

MENSCH – VERKEHR – STADT



Täglich betrifft er uns. Ob als Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger oder wenn er an unseren Wohnungen vorbeizieht – der Stadtverkehr beeinflusst unser Leben. Parkplatzsuche, Stau, Abgase und Lärm sind die negativen Auswirkungen einer Mobilität, die aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken ist. Doch gerade die negativen Auswirkungen bedeuten, daß wir Maßnahmen ergreifen müssen, um den Verkehr stadtverträglicher und damit menschengerechter zu machen. Damit bekommt der Ausdruck vom schonenden Umgang mit dem Auto eine neue Dimension. 200 Meter um zwei Ecken, um zwei Äpfel zu erstehen –

ein unsinniges Unterfangen. Schonender Umgang mit dem Auto heißt, es sinnvoll einzusetzen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, mit dem Rad zu fahren, das Gaspedal leiser zu treten oder kurze Strecken auch auf eigenen Beinen zu gehen, weil es nebenan auch noch Menschen gibt.

Bürgermeister
Dr. Franz Dobusch

Medieninhaber: Stadt Linz; Redaktion: Amt für Presse und Information, 4041 Linz, Pfarrgasse 9; Gestaltung: Mag. Gernot Polland

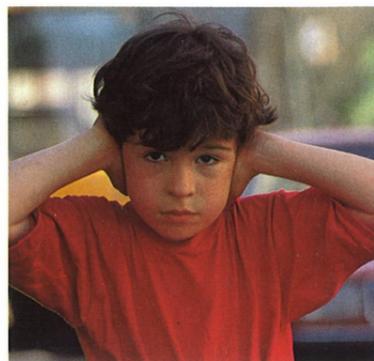
Nicht ersticken



3 Millionen Kilometer täglich fahren Autos in Linz.

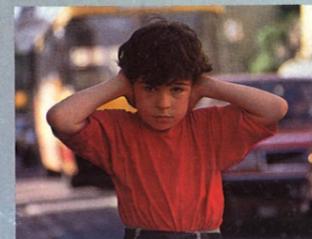
Linz ist im Brennpunkt des oberösterreichischen Zentralraumes. Wirtschaftliche Dynamik, ein großes Arbeitsplatzangebot in Industrie, Handel, Gewerbe und im Dienstleistungssektor, qualifizierte

Ausbildungseinrichtungen und ein attraktives Freizeit- und Veranstaltungsangebot erfordern Mobilität. 130.000 Verkehrswege vom Umland nach Linz werden täglich zurückgelegt, davon 80.000 (=63%) mit dem Auto. Dazu kommen 467.000 Verkehrswege innerhalb der Stadt, dabei wird 195.000 Mal der Pkw gestartet. Und die Motorisierung nimmt weiter zu. Weltweit stehen Ballungsräume vor den gleichen Problemen: Der Straßenverkehr ist ein Lärmbelaster, Luftverpester, eine tagtägliche Unfallbedrohung für die Menschen, er beansprucht große Flächen und vermindert den Lebensraum. Für die Verkehrspolitik in der Stadt bedeutet dies, daß die Abwicklung des Autoverkehrs



in stadtverträglichen Bahnen erfolgen muß, wobei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sowie zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs dem Auto einen für Mensch, Stadt und Umwelt verträglichen Platz zuweisen.

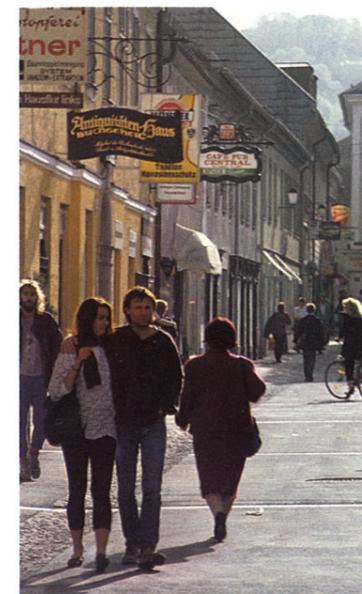
Weniger Verkehr



Mehr Linz



Eine Stadt erleben



Fußgängerfreundliche Zonen sind aus der City nicht mehr wegzudenken.

Das Bild der Stadt ist geprägt von einer jahrhundertelangen Entwicklung. Stadt macht Geschichte und Kultur spürbar, läßt aber auch Vielfalt und Kontraste von alt und neu erleben. Diese für eine Stadt typische Atmosphäre verliert ihre Qualität, wenn die negativen Auswirkungen der Verkehrsflut überhand nehmen. Schaffung und Ausbau von Fußgängerzonen erfüllen den historischen Stadtkern wieder mit Leben, bedeuten Rückgewinnung von Verkehrsflächen für den Menschen als Lebensraum, als Treffpunkt zum Bummeln, Plaudern, Verweilen, Genießen. FUZOS gegen Hektomatik und Streß, für Erlebnis Stadt. Die Wiederentdeckung der Stadt als Ort für Freizeit und Erlebnis prägt



Auch diese kleine Linzerin genießt ihr Eisvergnügen lieber abseits vom Autotrübel.

die Neugestaltung von Straßen, Plätzen, Passagen und Parkanlagen. Der menschliche Maßstab in der Stadtgestaltung ist wieder gefragt.

Millimeter entscheiden



Die Zurücknahme des Gaspedals um Millimeter entscheidet bei einem Unfall über die Folgen, über Leben und Tod. Jeder zweite Unfall geht auf zu schnelles Fahren zurück. Die Überlebenschance von Fußgängern ist abhängig von der gefahre-



Denken wir daran – im Wohngebiet Tempo 30.

nen Geschwindigkeit und erhöht sich bei einer Verringerung von 50 auf 30 km/h um 90 Prozent. Die Wahrscheinlichkeit, daß es zu einer schweren Verletzung kommt, verringert sich um 70 Prozent. Ein Beispiel aus der Sicht des Lenkers: Ein Kind quert unvermutet die Straße, Distanz 15 Meter. Bei Tempo 30 kann das Auto rechtzeitig abgebremst werden, bei Tempo 50 wird das Kind mit nahezu vollem Tempo, etwa 48 km/h, angefahren, seine Überlebenschancen stehen 50:50. Gerade im Wohngebiet ist also Tempo 30 die „angepaßte“ Geschwindigkeit, nicht nur gegenüber Kindern, gehbehinderten und alten Menschen, sondern für alle Fußgänger und auch Radfahrer.

4

Straßen für Menschen



„Unsere“ Straße gehört zu unserem Wohnumfeld. Straßenrückbau gibt dem Menschen wieder mehr Lebensraum.

Wohnlichkeit soll nicht beim Verlassen der eigenen Haustür aufhören. Straßen im Wohngebiet sind keine Autobahnen, sie sind für alle da, für Fußgänger, Rad- und Kraft-

fahrer. Der Straßenbau war jahrzehntelang aber nur vom Zweckdenken geleitet: möglichst breite Fahrbahnen, um dem steigenden Verkehrsaufkommen gerecht zu

werden, möglichst viel Raum für Parkplätze und „Restflächen“ für Gehsteige. Straßen in Wohngebieten wurden zu „Schleichwegen“ für den Durchzugsverkehr, zum Abstellplatz für sogenannte ortsfremde Dauerparker. Diese Entwicklung mit allen negativen Auswirkungen für die Bewohner läßt sich in manchen Fällen nur rückgängig machen, wenn auch der Straßenraum tatsächlich baulich neu gestaltet wird. Der Straßenrückbau als Sonderform der Verkehrsberuhigung verleidet flotten Durchziehern „ihren“ Schleichweg, erzwingt eine langsame Fahrweise, bringt für Fußgänger und Radfahrer mehr Sicherheit und durch Begrünungen insgesamt eine Verbesserung der Wohnumgebung.

6

Leiser, sparsamer, sicherer

Tempo-30-Zonen sind ein großer Schritt zu einem menschengerechten Stadtverkehr. Die Zeit der großen Gesten, als quietschende Weißwandreifen noch imponieren wollten, sollte endgültig der Vergangenheit angehören. Leiser, sparsamer und sicherer ist die intelligente Alternative. Überall, wo Tempo 30 seit Jahren eingeführt ist, gingen gerade die schweren Unfälle deutlich zurück. Geringere Geschwindigkeiten erhöhen die Verkehrssicherheit. Zusätzlich kommt es, je nach Fahrzeugtyp, zu einer Lärminderung um durchschnittlich 3 Dezibel und zur Verringerung einiger Schadstoffkomponenten. Also nur Vorteile? Was „kostet“ Tempo 30? Nur ein wenig Geduld, zum Beispiel auf



Zoneneinfahrt – ab hier heißt's leiser treten, Anrainer und Nachbarn wissen es zu schätzen.



einer Fahrtstrecke von 300 Metern einen zeitlichen Mehraufwand von 16 Sekunden.

„Aber wird der Dreiß'ger überhaupt eingehalten?“ lautet die Frage des Zweiflers. Berechtigt, bedenkt man, daß auch Tempo 50 zu 75 Prozent überschritten wird. Dennoch hat sich gezeigt, daß schon kurz nach Einführung der Zonen die Durchschnittsgeschwindigkeiten deutlich zurückgingen und extreme Überschreitungen nicht mehr vorkommen. Die Maßnahme ist eine Sache, die Einsicht von uns allen noch viel wichtiger.

5

Freiräume sichern



Kinder brauchen Freiräume für spielerische Betätigung. So manche Straße eignet sich dafür, wenn wir auf sie Rücksicht nehmen.

Es gibt doch genügend Park- und Grünanlagen, Kinder- und Jugendspielfläche! Dies darf nicht zum Argument dafür werden, den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs

im Straßenraum von Wohngebieten uneingeschränkten Vorrang zu geben. Eine österreichweite Studie stellt fest: „Die früher übliche Funktion von Straßen und Plätzen als Ort



ungezwungener sozialer Kontakte und des Spielens ist weitgehend verlorengegangen.“ Wohnviertel sind nicht nur Schlafstätten. Zwei Drittel der Bewohner verbringen den größten Teil oder den ganzen Tag in ihnen. Für sie gilt es, gegen den Verkehrsdruck Freiräume zu sichern.

7

Mobil ohne Gestank



Der Ausbau des Radwegenetzes fördert das umweltfreundlichste Verkehrsmittel.

Nicht nur ein Sportgerät, sondern eine echte Alternative für den Nahverkehr über Distanzen bis drei Kilometer ist das Fahrrad. Mehr als die Hälfte aller Verkehrswege in der Stadt fällt in diese Kategorie, wobei der Anteil der Pkw-Fahrten nach wie vor beträchtlich ist. Für das Umsteigen sprechen nicht nur Umweltschutzargumente, auch der Gesundheitsaspekt und die oft kürzere Fahrzeit im Punkt-zu-Punkt-Verkehr sind wesentliche Pluspunkte. Die Stadt Linz erleichtert die Entscheidung für das Fahrrad durch den kontinuierlichen Ausbau des Radwegenetzes. Seine Länge hat sich in den vergangenen zehn Jahren annähernd verdoppelt und hat die 100-Kilometer-Marke erreicht. Zusätz-



Eine echte Alternative im Stadtverkehr.

lich schaffen Tempo-30-Zonen auf rund 250 Kilometer des Linzer Straßennetzes radfahrerfreundliche Bedingungen.

Parken ohne Irrwege



Unterirdisches Parken ohne lange Kurven. In Linz übrigens günstiger als sonstwo in Österreich.

Langwierige Parkplatzsuche in und um Stadtzentren ist nicht nur ein Ärgernis für den Autofahrer selbst. Der Suchverkehr und verkehrshinderndes „wildes“ Parken erhö-

hen auch die Umweltbelastungen für alle anderen. Übrigens ist es die Mehrheit, die sich im innerstädtischen Raum als Fußgänger und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel

bewegt. Parkraumlösungen stehen heute mit an erster Stelle in der Verkehrsplanung, um die Attraktivität und Vitalität dicht bebauter Geschäfts- und Wohnviertel zu sichern. Verdrängung von Dauerparkern mit Ausnahme des Bewohnerparkens schafft Abstellmöglichkeiten für Besucher der Innenstadt in gebührenpflichtigen Kurzparkzonen. Zusätzlich bieten sich Tiefgaragen an, um den Pkw-Verkehr gezielt und ohne lange Parkplatzsuche unterzubringen.

Wenn zum Beispiel 5000 Pkw nur jeweils 200 Meter weit einen Parkplatz suchen, sind sie insgesamt 1000 km zulasten unserer Umwelt unterwegs. Diese „Suchfahrten“ ersparen Parkgaragen.

Auf eigenen Beinen



Auf Schritt und Tritt seine eigenen Wege gehen. Die Linzer Innenstadt ist fest in Fußgängerhand.

Der Fußgängerverkehr ist nach wie vor die wichtigste Verkehrsart in Städten. Nach Zeiten der Motorisierungseuphorie steht in der Stadtplanung wieder der Mensch im Mittelpunkt. Fußgängerfreundlichkeit ist

ein wesentlicher Beitrag zur Revitalisierung und damit zur Erhaltung der Anziehungskraft der Innenstädte. In Linz wurde der mit der Errichtung der Fußgängerzonen Landstraße und Hauptplatz eingeschlagene

Weg konsequent fortgesetzt. Ein Ergebnis aus jüngster Zeit ist die Fußgängerzone Altstadt. Wie durch Geschäftspassagen nicht nur attraktive Einkaufsmöglichkeiten, sondern auch neue Fußwegachsen entstehen, wird in naher Zukunft das derzeit im Bau befindliche Projekt Taubenmarkarkade zeigen. Auch die Westseite des Hauptplatzes bietet sich für die Schaffung neuer Durchgangsmöglichkeiten an. Eine vorbildliche Umsetzung des Prinzips der Fußgängerfreundlichkeit im Wohnbereich führt die Wohnanlage Schadlergründe vor Augen.



City-Einkauf hat Stil



Einkaufskultur mit City-Stil – Qualität in Angebot und Atmosphäre.

Vertraute Orte der Begegnung, Atmosphäre und Qualität im Dienstleistungs- und Warenangebot, diese überzeugenden Anreize rücken die City in den Blickpunkt. Ob Boutique oder Modehaus, Fachhandel oder Kunsthandwerk, Café oder Beisl, Kino oder Casino – Vielfalt und Konzentration des Angebots in urbaner Umgebung bleiben von jeder am Reißbrett entworfenen Einkaufs-„City“ unübertroffen. Man und frau spürt es. Echte City-Qualität bestätigt sich auch in hochwertigen Dienstleistungen, wie sie zum Beispiel von Ärzten, Rechtsanwälten, Architekten und Beratungsbüros erbracht werden. Individualität ist ihr Trumpf. Stadt hat unverwechselbare Orte und Plätze, hat Persön-



„Es hat Spaß gemacht, ich komme wieder!“

lichkeit und Charakter. Eintönigkeit und Anonymität sind ihr Feind. Sie garantiert Spannung und Erlebnis.

Linzer steigt ein



Stärker denn je mischen Bus und Straßenbahn im Wettbewerb der Verkehrsmittel mit. Schnelle Verbindungen, moderne Fahrzeuge und günstige Tarifsysteme machen den öffentlichen Verkehr zu einem entscheidenden Faktor für mehr Lebensqualität. Manches ist noch zu verbessern, doch die Rechnung geht auf. Die Attraktivierung des ÖV läßt das Fahrgastaufkommen der ESG um 4 bis 5 % jährlich ansteigen. Die 70-Millionen-Marke ist bereits in Sicht. Die Straßenbahn fährt zu 60 Prozent auf einem von der Straße getrennten Gleiskörper – ein tempofördernder Österreichrekord. Mehr als 400 Millionen Schilling wurden in den achtziger Jahren in neue Busse und Straßenbahngar-



Grünes Licht für den öffentlichen Verkehr.

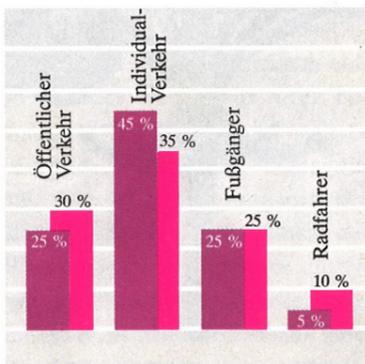
nituren investiert. Der öffentliche Verkehr hat also Grünlicht. Im wahrsten Sinn des Wortes, denn eine von Bus- und Straßenbahnfahrern beeinflussbare Ampelsteuerung soll bereits in naher Zukunft für weitere Beschleunigung sorgen.

12

Verkehrsplanung

Jedes einzelne Auto im Stadtverkehr verbraucht die Luft von 100 Fußgängern – städtische Verkehrsprobleme sind vor allem Umweltprobleme. Davon hat die Verkehrsplanung heute auszugehen. Es besteht kein Bedarf an dicken Generalstabsplänen in Schubladen, Lösungen müssen erprobt und umgesetzt werden. Linz beschreitet diesen Weg in vier Hauptsektoren der Verkehrsplanung. Zum Gesamtkonzept für den ruhenden Verkehr zählen das Bewohnerparken, die Parkgebühren und Parkgaragen, zum Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten verbunden mit dem Nachtfahrverbot für einspurige Kraftfahrzeuge,

Angestrebte Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2000



Straßenrückbauten und die verstärkte Einführung der Rechtsregel. Das Maßnahmenkonzept gegen den Verkehrslärm enthält die Aufbringung von lärm-dämmenden Asphalt-

belägen auf allen stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen, Lkw-Nachtfahrverbote und den Ausbau der Lärmschutzförderung. Das Konzept zur Förderung des öffentlichen Verkehrs beruht auf einem attraktiven Tarifsystem und dem Linzer Verkehrsverbund sowie der Bevorrangung und Beschleunigung durch Vorschaltung von Ampelanlagen und die Einrichtung von Busspuren.



14

Bonus für Umsteiger



Benutzerfreundlichkeit und attraktive Tarife sind wichtige Anreize zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Der bis weit ins Umland reichende Linzer Verkehrsverbund bietet eine optimale Kombination von Fahrmöglichkeiten und schont die Brieftasche. Innerhalb der von rund 230.000 Menschen bewohnten Kernzone können alle öffentlichen Verkehrsmittel zum ESG-Tarif benutzt werden. Wer mit dem ÖV aus dem Verbundraum nach Linz fährt, kann für einen Aufpreis von einem

Schilling mit der ESG weiterfahren. Bei Hin-Retour-Karten kostet die City-Karte, eine ESG-Tageskarte, ganze zwei Schilling. Bei Fahrten von Linz hinaus wird gegen Vorweis eines ESG-Fahrscheines ein Rabatt

von 14 Schilling gewährt. Wochen- und Jahreskarten für Busse nach Linz sind billiger geworden, der Tarif wird nur noch bis zur Kernzone berechnet. Für Bahnfahrten im Umkreis von 10 Kilometern gilt der Verbundtarif von 15 Schilling. Der Linzer Verkehrsverbund ist ein Angebot für knapp eine Million Bewohner im Zentralraum.

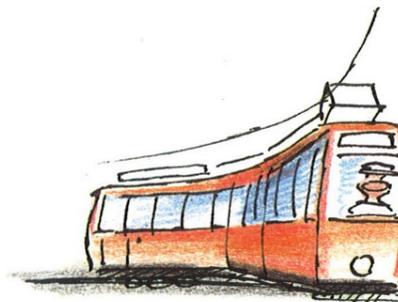


Linzer Verkehrsverbund

Verbindet Stadt und Land zum Spartarif.

13

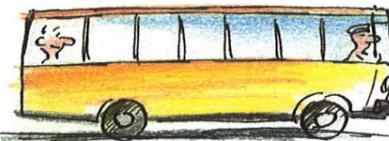
Ein Netz schafft Möglichkeiten



Die freie Verkehrsmittelwahl, heute noch meist reduziert auf die Frage „Auto oder Verzicht auf Auto?“, wird in Zukunft darin bestehen, aus einem Netz von Möglichkeiten die jeweils optimale Wahl zu treffen. Die im Fernverkehr selbstverständ-

liche Kombination von Verkehrsmitteln ist auch für den Nahverkehr wegweisend.

Schon heute werden 55 Prozent der Verkehrswege in der Stadt umweltfreundlich, das heißt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bis zum Jahr 2000 soll sich dieser Anteil auf rund zwei Drittel erhöhen.



Die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs im Stadtgebiet von 45 auf 35 Prozent kann schrittweise durch geeignete Verkehrsmaßnahmen und vor allem durch eine neue umweltbewußte Einstellung zum Auto erreicht werden.

Weniger Verkehr
Mehr Linz

15