

## INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

**Landesrat Mag. Günther Steinkellner**

am

09. Mai 2017

**Saal B im OÖ. Presseclub, 11:30 Uhr**

zum Thema

**"Vorstellung der Park-and-Ride-Hotspot-Studie"**

**Weitere Gesprächsteilnehmer/innen:**

**Dipl.-Ing. Stefan Holzer** (Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr)

**Rainer Schrögenauer, BSc, MSc** (Komobile Gmunden GmbH)

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:  
Amt der Oö. Landesregierung  
Direktion Präsidium  
Abteilung Presse  
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12  
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88  
landeskorrespondenz@ooe.gv.at  
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

## **Park-and-Ride-Konzeption**

"Attraktive und effiziente Mobilität definiert sich nicht alleine über hochwertige Fahrzeuge und gute Reisezeiten, sondern auch über die Gestaltung und Praktikabilität der gesamten Wegekette. Mit einem effizienten Park-and-Ride-Konzept bilden wir wichtige und notwendige Schnittstellen zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr", unterstreicht der Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner.

In Oberösterreich gibt es rund 1,35 Millionen Arbeitnehmerinnen, Arbeitnehmer, Arbeiterinnen und Arbeiter (Quelle: Land OÖ 2011 – Erwerbstätige laut Volkszählung). Eine Vielzahl der Erwerbstätigen hat ihren Arbeitsplatz in einem anderen Bezirk, einer anderen Stadt oder in einer anderen Gemeinde. Für diesen Pendlerkreis gilt es die Reise möglichst schnell, sicher, komfortabel und stressfrei zu gestalten, um den Arbeitsplatz gut zu erreichen.

"Ziel unserer Infrastrukturpolitik ist es, den öffentlichen Personennahverkehr im gesamten Land als leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung zu stellen", so Landesrat Steinkellner. Das Rückgrat dabei bildet der Schienenpersonennahverkehr mit seinen wichtigen Verbindungen auf Haupt- und Nebenbahnen. Mit der Bestellung der S-Bahn-Verkehre in den Zentralraum konnte das Land Oberösterreich seit Ende vergangenen Jahres das bestehende Bahnangebot klar attraktivieren. Das Angebot soll hierbei langfristig sukzessive verbessert und ausgebaut werden.

Oft herrscht im Zusammenhang mit Park-and-Ride-Anlagen die irriige Meinung, dass der Bau eines Parkplatzes keine schwierige Angelegenheit sein könne. Leider tauchen im Zusammenhang mit diesen Anlagen oft Schwierigkeiten unterschiedlicher Art auf und es gilt komplexe Problemstellungen zu lösen.

## **Strategische Planung als Grundbasis für effiziente Park-and-Ride-Projekte**

Eine effiziente und gute Park-and-Ride-Gesamtplanung trägt dazu bei, die Innenstädte vom PKW-Verkehr zu entlasten. Der knappe Parkraum kann dort wieder für Anwohner/innen, Besucher/innen und Kunden des Einzelhandels zur Verfügung gestellt werden. Der Wille zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ist dabei immer

auch abhängig vom Komfort des Zugangs und den Umsteigemöglichkeiten. Somit sind besonders Standorte attraktiv, welche hochwertige Anbindungen an Regionalzüge oder S-Bahn-Haltestellen mit kurzer Taktfolge aufweisen. "Durch die Fachabteilungen des Landes sowie durch die ÖBB wurde entlang der Haupt- und Nebenbahnen ein laufendes Monitoring der P+R-Plätze angeordnet. Anhand der Zählungen und ausgewerteten Statistiken wissen wir, wo es entsprechende Bedarfe gibt", erklärt LR Steinkellner. Das Monitoring zeigt, dass die Planungen im Gesamtverkehrskonzept Großraum Linz teils auf aktuelle Planungen überarbeitet und optimiert werden müssen.

In der Vergangenheit zeigte sich darüber hinaus, dass der Wille zur Verwirklichung in einigen Fällen an Problemen in der Umsetzung scheiterte. So war die Realisierung mancher Anlagen wegen nicht vorhandener oder nicht verfügbarer Gründe nicht möglich. "Mir ist es wichtig hierbei zu betonen, dass es unsererseits keine Kürzungen bei den Park&Ride-Programmen gegeben hat. Im Gegenteil, der Ausbau stellt für uns einen wichtigen Schwerpunkt dar", betont LR Steinkellner. Folglich sind die landesinternen Konzepte in Überarbeitung, um ein an die aktuellen Gegebenheiten angepasstes, strategisches Fundament zu schaffen.

Aus heutiger Sicht beinhaltet das veraltete Konzept Ausbaumaßnahmen, die mit aktuellen Auslastungen in keinerlei Korrelation stehen. So weist beispielsweise die Park-and-Ride-Anlage Pulgarn eine durchschnittliche Auslastungsquote von 39% auf. Eine zusätzliche Aufstockung um 300 auf insgesamt 360 Stellplätze - nach Konzeptvorlage des Gesamtverkehrskonzeptes - ist nach aktuellen Maßstäben ein überdimensionierter Ansatz. Eine potentielle, mittelfristige Erweiterung des Standortes Pulgarn gilt es durch kontinuierliche Auslastungsprüfungen abzuwägen bzw. hat erst Sinn, wenn auf der Summerauer Bahn ein dichterer S-Bahntakt angeboten werden kann.

So zeigte sich im Zuge unseres angestellten Monitorings, dass einige Park-and-Ride-Anlagen noch freie Kapazitäten aufweisen, andere häufig ausgelastet waren. "Nur durch zielgerichtete Planungen, gründliche Abwägungen, strategische Konzeption und die Einbettung der Park-and-Ride-Entwicklung in ein Gesamtkonzept ist eine optimale Lösung möglich", so der Landesrat für Infrastruktur Günther Steinkellner. Gerade im ländlichen Raum soll P+R zunehmend an Bedeutung gewinnen. Ziel ist es, die Pendler/innen vermehrt bereits außerhalb der Stadt auf den ÖV zu verlagern, um städtische Knotenpunkte zu entlasten und Verflechtungen zu erzielen.

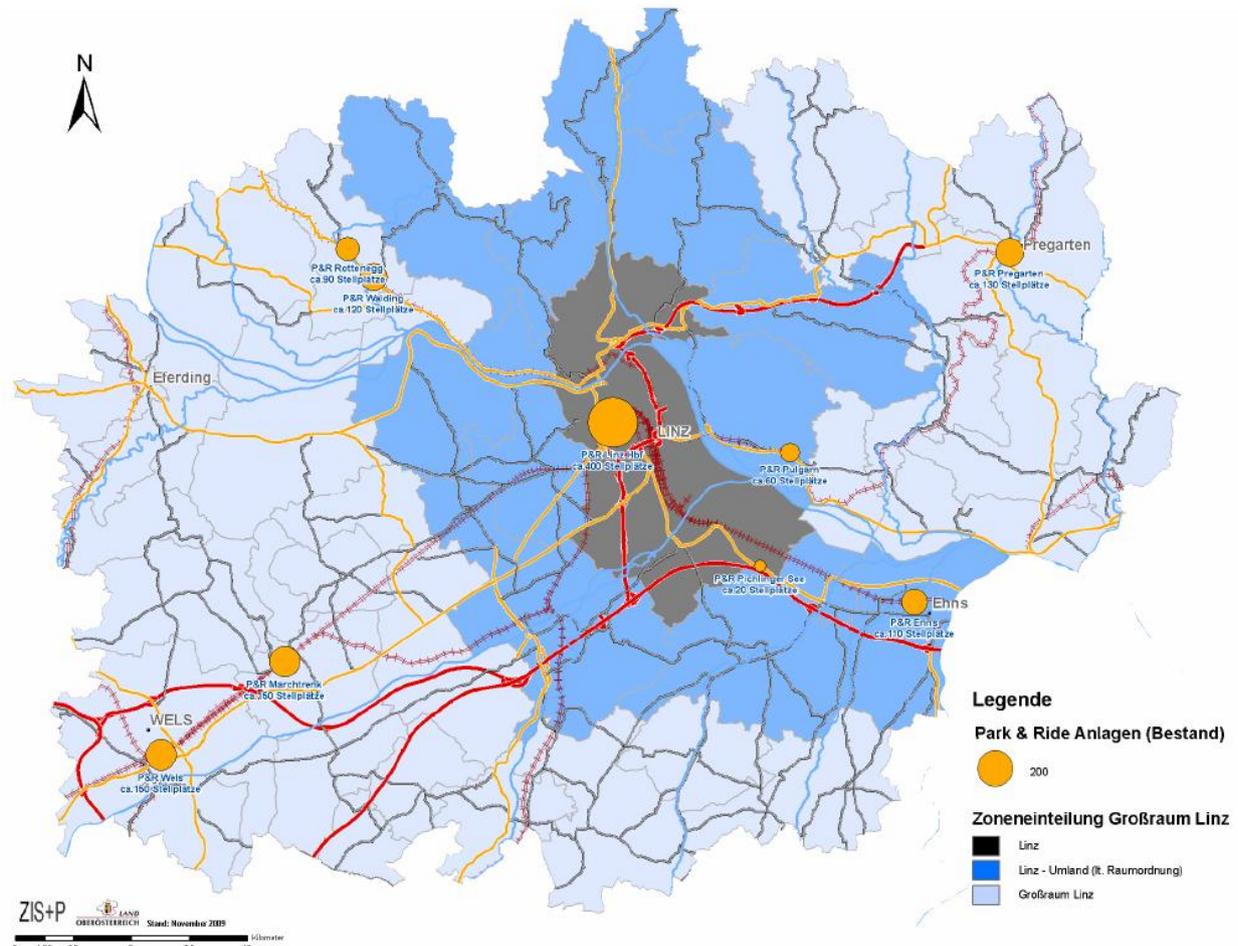


Abbildung 1: Park-and-Ride-Anlagen mit mehr als 100 Stellplätzen im Großraum Linz (Quelle: 2011 ÖBB, Land OÖ)

### Stakeholder bei Park-and-Ride-Projekten

Park-and-Ride-Konzepte sind nicht immer unumstritten. In manchen Fällen treten durch P+R-Verkehre verstärkte Verkehrsbelastungen an strategisch gut frequentierten Anlagen auf. Ist der umliegende öffentliche Parkraum nicht bewirtschaftet, kann es zu Konflikten mit Anwohnern kommen. In innerstädtischen Lagen können ebenfalls Nutzungskonkurrenzen existieren. Weiteres stehen zu klärende Folgeleistungen wie die Parkraumbewirtschaftung in zähen Verhandlungen. Deshalb bedarf der Bau und oder der Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen einer sorgfältigen Vorbereitung. Der Prozess rund um die Erstellung von Park-and-Ride-Anlagen gliedert sich in einen Vorgang, bei dem mehrere Stakeholder beteiligt sind. Die ÖBB-Infrastruktur AG als Hauptvertragspartner tragen bei ÖBB P&R-Anlagen 50 Prozent der Planungs- und Errichtungskosten. Die restlichen 50% werden von der jeweiligen Standortgemeinde (25%) und dem Land Oberösterreich (25%) finanziert. Bei Park-and-Ride-Anlagen an

Privatbahnen gilt ein anderer Förderungsschlüssel. Hierbei übernehmen Bund, Land und Gemeinde grundsätzlich jeweils ein Drittel der Gesamtkosten.

## **P+R- und B+R-Hotspotstudie entlang der Summerauerbahn und Mühlkreisbahn**

Aufgrund der strategischen Zielsetzung, den öffentlichen Verkehr auszubauen und damit eine Entlastungswirkung im Berufsverkehr zu erzielen, wird an der Umsetzung eines neuen Park-and-Ride-Konzeptes gearbeitet. Zur Abklärung kurzfristiger Erweiterungsmaßnahmen entlang der Summerauer- und Mühlkreisbahn wurde eine Studie in Auftrag gegeben.

Das Ziel der von Komobile Gmunden erstellten Studie lag darin, an ausgewählten Stationen der Mühlkreis- und Summerauerbahn zweckmäßige und zeitnah umsetzbare Erweiterungsmaßnahmen zum Ausbau der Park&Ride-Angebote aufzuzeigen. Bei derartigen Maßnahmen handelt es sich zum einen um einfache Optimierungsmaßnahmen, wie etwa die Sanierung bestehender Flächen sowie einer verbesserten Stellplatzorganisation durch das Aufbringen von Markierungen, weiters um die Einbeziehung bereits befestigter Flächen im Bahnhofsumfeld oder um völlige Neuerrichtungen.

Die Maßnahmenvorschläge für die einzelnen Standorte wurden auf Basis der örtlichen Gegebenheiten erarbeitet. Die jeweils zweckmäßigsten Erweiterungsmaßnahmen wurden im Rahmen der fachlichen Expertise aufgezeigt sowie die einzelnen Standorte hinsichtlich ihrer Erweiterungswürdigkeit priorisiert und der bauliche Aufwand abgeschätzt. Das Potenzial zusätzlicher Stellplätze wurde ermittelt. Den Standorten wurden hinsichtlich der festgestellten Dringlichkeit die folgenden Standortprioritäten zugeordnet:

- **Priorität 1:** An solchen Standorten wird die Umsetzung zeitnaher Erweiterungsmaßnahmen empfohlen. Diese Einschätzung ergibt sich beispielsweise aus einer Auslastung im Bestand, einem geringen baulichen Aufwand, einem großen Einzugsgebiet der Anlage oder einem attraktiven Verkehrsangebot der Bahn.

- **Priorität 2:** Dabei handelt es sich um Standorte, an denen eine Park&Ride-Erweiterung aufgrund der erhobenen Auslastung kurzfristig nicht erforderlich ist, eine Erweiterung aber grundsätzlich durch Vorhandensein entsprechender Flächenreserven möglich wäre oder etwa aufgrund eines attraktiven Bahnangebotes als sinnvoll eingeschätzt werden kann.
- **Priorität 3:** Diese Kategorie beinhaltet sowohl Flächen, die mit einem hohen Errichtungsaufwand behaftet sind als auch solche, deren Lage in Bezug auf die Station weniger attraktiv erscheint (Zugangswege). Darüber hinaus wurden dieser Kategorie jene Flächen zugeordnet, deren Verfügbarkeit entsprechend der vorliegenden Informationen von Seiten der Gemeinden oder der ÖBB Infrastruktur als schwierig zu beurteilen ist. Die Nutzung solcher Flächenreserven ist daher nur in einem langfristigen Zeithorizont möglich.

Der bauliche Aufwand zur Realisierung der Erweiterungsmaßnahmen wurde für die einzelnen Flächen folgendermaßen kategorisiert:

- **„geringer Aufwand“:** Die Nutzung dieser Flächenreserve ist mit nur geringem Aufwand wie etwa Verbesserung der Bodenmarkierungen bzw. organisatorische Maßnahmen möglich. Eine umgehende Nutzung der Flächenreserve wird empfohlen.
- **„mittlerer Aufwand“:** Für diese Flächen ist von einem mittleren Aufwand bei der Realisierung von Park&Ride-Erweiterungsmaßnahmen auszugehen. Hier sind jedenfalls Baumaßnahmen notwendig. Überdies müssen Details bei Grundstücksfragen geklärt werden. Es wird empfohlen, eine Nutzung der Fläche mittelfristig anzustreben.
- **„hoher Aufwand“:** Umsetzung grundsätzlich empfohlen, eine Neuerrichtung von Parkplätzen ist jedoch mit hohem baulichem Aufwand bzw. Kosten (z.B. Unterführungen) verbunden.

Das Erweiterungspotenzial 'mit geringem Aufwand' auf der Summerauerbahn beträgt rund 20 Stellplätze; mit mittlerem Aufwand lassen sich – bei optimalen Rahmenbedingungen ca. 500 Stellplätze zusätzlich schaffen. Auf der Mühlkreisbahn können mit geringem Aufwand keine zusätzlichen Stellplätze zur Verfügung gestellt werden; mit mittlerem Aufwand lassen sich bei ebenfalls optimalen Rahmenbedingungen ca. 500 neue PKW-Stellplätze im Umfeld der untersuchten Stationen realisieren.

## **Weitere Park-and-Ride- / Bike-and-Ride-Projekte im Jahr 2017**

### **Bahnhof Wels**

Der Welser Hauptbahnhof erhält ein neues und modernes Park-and-Ride-Parkdeck. Insgesamt 10 Millionen Euro investieren die ÖBB-Infrastruktur AG, Land OÖ und Stadt Wels in ein neues Parkdeck mit vier Ebenen direkt angrenzend an den Hauptbahnhof Wels. Der Baustart ist für Juli 2017 vorgesehen, die Fertigstellung für Mitte 2018 geplant. Das Parkdeck wird nördlich angrenzend an den Hauptbahnhof in der Gärtnerstraße im Stadtteil Neustadt gebaut. Insgesamt werden 545 PKW-Stellplätze (22 davon Behindertenparkplätze), rund 395 Fahrrad-Abstellplätze sowie 20 Stellplätze für einspurige Kraftfahrzeuge errichtet. Mit dem Bau der Anlage kann der großen Nachfrage nach Parkplätzen am Bahnhof Folge geleistet werden.

### **Bahnhof Schärding**

Im Frühsommer 2017 wird zudem der Umbau des Bahnhofs Schärding abgeschlossen sein. Der moderne und barrierefreie Bahnhof wird zusätzlich mit einem neuen Busterminal und einer Park-and-Ride-Anlage ausgestattet. Die Anlage umfasst 240 PKW-Stellplätze und 56 Fahrradabstellplätze. Hiermit wird für die Innviertler Pendler/innen eine attraktive Umstiegsmöglichkeit hin zum ÖV geschaffen.

### **Kirchdorf an der Krems**

Die Park-and-Ride-Anlage in Kirchdorf soll um 68 Stellplätze erweitert werden. Somit wäre ein Gesamtbestand von 78 Parkplätzen vorhanden.

### **Taufkirchen**

Am Standort Taufkirchen ist eine Erweiterung um 40 PKW-Stellplätze auf insgesamt 61 Parkplätze angedacht.

### **Losenstein**

In Losenstein wird eine Anlage mit 15 Stellplätzen errichtet.

Darüber hinaus liegen bereits sehr konkrete Park-an-Ride-Projekte für die Standorte Enns, Garsten und Rohr-Bad-Hall vor, die ein Investitionsvolumen in Höhe von rund 720.000 Euro Landesförderungen umfassen. Überdies bestehen Planungen für eine Erweiterung in Neuhofen.

"Fest steht, dass Park-and-Ride-Konzepte, die an gute öffentliche Verkehrsstrukturen angebunden werden und eine Entlastung für den Pendlerverkehr mit sich bringen, zu unterstützen sind. Dennoch gilt in diesem Zusammenhang auch immer die Wirkung der Anlagen auf den Verkehr strategisch zu begutachten und zu überwachen, um negative Effekte zu vermeiden", betont Landesrat Mag. Günther Steinkellner. Der Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen, die in weiterer Folge ungenutzt bleiben, verschlingt gewaltige Kosten. Nicht nur die Kosten für die Errichtung, sondern auch die fortlaufenden Aufwendungen der Instandhaltung wie bspw. für Winterdienste, Parkraumbewirtschaftung etc. bilden einen großen Anteil der langfristigen Investitionen. "Wir sind dem Steuerzahler zu einer größtmöglichen Effektivität verpflichtet. Deshalb arbeiten wir an einem auf aktuelle Bedürfnisse angepassten, strategisch restrukturierten Park-and-Ride-Konzept für den Zentralraum", unterstreicht LR Steinkellner abschließend.

# komobile

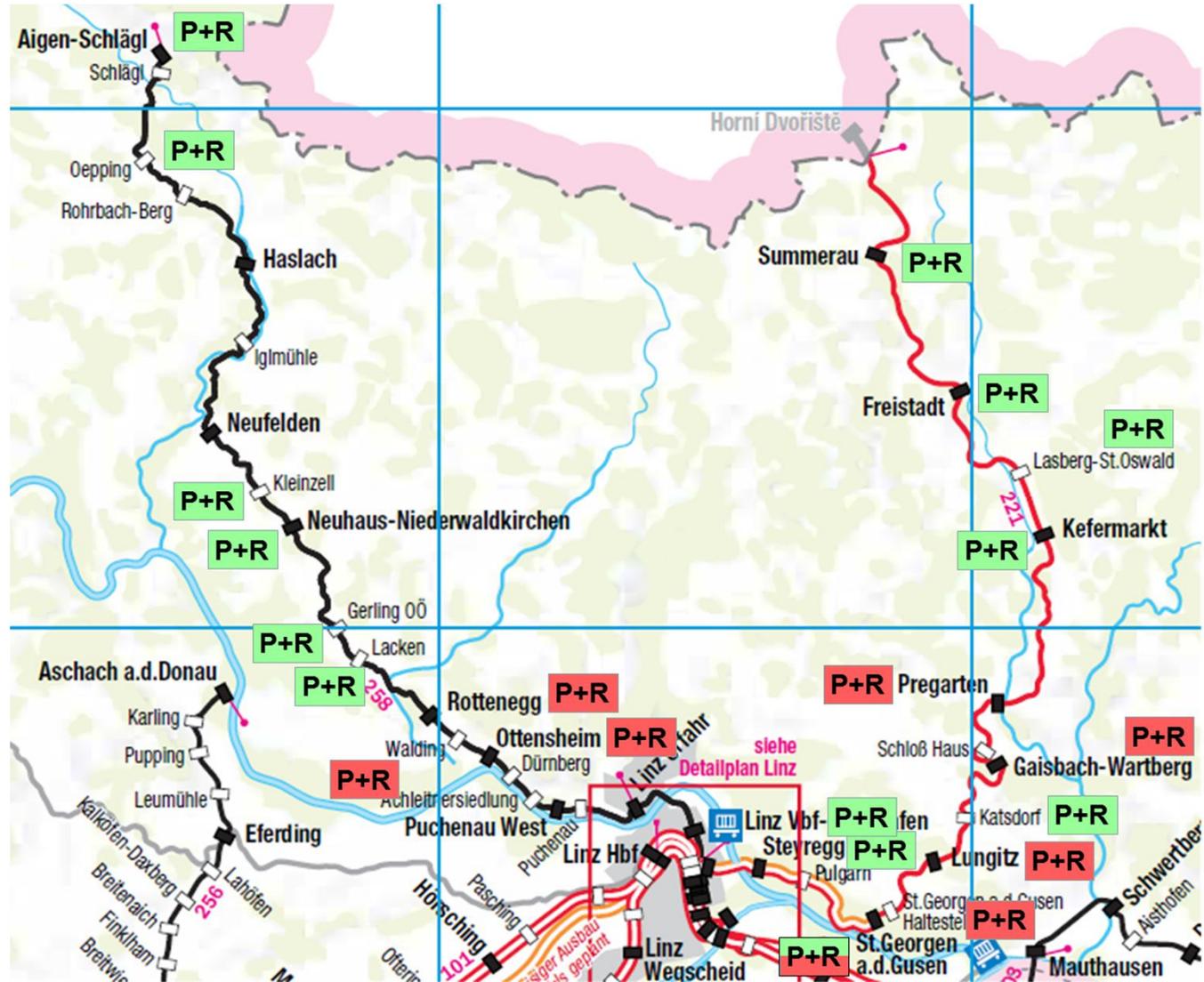


## Park-and-Ride-Maßnahmen zur zeitnahen Umsetzung

Summerauerbahn | Mühlkreisbahn

Pressekonferenz Linz, 9. Mai 2017

# Ausgangslage



# Ziele und Methodik der Studie

## Ziele

- Aufzeigen rasch umsetzbarer Park-and-Ride-Erweiterungsmaßnahmen an ausgewählten Stationen der Summerauer- und Mühlkreisbahn
- Ableitung fachlich fundierter Maßnahmenempfehlungen

## Methodik

- Auswertung vorhandener Zählungen
- Lokalausweis an den Stationen
- Einholung und Beurteilung von Einschätzungen der Gemeinden und der ÖBB zu den Erweiterungsflächen

# Berücksichtigte Standorte

Auswahl der Stationen vorab durch die Fachabteilung des Landes

## Summerauerbahn

- Steyregg
- Sankt Georgen an der Gusen Bahnhof
- Sankt Georgen an der Gusen Haltestelle
- Lungitz
- Gaisbach-Wartberg
- Pregarten

## Mühlkreisbahn

- Ottensheim
- Walding
- Rottenegg
- Lacken

# Kategorisierung Standorte und Flächen

Standort- empfehlungen	Priorität 1	zeitnahe Erweiterung empfohlen
	Priorität 2	Erweiterung grundsätzlich möglich aber aufgrund Auslastung kurzfristig nicht erforderlich
	Priorität 3	Erweiterung mit vertretbarem Aufwand nicht möglich oder nicht erforderlich
Flächenreserven Und Realisierbarkeit	geringer Aufwand	vergleichsweise geringer Realisierungsaufwand, umgehende Nutzung der Flächenreserve empfohlen
	mittlerer Aufwand	mittlerer Aufwand für Realisierung erwartbar, Nutzung der Fläche mittelfristig anstreben
	hoher Aufwand	hoher Errichtungsaufwand bzw. Lage weniger attraktiv, und/oder Flächenverfügbarkeit fraglich, Realisierung nur langfristig möglich

# Standorteinschätzungen

	Bahnhof	Einschätzung	Empfehlung	Dringlichkeit	Realisierbarkeit	Standortempfehlung
Summerauerbahn	<b>Steyregg</b>	- gut ausgelastet, tatsächlich vorhandene Flächen nie überfüllt	- Optimierung der Markierung am bestehenden P+R-Platz - mittelfristig Erweiterung auf ÖBB-Grund denkbar	mittel	einfach	<b>Priorität 2</b>
	<b>St. Georgen a. d. Gusen Bhf</b>	- P+R Bestand ausreichend - ausreichend Stellplätze im Straßenraum verfügbar - eher schlecht im MIV erreichbar, daher nur bedingt als Ausweichstandort für St. Georgen Hst geeignet	- kein Erweiterungsbedarf	keine	einfach	<b>Priorität 2</b>
	<b>St. Georgen a. d. Gusen Hst</b>	- P+R Bestand stark ausgelastet - Kapazitätsausweitung nur langfristig möglich	- langfristige Kapazitätsausweitung prüfen	hoch	SCHWER	<b>Priorität 3</b>
	<b>Lungitz</b>	- P+R Bestand und umgebende Flächen überlastet	- Kapazitätsausweitung empfohlen - kurzfristiges Potenzial sehr gering	hoch	schwer	<b>Priorität 2</b>
	<b>Gaisbach-Wartberg</b>	- P+R Bestand ausgelastet, ausreichend geduldete Flächen vorhanden	- Nutzung der geduldeten Flächen als offizielles P+R - moderate, mittelfristige Ausweitungen anstreben	mittel	einfach	<b>Priorität 2</b>
	<b>Pregarten</b>	- vorhandene Flächen ausgelastet - lagebedingt wichtiger P+R-Standort für die Region - im näheren Umfeld keine Ausweichparkplätze vorhanden	- Nutzung bestehender Flächen optimieren (Markierung) - Nutzung der Fläche hinter Buswendeschleife als P+R - Erweiterungspotenzial auf Nordseite des Bahnhofs	hoch	einfach	<b>Priorität 1</b>
Mühlkreisbahn	<b>Ottensheim</b>	-vorhandene Flächen ineffizient genutzt	- Nutzung bestehender Flächen optimieren (Markierung) - Nutzung zusätzlicher Flächen im Umfeld des Bahnhofs anstreben	hoch	einfach	<b>Priorität 1</b>
	<b>Walding</b>	- P+R Bestand überlastet - Erweiterungsfläche prinzipiell vorhanden, aber Nutzbarkeit fraglich - im näheren Umfeld keine Ausweichparkplätze vorhanden	- Erweiterungsbedarf vorhanden - Nutzung zusätzlicher Fläche anstreben	hoch	mittel	<b>Priorität 1</b>
	<b>Rottenegg</b>	- vorhandene Flächen überlastet - lage- und angebotsbedingt wichtiger P+R-Standort für die Region	- geduldete Flächen effizienter Nutzen - Flächenausweitung anstreben	hoch	mittel	<b>Priorität 1</b>
	<b>Lacken</b>	- P+R Bestand ausgelastet, ausreichend geduldete Flächen vorhanden - ÖV-Angebot vergleichsweise wenig attraktiv	- Nutzung der geduldeten Flächen als offizielles P+R - Flächenausweitung prinzipiell möglich	keine	einfach	<b>Priorität 2</b>

# Erweiterungspotenziale

Erweiterungspotenzial  
zusätzliche PKW-Stellplätze

Summerauerbahn	geringer Aufwand	rund 20
	mittlerer Aufwand	500 - 600
Mühlkreisbahn	geringer Aufwand	keine
	mittlerer Aufwand	500 - 600

# komobile

Büro DI Helmut Koch

Komobile Gmunden GmbH  
Kirchengasse 3  
A-4810 Gmunden

t: +43 (0)7612 70911

f: +43 (0)7612 70911 4

[gmunden@komobile.at](mailto:gmunden@komobile.at)

[www.komobile.at](http://www.komobile.at)

