-G 1999) bevorzugt die etablierten Anbieter in den jeweiligen Bedienungsgebieten ("Großvaterrechte"). Dieses System gilt als "Auslaufmodell". Nach den EU-rechtlichen Bestimmungen sind auch die Bereiche der traditionellen Daseinsvorsorge (dazu zählt auch der öffentliche Verkehr) dem Markt zu öffnen und nach Wettbewerbsprinzipien zu organisieren.

Internationale Vergleiche bestätigen den Ausschreibungswettbewerb als effizienteste Marktform im öffentlichen Verkehr; Betellungen von öffentlichen Verkehrsleistungen sollen nach dem Bruttopreisprinzip erfolgen. Das Land Oberösterreich als "Aufgabenträger" soll zur Effizienzsteigerung und Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr prioritär auf den kontrollierten Wettbewerb setzen. Mit diesem kontrollierten

Wettbewerb werden sowohl Steigerungen im Kostendeckungsgrad als auch bei den Fahrgastzahlen angestrebt.

Ausländische Erfahrungen mit dem Wettbewerb im Öffentlichen Verkehr sind vielfältig. Aus der Zusammenschau der Erfahrungen aus dem Ausland können folgende Erkenntnisse für den Reformprozess in Österreich abgeleitet werden:

- Wettbewerb ist kein Allheilmittel zur Sanierung hausgemachter Strukturprobleme, kann allerdings bei entsprechender Organisation erhebliche Effizienzsteigerungen generieren.
- Wettbewerb beschränkt sich nicht auf den bestehenden Markt, sondern Wettbewerb verändert den Markt; tendenziell ist eine Verschiebung zu Oligopolstrukturen zu erwarten. Großunternehmen sind eher in der Lage, „Durststrecken“ zu überwinden, auch wenn sie ineffizienter produzieren als kleinere Unternehmen.
- Kostensenkungen bis zu 30 % (in Extremfällen auch 40 %) wurden berichtet; diese sind allerdings nur dann möglich, wenn nicht schon vor dem Wettbewerb Kostensenkungspotentiale ausgeschöpft wurden.
- Beim System des „kontrollierten Wettbewerbs“, d.h. Wettbewerb um Konzessionen, bilden sich neue Marktverhältnisse zwischen Auftrag gebenden Behörden und den Verkehrsunternehmen.
- Wettbewerb kann auch zu einer Verschlechterung der Qualität und zu Fahrgasteinbußen führen, wenn für die Vergabe allein der Preis ausschlaggebend ist oder wenn nach Bruttoverträgen ohne Anreizmechanismen vergeben wird.
- Der Markt in einem bisher öffentlich reglementierten Leistungsbereich ist nicht nur eine Herausforderung für die Verkehrsunternehmen, sondern auch für die Aufgabenträger und deren nachgeordnete Stellen (z.B. die Verbundgesellschaften).
- Trotz anderslautender Meldungen kann Öffentlicher Verkehr ohne Konzessionen organisiert werden; auch der Übergang von einem Konzessionssystem zu Ausschreibungen ist ohne Friktionen möglich (Schweden).
- Die Systemintegration der verschiedenen Angebotsformen (Schiene, Bus und sonstige Betriebsformen) organisieren sich nicht von selbst, sondern muss planerisch gestaltet werden - entweder von den Aufgabenträgern oder von den Verkehrsunternehmen.
- Ausschreibungen erfordern eine detaillierte Vorbereitung, insbesondere im Hinblick auf die anzuwendenden Beurteilungsparameter und die gewünschten Qualitätskriterien; eine objektive Beurteilung ist sehr aufwändig.
- Effekte des Wettbewerbs sind in verschiedener Richtung möglich. Es liegen Meldungen von besserer Qualität und niedrigeren Kosten vor; auch von Qualitäts-

einbußen wird berichtet. Offensichtlich hängt das Ergebnis nicht vom Wettbewerb, sondern von den Rahmenbedingungen des Wettbewerbs ab.

- In der Fachwelt werden die Folgen einer Liberalisierung des Busmarktes (z.B. in England außerhalb der Städte und in Spanien) durchwegs negativ beurteilt; bei einer Deregulierung („kontrollierter Wettbewerb“) überwiegen eindeutig die Vorteile.
- Ohne planerische Kompetenz der Aufgabenträger führt die Deregulierung zu einer starken Differenzierung der Angebotsqualität; auf aufkommensstarken Relationen ergibt sich ein dichtes Angebot mit zum Teil ruinösem Wettbewerb, in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage ist eine Ausdünnung der Angebote zu erwarten.
- Bei mehreren Anbietern sind integrierte Angebote nur durch klare Vorgaben der Aufgabenträger sicherzustellen; dies ist durch Formulierung der Ausschreibungen sicherzustellen. Schnittstellenprobleme ergeben sich möglicherweise an den Grenzen der Aufgabenträger.
- Wollen die Aufgabenträger ihre Aufgaben auch tatsächlich wahrnehmen, ist dies mit erheblichem administrativen Aufwand verbunden. Der Aufbau der erforderlichen Fachkompetenz erfordert Zeit, Geld und politisches Bewusstsein für den Öffentlichen Verkehr.
- Ausschreibungen gestalten sich als komplexe Rechtsmaterie, die Rechtsanwälte, externe Berater und Gerichte beschäftigen. Der Aufbau einer Fachkompetenz durch die Aufgabenträger ist unerlässlich. Soll der Wettbewerb im Öffentlichen Verkehr in Oberösterreich tatsächlich schrittweise eingeführt werden, sind dafür die erforderlichen administrativen Voraussetzungen zu schaffen. Die Vorteile von Ausschreibungen und Wettbewerb können von den Aufgabenträgern nur bei fachkompetenten ausschreibenden und planenden Stellen gewonnen werden.

Aus der Analyse bisheriger Erfahrungen ausländischer Beispiele kann zusammenfassend der Schluss gezogen werden, dass Deregulierung, Regionalisierung und Wettbewerb einen deutlichen Beitrag zur Steigerung der Effizienz des Öffentlichen Verkehrs leisten können.

Bisherige Erfahrungen bestätigen, dass es Alternativen zum derzeit in Österreich herrschenden System des hoheitlichen Regimes gibt. Voraussetzung für die Aktivierung der Effizienzpotentiale sind allerdings wettbewerbsfähige Organisationsstrukturen; diese können den ÖV dann besser am Mobilitätsmarkt positionieren, wenn die durch Wettbewerb und Umstellung der Angebotsstrukturen „eingesparten“ Mittel im ÖV-System verbleiben und dadurch zu einer nachhaltigen Angebotsverbesserung beitragen. Wettbewerb, Regionalisierung und Deregulierung sind nicht Selbstzweck, sondern Mittel zur effizienteren Erreichung verkehrspolitischer und haushaltswirtschaftlicher Ziele.

Durch die Einführung des Wettbewerbes bei Leistungsbestellungen können Einsparungen lukriert werden. Verbleiben diese im ÖV-System, können Angebotsverbesserungen finanziert werden.

Das Gemeinschaftsrecht und das nationale Recht geben den Rahmen für die Ausgestaltung des Wettbewerbs im Öffentlichen Verkehr vor. Innerhalb dieses Rahmens besteht für die Aufgabenträger ein Gestaltungsspielraum, der entsprechend den politischen Zielsetzungen genutzt werden kann. Das Land Oberösterreich verfolgt das verkehrspolitische Ziel einer laufenden Aufwertung des Öffentlichen Verkehrs und interpretiert den Wettbewerb politisch-instrumentell zur Erhöhung der Effizienz und Verbesserung der Qualität. Im Detail besteht eine Reihe von Optionen, die jeweils an spezifische Voraussetzungen gebunden sind, verschiedene Wirkungen (auch Nebenwirkungen) nach sich ziehen und unterschiedliche Zielerfüllungsgrade erwarten lassen. Zur näheren Ausgestaltung des Wettbewerbes im Öffentlichen Verkehr werden vom Land Oberösterreich unter Mitarbeit der Verkehrsverbundgesellschaft und der Sozialpartner Entscheidungsgrundlagen ausgearbeitet.

6.3.6 Reform des Öffentlichen Verkehrs

Zu Beginn des Jahres 2005 wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eine Reforminitiative zur Neuorganisation des Öffentlichen Verkehrs in Österreich gestartet. Die maßgebenden Motive für die Reform waren die seit Jahren anhaltende Stagnation bzw. die Rückgänge der Benutzung des Öffentlichen Verkehrs auf Grund der Qualitätsdifferenzen gegenüber dem PKW; die differenzierten Zuständigkeiten zwischen den Gebietskörperschaften und die komplexen Finanzierungsstrukturen erschwerten eine laufende Anpassung an die geänderten Herausforderungen des Mobilitätsmarktes.

Das Land Oberösterreich verfolgt eine offensive ÖV-Politik und sieht die Notwendigkeit einer Anpassung der Strukturen an die geänderten Verhältnisse; dadurch soll der Handlungsspielraum zur Gestaltung des Öffentlichen Verkehrs durch das Land Oberösterreich als Aufgabenträger erhöht werden. Bei den Reformbestrebungen ist sicherzustellen, dass mit einer Aufgabenverlagerung nicht einseitig Zahlungsverpflichtungen und Risiken vom Bund zu den Ländern verschoben werden. Der öffentliche Verkehr kann die Aufgaben der Zukunft nur dann wahrnehmen, wenn Planungsstabilität und Finanzierungssicherheit gegeben sind.

Die Weiterentwicklung zu einem effizienten und leistbaren Nahverkehrsfinanzierungssystem muss in einem gemeinsamen und kooperativen Meinungsbildungsprozess zwischen Bund und Ländern erarbeitet werden. Voraussetzung ist, dass der Bund seine Aufgabenträgerschaft für den Fernverkehr wahrnimmt. Aufbau-

end auf der bundesländerübergreifenden Angebotsplanung für den Fernverkehr können die Länder ihre Angebotsplanung nach den regionalen und lokalen Bedürfnissen vornehmen.

Ein in diesem Rahmen erstelltes Gesamtkonzept zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs sollte das Grundangebot im Öffentlichen Verkehr mit kalkulierbaren Schnittstellen zwischen Nah-, Regional- und Fernverkehr definieren. Dieses Konzept ist für die Länder eine unverzichtbare Entscheidungshilfe und auch Grundlage für den Ausbau der Infrastruktur.

Das definierte Grundangebot im Öffentlichen Verkehr muss durch den Bund garantiert werden und es muss auch eine Finanzierung seitens des Bundes zur Verfügung gestellt werden. Durch die Finanzierung des Grundangebotes seitens des Bundes wird auch die Ausfinanzierung der Kernaufgaben der ÖBB durch den Eigentümer sichergestellt. Die Aufrechterhaltung des bestehenden Fahrplanangebotes darf nicht von zusätzlichen Länderzahlungen abhängig gemacht werden.

Durch eine Aufstockung der Bundesmittel für zusätzliche Verkehre (Bestellerförderung) muss es den Ländern ermöglicht werden, bedarfsgerechte Leistungserweiterungen im Regional- und Nahverkehr sowohl auf der Schiene wie im Busbereich vorzunehmen. Das Land Oberösterreich nimmt in sehr hohem Ausmaß derartige Bestellungen vor – im Wesentlichen werden die auf die Bedürfnisse der Fahrgäste angepassten Fahrplanveränderungen im Rahmen der „Regionalen Verkehrskonzepte“ entwickelt.

Die Bestellerförderung muss so konzipiert werden, dass Veränderungen bei den Leistungsbestellungen der Länder berücksichtigt werden können. Die Leistungsbestellungen sind Veränderungen unterworfen, weil auch die Bedürfnisse der Fahrgäste nicht gleich bleiben und weil auch die Ausarbeitung von regionalen Verkehrskonzepten voranschreitet. Eine Deckelung des Bundesbeitrages für Leistungsbestellungen wäre leistungsfeindlich und ist daher abzulehnen.

Die Länder haben in mehreren Beschlüssen ihre Position zur ÖV-Reform festgehalten: Die Grundsätze der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den Öffentlichen Verkehr sind in Form einer 15a-Vereinbarung festzulegen. Darin ist eine wertbeständige Mittelübertragung an die Länder dauerhaft sicherzustellen. Die Finanzausgleichsgerechtigkeit muss gewährleistet werden.

Das Land Oberösterreich hat diese Forderungen der Länder mitgetragen. Das Land Oberösterreich wird bei dem vom Bund zu erstellenden Gesamtkonzept mitarbeiten und die Erfahrungen einbringen. Für das Land ergibt sich die Notwendigkeit, Strukturen zu schaffen, damit die Anforderungen an das Land als Aufgabenträger auch wahrgenommen werden können. In einem Strategiekonzept soll die langfristige ÖV-Strategie des Landes Oberösterreich hinsichtlich Angebotsqualität, Finanzierung und Organisation festgelegt werden.

6.3.7. Weiterentwickeln des Oberösterreichischen Verkehrsverbundes

Seit Mitte der 1980er Jahre ist in Österreich der Öffentliche Verkehr in Verkehrsverbänden organisiert. Damit steht den Fahrgästen - unabhängig vom Betreiber der Linien - das gesamte Verkehrsangebot mit einem durchgehenden Fahrschein zur Verfügung.

Der Verkehrsverbund Oberösterreich ist die unabdingbare Voraussetzung für die Weiterentwicklung des bislang für den Fahrgast schwer verständlichen öffentlichen Verkehrsangebotes zu einem einheitlichen „System öffentlicher Verkehr“. Eine vom Land Oberösterreich vor Jahren durchgeführte Kosten-Nutzen-Analyse ergab eine grundsätzlich positive Beurteilung des Verkehrsverbundes. Aus wirtschaftlicher Sicht macht der Verkehrsverbund langfristig nur Sinn, wenn es gelingt, durch Fahrgastgewinne den Abgang schrittweise zu senken. Dies wird nur möglich sein, wenn gleichzeitig in eine moderne Infrastruktur investiert und das Angebot attraktiviert wird. Damit ist ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Verkehrsverbund und der Frage der gesamten Nahverkehrsfinanzierung gegeben. Der Verkehrsverbund ist weiterzuentwickeln. Wichtige Ansätze sind die laufende Aktualisierung des Tarifangebotes, die Intensivierung des Marketings, die Vorgangsweise bei Leistungsveränderungen und die Anpassung an die steigende Integration der Grenzräume außerhalb von Oberösterreich.

Das Ziel der Verkehrsverbände ist nicht eine Tarifsenkung, sondern eine Tarifvereinheitlichung zur Steigerung der Transparenz und der Übersichtlichkeit. Die Kosten der Tarifvereinheitlichung in den Verbundregionen werden von den verbundtragenden Gebietskörperschaften übernommen und betragen österreichweit rund 120 Mio. Euro pro Jahr (davon rund 70 Mio. Euro Länder und rund 50 Mio. Euro Bund). Im Oberösterreichischen Verkehrsverbund werden die Kosten der Tarifbestellungen (Zahlungen der Gebietskörperschaften für die Tarifvereinheitlichung) im Jahr 2006 mit 20,41 Mio. Euro beziffert; diese werden zu 43,8 % (8,93 Mio. Euro) vom Land Oberösterreich, zu 33,4 % (6,82 Mio. Euro) vom Bund und zu 22,8 % (4,66 Mio. Euro) durch die Gemeinden getragen. Durch eine attraktive Tarifgestaltung im Verkehrsverbund sollen neue, junge Kundenschichten für den ÖV gewonnen und nachhaltig an ihn gebunden werden.

6.3.8. Regionales Schienenverkehrskonzept Oberösterreich

Die Umsetzung des strategischen Schienenverkehrskonzeptes für Oberösterreich enthält neben den Vorstellungen für die übergeordnete ICE/EC/IC-Anbindung auch einen regionalen Taktverkehr für das oberösterreichische Schienennetz. Sowohl im

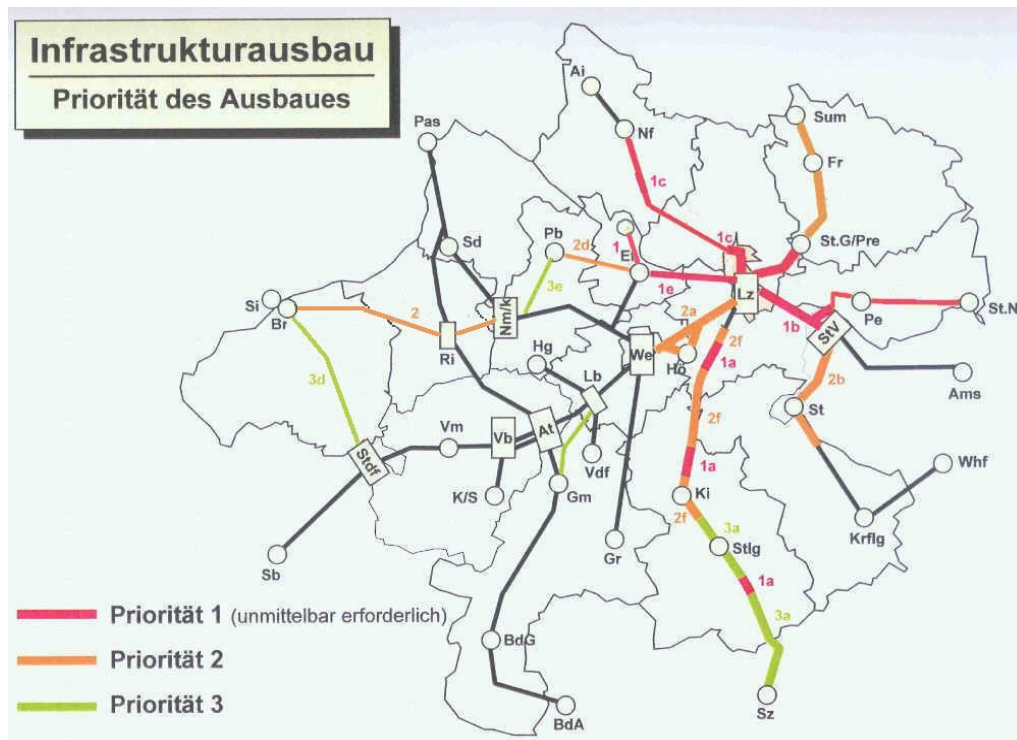
Eilzugs- als auch im Regionalzugsverkehr soll ein abgestimmter Taktverkehr eingeführt werden.

Zur Einführung dieser Taktverkehre sind infrastrukturelle Maßnahmen und zusätzliches Wagen- und Triebwagenmaterial erforderlich. Ein Teil des Infrastrukturausbaus (Priorität 1) ist als Sofortmaßnahme dringend erforderlich. Darüber hinaus ist ein weiterer Infrastrukturausbau vorgesehen (Priorität 2 und 3).

Nach dem Fahrplan 2001/2002 erbringt die ÖBB auf dem oberösterreichischen Bahnnetz im Regionalverkehr (Eil- und Regionalzüge) eine Verkehrsleistung von 9,2 Mio. Zug-km pro Jahr. Bei Realisierung des im regionalen Schienenverkehrskonzept Oberösterreich vorgesehenen Verkehrsangebotes erhöht sich die Verkehrsleistung auf 11,6 Mio. Zug-km pro Jahr. Davon entfallen 2,7 Mio. Zug-km auf den Regionalverkehr und 165.000 Zug-km auf die City-S-Bahn. Auf dem Streckennetz von Stern&Hafferl (bzw. LILO) erhöht sich das Angebot von ca. 700.000 Zug-km pro Jahr (Fahrplan 2001/2002) auf ca. 930.000 Zug-Km pro Jahr. Das Schienenverkehrskonzept stellt die Grundlage für die Erstellung der regionalen ÖV-Konzepte in den Bezirken dar und bringt wesentliche Verbesserungen im ÖV:

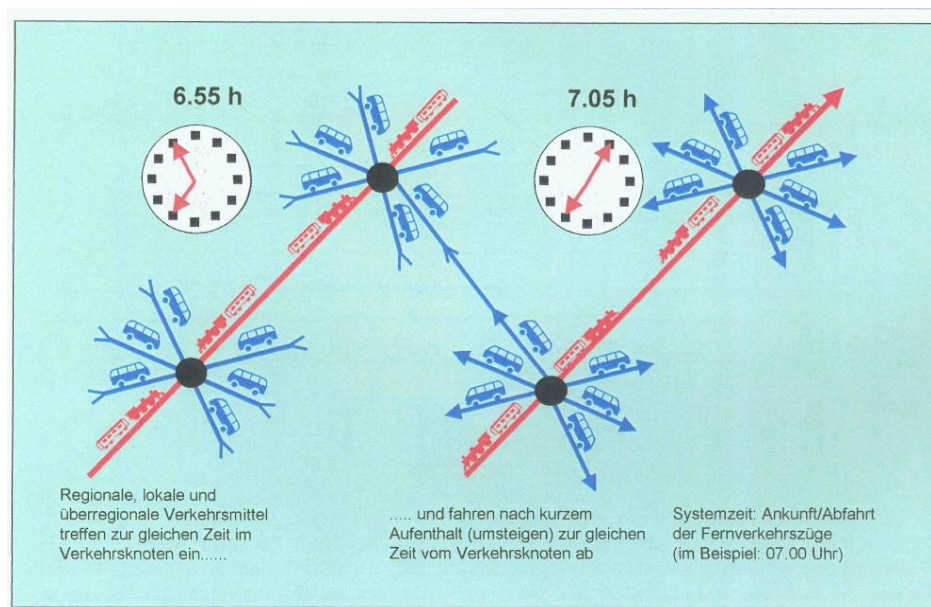
- verbesserte Erreichbarkeit des oö. Zentralraumes aus allen Regionen;
- Bahn als Rückgrat des Regionalverkehrs und Abstimmung der Busbedienung auf den Schienentakt;
- deutliche Reduzierung der Umsteigevorgänge;
- Taktverkehr auf allen Bahnlinien, abgestimmt auf den Fernverkehrsknoten Linz;
- Abstimmung aller ÖV-Systeme in den Taktknoten (Anbindung des Regionalverkehrs an den Fernverkehr, abgestimmter Bahn-Bus-Fahrplan; Bus- und bedarfsorientierte Verkehre fungieren großteils als Zubringer zur Bahn).

Darstellung 47 enthält Maßnahmen zum geplanten Bahninfrastruktur Ausbau.



Darstellung 47: Geplanter Bahn- Infrastrukturausbau nach Prioritäten unterschieden, Quelle: Strategisches Schienenverkehrskonzept für Oberösterreich 2002

Wesentliches Qualitätskriterium ist ein integrierter Taktfahrplan, der ein attraktives Umsteigen an den Bahnhöfen ermöglicht. (Darstellung 48).



Darstellung 48: Das Knotenpunktprinzip, Quelle: Strategisches Schienenverkehrskonzept für Oberösterreich 2002

Das im Jahr 2001 erstellte strategische Schienenverkehrskonzept wird gegenwärtig hinsichtlich der neuen Fernverkehrsplanungen der ÖBB und einer erweiterten Betrachtung des Lokal- und Straßenbahnnetzes in Oberösterreich aktualisiert.

Die neuen Fernverkehrsplanungen der ÖBB (Plan 9-12) haben auf das ÖV-Gefüge in Oberösterreich nach derzeitigem Planungsstand u.a. folgende Auswirkungen:

- Ersatz des bisherigen EC-Taktes durch die neuen ‚railjet‘-Garnituren, dh. Geschwindigkeiten von 200 km/h auf den ausgebauten Streckenabschnitten; Halte nur mehr in Salzburg, Linz und Wien-West (später Wien-Mitte).
- Durch die neuen Fahrzeiten wird Linz stündlich zur vollen Stunde zu einem ‚railjet‘-Taktknoten. Linz ist somit stündlich zweimal symmetrischer Fernverkehrs-Taktknoten (IC zur Minute 30, neu auch EC ca. zur vollen Stunde).
- Zweistunden-ICE-Takt Deutschland – Passau – Wels – Linz – Wien (bereits ab 2008).
- IC-Halt zusätzlich in Vöcklabruck (ebenfalls bereits ab 2008).
- Durch den neuen ‚railjet‘-Takt ist das regionale Schienen- und Busnetz in fast allen Regionen neu auszurichten. Insbesondere im Innviertel (‚Rieder Kreuz‘) ergeben sich dadurch aber viele Vorteile für die Region.

Durch das neue Fahrplankonzept der ÖBB und durch die Verknüpfung mit dem Regionalverkehr ist sicher zu stellen, dass die Erreichbarkeit der oberösterreichischen Regionen verbessert wird.

Wenn die Regionalbahnen zum Rückgrat des Öffentlichen Regionalverkehrs ausgebaut werden sollen, kommt der Beseitigung von Eisenbahnkreuzungen (EK) aus Gründen der Einhaltung der Kantenzeiten und aus Gründen der Verkehrssicherheit (die Entschärfung von Eisenbahnkreuzungen ergibt sich auch aus dem oberösterreichischen Verkehrssicherheitsprogramm !) ein hoher Stellenwert zu; dabei ist eine geordnete Vorgangsweise bei der verkehrstechnischen Sicherung bzw. Auflassung von Eisenbahnkreuzungen (EK) zu koordinieren. Die Absicherung bzw. Sicherung von EK ist oft aus Verkehrssicherheitsgründen sinnvoll. Weiteres Argument ist die betriebliche Optimierung von Eisenbahnstrecken, da EK oft Langsamfahrstellen bedingen und daher die optimalen Geschwindigkeiten bzw. Fahrzeiten nicht erreicht werden können. Die ÖBB hat eine Aufstellung aller umgestaltungswürdigen EK auf Regionalbahnen erstellt.

Der § 48 EisenbahnG sieht, wenn kein Einvernehmen über die Kostentragung der baulichen Umgestaltung von EK erzielt werden kann, eine Kostenteilung im Verhältnis 50:50 zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast vor.

Als koordinierte weitere Vorgangsweise wird vorgeschlagen:

- Erstellung einer mit dem Land OÖ abgestimmten Liste, wobei eine Prioritätenreihung nach den Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit und der betrieblichen Sinnhaftigkeit (in Abstimmung mit dem strategischen Schienenverkehrskonzept des Landes und den regionalen Verkehrskonzepten) erfolgen soll.
- Teileweise Erarbeitung dieser Liste im Zuge der in Kürze startenden Projektentwicklungsgespräche für einzelne Regionalbahnen.
- Erarbeitung einer Prioritätenliste.
- Erarbeitung von Finanzierungsmodellen (getrennt nach Gemeinde- und Landesstraßen).

Für die Umsetzung wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet.

6.3.9. Nahverkehrskonzept Großraum Linz

In den vergangenen Jahren erfolgte die Errichtung der „Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Linz“ mit der Verbesserung des Systems des regionalen Schienenpersonenverkehrs durch die Einbindung der Linzer Lokalbahn (LILÖ) in die Gleisanlagen des Hauptbahnhofes und verbesserter Anbindung des innerstädtischen Liniennetzes sowie die Konzentration der Regionalbuslinien in einem zentralen Busterminal. Im Großraum Linz sind in den nächsten Jahren zusätzlich größere Verbesserungen im regionalen und städtischen Schienenpersonenverkehr geplant. Da für den Kunden Infrastrukturprojekte nur Mittel zum Zweck (stärkere Nutzung des Öffentlichen Verkehrs) sind, ergibt sich aus Systemsicht stets die Notwendigkeit, Angebotsverbesserungen mit Infrastrukturverbesserungen als „Paket“ zu planen.

Folgende Ablaufphasen sind vorgesehen:

- Schrittweise Einführung eines Taktfahrplanes, abgestimmt auf den Netzausbau und die Umsetzung regionaler Verkehrskonzepte; Bearbeitung des Fahrplankonzeptes mit Knotenpunktsystem (abgestimmt auf das Schienenverkehrskonzept Oberösterreich).
- Schaffung stadtnaher ÖPNV-Knoten entlang der Hauptschienenachsen in Linz-Pichling, Linz-Ebelsberg, Leonding, Trauner Kreuzung und Ansfelden-Kremsdorf.
- Straßenbahn Harter Plateau: Eine Straßenbahnlinie soll der Aufschließung des Wohngebietes im Südwesten von Linz dienen und der regen Siedlungs- und Betriebsbautätigkeit in diesem Gebiet Rechnung tragen. Die spätere Weiterführung bis zur Pyhrnbahn im Raum Kremsdorf und die dortige Errichtung einer P&R-Großanlage für die Nutzer der stark befahrenen Pendler Routen A1, A25 und B139 birgt enorme Verlagerungspotentiale.
- Mit Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus der Westbahn zwischen St. Valentin und Linz wird eine deutlich verbesserte ÖV-Anbindung von Steyr möglich. Außerdem ermöglicht die Einbindung der Donauuferbahn in die Westbahn über die

Schleife in Ennsdorf die Führung von Direktzügen aus dem Unteren Mühlviertel nach Linz.

- Die Einführung des 30-Minuten Regionalzugtaktes auf der Westbahn macht die Verlängerung der Straßenbahnlinie von der Solar City zur neuen ÖBB-Haltestelle Pichlinger See sinnvoll.
- Nach der erfolgreichen Einbindung der Linzer Lokalbahn in den Hauptbahnhof Generalsanierung der LILO als Voraussetzung für die Einführung eines attraktiven Taktverkehrs und die Verlängerung der LILO bis St. Georgen/G.
- Die City-S-Bahn wird eine leistungsstarke Bahnverbindung zwischen dem Mühlkreisbahnhof und dem Linzer Hauptbahnhof schaffen und ermöglicht damit eine unmittelbare Anbindung der Mühlkreisbahn an das übrige Schienennetz der ÖBB im oberösterreichischen Zentralraum. Es liegt eine Projektentwicklung vor, in der eine Trasse mit den Haltestellen Peuerbachstraße, Hafenstraße, Garnisonstraße, Europaplatz geplant ist. Die Gebiete rund um den Linzer Hafen, UKH, AKH und Europaplatz werden damit besser angebunden. Hinsichtlich der Betriebsführung wird eine kostengünstige und zugleich kundenfreundliche Variante angestrebt. Der Mühlkreisbahnhof wird zu einer Haltestelle, bleibt jedoch eine wichtige Umsteigestelle zum innerstädtischen Öffentlichen Verkehr. Durch eine attraktive Gestaltung sollen Übergangswiderstände minimiert werden.
- Diskussion der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Stadtbahn Linz – Pregarten; Einbringen in die Korridorstudie als Voraussetzung für die Flächensicherung.

Auf Grund der anhaltenden Dynamik des Linzer Zentralraumes wird mit einem weiteren Ansteigen der Fahrten nach Linz gerechnet. Ohne hinsichtlich der Qualität mit dem PKW vergleichbare Angebote des Öffentlichen Verkehrs werden die PKW-Fahrten in den Zentralraum weiter ansteigen und die Kapazitäts- und Umweltprobleme verschärfen. In die Zukunft gerichtete Überlegungen müssen den Qualitätsbruch an den Schnittstellen zwischen Regionalverkehr und innerstädtischen Verkehr vermindern. Jede verbesserte Verknüpfung kann bedeutende Vorteile für die Anbindung der Regionen an die Landeshauptstadt mittels modernem und attraktivem Schienenahverkehr schaffen und vor allem die Erreichbarkeit der für die Regionen wichtigsten Ziele in Linz bei gleichzeitiger Reduktion der Umsteigezwänge deutlich verbessern.

Der Ausbau des regionalen Schienenverkehrs kann einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Straßen leisten. Die dazu erforderliche Angebotsverdichtung erfordert allerdings zusätzliche Leistungsbestellungen.

6.3.10. Park-and-Ride; Bike-and-Ride

Durch Park-and-Ride und Bike-and-Ride kann die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel verbessert und in weiterer Folge deren Inanspruchnahme gesteigert werden. Voraussetzung sind ein gutes ÖV-Angebot und bedarfsgerechte Abstellanlagen. Die Förderung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen als Grundlage für den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr wird vom Land Oberösterreich seit vielen Jahren verfolgt. Das bestehende Park-and-Ride-Konzept soll überarbeitet und aktualisiert werden. Dabei sind folgende Grundsätze anzuwenden:

- Neubearbeitung des Park-and-Ride-Konzeptes inklusive Bike-and-Ride-Standorten im Rahmen der Erstellung der Regionalverkehrskonzepte.
- Dezentraler Ausbau von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Knotenpunkten in der Region.
- Gemeinsame Kostentragung durch alle Gebietskörperschaften, die Initiative der Errichtung entsprechender Anlagen liegt bei den betreffenden Gemeinden und Verkehrsunternehmen.
- Ausbau gemäß festzulegender Qualitätskriterien.
- An attraktiven Standorten soll durch eine Zugangsbeschränkung (eventuell Bewirtschaftung) die Benutzung auf die Fahrer des ÖV beschränkt werden. Eine Machbarkeitsstudie soll durchgeführt werden.

Bike-and-Ride und Park-and-Ride stellt einen integralen Bestandteil eines zukunftsweisenden ÖV-Konzeptes dar. Diese Formen des "kombinierten Personenverkehrs" erlauben den Verkehrsmiteinsatz entsprechend der jeweiligen Vorteile.

6.3.11. Planungsübereinkommen regionaler Schienenverkehr Bund - Land

Im Jahr 2000 haben das Land Oberösterreich und das BMVIT ein Planungsübereinkommen zum Ausbau des regionalen Schienenverkehrs in Oberösterreich abgeschlossen. Insgesamt enthält das Programm 17 Maßnahmen, deren Planung gemeinsam zwischen dem Vertragspartner Land und Bund im Kostenschlüssel 40 zu 60 betrieben werden soll. Folgende Maßnahmen sind Gegenstand dieses Übereinkommens:

- (1) Nahverkehrsgerechter Ausbau des Bahnhofes Linz Hbf.
- (2) Einbindung der Linzer Lokalbahn in den Bahnhof Linz Hbf.
- (3) Durchbindung der Linzer Lokalbahn bis zu einem geeigneten Endpunkt östlich von Linz (angestrebt wird St. Georgen an der Summerauerbahn).
- (4) Generalsanierung der Linzer Lokalbahn zwischen Linz und Peuerbach.

- (5) Nahverkehrsgerechter Ausbau der Westbahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und St. Valentin.
- (6) Errichtung der Schleife Ennsdorf.
- (7) Nahverkehrsgerechter Ausbau der Donauuferbahn im Streckenabschnitt zwischen St. Valentin und St. Nikola-Struden.
- (8) Nahverkehrsgerechter Ausbau der Ennstalbahn zwischen St. Valentin und Steyr.
- (9) Nahverkehrsgerechter Ausbau der Mühlkreisbahn im Streckenabschnitt zwischen Rottenegg und Neufelden.
- (10) Elektrifizierung der Mühlkreisbahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und Neufelden.
- (11) Nahverkehrsgerechter Ausbau der Mühlkreisbahn im Bereich des Bahnhofes Linz Urfahr (Verlängerung bis Peuerbachstraße).
- (12) Verbindung der Mühlkreisbahn mit dem Bahnhof Linz Hbf. (City S-Bahn).
- (13) Nahverkehrsgerechter Ausbau der Westbahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und Vöcklabruck, einschließlich der Anbindung des Flughafens Linz-Hörsching.
- (14) Nahverkehrsgerechter Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Wels und Schärding.
- (15) Nahverkehrsgerechter Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Neumarkt-Kallham und Braunau am Inn.
- (16) Nahverkehrsgerechter Ausbau der Summerauer Bahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und Freistadt (zweigleisig bis St. Georgen/G.).
- (17) Nahverkehrsgerechter Ausbau der Pyhrnbahn im Streckenabschnitt zwischen Nettingsdorf und Kirchdorf a. d. Krems.

Durch die im Planungsübereinkommen vorgesehenen Maßnahmen wird das Schienennetz als Rückgrat des Nah- und Regionalverkehrs wesentlich attraktiviert. Zusätzliche Bestellungen werden erforderlich sein.

Prioritär behandelt werden vorerst der nahverkehrsgerechte Ausbau der Summerauer- und der Pyhrnbahn sowie der Linzer Lokalbahn. Für die Abschnitte Linz/Hbf. - Pregarten und Linz/Hbf. - Micheldorf wird derzeit im Rahmen des vorgezogenen Ausbaues der Summerauer- und der Pyhrnbahn auch die Umsetzung der Nahverkehrsprojekte in Zusammenarbeit mit dem BMVIT und den ÖBB geprüft.

6.3.12. Übergeordnete Netze - Öffentlicher Verkehr

Die Vorschläge für die Maßnahmen im Bereich der übergeordneten Netze betreffen die Umsetzung der in den TEN (Transeuropäische Netze) und den Pan-Europäischen Verkehrskorridoren der EU enthaltenen Netzen mit ergänzenden

Maßnahmen aus der Sicht des Landes Oberösterreich. Durch diese Maßnahmen wird die optimale übergeordnete Erreichbarkeit und Anbindung von Oberösterreich verfolgt. Auf Grund seiner geographischen Lage ist Oberösterreich relativ gut in die Transeuropäischen Netze integriert. Ergänzungswünsche gibt es vor allem im Hinblick auf die Anbindung von Tschechien und der Steiermark sowie die Verbesserung des Angebotsstandards auf der West-Ost-Achse für die Westbahn. Es ist ein Konzept zu entwickeln, wie für das Land Oberösterreich auf der Basis der internationalen und überregionalen Verkehrsverbindungen ein maximaler Nutzen lukriert werden kann. Die folgenden Maßnahmen im Kompetenzbereich des Bundes sollen für dieses übergeordnete Netz im Bahnverkehr ein attraktives Angebot sichern:

Infrastrukturmaßnahmen im übergeordneten Netz für den öffentlichen Verkehr:

Die Infrastrukturmaßnahmen im übergeordneten Netz sind vorwiegend Maßnahmen in der Kompetenz des Bundes, die unabhängig von der Verkehrspolitik Oberösterreichs realisiert werden:

- Konsequente Fortführung des 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn Richtung St. Valentin und Ausbau auf 200km/h.
- 4-gleisiger Ausbau der Westbahn Richtung Wels und Ausbau auf 200km/h unter Berücksichtigung der Anbindung des Flughafens Linz/Hörsching.
- Aufwertung der Summerauerbahn, selektiver zweigleisiger Ausbau, Abstimmung mit Tschechien und eventuell Einsatz der Neigezugtechnik. Diese Maßnahme hat sowohl für den Regionalverkehr als auch für die Verbesserung einer weiteren internationalen Anbindung von Oberösterreich Bedeutung.
- Fortsetzung der bisherigen Bemühungen zum Ausbau der Bahnlinie Braunau – Simbach; diese Strecke ist ein integraler Bestandteil der Ost-West-Achse, Trassensicherung auf der Basis der Korridoruntersuchung.

Gemäß dem Planungsübereinkommen zum regionalen Schienenverkehr liegen die Zuständigkeiten für den Ausbau und für organisatorische Maßnahmen auch beim Bund.

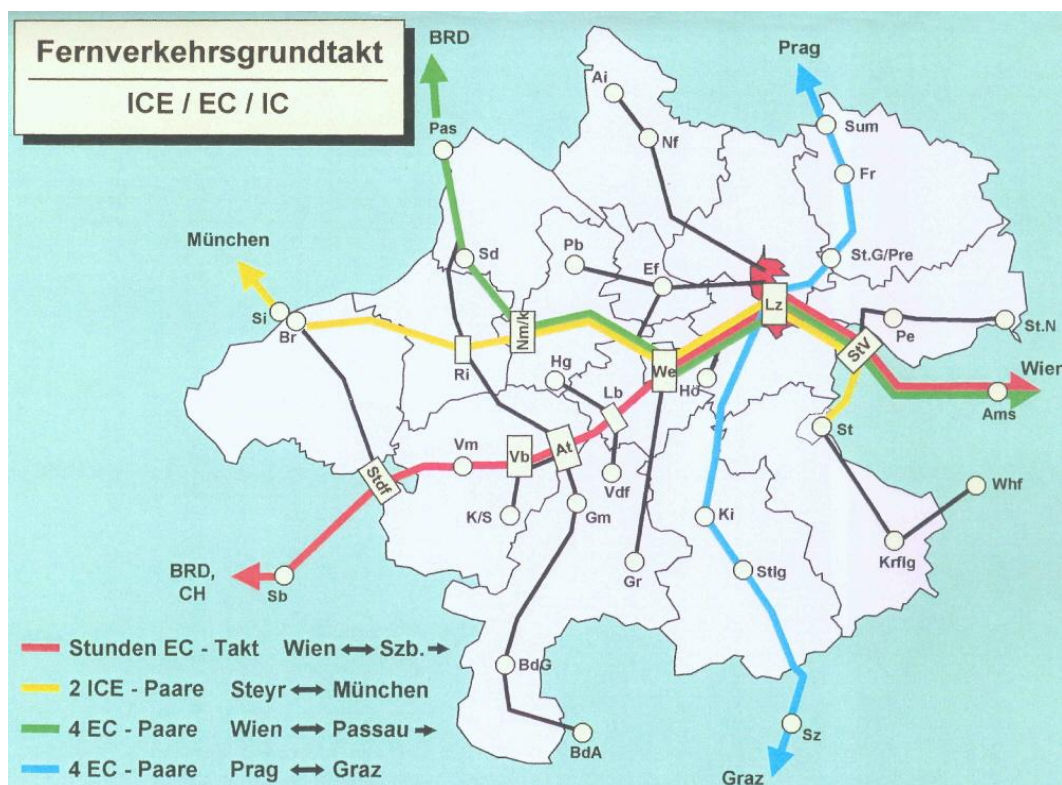
Organisatorische Maßnahmen für den übergeordneten öffentlichen Verkehr:

Der Öffentliche Verkehr erfordert eine Systemsicht, die die Infrastruktur, den Fahrzeugeinsatz und organisatorische Vorkehrungen umfasst.

- Fernverkehrsgrundtakt: Die künftigen Fernverkehrstaktzüge sehen nach den aktuellen ÖBB-Planungen auf der Westbahn einen EC-Einstudentakt (verstärkt durch ICs in der Hauptverkehrszeit) und auf der Pyhrnbahn 4 IC-Neigezugspaare pro Tag vor (Darstellung 49). Auf der Strecke über Passau wird der Bestand fortgeschrieben. An neuen Fernverkehrsleistungen werden 2 EC-Paare pro Tag auf der Innviertlerbahn (Neigezugspaare) sowie auf der Strecke Prag – Linz angenommen.
- Linz bleibt Taktknoten (Kreuzungspunkt aller Fernverkehrstaktzüge aus Wien und Salzburg).

- Anzustreben sind verbesserte Bahnverbindungen des oberösterreichischen Wirtschaftsraumes an den Flughafen München.
- Lösung der Schnittstellenproblematik an den Grenzen (Interoperabilität); dies betrifft sowohl organisatorische und rechtliche als auch Infrastrukturmaßnahmen.
- Maßnahmen zur besseren Nutzung der Schiene über weite Entfernungen: europaweite Freeways.
- Verbesserung der Rollenden Landstraße und neue Standorte wie z.B. Regensburg.
- Verbesserung des Angebotes für den kombinierten Verkehr.

Das Land Oberösterreich vertritt die Auffassung, dass der Fernverkehr eine wesentliche Standortvoraussetzung und ein Grundgerüst für den Regional- und Nahverkehr darstellt (Darstellung 49).



Darstellung 49: Fernverkehrsgrundtakt ICE/EC/IC, Quelle: Strategisches Schienenverkehrskonzept für Oberösterreich 2002

6.4 Straßennetz

Gemessen am Verkehrsaufkommen (Personen und Güter) ist der Straßenverkehr der bedeutendste Verkehrsträger. Auch bei den immer mehr spürbaren negativen Folgewirkungen ist der Straßenverkehr für die Erreichbarkeiten, für die Aufrechterhaltung der Mobilität der Bevölkerung und für die Sicherstellung der Transporte unverzichtbar. Alle Prognosen gehen übereinstimmend von weiteren Zunahmen des

Personen- und Güterverkehrs auf den Straßen aus. Bei zurückbleibenden Ausbauleistungen haben diese Zuwächse des Straßenverkehrs zwangsläufig weitere Engpässe zur Folge, die einen weiteren Ausbaubedarf bedingen. Die Aufgabe einer zukunftsorientierten, an den Prinzipien der Nachhaltigkeit orientierten Straßenbaupolitik besteht in der integrativen Aufgabe der Entkoppelung von Straßenausbau (Engpassbeseitigung) und weiterer Verkehrsinduktion.

6.4.1 Neukategorisierung des Landesstraßennetzes

Die vorhandene Kategorisierung des oberösterreichischen Landesstraßennetzes aus dem Jahre 1990 in fünf Kategorien basiert nicht auf einer standardisierten Regel, sondern beinhaltet mehrere Sonderbewertungen, die nicht eindeutig nachvollziehbar sind. Deshalb ist eine Neubewertung der Kategorien des Landesstraßennetzes anzustreben. Ein Grundkonzept für diese Neubewertung liegt vor, das eine Basis für die weiteren Ausbauten im Straßennetz in Oberösterreich darstellen wird.

Diese Neukategorisierung erfolgte nach folgenden Merkmalen:

- Die Verbindungs- bzw. Verkehrsfunktion eines Straßennetzabschnittes.
- Die Anforderungen aus dem Straßenumfeld durch die angrenzenden Nutzungen.
- Die zweckmäßige zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den einzelnen Streckenabschnitten.

Aus den Merkmalen der Kategorisierung können sich miteinander nicht verträgliche Anforderungen ergeben, die durch verschiedene Maßnahmen „verträglich“ gemacht werden können, wie zum Beispiel Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durch Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf sensiblen Abschnitten, um den Ansprüchen des Straßenumfeldes gerecht zu werden oder der Ausbau einer anbaufreien Ortsumfahrung.

Die vorliegenden Ergebnisse zeigen auf, dass

- die „alte, derzeit gültige“ Kategorisierung der oberösterreichischen Landesstraßen auf Grund der geänderten Rahmenbedingungen nicht mehr dem heutigen Stand entspricht;
- eine funktionelle Neubewertung des oberösterreichischen Landesstraßennetzes B und L eine nachvollziehbare und auf sachlicher Basis aufbauende Einteilung des Straßennetzes ermöglicht, welche verkehrspolitisch fundierte und nicht angreifbare sowie für alle Gemeinden und Regionen verteilungspolitisch gerechte

Entscheidungen ermöglicht; (z. B. Basis für faire Ausbauentscheidungen und Neuverteilung der Verwaltungsträgerschaft zwischen Land und Gemeinden);

- Unverträglichkeiten in der verkehrlichen Verbindungsfunktion und den Ansprüchen des Straßenumfeldes bestehen, die einen politischen Handlungsbedarf aufzeigen.

Die Kategorisierung des Straßennetzes stellt einen integralen Bestandteil des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich 2008 dar.

6.4.2 Landesstraßenbauprogramm

Das Landesstraßennetz bildet neben den überregionalen Straßen in Bundeskompetenz (Autobahnen, Schnellstraßen) das Rückgrat des Verkehrsangebotes für den regionalen KFZ-Verkehr. Das Landesstraßennetz soll die Erreichbarkeit der oberösterreichischen Gemeinden mit dem KFZ langfristig sicherstellen.

Auf Grund der bestehenden Bauprogramme kann eine Änderung der Grundsätze der Straßenbaupolitik nicht abrupt, sondern nur nach einer Übergangsphase erfolgen. Aufbauend auf den festgelegten verkehrspolitischen Zielen sind Grundsätze für die Gestaltung des oberösterreichischen Landesstraßennetzes ab 2009 festzulegen. Gleichzeitig sollte damit die Möglichkeit eröffnet werden, die traditionell aufkommensorientierte Bewertung (Verkehrsaufkommen, verkehrliche Entlastung etc.) durch ein mehrdimensionales Bewertungsschema in Stufen der Dringlichkeit einzuordnen.

Diese Grundsätze sollen folgende Themenfelder berücksichtigen:

- Kategorie der Straße (laut vorliegendem Entwurf zur Neukategorisierung des Landesstraßennetzes).
- Erreichbarkeitsqualität: Sicherstellung der langfristig verkehrspolitisch angestrebten Erreichbarkeit der oberösterreichischen Städte und Gemeinden im KFZ-Verkehr. Die Qualität dieser bereitzustellenden Erreichbarkeit hängt von den festgelegten verkehrspolitischen Zielen ab.
- Verkehrsqualität: Die angestrebte Verkehrsqualität für die einzelnen Straßenkategorien hängt ebenso wie die Erreichbarkeitsqualität stark von den festgelegten verkehrspolitischen Zielen des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich ab.
- Wachstums- und Struktureffekte für die regionale Wirtschaft.
- Verkehrssicherheit.
- Gesamtwirtschaftliche Kostendeckung unter Einbeziehung des ÖV (Konkurrenzierung).
- Umweltauswirkungen wie
 - Lärmentlastung von Wohn- und Erholungsgebieten,

- Entlastung von Schadstoffen,
 - Wirkung im Hinblick auf Natur und Landschaft,
 - Wirkungen auf städtische Areale (Wohn- und Aufenthaltsqualität),
 - Konflikte mit angrenzenden Nutzungen,
 - Beitrag zum Klimaschutz.
- Verkehrsaufkommen.

Diese Themenfelder sind weiter zu konkretisieren; vorgeschlagen werden Modellversuche anhand aktueller Bauprojekte.

Das Land Oberösterreich bekennt sich bei Straßenplanungen zu einer neuen Planungskultur, worunter die Einbindung aller Betroffenen und Beteiligten von der ersten Stunde an verstanden wird.

Die aus heutiger Sicht dringlichsten und größten Straßenbaumaßnahmen in Oberösterreich sind nachstehend aufgelistet:

L 1423 Zubringer Münzbach II

L 1471 Umfahrung Lasberg

L 562 Umfahrung Pettenbach

B 1 Umfahrung Neubau

B 1 Umfahrung Lambach

B 1 Umfahrung Schwanenstadt

B 115 Taborknoten Steyr

B 120 Gmunden - Ost

B 122 Posthofknoten Steyr

B 127 Getzing

B 127 Umfahrung Schlägl

B 129 Umfahrung Eferding

B 134 Eferding/Wallern

B 139 Doppl II

B 139 Umfahrung Haid

B 141 Umfahrung Altheim-Ost

B 147 Umfahrung Mattighofen

B 148 St. Peter

B 151 Umfahrung Lenzing

B 309 Dietachdorf - Enns

6.4.3 Übergeordnetes Netz – Straßenverkehr

Die Vorschläge für die Maßnahmen im Bereich der übergeordneten Netze stellen eine Umsetzung der in den TEN (Transeuropäische Netze) und den Pan-Europäischen Verkehrskorridoren der EU enthaltenen Netzen mit ergänzenden Maßnahmen aus der Sicht des Landes Oberösterreich dar. Durch diese Maßnahmen wird die optimale übergeordnete Erreichbarkeit und Anbindung von Oberösterreich verfolgt.

Auf Grund seiner geographischen Lage ist Oberösterreich relativ gut in die Transeuropäischen Netze integriert. Ergänzungswünsche gibt es vor allem im Hinblick auf die Anbindung von Tschechien und der Steiermark sowie die Verbesserung des Angebotsstandards auf der West-Ost-Achse für die Westautobahn. Es ist ein Konzept zu entwickeln, wie für das Land Oberösterreich auf der Basis der internationalen und überregionalen Verkehrsverbindungen ein maximaler Nutzen lukriert werden kann.

Die Maßnahmen im übergeordnetem Straßennetz sind ausschließlich Planungen des Bundes, deren Umsetzungskompetenz somit außerhalb der Zuständigkeit des Landes Oberösterreich liegt. Sie unterliegen nicht der Zustimmung der oberösterreichischen Landesregierung.

Hinsichtlich der vom Bund in Oberösterreich realisierten und geplanten Projekte strebt das Land Oberösterreich folgende zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen und organisatorische Maßnahmen sowie Planungen an:

- Erarbeiten eines integrierten und verkehrsmittelübergreifenden Konzeptes für den Großraum Linz und Umland zur Verlagerung des KFZ-Durchgangsverkehrs und zur Verringerung der Umweltbelastung im Linzer Raum.
- Verkehrsmanagementsystem (Verkehrstelematik) – Grundkonzept über Einsatzmöglichkeiten und Modellversuche zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verminderung von Stau, vor allem im Ballungsraum Linz (in Abstimmung mit der Stadt Linz).
- Integrierte Betrachtung des Gesamtsystems Wirtschaft – Verkehr – Raumnutzung sowie aller Verkehrsmittel bei allen Ausbauentscheidungen für das Straßennetz (keine rein sektoralen, kleinräumigen Planungen).
- Unterstützung aller Initiativen zur Umsetzung und Weiterentwicklung der positiven Ansatzpunkte der derzeitigen EU-Wegekostenrichtlinie für Nachhaltigkeit und Kostenwahrheit.

Diese Arbeiten werden nach Beschlussfassung des Gesamtverkehrskonzeptes 2008 als Entscheidungshilfe für eine nachhaltige Verkehrspolitik in Angriff genommen.

6.5 Güterverkehr und Logistik

Seit Jahren erfreut sich Oberösterreich einer prosperierenden Wirtschaft mit einem Wachstum von fast 4 % und einem Exportwachstum von 12 %. Damit werden die niedrige Arbeitslosenquote und Rekordbeschäftigung gesichert. Zur Sicherstellung und Weiterentwicklung dieser positiven Bilanz ist eine Integration der oberösterreichischen Standorte in nationale und internationale Bezugs- und Absatzmärkte erforderlich. Zwangsläufig ist diese Integration mit steigendem Transportaufkommen verbunden.

Der Straßengüterverkehr steht wegen der negativen Umweltwirkungen, der Beiträge zum Unfallgeschehen und wegen der Beeinträchtigung der Qualität des Verkehrsablaufes im Zentrum der öffentlichen, politischen und wissenschaftlichen Debatte. Allgemein wird von der Verkehrspolitik eine stärkere Reglementierung des Straßengüterverkehrs als Beitrag zur Verringerung der negativen Umweltwirkungen erwartet. Alle Maßnahmen stehen im Spannungsfeld zwischen der Erreichbarkeit von Standorten und den Folgen für die Verkehrsteilnehmer und Anwohner. Besondere Impulse für die Diskussion ergeben sich aus dem weitgehend autonomen Wachstum des Güterverkehrs, das sich einer Steuerung durch die nationale Verkehrspolitik weitgehend entzieht.

Die Auswirkungen des Straßengüterverkehrs werden widersprüchlich diskutiert: Einerseits werden die sinkenden Arbeitslosen-, steigenden Beschäftigten- und Exportzahlen begrüßt, andererseits werden die damit in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Steigerungen speziell des Straßengüterverkehrs beklagt. Verlangt werden weitere Verteuerungen durch höhere Abgaben, strengere Vorschriften und deren möglichst intensive Kontrolle sowie auch Fahrverbote und dadurch Beiträge zur Stabilisierung oder Verminderung des Straßengüterverkehrs.

Dreiviertel des Güterverkehrs in Oberösterreich (gemessen an den Fahrleistungen) haben Quelle, Ziel oder beides im Bundesland. Der Durchgangs- und Transitverkehr wird bis 2021 doppelt so stark zunehmen wie der Binnen-, Ziel- und Quellverkehr (in Bezug auf Oberösterreich) und einen Anteil von 30 % erreichen (das Transportaufkommen insgesamt wird als Trendprognose bis 2021 um rund die Hälfte zunehmen), wenn keine Gegenmaßnahmen umgesetzt werden (z.B. Kostenerhöhung).

Bei Maßnahmen für den Straßengüterverkehr sind folgende Aspekte zu beachten:

- Die prognostizierten überproportionalen Steigerungen im Durchgangs- und Transitverkehr sind insbesondere direkte Folge der zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtungen innerhalb der erweiterten Europäischen Union.

- Je nach Quelle-Ziel-Beziehung, Transportentfernung, transportiertem Gut und logistischen Anforderungen gibt es in vielen Fällen zum Straßentransport keine realistische Alternative.
- Die Donau weist noch ausreichende Kapazitäten auf, primär begrenzen die lange Transportdauer, die schwierige Integrierbarkeit in logistische Konzepte und das Einzugsgebiet die Benützung als konkurrenzfähiger Verkehrsträger.
- Verlagerungsmöglichkeiten auf die Schiene sind derzeit auf Grund der geringeren Vernetzung, ausgeschöpfter Kapazitäten entlang wesentlicher Streckenabschnitte und europaweit mangelnder Ladekapazitäten begrenzt.
- In der Regel ist der Straßentransport für die beteiligten Unternehmen die rascheste und logistisch einfachste Form des Transportes, weil die Straße als einziger Verkehrsträger flächendeckend Beförderungen direkt und ohne Umladevorgänge vom Absender bis zum Empfänger ermöglicht.

Verstärkte Verlagerungen von Gütertransporten von der Straße auf alternative Verkehrsträger setzen daher Maßnahmen in mehreren Bereichen voraus:

- Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Schienennetz selbst; das kann die Notwendigkeit zusätzlicher Gleise sein, wie etwa bei der Westbahn zwischen Linz und Marchtrenk, oder die Verlängerung von Kreuzungsstrecken im Verlauf eingleisiger Schienenstrecken, damit auch lange Güterzüge einander begegnen oder überholen können (als Kreuzungsstrecken bezeichnet man zweigleisige Teilstrecken im Verlauf eingleisiger Schienenstrecken, auf denen ein Überholen oder ein Begegnen von Zügen möglich ist).
- Vermehrter direkter Zugang von Unternehmen zum Schienennetz in Form von Anschlussgleisen, da damit der aufwändige Vor- bzw. Nachlauf inklusive Umladevorgängen vermieden wird.
- Vermehrtes logistisches Know-how bei den Unternehmen, da dieses Grundvoraussetzung dafür ist, dass sie die Inanspruchnahme alternativer Verkehrsträger in Betracht ziehen bzw. diese auch benutzen können.

Die Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich hat in den letzten Jahren bereits versucht, Initiativen im Güterverkehr zur stärkeren Benutzung der Bahn und Binnenschifffahrt zu setzen. Wesentliche Impulse für diese Initiativen waren die begrenzten und nicht beliebig erweiterbaren Kapazitäten des Straßennetzes, die verkehrlichen und umweltmäßigen Belastungen, insbesondere im Zentralraum Linz, und die von der Öffentlichkeit wiederholt geforderten Maßnahmen zur Reglementierung des Transitverkehrs. Bei den gegenwärtigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen sind die Gestaltungsmöglichkeiten der nationalen Verkehrspolitik und der Politik des Landes Oberösterreich auf die Entscheidungen der Transporteure und der Verlader relativ gering.

Die derzeit verfolgten Maßnahmen gehorchen einem Stufenplan, der eine stärkere Betonung des konventionellen Schienenverkehrs, eine Intensivierung des Güterverkehrs über Anschlussbahnen, des kombinierten Verkehrs (begleitet und unbegleitet) und der Binnenschifffahrt auf der Donau umfassen. Aktuelle Maßnahmen sind die Einführung der rollenden Landstraße Regensburg – Graz/Werndorf, Überlegungen zur Verlängerung der rollenden Landstraße Sopron – Wels nach Regensburg und Planungen zur Einführung einer „schwimmenden Landstraße“ auf der Donau (Transport von LKW auf Donauschiffen). Die Überlegungen zu einer rollenden Landstraße Budweis – Graz/Werndorf als Vorgriff für künftige Nord-Süd-Verkehrsströme werden derzeit mangels Engagements der Transporteure eines wirtschaftlich tragbaren Marktes nicht weiter verfolgt. Die Überlegungen zu diesem Ausbau im kombinierten Verkehr werden gemeinsam mit dem BMVIT und den Operateuren durchgeführt.

Insgesamt werden intensive Überlegungen zur Vernetzung von Güterverkehr, Transportwirtschaft und Logistik angestellt. In einem Projekt "intermodale Logistikkreislauf Oberösterreich" werden Wege zur Umsetzung aufgezeigt. Mittel- bis langfristig werden stärkere Verlagerungseffekte nur bei beschleunigter Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen und bei konsequenter Abstimmung der Standortstrukturen auf die Erschließungsmöglichkeit der Verkehrsträger erreicht werden können. In Zusammenarbeit mit Interessenvertretungen und Transportwirtschaft sind Initiativen zur Steigerung der Effizienz des Güterverkehrs und zur Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und die Binnenschifffahrt zu setzen forcieren. Ein hohes Potential zur Entlastung der Straße von Güterverkehr besteht in der Reaktivierung bzw. Neuerrichtung von Anschlussbahnen. Gemeinsam mit dem BMVIT und den ÖBB soll ein Konzept zur Intensivierung der Anschlussbahnnutzung erstellt werden.

Zur Stärkung des Bewusstseins um die Logistik und des logistischen Know-hows bei den heimischen Unternehmen setzt das Land Oberösterreich gemeinsam mit der Wirtschaft zahlreiche Aktivitäten, die u.a. vom Verein Netzwerk Logistik (VNL), vom Netzwerk Logistik im Rahmen des Strategischen Programms OÖ 2010, vom Fachhochschulstudiengang Internationales Logistikmanagement in Steyr und vom Institut für Produktions- und Logistikmanagement der Johannes Kepler Universität Linz gemeinsam mit Unternehmen und Interessenvertretungen umgesetzt werden.

Wesentliche Maßnahmen zur Verringerung oder Stabilisierung des LKW-Güterverkehrs bzw. der negativen Umweltauswirkungen des LKW-Güterverkehrs sind:

- Fahrverbot für LKW mit niedrigen Abgasstandards (Euro 0 bis 3) im Zentralraum und auf Transitrouten in Abstimmung mit anderen Bundesländern in nationaler und internationaler Harmonisierung und unter Berücksichtigung eines realisti-

schen Zeithorizonts (stufenweise Einführung), sowie europaweit einheitlich vorgezogene Einführung der Euro5-Normen für PKW und LKW ab 2008.

- Wirksame Maßnahmen gegen Mautausweichverkehr in Abstimmung mit der Interessenvertretung.
- ~~Maßnahmenkatalog nach IG-L bezüglich Nachtfahrverbote, Geschwindigkeitsreduktion; Abklärung mit Interessensvertretung ist erforderlich.~~
- Beiträge zur Verringerung der Luftschadstoffe des Straßengüterverkehrs gemäß des Programmes des Landes Oberösterreich nach § 9a IG-L.
- Mittelfristige Forcierung des unbegleiteten kombinierten Ladungsverkehrs: Güter werden dabei in ein und derselben Ladeinheit mit verschiedenen Verkehrsträgern transportiert. Dabei erfolgt ein Umladen der Ladeinheit, jedoch kein Umschlag der transportierten Güter selbst.
- Verstärkung der Kontrolltätigkeit im Straßengüterverkehr (Tempolimit, Lenkzeiten, Pausen, Beladung...) zur Sicherstellung der Einhaltung bestehender gesetzlicher Bestimmungen. Ein Ausgleich der bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zwischen Straße und Schiene wird angestrebt. ~~Das System Bahn ist bezüglich Sicherheit durch Vorschriften genauestens geregelt, somit kontrollierbar und in der Realität auch kontrolliert, während man im Straßenverkehr einen vergleichbaren Überprüfungsaufwand nicht vorfindet.~~ Der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften im Güterverkehr muss gerade in Bezug auf das enorme Gefährdungspotential bewegter Massen oberste Priorität eingeräumt werden.
- Ein Potential zur Entlastung der Straße von Güterverkehr besteht in der Reaktivierung bzw. Neuerrichtung von Anschlussbahnen. Gemeinsam mit dem BMVIT, den ÖBB und anderen Anbietern von Schienentransportdienstleistungen soll ein Konzept zur Intensivierung der Anschlussbahnnutzung erstellt werden.
- Förderung von Gleisanschlüssen für Unternehmen.
- In Zusammenarbeit mit Interessenvertretungen und Transportwirtschaft sind Initiativen zur Steigerung der Effizienz des Güterverkehrs und zur Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und die Binnenschifffahrt zu setzen. Dabei ist auch das Projekt "intermodale Logistikkreuzscheibe Oberösterreich" verstärkt mit der Wirtschaft und allen weiteren in Oberösterreich im Bereich Logistik tätigen Organisationen und Institutionen zu vernetzen. Insbesondere sind dies der Verein Netzwerk Logistik, das Netzwerk Logistik im Rahmen des Strategischen Programms OÖ 2010, der Fachhochschulstudiengang Internationales Logistikmanagement in Steyr, das Institut für Produktions- und Logistikmanagement der Johannes Kepler Universität Linz und die Wirtschaftskammer Oberösterreich.
- Zur Forcierung der Nutzung der Wasserstraße Donau unterstützt das Land Oberösterreich die Einrichtung des Informationszentrums Ennschafen, das als Schulungszentrum im Bereich der Logistik speziell im Hinblick auf den Schiffsverkehr fungieren soll.

Die gemeinsam mit den anderen Bundesländern angestellten Überlegungen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene sollen fortgesetzt werden.

Tatsächlich können im Güterverkehr nur dann spürbare Verlagerungen erreicht werden, wenn die vorhandenen Möglichkeiten (z.B. Standortentwicklung) verstärkt genutzt werden, und mittel- bis längerfristig der Gestaltungsspielraum (beispielsweise durch Koordination mit anderen Bundesländern) ausgeweitet wird.

6.6 Anschlussbahnen

Die Verladung von Gütern über Anschlussbahnen ist eine alte und bewährte Transporttechnologie. Umladevorgänge entfallen, die Integration in die innerbetriebliche Logistik ist leicht möglich und eine Fülle von Spezialwagen entsprechen den Bedürfnissen der Verlader. In Oberösterreich kommen pro Jahr rund 20 Mio. to über Anschlussgleise auf das Schienennetz; das sind rund 65 % des gesamten Schienen-Güteraufkommens von rund 30 Mio. to.

Die Finanzierung der Anschlussbahnen erfolgt auf Antrag der Projektwerber, wobei 50 % der Projektkosten durch die Anschlussbahnförderung des BMVIT ("AST") übernommen werden. Die Kostenteilung zwischen privaten Interessenten und öffentlichen Stellen gilt als erfolgreiches PPP-Modell.

Das Land Oberösterreich hat gemeinsam mit dem BMVIT und der SCHIG ein Konzept zur Weiterentwicklung und Förderung der Anschlussbahnen ausarbeiten lassen. Durch ein konsequentes Programm der Anschlussbahnförderung könnten 15 % Aufkommenssteigerung der Schiene (rund 3 Mio. to pro Jahr zusätzlich) gewonnen werden. Der Transportanteil der Schiene würde sich von derzeit rund 21 % auf rund 24 % erhöhen.

Künftig soll - wie in anderen Bundesländern - durch ein Anschlussbahnprogramm des Landes Oberösterreich ein 10 %iger Zuschuss zu den Errichtungskosten gewährt werden. Mit dieser Förderung kann eine erhebliche "Hebelwirkung" zur Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene bewerkstelligt werden.

6.7 Binnenschifffahrt

Die Potentiale und Möglichkeiten eines Binnenhafens sind von der wirtschaftlichen Struktur des Hinterlandes abhängig. Im Einzugsbereich der Häfen Linz und Enns liegt der gesamte Zentralraum Oberösterreich und Teile des Landes Niederösterreich. Ergänzende Maßnahmen der City-Logistik könnten den Hafenstandort Linz aufwerten.

Um den Gütertransport in der Zukunft vermehrt auf das Schiff zu verlagern, ist eine grundsätzliche Änderung der Strategie der Binnenschifffahrt erforderlich. Die derzeitige Stärke der Binnenschifffahrt liegt im Massengüterverkehr, während die Zunahmen im Gütertransport vor allem bei hochwertigen Halb- und Fertigprodukten erwartet werden. Für diese Gütergruppen ist die rasche und kostengünstige Bedienung "der Fläche" (regionaler Einzugsbereich) eine wichtige Voraussetzung. Grundlage dafür ist die Bündelung der von verschiedenen Akteuren aus einem regionalen Einzugsbereich disponierten Güter und eine verbesserte Partnerschaft zwischen den Häfen und Spediteuren. Folgende Punkte sind zu beachten:

- Eine wichtige Maßnahme stellt die verbesserte Anbindung des Stadthafens Linz mit der Bahn und des Hafens Enns an die Straße dar. Durch den Neubau der HL-Strecke Umfahrung Enns werden auch Kapazitäten für den Güterverkehr im Bahnhof Enns frei.
- Entscheidend für den Erfolg der Binnenschifffahrt auf der Donau ist der Aufbau von attraktiven - täglich verkehrenden - Container-Liniendiensten und Integration der Binnenschifffahrt in die logistischen Konzepte der Verlagerer.
- Die wesentlichen Attraktivierungsschritte liegen in der Logistik. Durch technisch-organisatorische Maßnahmen kann der Zeit- und Kostennachteil der Umladevorgänge nahezu vollständig kompensiert werden. In Ergänzung und Weiterführung des strategischen Schifffahrtskonzeptes ist ein Konzept der Regionallogistik zu erarbeiten.

Es ist ein Anliegen der Oberösterreichischen Verkehrspolitik, die Güterschifffahrt auf eine transportwirtschaftliche operative Ebene zu bringen. In Zusammenarbeit mit den Bundesländern Niederösterreich, Wien und Burgenland wird derzeit das Konzept der „Schwimmenden Landstraße“ umgesetzt, das einen kurzfristigen Einstieg in die Güterschifffahrt auf der Donau ohne die langfristigen Ausbaumaßnahmen auf der Donau an den nautischen Engstellen ermöglicht.

6.8 Flugverkehr

Der Flughafen blue danube airport linz ist als wesentlicher Bestandteil des Verkehrsträgers Luftfahrt sowohl im Passagier- als auch im Frachtbereich für den Wirtschaftsraum Oberösterreich mit seinen internationalen Verflechtungen eine wichtige Voraussetzung. In einem dynamischen Wirtschaftsraum kommt der Anbindung an das Flugverkehrsnetz und an internationale Großflughäfen (Hubs) ein höherer Stellenwert zu als es dem Anteil des Personentransports wie auch dem Frachtaufkommen an den gesamten jeweiligen Transportkennzahlen entspricht:

→ die Notwendigkeit einer Überbrückung großer Reise- und Lieferdistanzen nimmt zu;

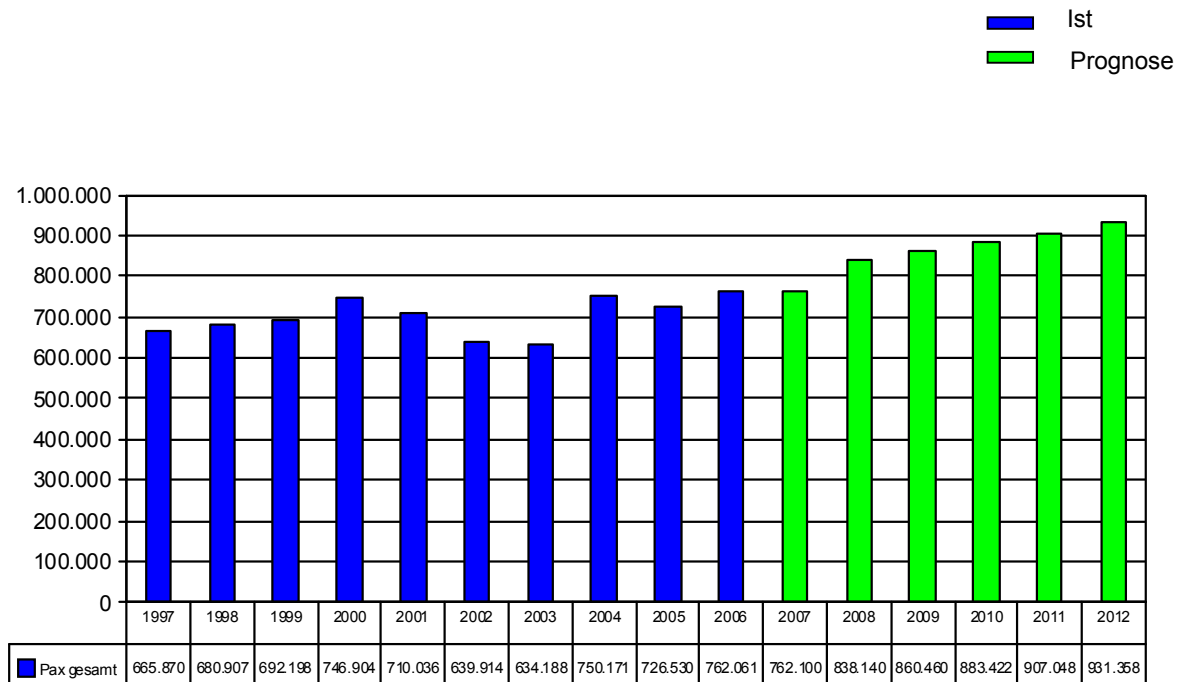
- insbesondere die heimische Exportwirtschaft benötigt rasche und effiziente Verbindungen zu ihren Partnern;
- im Güterverkehr ist die internationale Luftfrachtanbindung u.a. für Ersatzteillieferungen und hochwertige Wirtschaftsgüter unabdingbar;
- der Flughafen Linz ermöglicht die Entwicklung des Incomingtourismus und unterstützt damit die Entwicklung der oberösterreichischen Ferienregionen;
- wesentlich für die Standortqualität ist auch ein breites Angebot im Ferienflugreiseverkehr; auch hier bietet der Flughafen Linz sehr viele Möglichkeiten, insbesondere in den Mittelmeerraum.

Oberösterreich weist mit dem Flughafen Linz eine gute Anbindung an das internationale Flugverkehrsnetz auf. Direkte internationale Verbindungen bestehen im Bereich der klassischen Netzwerkairlines neben Wien nach München, Frankfurt und Düsseldorf, aber auch im zunehmend wichtiger werdenden Low-Cost-Airline-Bereich nach Palma, Köln, Barcelona und London.

Einen zusätzlichen Schwerpunkt sieht der Flughafen Linz im Frachtverkehr, sowohl im Frachtcharter als auch im Frachtlinienverkehr, insbesondere aber überdies im Expresspaketdienst, für den derzeit schon eine tägliche Verbindung zwischen Linz und Leipzig besteht.

Sowohl im klassischen Linienflug-, im Low Cost- als auch im Charter- und Frachtbereich strebt der Flughafen Linz zusätzliche Verbindungen an.

Insgesamt sieht der Flughafen Linz eine weitere stetige Entwicklung in allen Bereichen und ist, was die eigene Infrastruktur anbelangt, bestens gerüstet.



Quelle: Flughafen Linz

Abbildung 49a: Passagierentwicklung am blue danube airport linz

Die Anbindung des Flughafens an den öffentlichen Verkehr in Oberösterreich sowie an das Straßenverkehrsnetz sollte jedoch verbessert werden, um auch der künftigen Entwicklung des Flughafens gerecht zu werden.

Die Westbahn führt derzeit im nördlichen Bereich in einem Abstand von etwa 600 m am Flughafen Linz vorbei und ist daher fußläufig von der Haltestelle Hösrsching nicht erreichbar. Für den 4-gleisigen Ausbau im Bereich Flughafen hat sich die ÖBB bereits entschieden, die Trassenführung an den Flughafen Linz heranzulegen und eine Haltestelle Flughafen unter Einbindung der Haltestellen Pasching und Hösrsching am Flughafen einzurichten. Durch die Haltestellenbündelung und durch die Verdichtung der Taktzeiten entsteht in dieser Region eine wesentlich attraktivere Bahnhaltstelle; die dadurch gesteigerte Frequenz an Bahnpassagieren fördert eine weitere Attraktivitätssteigerung. Dies fördert somit auch die Inanspruchnahme der Bahn durch die Flugpassagiere. Durch diesen neuen Verkehrsknoten sowie die zentrale Lage der Flughafenregion kommt es insgesamt zu einer Attraktivierung dieses Gebietes hinsichtlich Betriebsansiedelung, was durch entsprechende Studien bereits belegt wurde. Die Bahntrasse muss daher im Flughafenbereich (teilweise) eingetieft werden, um weiterhin ein zusammenhängendes Betriebsansiedelungsgebiet zur Verfügung zu haben.

Die derzeitige Busanbindung ist mittlerweile ein fixer Bestandteil der öffentlichen Anbindung des Flughafens Linz geworden. Im Rahmen des Regionalverkehrskonzeptes Linz-Südwest sollen folgende Verbesserungen vorgenommen werden:

- Verlängerung des Flughafenbusses durch die Gemeinde Hörsching zur B1 und dortige Verknüpfung mit den Taktbussen der Strecke Lambach-Wels-Linz; somit erstmals attraktive Anbindung des Großraumes Wels an den Flughafen.
- Die derzeit einstündige Taktfrequenz soll in der Hauptverkehrszeit zum 30-Minutentakt verstärkt werden.
- Bedingt durch die stark wachsenden Arbeitsplätze im Umkreis des Flughafens und der bislang fehlenden Anbindung der Gemeinden Pasching und Hörsching an Sonn- und Feiertagen soll auch an diesen Tagen ein Grundangebot des Flughafenbusses gewährleistet werden.

Mittel- bis längerfristig sollen die Betriebszeiten entsprechend dem Bedarf sukzessive ausgeweitet werden.

Die Straßenanbindung hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert, jedoch besteht die Notwendigkeit einer Verlängerung der Umfahrung Traun durch eine Umfahrung Haid und eines direkten Anschlusses an die Westautobahn. In Richtung Westen ist die derzeitige (verwinkelte) Weiterführung der Flughafenstraße in Richtung B139 im Zuge des 4-gleisigen Ausbaues der Westbahn geradlinig zu führen, über die B139 und B1 ist der Anschluss an die A8/Innkreisautobahn bzw. über die Welser Westspange an die A1 in Richtung Westen sehr gut gegeben. Auf Grund der derzeit bereits sehr hohen Auslastung der B1 sollte diese jedoch zwischen Linz und Marchtrenk durchgehend vierspurig ausgebaut sein.

6.9 Verringerung der Klima- und Umweltbelastungen durch den Verkehr

Die Belastungen, die vom motorisierten Verkehr ausgehen, konzentrieren sich zum einen auf die Verkehrskorridore und auf die Anrainerzonen, zum anderen sind sie überregionaler und globaler Natur (z.B. Klimawandel). Fossile, also klimarelevante Energie ist heute nahezu alleinige Grundlage für den Antrieb des KFZ-Verkehrs und somit eine der Hauptursachen von Schadstoffemissionen. Kurz- und mittelfristig soll die Umwelt- und Aufenthaltsqualität der vom Verkehr betroffenen Räume durch Schutzmaßnahmen gesichert werden. Längerfristig wird es notwendig sein, die externen Kosten des Straßenverkehrs im europäischen Gleichschritt zu internalisieren; nach der revidierten Wegekostenrichtlinie hat die Europäische Kommission bis zum Jahr 2008 ein abgestimmtes Verfahren zur Berechnung der externen Kosten vorzulegen. Weitere Konfliktfälle können durch vorausschauende Raumordnung mittels einer räumlichen Trennung von konfliktären Nutzungen (primär zur Verringerung der Lärmbelastungen) entschärft werden; diese Möglichkeiten sind bei bestehenden Gebäuden, Betrieben und Anlagen, wie Straßen, begrenzt.

Konkrete Maßnahmen in Landeskompetenz sind z.B.:

- Lärmsanierung von Bahnstrecken und Hauptstraßen durch Lärmschutzmaßnahmen; Ermittlung des Bedarfes und der Kosten;
- Erarbeitung eines Gestaltungsprogramms für Landesstraßen (sowohl Neu- als auch Nachpflanzungen); dadurch soll die optische Störwirkung der Straßen verringert und die Einbindung in die Umgebung verbessert werden;
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen von Ortsdurchfahrten und Wohngebieten in Zusammenarbeit mit den Gemeinden;
- Initiativen zur Begrenzung des Lärms im Bereich der Flughäfen und der Donau in Abstimmung mit den Gemeinden und mit den Betreibern der jeweiligen Anlagen;
- Bei der Entwicklung von Maßnahmen zur umweltfreundlicheren Gestaltung des Straßengüterverkehrs ist eine Abstimmung zwischen den Ländern notwendig;
- Fördermittel werden nur noch gewährt, wenn die zu fördernden Fahrzeuge (z.B. Linienbusse) nach einem Stufenplan Verringerungen der Schadstoffemissionen und des CO₂-Ausstoßes aufweisen;
- Förderungen für die Anschaffung abgasarmer Nutzfahrzeuge, wie LKW und Busse;
- ~~In Fußgängerzonen einfahrende Kfz (insbesondere Lieferwagen und Taxis) sollten vergleichbare nur dann befahren dürfen, wenn sie nach dem selben Stufenplan Verringerungen der Schadstoffemissionen und des CO₂-Ausstoßes aufweisen;~~
- Überprüfung der Sinnhaftigkeit der in Deutschland eingeführten Umweltzonen im bebauten Gebiet;
- Die Beschaffung von KFZ für den landeseigenen Fuhrpark sollte mit Bedachtnahme auf möglichst geringe Abgasemissionen angeschafft werden nach demselben Prinzip erfolgen;
- Gemeinsam mit anderen Akteuren (Ländern, größeren Städten, Partnern in der Wirtschaft) wird das Land Oberösterreich ein Konzept entwickeln und der Umsetzung zuführen, um für schadstoffarme, ressourcenschonende Antriebstechniken die Marktchancen und Marktfähigkeit zu erhöhen.
- Die Umsetzung der Regionalverkehrskonzepte zur Attraktivierung des ÖPNV und damit zur Reduzierung des PKW-Individualverkehrs und dessen Abgasemissionen soll möglichst rasch fortgesetzt werden.
- Im Güterverkehr sollen gemeinsam mit der Wirtschaft und mit den Know-how-Trägern in der Logistik Maßnahmen entwickelt werden, welche den Betrieben die Nutzung alternativer Verkehrsträger zur Straße erleichtern und den Straßengüterverkehr effizienter werden lassen.

Bei Berücksichtigung der Zeitschiene können die größten Beiträge zur Verbesserung der Umweltauswirkungen im Verkehr erstens durch technologische Maßnahmen, zweitens durch eine Effizienzsteigerung des verbleibenden Verkehrs und drittens

durch Verlagerungen im Personen- und Güterverkehr im Sinne der gesetzten Zielsetzungen erreicht werden.

Folgende Maßnahmen, deren Umsetzungskompetenz ~~größtenteils~~ beim Bund bzw. bei der EU angesiedelt ist, werden vom Land Oberösterreich vertreten und eingefordert:

- Emissionsabhängiges LKW-Road-Pricing: Die derzeit bei schweren Nutzfahrzeugen ausschließlich auf die Achsenzahl abgestimmte Abgabe ist rasch um ein schadstoffemissionsabhängig wirksames Modell (ohne Gesamtverbilligung) zu erweitern;
- Wirksame Maßnahmen gegen Mautausweichverkehr in Abstimmung mit der Interessenvertretung.
- Fahrverbot für LKW mit niedrigen Abgasstandards (Euro 0 bis 3) im Zentralraum und auf Transitrouten in Abstimmung mit anderen Bundesländern und unter Berücksichtigung eines realistischen Zeithorizonts (stufenweise Einführung), sowie Einführung der Euro5-Normen für PKW und LKW ab 2008;
- Umsetzung der EU-Richtlinie zur Treibstoffbeimischung.

Das Land Oberösterreich wird eine Abstimmung mit anderen Bundesländern herbeiführen.

6. 10. Verkehrsplanerische Beratung und Förderung der Gemeinden

Das Verkehrswesen ist äußerst vernetzt. Entschärfungen der Probleme sind nur dann zu erwarten, wenn alle Gebietskörperschaften vergleichbare Zielsetzungen verfolgen. Das Land Oberösterreich unterstützt Planungen und Maßnahmen der Gemeinden, die den Zielvorgaben des Gesamtverkehrskonzeptes entsprechen. Die Gemeinden sollen vom Land Oberösterreich durch Beratung und durch Förderung bei ihrer Verkehrsplanung unterstützt werden. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Gemeindeberatung für eine Standortplanung mit Bedacht auf den Schienenverkehr, Siedlungsverdichtung um Bahnhaltstellen.
- Förderung der Gemeinden für Konzepte des Fußgänger- und Fahrradverkehrs; Ausarbeitung von Modellversuchen.
- Einbeziehung von Stadtverkehren in den oberösterreichischen Verkehrsverbund auf Basis von Förderrichtlinien.
- Erarbeitung von Lärmkatastern.
- Abstimmung des Förderungswesens auf die Grundlagen des Gesamtverkehrskonzeptes.

- Bei Bau von Ortsumfahrungen Abschließen von "Mobilitätsverträgen" mit Gemeinden zur Sicherstellung von Rückbaumaßnahmen in der Ortsdurchfahrt.

Bei allen Maßnahmen und Planungen ist die interkommunale Kooperationen durch förderpolitische Anreize zu intensivieren. Es sollen Richtlinien für die Förderung von Konzepten und Maßnahmen der Gemeinden festgelegt werden.

6.11 Modell- und Pilotprojekte

Neue innovative Entwicklungen und Ideen sollen in Form von Modell- und Pilotprojekten für die flächendeckende Einführung in Oberösterreich getestet und vorbereitet werden. Dazu zählen z.B.:

- ÖV-Beschleunigung und Betriebsleitsysteme;
- Verkehrszustandsinformationssysteme für alle Verkehrsmittel;
- Mobilitätsmanagement Landesdienstleistungszentrum;
- Integriertes Raumordnungs- und Verkehrsleitbild für den Ballungsraum Linz.

Durch den "Blick über den Zaun" können bewährte Lösungen aus dem Ausland übernommen werden. Die Übertragbarkeit ist zu überprüfen.

6.12 Maßnahmen im Bereich der Raumplanung

Es werden bindende landesrechtliche Raumordnungsgesetze für die Ausweisung von Bauland erlassen:

- Keine Ausweitung des Baulandes einer Gemeinde, bevor nicht der überwiegende Teil des vorhandenen mobilisierbaren Baulandes verbraucht ist.
- Festlegung von Kriterien einer verkehrssparenden Raumordnung durch das Land OÖ.
- Verpflichtende Raumverträglichkeitsprüfungen für Einkaufszentren und andere Großprojekte, in der vor allem Auswirkungen auf den Verkehr untersucht werden.
- Durch § 32 ÖPNRV-G 1999 werden die Gemeinden zur Ausschreibung einer flächenbezogenen Abgabe zur Deckung der mit dem Anschluss von öffentlichen Verkehrsmitteln an Betriebsansiedlungen verbundenen Kosten ermächtigt. Mit dieser Verkehrsanschlussabgabe sollte ein Teil der externen Kosten des durch Betriebsansiedlungen induzierten Verkehrs internalisiert werden. Auf Grund der im Gesetz enthaltenen "Kann-Bestimmung" und der Zuständigkeit der Gemeinden wurde das verkehrspolitische Steuerungsinstrument der Verkehrsanschlussabgabe bislang nicht umgesetzt und konnte darum keine dämpfende Wirkung auf die Zunahmen des PKW-Verkehrs entfalten. Das Land Oberösterreich strebt eine

Kompetenzänderung an, mit der die Zuständigkeit für die Verkehrserregerabgabe von den Gemeinden auf die Länder verlagert wird.

- Mit dieser Kompetenzverlagerung wäre erstmals tatsächlich eine Steuerungsmöglichkeit zum Schutz bestehender Nahversorgungsstrukturen – die sich nachweislich verkehrssparend auswirken - gegeben, mit der zumindest ein Teil der von den Einkaufszentren am Stadtrand verursachten Kosten wieder hereingebracht wird.
- Anreize für die Bebauung im Nahbereich des ÖV über Instrumente der Wohnbauförderung und die Raumordnung.
- Eine vorausschauende Raumplanung sollte auf den künftigen Infrastrukturbedarf Bedacht nehmen und im Einvernehmen mit den Gemeinden eine verbindliche Trassensicherung anstreben.
- Bei Standortplanung im Grenzbereich zu anderen Bundesländern (Betriebsansiedelungen) sind die verkehrlichen Wirkungen abzuschätzen. Das Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden ist herzustellen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind laufend auf Sinnhaftigkeit zu überprüfen.

6.13 Kritische Maßnahmenbereiche

Im Folgenden ist eine Reihe von Maßnahmen aus den vorherigen Abschnitten aufgelistet, die aus heutiger Sicht zur Konkretisierung des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich als kritisch eingeschätzt werden und besondere Beachtung benötigen:

- Deutlich verbesserte Zusammenarbeit Raumplanung und Verkehrsplanung in der Bundes-, Landes- und Gemeindeverwaltung.
- Aufzeigen von kritischen Bereichen im Zusammenhang mit Verkehrsinfrastruktur und Standortqualität (z.B. Verbindungen in die benachbarten Wirtschaftsräume, Zentralraum Linz).
- Anpassen der administrativen Strukturen an die aktuellen Erfordernisse, z.B. durch Konzentration der verkehrspolitischen Zuständigkeiten und Etablieren einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtverkehrsplanung in der Landesverwaltung und in den Gemeinden.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen setzt ein integratives Verständnis von Raumplanung und Verkehrsentwicklung voraus.

6.14. Weiterführende Arbeiten

Einzelne Bereiche können im Gesamtverkehrskonzept nicht abschließend behandelt werden. In weiterführenden Überlegungen sollen die Grundsätze des Gesamtverkehrskonzeptes bis zur Maßnahmenebene konkretisiert werden:

- Die im Gesamtverkehrskonzept angesprochenen Maßnahmenbereiche sind weiter zu verdichten und mit Kosten zu belegen; ein Finanzierungskonzept unter Beachtung auf eine nachhaltige Budgetentwicklung des Landes Oberösterreich ist zu entwickeln.
- Auf Grund seiner geographischen Lage ist Oberösterreich relativ gut in die Trans-europäischen Netze integriert. Es ist ein Konzept zu entwickeln, wie für das Land Oberösterreich auf der Basis der internationalen und überregionalen Verkehrsverbindungen (TEN) ein maximaler Nutzen lukriert werden kann.
- Erarbeitung eines fach- und verkehrsmittelübergreifenden Entwicklungskonzeptes für den Großraum Linz: Nur durch eine fachübergreifende Planung zwischen Raumplanung, Verkehrsplanung und Wirtschaftsentwicklung kann eine geordnete Entwicklung des Zentralraumes gewährleistet werden. In diesem Konzept soll auch eine Strategie zur Verlagerung des KFZ-Durchgangsverkehrs und zur Verringerung der Umweltbelastung im Linzer Raum ausgearbeitet werden. In dieses Konzept sind auch die Fragen der Ostumfahrung von Linz zu integrieren.
- Erstellung eines Landesradverkehrskonzeptes für Oberösterreich: Aufbauend auf bestehende Radverkehrskonzepte (Landesebene, regional und kommunal) ist ein durchgängiges Landesradverkehrskonzept zu erarbeiten und umzusetzen. Dieses Landesradverkehrskonzept ist für die Zielgruppen Alltagsradverkehr als Schwerpunkt sowie den Tourismusverkehr auszurichten.
- Verkehrsmanagementsystem (Verkehrstelematik) – Grundkonzept über Einsatzmöglichkeiten und Modellversuche zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verminderung von Stau, vor allem im Ballungsraum Linz (in Abstimmung mit der Stadt Linz).
- Aktualisierung des Park-and-Ride-Konzeptes des Landes Oberösterreich entsprechend den geänderten Anforderungen.
- ÖV-Strategie Oberösterreich: Die langfristige ÖV-Strategie des Landes Oberösterreich hinsichtlich Angebotsqualität, Finanzierung und Organisation muss geklärt werden.

- Zum Wettbewerb im Öffentlichen Verkehr bestehen im Detail mehrere Optionen, die jeweils an spezifische Voraussetzungen gebunden sind, verschiedene Wirkungen (auch Nebenwirkungen) nach sich ziehen und unterschiedliche Zielerfüllungsgrade erwarten lassen. Zur näheren Ausgestaltung werden vom Land Oberösterreich unter Mitarbeit der Verkehrsverbundgesellschaft und der Sozialpartner Entscheidungsgrundlagen ausgearbeitet.
- Grundsätze für die Gestaltung des oberösterreichischen Landesstraßennetzes: Festlegung von Grundsätzen für die Gestaltung des oberösterreichischen Landesstraßennetzes ab 2009. Gleichzeitig sollte damit die Möglichkeit eröffnet werden, die traditionell aufkommensorientierte Bewertung (Verkehrsaufkommen, verkehrliche Entlastung etc.) durch ein mehrdimensionales Bewertungsschema in Stufen der Dringlichkeit einzuordnen.
- Logistik: Die wesentlichen Attraktivierungsschritte für den Güterverkehr liegen in der Logistik. Durch technisch-organisatorische Maßnahmen kann der Zeit- und Kostennachteil der Umladevorgänge nahezu vollständig kompensiert werden. In Ergänzung und Weiterführung des strategischen Schifffahrtkonzeptes ist ein Konzept der Regionallogistik zu erarbeiten.
- Konzept für die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene: Die gemeinsam mit den anderen Bundesländern angestellten Überlegungen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene sollen fortgesetzt werden. Das Land Oberösterreich hat in bundesländerübergreifenden Gesprächen angeregt, die Problemsituation, die Handlungsmöglichkeiten und mögliche Strategien ausarbeiten zu lassen.
- Gesamtkonzept für die Barrierefreiheit im ÖV: Dabei soll der demographischen Entwicklung mit geänderten Anforderungen an die "Verkehrsumwelt" Rechnung getragen werden.

Diese Arbeiten werden nach Beschlussfassung des Gesamtverkehrskonzeptes 2008 als Entscheidungshilfe für eine nachhaltige Verkehrspolitik in Angriff genommen. Die konkreten Projekte sind in Arbeitsaufträgen zu formulieren. Bei der Bearbeitung sollen vorhandene Organisationsstrukturen und Ressourcen genutzt werden; über den Fortschritt ist in Jahresabständen zu informieren.

7 Fragen der Finanzierung

Die Verkehrsfinanzierung stellt einen begrenzenden Faktor für die künftige Verkehrspolitik dar. Umso mehr ist es in einem zukunftsorientierten Konzept erforderlich, die Entwicklung des Finanzbedarfes zu analysieren und Grenzen der Finanzierbarkeit aufzuzeigen. Im Rahmen einer nachhaltigen Budgetentwicklung kommt der Ableitung möglicher Synergieeffekte ein hoher Stellenwert zu.

Die weitere Behandlung erfolgt nach den Bereichen (1) Straßenbau, (2) Betrieb des Öffentlichen Verkehrs, (3) ÖV-Investitionen, (4) Radverkehrsanlagen, (5) Güterverkehr und (6) Förderungen an Gemeinden und Private:

- Im mittelfristigen Straßenbauprogramm (~~mit Baubeginn bis zum Jahr 2009~~) sind 24 20 Baulose mit geschätzten Gesamtkosten von rund ~~350~~ 450 Mio. Euro enthalten.
- Betrieb des Öffentlichen Verkehrs: Der Öffentliche Verkehr ist durch komplexe Finanzierungsstrukturen gekennzeichnet. Im Jahr 2004 wurden von Bund, Land Oberösterreich und Gemeinden (im Wege des Landes Oberösterreich) rund 160 Mio. Euro für Verkehrsdiensteverträge, Tarifabgeltungen, Leistungsbestellungen und als Zuschussfinanzierung für den ÖV-Betrieb in Oberösterreich aufgewendet; davon rund 115 Mio. Euro vom Bund (incl. rund 30 Mio. Euro Finanzausgleichsmittel), rund 40 Mio. Euro vom Land Oberösterreich und rund 5 Mio. Euro von den Gemeinden.
- ÖV-Investitionen: in den letzten Jahren wurden in Oberösterreich erhebliche ÖV-Investitionen getätigt. Im Zeitraum 2000 bis 2005 wurden insgesamt rund 200 Mio. Euro investiert, davon rund 85 Mio. Euro mit Mitteln des Landes Oberösterreich.
- Die einmaligen Investitionskosten für Maßnahmen im öffentlichen Verkehr bis 2012 werden mit rund 110 Mio. ermittelt. Die Realisierung der wichtigsten Maßnahmen nach dem Prognos-Programm ("Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz") und sonstiger Maßnahmen (Planungsvereinbarung Land Oberösterreich / Bund aus dem Jahr 2000, Erhaltungs- und Sondermaßnahmen auf den Privatbahnen, Errichtung von Busterminals und Park-and-Ride-Anlagen sowie Sanierung der Regionalbahnen) wird in Summe mit 700 bis 750 Mio. Euro beziffert. Über die Aufteilung der Kosten zwischen Bund und dem Land Oberösterreich werden im Einzelfall Verhandlungen geführt. Die Kosten für einen den Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzeptes entsprechenden Ausbau des Öff-

fentlichen Verkehrs in Oberösterreich (Nachhaltigkeit, Verlagerungsziel) werden mit mindestens 1.000 Mio. Euro geschätzt.

- Zusätzlich wird die Anschaffung von Fahrzeugen erforderlich sein. Der Landesanteil ist mit den Betreibern zu verhandeln.
- Zum Programm "Barrierefreier Öffentlicher Verkehr" liegt ein Arbeitskonzept vor, das im weiteren Verlauf zu konkretisieren ist. Aufwendungen werden erforderlich im Bereich der Infrastruktur (Bahnsteige und Haltestellen), der Fahrzeuge (Niederflur, Hebelifte) und der Informationssysteme. Im Rahmen des Detailkonzeptes werden die Kosten ermittelt.
- Die Gesamtbestellkosten nach Umsetzung aller Regionalverkehrskonzepte bis zum Jahr 2009 werden mit rund 50 Mio. Euro pro Jahr beziffert. Nicht enthalten sind darin die Verkehrsdienstverträge mit der ÖBB PV AG (derzeit rund 8,8 Mio. Euro pro Jahr) und der ÖBB Postbus GmbH (derzeit rund 4,3 Mio. Euro pro Jahr).
- Weitere Bestellkosten fallen durch die Inbetriebnahme der City-S-Bahn (rund 3 Mio. Euro pro Jahr) und durch den nach dem regionalen Schienenverkehrskonzept vorgesehenen Schnellbahntakten auf der Westbahn (St-Valentin – Wels) und auf der Pyhrn-Summauer-Achse (St.Georgen – Micheldorf) je nach bestellter Angebotsdichte in der Größenordnung zwischen 10 bis 12 Mio. Euro pro Jahr an.
- Radverkehr: Das Gesamtverkehrskonzept sieht auch deutliche Verbesserungen für den Alltagsradverkehr vor. Voraussetzung dafür sind Investitionen in Anlagen des Radverkehrs (Radwege, Bike-and-Ride-Anlagen etc). Die Anlagen sollen auf der Basis eines noch zu erstellenden Konzeptes in Zusammenarbeit mit den Gemeinden errichtet werden.
- Güterverkehr: Die Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich ist bemüht, die Voraussetzungen für die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Binnenschifffahrt zu schaffen. In den letzten Jahren wurden dazu weitreichende konzeptive Überlegungen angestellt. Für die operative Umsetzung sind Mittel für die Betriebseinführung der Rollenden Landstraße als Anschubfinanzierung für die Schwimmende Landstraße und für die Anschlussbahnen vorgesehen. Die im Gesamtverkehrskonzept enthaltenen Zielsetzungen können nur bei Zuschussfinanzierung durch das Land Oberösterreich initiiert werden.
- Förderungen an Gemeinden und Private: Durch Förderungen und Unterstützungen von anderen Planungsträgern, Verkehrsunternehmen und Privaten wird ver-

sucht, eine mit dem Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich kompatible Verkehrsentwicklung sicherzustellen. Förderungen entfalten eine "Hebelwirkung".

Eine nachhaltige Verkehrspolitik hat auch die Rahmenbedingungen einer nachhaltigen Budgetentwicklung zu beachten. Aus der Sicht der Landesfinanzen ist ein effizienter Mitteleinsatz unverzichtbar; alle Möglichkeiten von Synergien sollten genutzt werden.

8 Erfolgskontrolle und Evaluierung

Von der Oö. Landesregierung wird in den Jahren 2012, 2017 und 2021 eine Evaluierung des Gesamtverkehrskonzeptes durchgeführt. Wesentliche Kriterien der Erfolgskontrolle sind die Veränderung der Verkehrsmittelbenutzung, der Stabilisierung der Umweltwirkungen des Verkehrs (insbesondere der Beiträge zum Kyoto-Ziel) und der Verkehrssicherheit.

Die in 10-Jahresabständen durchgeführten Verkehrserhebungen (bisher 1982, 1992 und 2001) liefern das Basismaterial für die Abschätzung der Benutzung der Verkehrsmittel. Die turnusmäßig im Jahr 2011 vorgesehene Verkehrserhebung ist mit den Erfordernissen der Evaluierung des Gesamtverkehrskonzeptes abzustimmen.

Wesentliche Bestandteile der Evaluierung sind:

- Laufende Beobachtung des Straßenverkehrs; Ausbau der vorhandenen Datenbank bei der Verkehrskordinierung;
- Aufbau einer Datenbank zu den Frequenzen des Öffentlichen Verkehrs in Abstimmung zwischen dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund und der Verkehrskordinierung;
- Fortführung der 10-jährigen landesweiten Verkehrserhebung (2011) in einem mit den bisherigen Erhebungen kompatiblen Design;
- Aufbau eines Systems zum Qualitätsmonitoring (Einhaltung der Qualitätsstandards des ÖV, barrierefreies Verkehrssystem).

Die operative Umsetzung sollte weitgehend auf vorhandenen Beständen aufbauen und administrative Strukturen nutzen (Verkehrskordinierung).

Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 versteht sich nicht vorwiegend als schriftliches Dokument, sondern als kommunikativer Prozess. Diesem Verständnis trägt die institutionalisierte Erfolgskontrolle und Evaluierung Rechnung.

9 Empfehlungen für die weitere Vorgangsweise

Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich liegt derzeit in Form eines Grundlagenberichts mit der Problemanalyse, Abschätzung der künftigen Entwicklung und einem verkehrspolitischen Leitbild Oberösterreich 2008 mit einem generellen Maßnahmenkonzept vor.

Als Grundlage für die weitere Konkretisierung wird eine breite Information und Diskussion des vorliegenden Berichtes erfolgen. Diese kommunikative Vorgangsweise erscheint notwendig, da zwischen dem verkehrspolitischen Leitbild Oberösterreich 2008 und den zugeordneten Maßnahmen Wechselwirkungen bestehen: Wenn die mit dem verkehrspolitischen Leitbild Oberösterreich verbundenen Maßnahmen nicht mit Nachdruck verfolgt und umgesetzt werden, bedeutet das de facto die Verfolgung eines anderen verkehrspolitischen Leitbildes.

Je weniger konsequent die Maßnahmen umgesetzt werden oder wenn Maßnahmen realisiert werden, die in ihrer Tendenz gegen die Zielrichtung des Leitbildes gerichtet sind, desto stärker nähert sich die wirkliche Entwicklung dem Trend („business as usual“) mit den prognostizierten starken Zuwächsen des PKW- und LKW-Verkehrs auf dem oberösterreichischen Straßennetz und den dargestellten unerwünschten negativen Auswirkungen.

Auf Grund dieser wechselseitigen Abhängigkeit kann eine Detaillierung des generellen Maßnahmenkonzeptes sinnvoller Weise erst nach der politischen Entscheidung über das verkehrspolitische Leitbild Oberösterreich 2008 durch die Landespolitik auf der Basis des generellen Maßnahmenprogramms vorgenommen werden.

Folgende Vorgangsweise wird empfohlen:

- Beschluss des vorliegenden Berichtes zum Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008, damit ist auch eine Beschlussfassung über das aufgelistete generelle Maßnahmenprogramm verbunden.
- Auftrag an die Landesverwaltung, auf der Basis des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich 2008 das detaillierte Maßnahmenprogramm mit Prioritätenfestlegung und Finanzierungskonzept in Abstimmung mit der Wirtschaftskammer und der Arbeiterkammer innerhalb eines Jahres zu erarbeiten.
- Auftrag an die Landesverwaltung, aufbauend auf dem generellen Maßnahmenprogramm einzelne Bereiche (siehe Kap. 6.13) vertieft zu bearbeiten.
- Darauf aufbauend sind konkrete Maßnahmenprogramme und ein Finanzierungskonzept zu erstellen.
- Die unter Kapitel 6.14 angeführten "Weiterführende Arbeiten" sind im Auftrag der Landesregierung zu erstellen.

Zur effizienten Umsetzung sind administrative Vorkehrungen zu treffen. Vorhandene Strukturen sollten genutzt werden.

10 Quellenverzeichnis

AMT DER OÖ LANDESREGIERUNG: Verkehrserhebung 1992, Stabstelle für Verkehrsplanung und Abteilung Statistischer Dienst; Ergebnisse der Verkehrserhebung 1992; Linz 1995

AMT DER OÖ. LANDESREGIERUNG, Baudienstzentralabteilung - Verkehrskoordination: Strategisches Schienenverkehrskonzept für Oberösterreich; Februar 2002

HAUSBERGER S: Entwicklung von Luftschadstoffemissionen auf dem Verkehr bis 2010 und Abschätzung von Maßnahmenwirkungen, Endbericht zum Forschungsauftrag BMLFUW, Graz 2003

HERRY M.: WKR2000 – Wegekostenrechnung 2000 für die Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen B, Landes- und Gemeindestraßen in Österreich; im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie; Wien 2001 (Externe Beratung: Dr. Heike Link, DIW Berlin, Prof. Axhausen, ETH Zürich)

HERRY /TRAFICO: Die externen Kosten des Güterverkehrs in Österreich; im Auftrag des BMVIT; Wien 2001

HERRY M.: Verkehr in Zahlen Österreich, Ausgabe 2002, herausgegeben vom BMVIT

HÖFLER L., PFIPFL H., PLATZER G.: Güterverkehr und Logistik in Oberösterreich; in ÖZV (Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft) 3-4/2003

HÖFLER L., Amt der OÖ. Landesregierung, Baudienstzentralabteilung, Verkehrskoordination: Die Entwicklung des Verkehrs im Linzer Raum; Linz 2002

HÖFLER L., PFEIFFER B., Amt der Oö. Landesregierung, Landesbaudirektion, Verkehrskoordination: Regionaler Planungsbeirat Linz – Süd und Umgebung, Systemstudie B1/B139; im Auftrag des Amtes Der Oö. Landesregierung, Überörtliche Raumordnung; Linz 2002

HÖFLER L.: Der Stau auf den Straßen im Linzer Raum; Linz 2000

HÖFLER L.: Baudienstzentralabteilung Verkehrskoordination: Presseinfo Schiffahrtskonzept Oberösterreich; Linz 2001

HÖFLER L., KUBASTA H., PFEIFFER B. Amt der Oö. Landesregierung, Landesbaudirektion, Verkehrskoordination: Verkehr 1998, Aktualisierung des Landesverkehrskonzeptes 1992; Linz 1998

HÖFLER L., Amt der Oö. Landesregierung, Abt. Raumordnung und bautechnischer Sachverständigendienst: Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich, Linz 1991

HÖFLER L., *Verkehrsprognose Oberösterreich 2020+, amtsinterner Bericht, Linz 2006*

HÖLZL K., Amt der Oö. Landesregierung, Abt. Verkehrstechnik - Verkehrs koordinierung: Überlegungen zum Aufbau langfristiger Mobilitätsmanagementstrukturen in Oberösterreich; Linz Mai 2001

IPE GMBH Wien: Strategien des Landes Oberösterreich zur Organisation und Reglementierung des Transitverkehrs, Endbericht; Wien 2003

KOCH H., MADREITER M., REINBERG S.: Konzept für den öffentlichen Verkehr im politischen Bezirk Freistadt; Trafico Verkehrsplanung im Auftrag der Gemeinden des Bez. Freistadt, Amt der Oö. Landesregierung, Abt. Verkehrs koordinierung; Gmunden 2002

KOCH H., MADREITER M.: Konzept für den öffentlichen Verkehr im politischen Bezirk Perg; Trafico Verkehrsplanung im Auftrag der Gemeinden des Bez. Perg, Amt der Oö. Landesregierung, Abt. Verkehrs koordinierung; Gmunden 1999

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT, Institut für Unfallstatistik: Unfallstatistik 2002, Verkehr in Österreich, Heft 34; Wien 2003

PISCHINGER R. et al: Volkswirtschaftliche Kosten- Wirksamkeitsanalyse von Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs in Österreich, im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie und der Akademie für Umwelt und Energie, Graz, Linz, Wien 1997

RETTENSTEINER G., KAMP S., HAIBÖCK D.: Konzept für den öffentlichen Personennahverkehr, ÖPNV Konzept Bezirk Eferding, Zwischenbericht; im Auftrag des Amtes der Oö. Landesregierung, Landesbaudirektion, BauZ-Verkehrs koordinierung; Graz 2002

RETTENSTEINER G., KAMP S., RAINER M., HAIBÖCK D.: Konzept für die Neuorganisation des Öffentlichen Verkehrs im Bezirk Kirchdorf, Endbericht, RVK Regionalverkehr Kirchdorf; im Auftrag des Amtes der Oö. Landesregierung, Landesbaudirektion, BauZ-Verkehrs koordinierung; Graz 2002

RETTENSTEINER G., KAMP S., RAINER M., BESCH M., BOBLETER H.: Verkehrskonzept für den Korridor Enns - Asten/St. Florian – Linz Süd, ÖPNV Konzept Linz-Südost, Endbericht; im Auftrag des Amtes der Oö. Landesregierung, Landesbaudirektion, BauZ-Verkehrs koordinierung; Graz 2000

RETTENSTEINER G., KAMP S., KASTNER M., RAINER M.: ÖPNV Konzept Grieskirchen Nord, Endbericht, RVG Regionalverkehr Grieskirchen Nord; im Auftrag des Amtes der Oö. Landesregierung, Landesbaudirektion, BauZ-Verkehrs koordinierung; Graz 2000

RETTENSTEINER G., RAINER M., KAMP S.: ÖPNV-Konzept Stodertal, Angebotsoptimierung im öffentlichen Personennahverkehr, Ergänzung des Endberichts vom November 1998, Maß-

nahmenumsetzung; im Auftrag der Oö. Landesregierung, Landesbaudirektion, BauZ-Verkehrskordinierung; Graz 1999

RETTENSTEINER G., KAMP S., RAINER M.: Regionalverkehrsplan (RVP) Nationalparkregion Ennstal; im Auftrag der Oö. Landesregierung, Stabstelle für Verkehrsplanung, Verkehrskoordination; Graz 1998

RETTENSTEINER G., RAINER M., KAMP S.: ÖPNV-Konzept Stodertal, Angebotsoptimierung im öffentlichen Personennahverkehr, Endbericht; im Auftrag der Oö. Landesregierung, Landesbaudirektion, BauZ-Verkehrskordinierung; Graz 1998

SAMMER G., NEUMANN A.: SALWE – Standorte für Ausleitungsstrecken/-plätze für LKW in der Region Wien zur Emissionskontrolle im hochrangigen Netz, im Auftrag der Stadtgemeinde Wien, MA 18, in Arbeit

SAMMER G., RÖSCHEL G.: Mobilität älterer Menschen in der Steiermark, herausgegeben im „Seniorenreport Steiermark“, Graz 1999

STATISTIK AUSTRIA: Schnellbericht 3.6: Verkehrsstatistik 1999, Wien 2000

UMWELTBUNDESAMT: Austria's Annual National Greenhouse Gas Inventory 1990 – 2002, Wien 2003

UMWELTBUNDESAMT: HBEFA / MICET 2.1 Online Berechnung der CO₂-Emissionen, angewandt von ZIS+P am 9.6.2004

UMWELTBUNDESAMT: Umweltsituation in Österreich, Achter Umweltkontrollbericht des Umweltministers an den Nationalrat, Wien, 2007

UMWELTBUNDESAMT: Emissionstrends 1990 bis 2005. Ein Überblick über die österreichischen Verursacher von Luftschadstoffen (Datenstand 2007), Wien 2007