

---

# SANFTE MOBILITÄT FÜR LINZ

---

## Sanfte Mobilität orientiert sich an folgenden Punkten:

- Vorrang für nachhaltige Verkehrsarten (Öffis, Radfahren, zu Fuß gehen)
- Barrierefreie Verkehrsplanung
- Verkehrspolitische Entscheidungen nach klimarelevanten Vorgaben
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Effektiver Einsatz von Steuergeldern
- Vermeidung unnötiger Autofahrten

**Rund um die Uhr mobil mit einem attraktiven öffentlichen Nahverkehr, mit einem gut durchdachten Radwegenetz und mit gefahrlosen, bequemen Wegen für alle, die zu Fuß unterwegs sind.**

**Linz braucht in diesem Sinne zukunftsorientierte, innovative, umweltfreundliche Verkehrsmaßnahmen.**

Linz hat mehr Arbeitsplätze als EinwohnerInnen, täglich führen mehr als 120.000 PKW-Wege aus dem Umland in die Stadt. Linz braucht keine weitere Autobahn – daher im Sinne der sanften Mobilität ein klares Nein zum Westring und zum Autobahnanschluss Auhof. Stattdessen ist ein funktionierendes S-Bahn-System in Verbindung mit Park&Ride im Großraum Linz unerlässlich.

Zahlreichen Studien zufolge ist ein attraktives ÖV-Angebot mit hohen Umweltstandards notwendig, um Menschen zum Umsteigen auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu gewinnen. Mit ausgedünnten Takten und dem Einstellen von Linien können keine neuen KundInnen gewonnen werden. Ein dichter Takt-Verkehr, von früh bis spät, an allen Tagen der Woche (Montag bis Sonntag) ist unumgänglich. Das ÖPNV-Angebot muss – wie der private Pkw – jederzeit zur Verfügung stehen. Ein öffentliches Verkehrs-Angebot das rein darauf zugeschnitten ist, Menschen die keinen Führerschein bzw. kein Auto besitzen, zu befördern, ist ein wenig attraktives Minimalangebot und animiert nicht zum Umsteigen.

Nach aktuellen Untersuchungen bewegt sich die Mehrheit der Menschen innerhalb der Stadt auf relativ kurzen Strecken und sucht sehr unterschiedliche Orte auf. Deshalb muss innerhalb der Stadt die Infrastruktur auch für diese Wege entsprechend gestaltet werden. Für FußgängerInnen großzügig bemessene, behinderungsfreie Bewegungsräume, für RadfahrerInnen lineare, glatte, zügig zu befahrende Strukturen, für Öffis kurze Zu- und Abgänge von den Haltestellen. Das ermöglicht eine hohe Raumschließung und eine gute Erreichbarkeit aller Ziele für alle VerkehrsteilnehmerInnen.

Die Förderung des Fußverkehrs ist ein Beitrag zur Generationengerechtigkeit und zur Integration von Kindern und älteren Menschen sowie von Personen mit Mobilitätseinschränkungen in das Leben der Stadt.

Fußverkehr belebt den öffentlichen Raum. Er trägt zu seiner Attraktivität und zur sozialen Sicherheit bei. Dies wirkt sich positiv auch auf Handel, Gastronomie und Tourismus aus.

Zufußgehen verbessert das Wohlbefinden, erhält die Gesundheit und sichert Mobilität bis ins hohe Alter. Zufußgehen verursacht keinen Lärm und keine Schadstoffe, verbraucht wenig Ressourcen und benötigt wenig Raum. Fußwege sind eine Voraussetzung für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Die Förderung des Fußverkehrs kommt somit auch dem ÖPNV zugute. Maßnahmen, die das Zufußgehen erleichtern, sind erheblich kostengünstiger als die Infrastruktur für den motorisierten Verkehr.

Attraktive öffentliche Räume machen die Stadt interessant für innovative und kreative BewohnerInnen, für BesucherInnen und für InvestorInnen. Die Verkehrsplanung muss in Zukunft stärker auch diese kleinräumigen Mobilitätsbedürfnisse der Mehrheit der Bevölkerung berücksichtigen. Als Aufenthaltsraum für alle muss der öffentliche Raum die Möglichkeit bieten, Menschen zu treffen, zu bummeln, etc. Tatsächlich aber wurde der öffentliche Raum immer mehr von fahrenden bzw. parkenden Autos und LKWs in Besitz genommen; die anderen VerkehrsteilnehmerInnen wurden verdrängt. Selbst die Gehsteige werden den FußgängerInnen zunehmend von parkenden Autos streitig gemacht - besonders Eltern mit Kinderwägen und Menschen in Rollstühlen sind davon betroffen. Besonders im Radverkehr steckt ein enormes Potenzial für eine umweltverträgliche Verkehrspolitik, das in Linz noch massiv erschlossen werden muss. Entsprechend dem einstimmigen GR Beschluss vom März 2012 zur Unterzeichnung der Charta von Brüssel soll der Radverkehrsanteil bis 2020 auf 15% angehoben werden. Andere Städte – zum Beispiel Graz mit 16% und Salzburg mit 20 % - haben es bereits vorgemacht, Linz benötigt noch zahlreiche Maßnahmen.

## **Straße als Lebensraum für alle – nicht nur für Autos – die konkreten Maßnahmen**

### **mehr Raum für FußgängerInnen**

- Ausweitung der FußgängerInnenzonen, Wohnstraßen und Grünzonen
- Ganzjährig Autofreier Hauptplatz
- Rasche Ausweitung der Begegnungszonen
- Tempo 30 auf allen städtischen Straßen, ausg. Vorrangstraßen
- Konsequente Geschwindigkeitsüberwachung in Tempo 30-Zonen
- leichteres Queren von Straßen
- barrierefreie Übergänge
- optimierte Grünphasen für FußgängerInnen
- Autofreies Einkaufen: Errichtung von Gepäckdepots/Aufwertung des Gepäckdepots im Alten Rathaus durch Ausweitung der Öffnungszeiten und bessere Information; Aufbau eines Zustellservices

- Innovative Modellprojekte für "Wohnen ohne Auto"
- Entfernung nicht für den FußgängerInnenverkehr relevanter Gegenstände vom Gehsteigen und Radwegen
- Mindestbreite für Gehsteige von mindestens 2 m
- Schaffung von angstfreien Räumen und kurzen Wegen für FußgängerInnen; auch in der Abend- und Nachtzeit (Schlechtes Beispiel: derzeitige Verkehrslösung Hinsenkampplatz)
- Entschiedene Maßnahmen gegen das Parken auf Geh- und Radwegen  
Verkehrsberuhigung in Wohngebieten und Einrichtung von Wohnstraßen, damit Kinder sich wieder gefahrlos bewegen und spielen können
- Verkehrsberuhigung in allen Bereichen zur Senkung der hohen Luftschadstoffe
- Bis 2015 sollen fünf Modellprojekte zur Förderung des Fußverkehrs umgesetzt werden. Damit sollen kurzfristig fühlbare Verbesserungen erreicht, Maßnahmen getestet und neue Impulse gesetzt werden.
- In drei Pilotvorhaben sollen Fußwegenetze für kleinere Teilbereiche entwickelt und aufgewertet werden. Dabei sind die Wege zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel besonders zu berücksichtigen.
- Ein Leitfaden für Schwachstellenanalysen soll einheitliche Qualitätsstandards und einheitliche Erhebungsmethoden sicherstellen.
- Ein Leitfaden zur FußgängerInnenfreundlichkeit von Einkaufsstraßen und großen Fachmärkten soll entwickelt werden. Initiativen, die sich in besonderem Maße für ein fußgängerInnenfreundliches Einkaufsumfeld einsetzen, sollen eine Auszeichnung erhalten.

## **Aufwertung des Radfahrens**

- Zügiger Ausbau des Radverkehrsnetzes durch verstärkten Bau sicherer und attraktiver Radverkehrsanlagen, direkt und mit möglichst wenig Beeinträchtigung durch den motorisierten Verkehr
- Errichtung vorgezogener Radstreifen an Kreuzungen – mindestens 10 pro Jahr
- Fahrradverträglichkeitsprüfung bei allen Straßenbauvorhaben – auf Grünen Antrag umgesetzt – eine jährliche Evaluierung sollte erfolgen

- rascher Lückenschluss des bestehenden Radwegenetzes - siehe auch der Stadt Linz vorliegende Liste der Initiative Fahrrad
- Schaffung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes in Linz
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Sanierung desolater Beläge auf Radwegen
- höhere Priorität des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr
- sicherere und direktere Führung des Radverkehrs – auch auf Radfahrüberfahrten- in Kreuzungsbereichen
- bevorzugter Winterdienst auf Radwegen
- Bei Radweg-Ende in Kreuzungsbereichen muss für RadfahrerInnen ev. durch Anbringen von Sharrows oder sonstiger sichtbarer Markierungen ein sicheres Einordnen in den fließenden Verkehr möglich sein – siehe z.B. Kreuzung Derfflingerstraße/Paul-Hahn-Straße oder Freistädterstraße/Linke Brückenstraße
- konsequentes Freihalten kritischer Sichtbereiche
- Verbesserung bei den Radrouten-Wegweisern
- Öffnung weiterer Einbahnstraßen in die Gegenrichtung - z.B. Herrenstraße, Betlehemstraße
- Größere Durchlässigkeit der Innenstadt für den Fahrradverkehr
- Mehr Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum- jährlich Errichtung 3000 neuer Abstellplätze
- Großzügige Überdachung von Fahrradabstellanlagen an zentralen Punkten (öffentliche Gebäude, Schulen, Universitäten, Haltestellen etc.)
- Installierung von Bike-Boxen
- Rasches Überqueren von Kreuzungen mit Bevorzugung bei der Verkehrsabwicklung für die RadfahrerInnen
- längere Grünphasen für RadfahrerInnen - Lösungsansatz: Trennung der Rad- und FußgängerInnenampeln – Pilotprojekt auf Grünen Antrag evaluieren und ausweiten oder gleiche Grünphasen für Auto- und Fahrradverkehr
- verstärkte Zusammenarbeit mit der Exekutive gegen verparkte Radwege
- verstärkte Informationsarbeit - Image-Kampagne
- Kampagne für die Gewinnung neuer NutzerInnen (Betriebe, Stadtverwaltung, Aktion "Zur Arbeit radeln")

- modernes Leihfahrräder-System, gut vernetzt mit dem öffentlichen Verkehr
- Radfahrfreundliche Umgestaltung der Nibelungenbrücke
- Errichtung eines Radweges in der Waldeggstraße
- Wiedereinrichtung der Rad/Busspur auf der Wienerstraße in der Westbahn-Unterführung
- Anbindung des Linzer Radverkehrsnetzes an die Umlandgemeinden – Radweg Linz-Wilhering, Linz-Steyregg, Linz-Gallneukirchen...
- Wiederermöglichung der Fahrradmitnahme bei der Pöstlingbergbahn
- Ersuchen an die Linz Linien, bei der Bestellung neuer Fahrzeuge die Mitnahme von Fahrrädern zu ermöglichen

### **Attraktive Öffis**

- Günstigere Tarife/ Ein wesentlicher Schritt ist bereits auf Initiative der Grünen erfolgt – Umweltticket: Jahreskarte ab Juli 2013 um 100 Euro vergünstigt auf 285 Euro
- Angebotsorientierte anstatt bedarfsorientierter Fahrpläne
- Abschaffung der Ferienfahrpläne – weitere Verbesserungen sind erforderlich
- Garantierter 24-Stunden-Verkehr auch während der Woche, etwa durch Nachtfahrten oder ein verbessertes AST(Anruf-Sammel-Taxi)-System
- Kürzere Umsteigezeiten
- Einhaltung der Fahrpläne, insbesondere bei den Straßenbahnen, die fast durchgehend vom MIV unabhängig trassiert sind
- KundInnenfreundliche und barrierefreie Ausstattung sowie Zugänge für alle Haltestellen
- Vor Wind, Regen und Sonne schützende, mit Sitzgelegenheiten ausgestattete Warteplätze an allen Haltestellen
- SMS-Info auch über kurzfristig auftretende Behinderungen
- rasche Umsetzung der zweiten Schienenachse
- Verstärkte Kooperation mit den Umlandgemeinden zur Schaffung optimaler ÖV Anbindungen im gesamten Zentralraum, um EinpendlerInnen ein optimales Angebot bieten zu können

- Umfassendes integriertes Verkehrskonzept für den Großraum Linz - unter Berücksichtigung bestehender Schienenachsen
- Stadtbahn Linz-Gallneukirchen-Pregarten
- Ausbau und Attraktivierung der Mühlkreisbahn und LILO
- Neubau der Eisenbahnbrück unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von ÖV, RadfahrerInnen und FußgängerInnen
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Summerauerbahn
- weitere Verlängerung der Straßenbahn Harterplateau bis Ansfelden
- Viergleisiger Ausbau der Westbahnstrecke
- Rasche Umsetzung des OÖ. Park&Ride-Konzeptes
- VerkehrserregerInnenabgabe für Einkaufszentren vor den Toren der Stadt
- Kein Westring
- Kein Autobahnanschluss Auhof