



Mobilitätskonzept Linzer Süden – Ebelsberg / Pichling

Endbericht
20.10.2023

Mobilitätskonzept Linzer Süden – Ebelsberg / Pichling

Auftraggeber

Magistrat der Stadt Linz
Abteilung Planung, Technik und Umwelt
Hauptstraße 1-5, Neues Rathaus
4041 Linz

Auftragnehmerin

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Bearbeitung

DI Oliver Wurz
DIⁱⁿ Birgit Grosse
DIⁱⁿ Andrea Weninger
Alexander Oberroither, Bsc

Wien, am 20.10.2023

GZ 22924

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4	5. Hochrangige Verkehrsinfrastruktur	33
1.1 Anlass	4	6. Straßenraumgestaltung	68
1.2 Aufgabe	4	7. Bündelung von Kfz-Verkehr und punktuelle Maßnahmen	86
1.3 Planungsgebiet	5	8. Governance-Maßnahmen	98
2. Planungsprozess & Beteiligung	6	9. Zusammenfassung der Maßnahmenvorschläge	103
2.1 Verkehrserhebungen	7		
2.2 Konsultationsgespräche	8	<i>Anhang: Konsultationsgespräche</i>	
2.3 Befragung	9	<i>Anhang: Verkehrszählungen</i>	
2.4 Informationsveranstaltungen	11	<i>Anhang: Schwerpunkte</i>	
2.5 Arbeitsgruppen	12		
3. Ausgangslage	13		
3.1 Rahmenbedingungen	13		
3.2 Bevölkerungsentwicklung	14		
3.3 Siedlungsentwicklung	15		
3.4 Grünraum und Klima	19		
3.5 Fußverkehr	20		
3.6 Radverkehr	21		
3.7 Öffentlicher Verkehr	24		
3.8 Kfz-Verkehr	28		
4. Ziele & Handlungsfelder	31		
4.1 Ziele	31		
4.2 Handlungsfelder	32		



1. Einleitung

1.1 Anlass

Die südlichen Stadtteile von Linz, Pichling und Ebelsberg, bieten die letzten größeren Flächenreserven für die Stadterweiterung. Mit der Entwicklung der Liegenschaften der ehemaligen Hiller-Kaserne und der Sommergründe sowie anderer Bauprojekte steigt der Nutzungsdruck auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur weiter – bei gleichzeitiger Begrenzung der möglichen Ausbaupazitäten sowohl hinsichtlich des Zeithorizontes, des Platzbedarfs als auch der Kosten. Dies erfordert einen Paradigmenwechsel vom Ausbau der Infrastruktur hin zu einer besseren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und der Entwicklung von Optimierungsmöglichkeiten.

1.2 Aufgabe

Aufbauend auf mittlerweile langjährigen Planungen und Überlegungen der Stadt Linz und auf einer umfangreichen verkehrlichen Analyse werden unter intensiver Einbeziehung der ortsansässigen Bevölkerung Vorschläge und verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen für eine bestandsorientierte Optimierung dargestellt.

Das vorliegende Mobilitätskonzept ist handlungsorientiert und strategisch – konzentriert sich also auf wichtige Schwerpunkte. Es soll den Planungsabteilungen der Stadt Linz als Grundlage für die Detailausarbeitung von Maßnahmen dienen, die in den nächsten Jahren im Gebiet gesetzt werden sollen.

Voraussetzung für die Umsetzung konkreter Projekte ist die politische Willensbildung im Linzer Gemeinderat – mit dem wesentlichen Aspekt der Verfügbarkeit budgetärer Mittel.

Im Rahmen des Prozesses wurden gemeinsam mit der Bevölkerung Ziele für die verkehrliche Entwicklung festgelegt.

Zur Erfassung der Ausgangslage hat das Planungsteam das Planungsgebiet mehrmals besucht und „begangen“, Anliegen, die in den vergangenen Jahren von der Bevölkerung an die Stadt Linz herangetragen wurden, analysiert, Besprechungen mit den Expert*innen der Abteilung Mobilitätsplanung des Magistrats abgehalten, Konsultationsgespräche mit ausgewählten Bürger*innen geführt und die Verkehrsmengen erhoben.

Im September 2022 wurde die Bevölkerung zu einer 1. Stadtteil-Veranstaltungsreihe in das Volkshaus Ebelsberg und in das Volkshaus Pichling eingeladen, um den Bürger*innen zunächst einen „Blick in die Planungswerkstatt“ zu bieten und anschließend deren Meinungen sowie Prioritäten einzuholen. 35 Teilnehmer*innen und jeweils ein Vertreter der zwei Bürgerinitiativen bildeten anschließend eine Arbeitsgruppe. Gemeinsam mit dieser Gruppe wurden an zwei Terminen die Maßnahmenvorschläge in sieben Themenblöcken weiter präzisiert. (siehe. Kapitel 2.5)

Diese Maßnahmenvorschläge bilden gemeinsam mit der Analyse, den Zielen und den Handlungsfeldern den Inhalt des hier vorliegenden Berichts.

1.3 Planungsgebiet

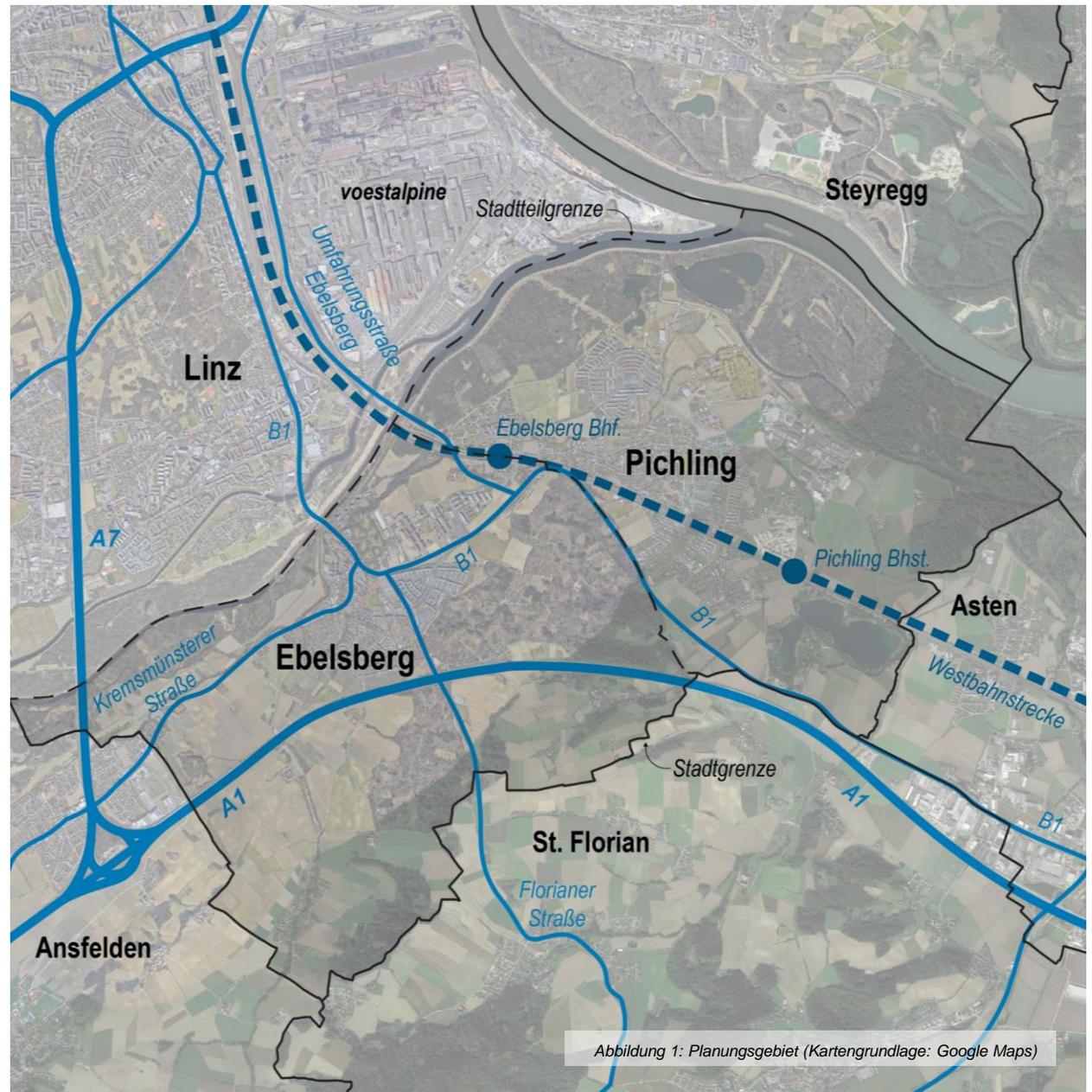
Das Planungsgebiet erstreckt sich über die zwei im Linzer Süden gelegenen Stadtteile Ebelsberg und Pichling. Im Norden bildet die Traun die natürliche Grenze zu den anderen Linzer Stadtteilen. Die Stadtgemeinde Ansfelden und die Marktgemeinde St. Florian liegen in südlicher Nachbarschaft des Planungsgebiets. Im Osten bzw. Nordosten grenzen Asten, Luftenberg an der Donau und Steyregg an Pichling.

Die zwei Stadtteile sind mit ca. 10.800 Einwohner*innen in Ebelsberg und ca. 9.800 Einwohner*innen in Pichling in Hinblick auf die Bevölkerung beinahe gleich groß. Ebelsberg weist eine wesentlich höhere Bevölkerungsdichte (42 EW/ha) auf als Pichling (25 EW/ha).

Ebelsberg zeichnet sich durch das historische Zentrum und das daran angrenzende Schloss Ebelsberg aus. Östlich davon liegt das Areal der ehemaligen Hillerkaserne. Die Dörfer Wambach und Mönchgraben sowie Teile von Fischdorf sind ebenfalls dem Stadtteil zugeordnet.

Pichling ist von Einfamilienhäusern geprägt. Ausnahmen davon bilden die solarCity sowie einige weitere neuere Wohnbauprojekte mit höherer Dichte. Die Traunauen im Norden und der Pichlinger See im Süden sind wichtige Natur- und Erholungsräume für den Linzer Süden und die gesamte Stadt.

Verkehrlich werden beide Stadtteile durch die B1 Wiener Straße und die S-Bahn-Linie 1 an das übergeordnete Netz angebunden. Durch die Straßenbahnlinie 2 und mehrere Buslinien ist das Gebiet in den städtischen ÖPNV eingebunden.



2. Planungsprozess & Beteiligung

<p>1 DER ANLASS</p> <p>Mit der Entwicklung der letzten größeren Flächenreserven steigt der Nutzungsdruck auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur weiter. Bestandsnahe Optimierungen sollen bevorzugt werden gegenüber Großprojekten mit ungewissem Realisierungshorizont.</p>	<p>2 DIE GRUNDLAGEN</p> <p>Besichtigungen vor Ort</p> <p>Planerische Rahmenbedingungen</p> <p>Konsultationsgespräche</p> <p>Verkehrszählungen Verkehrsbeobachtungen</p> <p>Planungstermine zwischen den Planer*innen und der Stadt Linz</p>	<p>3 DIE BÜRGER*INNEN BEFRAGEN + INFORMIEREN</p> <p>Online-Fragebogen zur Mobilität in Ebelsberg und Pichling</p> <p>Erarbeiten von möglichen Schwerpunkten</p> <p>1. Bürgerinfo inkl. gemeinsamer Festlegung der Schwerpunkte und Bildung einer Arbeitsgruppe</p>	<p>4 KONZIPIEREN & VERTIEFEN</p> <p>Auswertung der Rückmeldungen der Bürger*innen</p> <p>Ausarbeiten von Maßnahmen für die gesetzten Schwerpunkte</p> <p>Planungstermine zwischen den Planer*innen und der Stadt Linz</p> <p>Vorbereitung des 1. Arbeitsgruppentreffens</p>	<p>5 GEMEINSAM MIT DEN BÜRGER*INNEN ARBEITEN</p> <p>1. Arbeitsgruppentreffen</p> <p>→ Präsentation von Maßnahmenvorschlägen für 4 von 7 Schwerpunkten</p> <p>→ Diskussion der bestehenden Vorschläge und Aufnahme neuer Maßnahmenvorschläge</p>
---	--	---	--	--

Frühjahr/Sommer 2022 19./20. September 2022 Herbst 2022 25. November 2022

<p>10 UMSETZUNG</p> <p>durch die Stadt Linz</p>	<p>9 DIE ERGEBNISSE PRÄSENTIEREN</p> <p>Informationsveranstaltung für Bürger*innen im Volkshaus Pichling</p>	<p>8 DIE IDEEN BÜNDELN UND IN FORM BRINGEN</p> <p>Auswertung der Rückmeldungen der Bürger*innen</p> <p>Vertiefung der Maßnahmen</p> <p>Planungstermine zwischen den Planer*innen und der Stadt Linz</p> <p>Endbericht</p>	<p>7 GEMEINSAM MIT DEN BÜRGER*INNEN ARBEITEN</p> <p>2. Arbeitsgruppentreffen</p> <p>→ Präsentation von Maßnahmenvorschlägen für die 3 ausstehenden Schwerpunkte</p> <p>→ Diskussion der bestehenden Vorschläge und Aufnahme neuer Maßnahmenvorschläge</p>	<p>6 KONZIPIEREN & VERTIEFEN</p> <p>Auswertung der Rückmeldungen der Bürger*innen</p> <p>Entwickeln von Maßnahmen für die gesetzten Schwerpunkte</p> <p>Planungstermine zwischen den Planer*innen und der Stadt Linz</p> <p>Vorbereitung des 2. Arbeitsgruppentreffens</p>
--	---	--	--	---

26. September 2023 1. Juni 2023 Winter/Frühjahr 2023

2.1 Verkehrserhebungen

Im Zeitraum April bis Anfang Juli 2022 wurden das Verkehrsaufkommen und besondere Verkehrssituationen mit Hilfe niedrigauflösender (und damit datenschutz-konformer) Videoanalysen während der Spitzenstunden (6-9 Uhr und 15-19 Uhr) erhoben.

Aus den Verkehrserhebungen wurden die Tagesverkehrsstärken im Straßennetz des Planungsgebietes hochgerechnet.

Auf Basis der Verkehrszählungen wurden auch die Leistungsfähigkeiten von Kreuzungen während der Spitzenstunden an einem Werktag berechnet (siehe Kapitel 3.8).

Besichtigungen vor Ort fanden anlassbezogen während des gesamten Planungsprozesses in regelmäßigen Abständen statt.

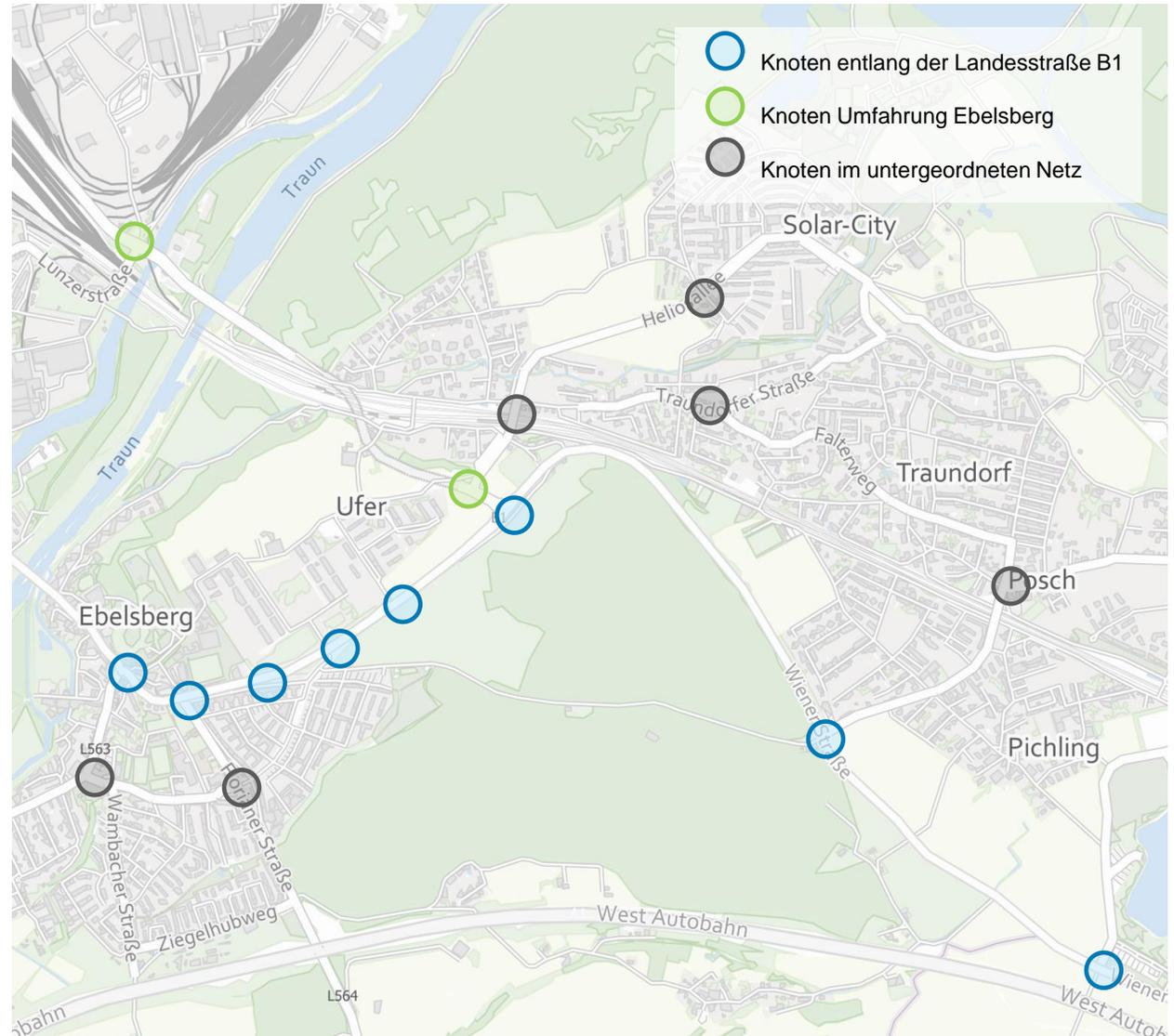


Abbildung 2: Verkehrserhebungen (Kartengrundlage: basemap.at)

2.2 Konsultationsgespräche

Um ein besseres Verständnis für die Ausgangslage, für die Probleme und Herausforderungen im Stadtteil zu erlangen, führte das Planungsteam im Sommer 2022 Gespräche mit Bewohner*innen, mit Vertreter*innen der Bürgerinitiativen, mit Unternehmen im Gebiet, mit Schulen und mit einem Wohnbauträger. Diese hatten sich zum Teil in den vergangenen Jahren bereits in die Diskussion mit Vertreter*innen von Politik und Verwaltung der Stadt Linz eingebracht. Ihre Interessen, Meinungen und Vorschläge wurden so im Rahmen von tiefergehenden Gesprächen in den Prozess geholt.

Die detaillierte Darstellung der Ergebnisse der Konsultationsgespräche findet sich im Anhang 1.

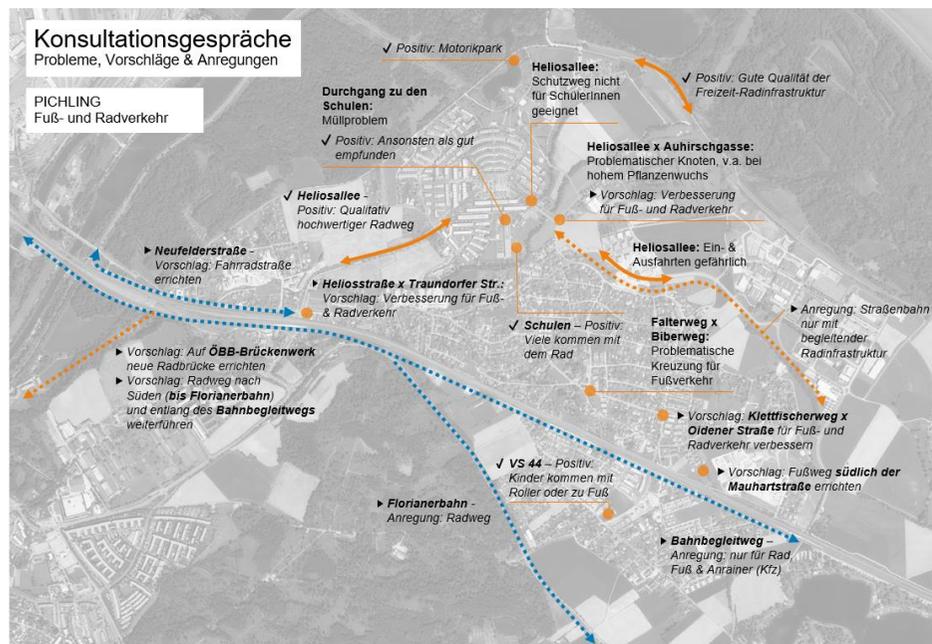


Abbildung 3: Probleme, Vorschläge und Anregungen im Fuß- und Radverkehr in Pichling (Beispiel, vollständige Dokumentation siehe Anhang 1) (Kartengrundlage: DORIS.at)

Die Gesprächspartner nannten eine Vielzahl an Problemen, Vorschlägen und Anregungen für die einzelnen Verkehrsarten. Darüber hinaus wurden folgende wesentlichen Aspekte eingebracht, die für den gesamten Linzer Süden gelten:

Öffentlicher Verkehr

- » Positiv: Gute Anbindung mit Bahn, aber schlechter Takt
- » Straßenbahn nur als Zubringer geeignet;
- » Fahrtdauer in die Stadt oder nach Leonding viel zu lang (auch für Schulklassen) – besser: Metrobusse
- » Linz Linien sind nicht kundenorientiert
- » Öffentliches Parken ist in Linz zu billig – animiert zum Autofahren
- » Wunsch: 15-Min.-S-Bahn-Takt dringend notwendig

Motorisierter Individualverkehr

- » Bei Neubauten (Geförderter Wohnbau) zu wenig Stellplätze (vor allem für Besucher*innen und Mopeds)
- » Einkaufen: Orientierung eher nach Asten (Frun-Park) als nach Linz (>Auto); damit auch eher mit dem Auto

Siedlungsentwicklung

- » Bevölkerungswachstum und Wohnbau sind problematisch – Verkehrslösungen hinken hinterher
- » Versorgungssicherheit (Lebensmittel, Rettung, Feuerwehr, etc.) problematisch
- » Vorschlag: Neubauvorhaben nur noch mit unabhängigen Verkehrsgutachten mit Auswirkungen auf Pichling und Ebelsberg
- » Vorschlag: Genügend Grünräume bei neuen Wohnanlagen vorsehen

Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen Ebelsberg

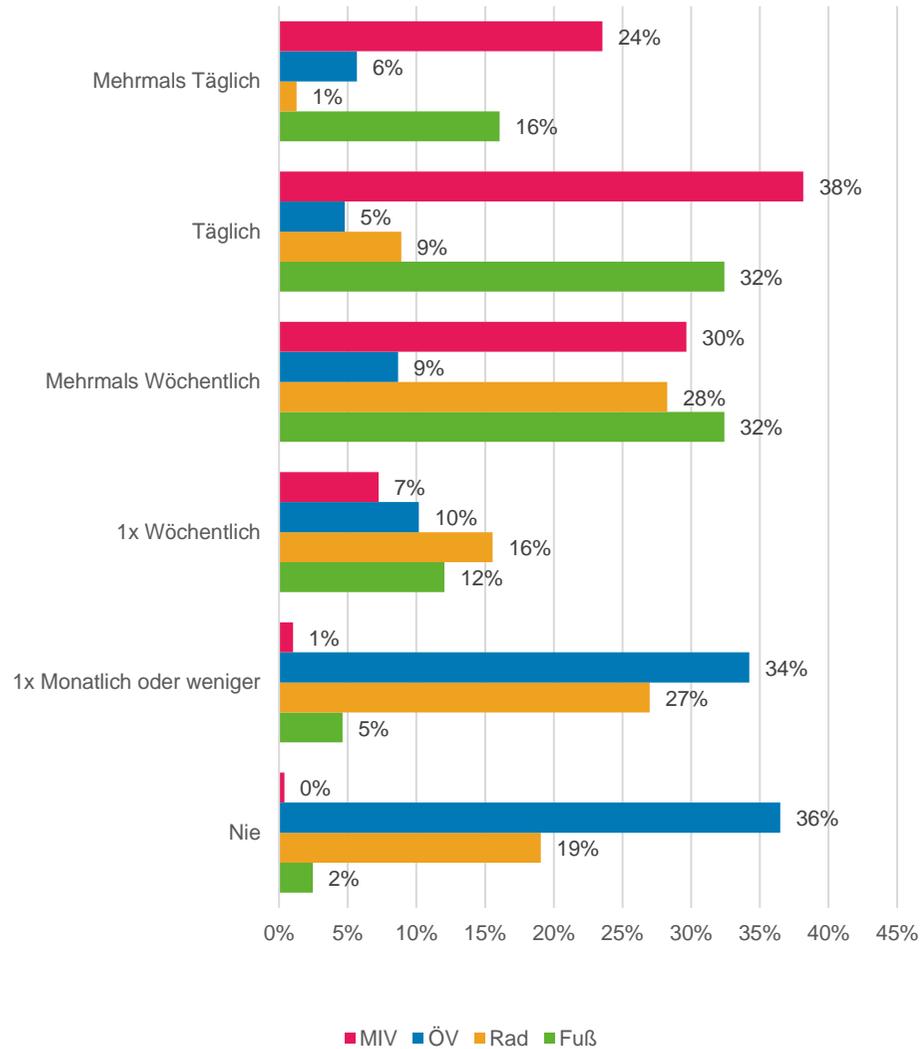


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen in Ebelsberg

Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen Pichling

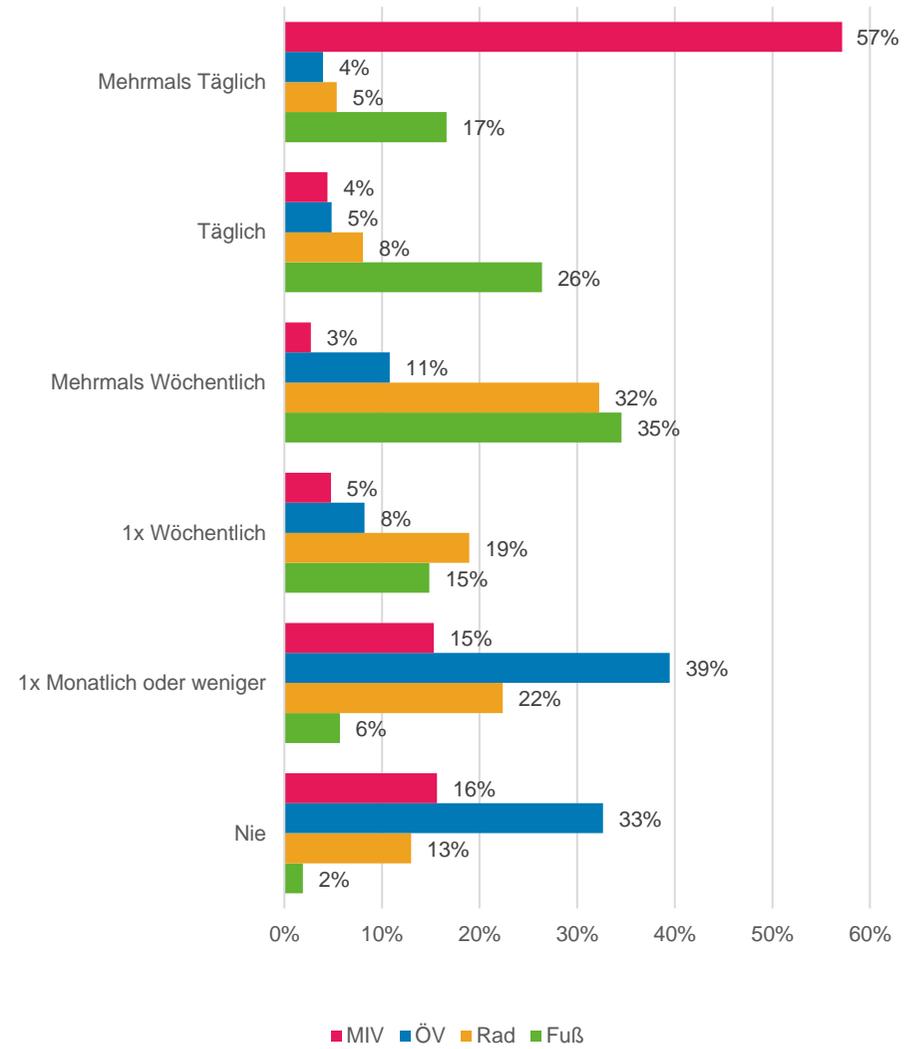


Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen in Pichling

2.4 Informationsveranstaltungen

Am 19. und 20. September 2022 fand eine [erste Stadtteilveranstaltungsreihe](#) zur Einbindung der Bürger*innen im Volkshaus Ebelsberg und im Volkshaus Pichling statt. Präsentiert wurden die wichtigsten planerischen Grundlagen, Zahlen & Fakten, die Ergebnisse der Online-Befragung sowie eine Zusammenfassung der im Sommer 2022 geführten Konsultationsgespräche.

Insgesamt rund 500 interessierte Bürger*innen folgten an beiden Abenden der Einladung zum Mitreden über die Mobilitätssituation in ihren Stadtteilen und haben ihre Ideen und Vorschläge, ihre Sorgen und Bedürfnisse eingebracht.

Die Bürger*innen konnten ihre Prioritäten zu den bisherigen Themenschwerpunkten und weiteren Arbeitsschritten des Mobilitätskonzepts reihen und Arbeitsaufträge an die Planer*innen festhalten. Insgesamt sieben Themenkojen wurden jeweils von einem/einer Expert*in der Stadt Linz bzw. von Rosinak & Partner betreut. Die Vorschläge und Ideen aus den Themenkojen dienten der Stadtgemeinde Linz und den Expert*innen als Basis für die nächsten Schritte.

Interessierte Bürger*innen konnten sich zudem für eine Arbeitsgruppe, die sich an zwei Terminen näher mit den geplanten Maßnahmen auseinandergesetzt hat, anmelden (siehe Kapitel 2.5).

Bei einer [abschließenden Informationsveranstaltung](#) am 26. September 2023 im Volkshaus Pichling konnten sich die Bürger:innen von Ebelsberg und Pichling über die Ergebnisse des Mobilitätskonzepts informieren. Rund 180 Bürger:innen folgten der Einladung.

Zu Beginn der Veranstaltung wurde ein kurzer Überblick über die Maßnahmen präsentiert. Die Details zu den einzelnen Maßnahmen konnten im Rahmen einer betreuten Plakatausstellung mit den Planer:innen und Mobilitätsexperten der Stadt Linz diskutiert werden.



Abbildung 10: Stadtteilveranstaltung Ebelsberg 19. September 2022 (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 11: Zweite Bürgerinformationsveranstaltung Pichling (Foto: Rosinak & Partner)

2.5 Arbeitsgruppen

Bei den Stadtteilveranstaltungen im September 2022 haben sich etwa 35 Bewohner*innen für die weiteren Planungen im Zuge von Workshops angemeldet. Das erste Arbeitsgruppentreffen fand am 25. November 2022 im Pressezentrum Linz (Altes Rathaus) statt, das zweite am 1. Juni 2023 im Volkshaus Ebelsberg.

In Kleingruppen befassten sich die Teilnehmenden an diesen zwei Abenden mit den insgesamt sieben Themenschwerpunkten an Arbeitstischen, die von Experten der Stadt Linz und den Expert*innen von Rosinak & Partner betreut wurden.

- » Siedlungsentwicklung in Kombination mit Verkehrsplanung
- » Kfz-Durchgangsverkehr vermeiden
- » Straßenräume am Menschen ausrichten
- » Radverkehr ausbauen & fördern
- » Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung sicherstellen
- » Klimaresiliente Siedlungs- und Verkehrsplanung
- » Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr

Die Bürger*innen vermerkten und verorteten Anmerkungen und Ideen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen auf den vorbereiteten Themenplakaten.



Abbildung 12: Erstes Arbeitsgruppentreffen (Foto: Manfred Carrington)



Abbildung 13: Zweites Arbeitsgruppentreffen (Foto: Rosinak & Partner)

3. Ausgangslage

3.1 Rahmenbedingungen

Für den Linzer Süden liegen folgende übergeordnete Konzepte und Grundlagen vor, die in die Analyse und weitere Planung einbezogen wurden:

- » „Kumm steig um“ – Mobilitätsleitbild für die Region Linz
- » „Auf die Plätze, fertig, Linz“ – Mobilitätskonzept für die Stadt Linz
- » Linzer Stadtstrategie 2022
- » Stadtklimaanalyse Linz
- » Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“
- » Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Stadt Linz
- » Örtliches Entwicklungskonzept der Stadt Linz
- » ÖROK-Regionalprognose
- » Radroutenkonzept für den Bezirk Linz-Land
- » Hauptradrouten Land OÖ

Mobilitätsleitbild Linz – den Weg gemeinsam gehen!

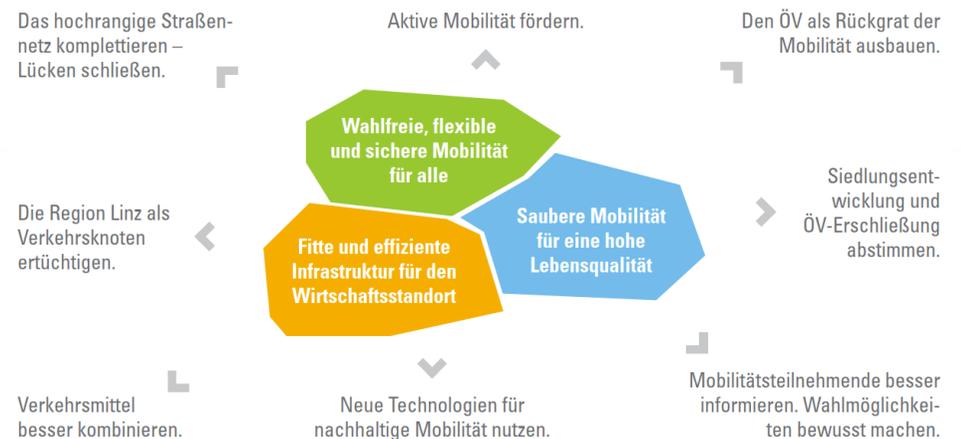


Abbildung 14: Mobilitätsleitbild Linz (Quelle: „Kumm steig um“ Amt der Oö. Landesregierung 2021)

3.2 Bevölkerungsentwicklung

Nach einer rückläufigen Entwicklung zwischen den 1970er und 2000er Jahren, wächst die Linzer Bevölkerung wieder. 2022 wurde der neue Höchststand von 210.000 erreicht (Quelle: Statistik Austria). Für die nächsten Jahrzehnte wird ein Wachstum um ca. 700 Personen pro Jahr prognostiziert. Das Land Oberösterreich erwartet für die Stadt Linz im Jahr 2040 einen Anstieg auf ca. 231.000 Bewohner*innen (Quelle: „Bevölkerungsprognose 2017/2040, Land OÖ“). Die ÖROK prognostiziert für 2040 hingegen eine Bevölkerung von ca. 221.000. 2051 sollen dann mit ca. 228.000 ca. 20.000 Personen mehr in Linz leben. (Quelle: „ÖROK-Regionalprognosen 2021 bis 2050“, ÖROK)

Die Bevölkerung zwischen 0 und 19 Jahren wird dabei mit 7,9% überdurchschnittlich anwachsen. Die Arbeitsbevölkerung steigt um 2,3%. Die Bevölkerung über 65 Jahre wird in ganz Österreich stark zunehmen. Mit einer Zunahme um 38,9% ist Linz davon besonders betroffen, wenn auch nicht so stark wie viele andere Regionen Österreichs. Ähnlich verhält es sich bei den Hochbetagten (über 85 Jahre) mit einer Zunahme um 114,1%. Der erwartete Wanderungssaldo liegt mit 77,5 je 1.000 Einwohner*innen deutlich unter dem österreichweiten Saldo von 120,1 (Quelle: „ÖROK-Regionalprognosen 2021 bis 2050“, ÖROK)

Diese Entwicklung stellt Linz und insbesondere den Linzer Süden vor große Herausforderungen. Die Zunahme der Bevölkerung ist in der Wohnungspolitik zu berücksichtigen. Da im Linzer Süden noch vergleichsweise viele Flächen für die Siedlungsentwicklung zur Verfügung stehen, wächst hier entsprechend der Druck die Flächen zu verwerten. Dies lässt sich schon anhand der Vielzahl an Wohnbauprojekten in Pichling in den letzten Jahren ablesen.

In Ebelsberg wird auf dem Areal der Hillerkaserne und auf den Sommergründen in den nächsten Jahren ein neues Quartier mit ca. 3.000 Wohneinheiten geschaffen. Mit der derzeitigen Verkehrsinfrastruktur ist dies nicht mehr zu bewältigen, da die Straßen bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastet sind und Alternativen zum Pkw nicht attraktiv genug sind.

Mit der zunehmenden Alterung der Gesellschaft gehen veränderte Anforderungen an die Mobilität einher: Einerseits wird die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums und der Verkehrsmittel wichtiger. Andererseits ergibt sich die Chance, dass Morgen- und Abendspitzen abflachen, da Pensionist*innen nicht an Arbeitszeiten gebunden sind.

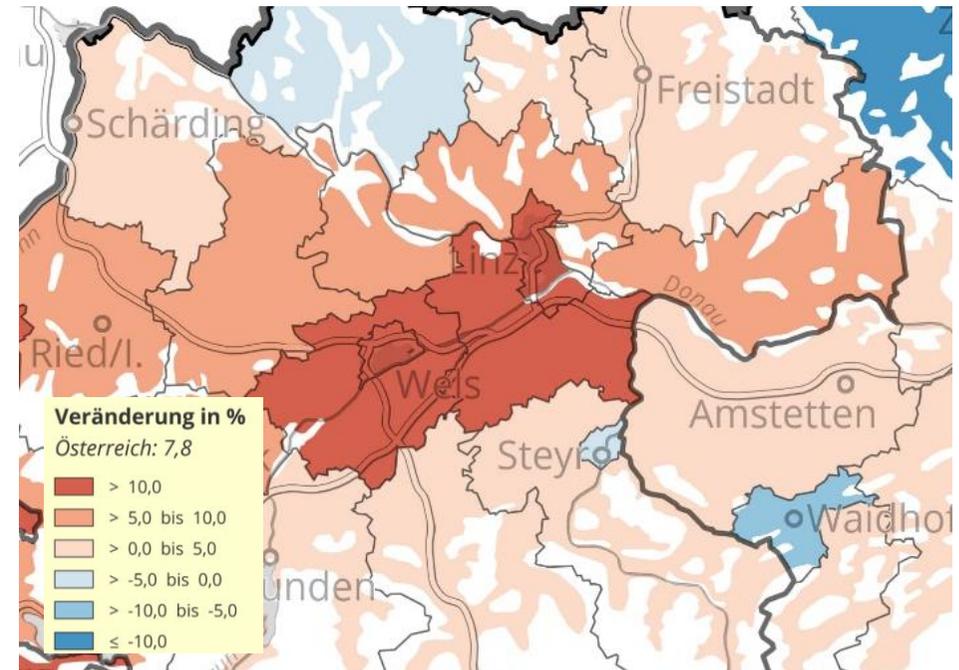


Abbildung 15: Bevölkerungsprognose 2021 bis 2050 (Quelle: „ÖROK-Regionalprognosen 2021 bis 2050“ ÖROK-Atlas)

3.3 Siedlungsentwicklung

Das Siedlungsgebiet beider Stadtteile ist größtenteils durch Wohnbebauung geprägt. In Ebelsberg überwiegt eine verdichtete Bauweise mit Mehrgeschoßbauten und Reihenhäusern, während in Pichling das Einfamilienhaus die meist verbreitete Wohntypologie darstellt. Eine Ausnahme davon bilden die solarCity sowie einige größere Wohnbauprojekte der letzten Jahre mit einer höheren Dichte.

Eine Mischnutzung findet sich in Ebelsberg fast ausschließlich im historischen Kern. Die Geschäfte und Lokale stellen zusammen mit den drei Supermärkten die Nahversorgung in Ebelsberg sicher. Durch die dichtere Bauweise ist eine fußläufige Erreichbarkeit möglich. Die hohe verkehrliche Belastung der Straßen schmälert jedoch die Attraktivität des öffentlichen Raums im Ebelsberg, insbesondere im Zentrum entlang der B1.

Mit der solarCity hat auch Pichling ein Zentrum erhalten, dieses liegt aber abseits des Siedlungsschwerpunkts des Stadtteils. Ein geplantes Zentrum rund um die Kirche am Falterweg wurde bisher nicht realisiert. Somit stellen die zwei Supermärkte in der solarCity und an der B1 die Nahversorgung für Pichling sicher. Aufgrund der weiten Distanzen ist eine fußläufige Erreichbarkeit nur bedingt gegeben. Weitere Einkaufsmöglichkeiten finden sich außerhalb des Planungsgebiets, z.B. im Frunpark Asten.

Pichling verfügt mit dem Gewerbegebiet „Im Südpark“ über Arbeitsstätten im produzierenden Gewerbe. Abseits davon ist der Großteil der erwerbstätigen Bevölkerung auf das Pendeln in andere Stadtteile oder Umlandgemeinden angewiesen – z.B. zur voestalpine, auf der anderen Seite der Traun.

Neben mehreren Kindergärten und Volksschulen, gibt es in den beiden Stadtteilen eine Mittelschule und eine AHS. Die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen ist für eine selbstbestimmte Mobilität von Kindern und Jugendlichen besonders wichtig.

Der Pichlingersee, die Traun-Donau-Auen mit den Weikerlseen und der Schiltberg stellen wichtige Naherholungsgebiete für die beiden Stadtteile und für die Umgebung dar.



Abbildung 16: Das Zentrum von Ebelsberg (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 17: Hechtweg in Pichling (Foto: Rosinak & Partner)

Für die künftige Siedlungsentwicklung stehen nach den derzeitigen Plandokumenten noch zahlreiche Flächen zur Verfügung (siehe Abbildung 18, 20 und 21). Bereits gewidmete kleinere, aber auch einige großflächigere Baulücken finden sich vor allem in Pichling. Für das gesamte Planungsgebiet betragen diese Baulandreserven ca. 35 ha. Im Örtlichen Entwicklungskonzept sind vor allem für weite Teile von Pichling Entwicklungsflächen ausgewiesen. Diese Flächen sind mittel- und langfristig für die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung vorgesehen, derzeit aber noch nicht gewidmet. Neben insgesamt ca. 69 ha für Wohnnutzung sind auch ca. 26 ha für gewerbliche Nutzung als Entwicklungsflächen ausgewiesen. Letztere sind zum Teil eine Erweiterung des Gewerbeparks „Im Südpark“. Der andere Teil entfällt auf ein neu zu schaffendes Gewerbegebiet im Süden von Pichling entlang der B1.

Das derzeit größte geplante Stadtentwicklungsprojekt im Linzer Süden („Sommerfeld“) soll auf dem Areal der ehemaligen Hillerkaserne und den Sommergründen errichtet werden. Auf einer Fläche von ca. 18 ha sollen rund 2.650 Wohneinheiten geschaffen werden (Quelle: „Sommerfeld Ebelsberg Verkehrsprognose + Verkehrsuntersuchung“ von Komobile 2022).

Die Verwertung der Baulandreserven und insbesondere der Entwicklungsflächen würde mittel- und langfristig zu einer beträchtlichen Zunahme des Quell- und Zielverkehrs führen. Die bereits jetzt überlasteten Straßen und die wenig attraktiven Alternativen zum Pkw können dieser Entwicklung nicht gerecht werden, wenn keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden. Daher sind Überlegungen anzustellen, wie bei einer künftigen Siedlungsentwicklung eine angemessene und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden kann.

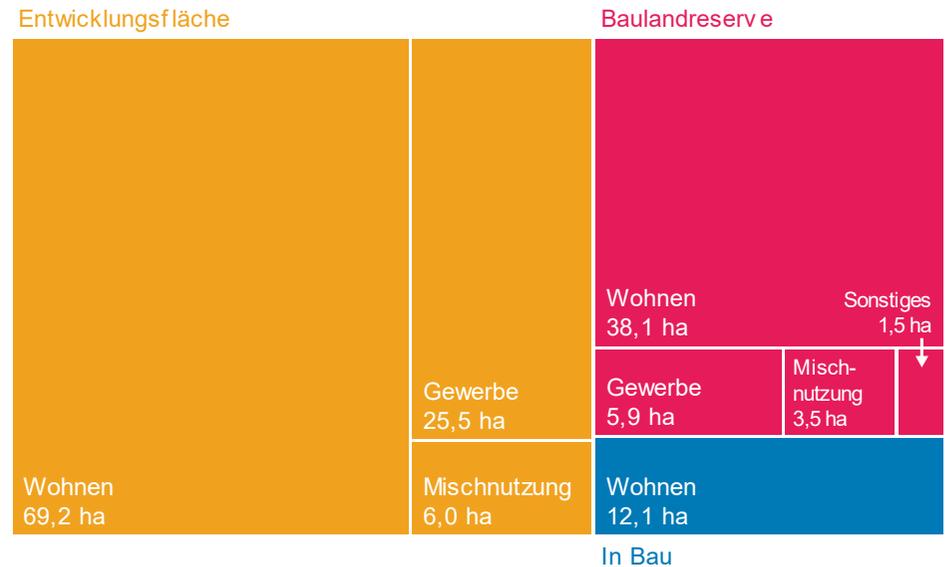


Abbildung 18: Baulandreserven und Entwicklungsflächen in Ebelsberg und Pichling mit Stand Jänner 2023



Abbildung 19: Visualisierung Neues Zentrumsquartier Ebelsberg Stand 2021 (Quelle: Roman Flenreisz, FROETSCHER LICHTENWAGNER ARCHITEKTEN ZT GMBH)

Flächenwidmungsplan & Örtliches Entwicklungskonzept Ausschnitt Ebelsberg

Legende (Auswahl & Generalisiert)

-  Baulandreserve
-  Entwicklung in Baulandreserve
-  Bauland – Wohngebiet
-  ÖEK Erweiterungsfläche W
-  Bauland – Kerngebiet
-  Bauland – Sondergebiet (Kaserne)
-  Verkehrsfläche
-  Grünland – Grünfläche mit besonderer Widmung
-  Grünland – Land- & Forstwirtschaft
-  Grünland – Erholungsflächen
-  Wasserfläche

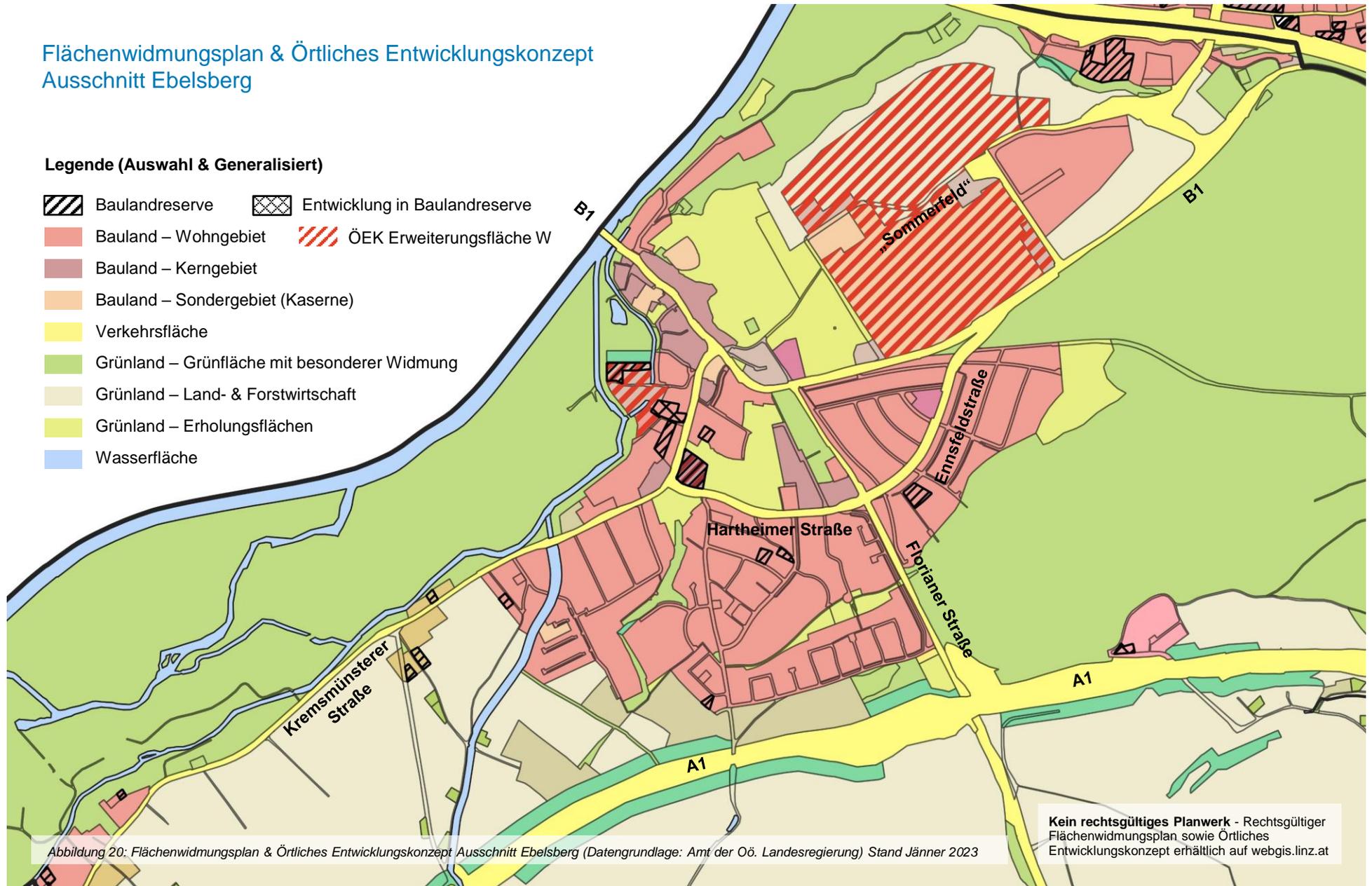


Abbildung 20: Flächenwidmungsplan & Örtliches Entwicklungskonzept Ausschnitt Ebelsberg (Datengrundlage: Amt der Oö. Landesregierung) Stand Jänner 2023

Kein rechtsgültiges Planwerk - Rechtsgültiger Flächenwidmungsplan sowie Örtliches Entwicklungskonzept erhältlich auf webgis.linz.at

Flächenwidmungsplan & Örtliches Entwicklungskonzept Ausschnitt Pichling

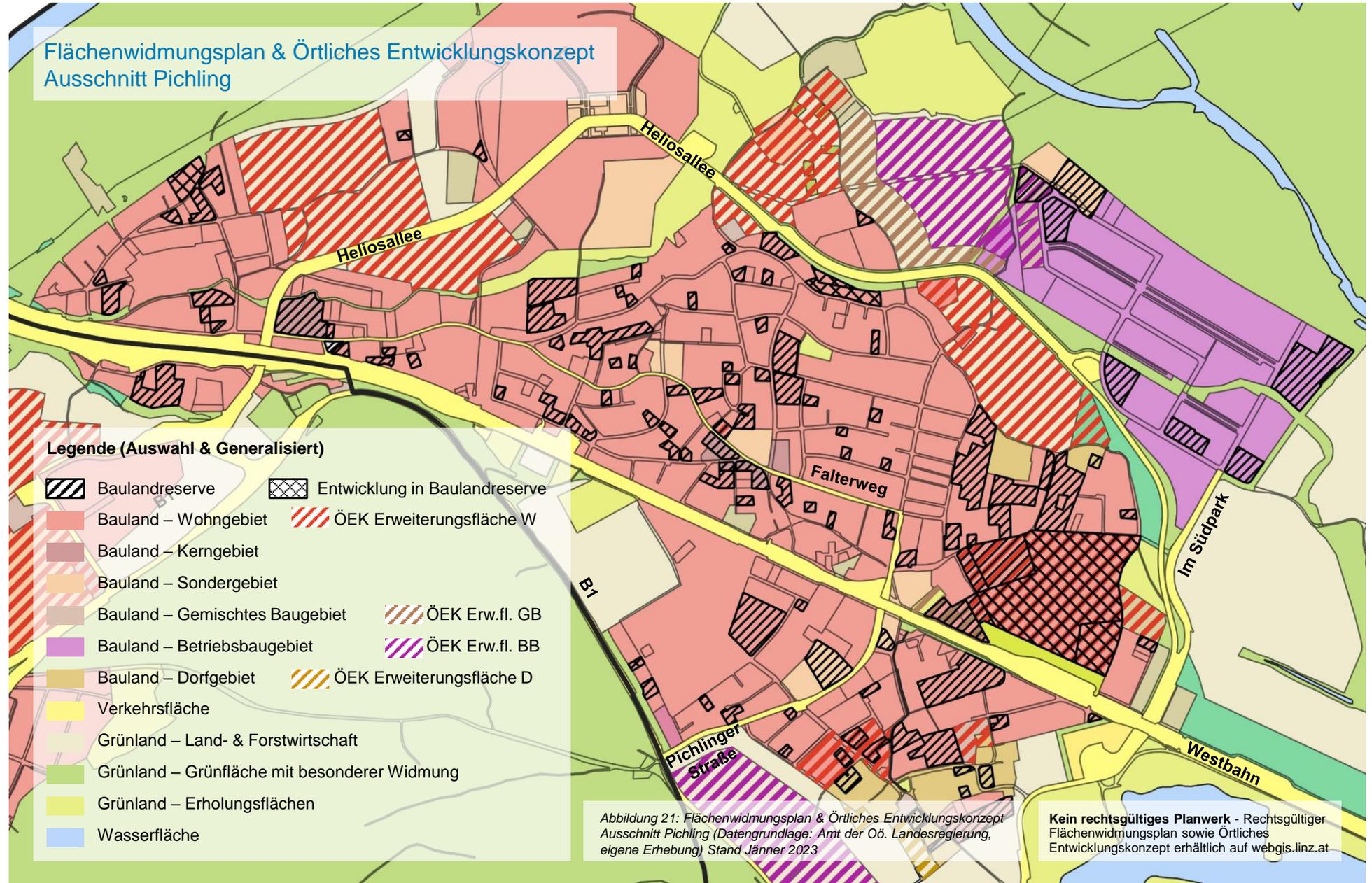


Abbildung 21: Flächenwidmungsplan & Örtliches Entwicklungskonzept Ausschnitt Pichling (Datengrundlage: Amt der Oö. Landesregierung, eigene Erhebung) Stand Jänner 2023

Kein rechtsgültiges Planwerk - Rechtsgültiger Flächenwidmungsplan sowie Örtliches Entwicklungskonzept erhältlich auf webgis.linz.at

3.4 Grünraum und Klima

Im Norden des Planungsgebiets befindet sich das Europa- und Naturschutzgebiet „Traun-Donau-Auen“. Zusammen mit den noch überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen im Süden bilden sie einen wertvollen Naturraum für die Stadt und die Region. Ebelsberg und Pichling profitieren davon, neben Funktionen wie Erholung und Lebensraum für Flora und Fauna, durch verbesserte klimatische Bedingungen. Die noch unbebauten Flächen haben als Ausgleichsflächen einen hohen stadtklimatologischen Wert. Sie dienen der Kaltluftproduktion bzw. dem Kaltluftabfluss, der Belüftung allgemein und der thermischen Entlastung. Diese Flächen sind in diesem Sinne zu schützen – eine Bebauung soll klimaverträglich erfolgen. Auch die bereits bebauten Flächen haben in Ebelsberg und Pichling eine klimarelevante Funktion. Eine nachteilige Wirkung durch weitere Bebauung ist in diesen Gebieten zu vermeiden. In bebauten Gebieten mit bedeutenden klimarelevanten Funktionen ist bei Änderung der Nutzung ein klimatisches Gutachten notwendig. (Quelle: „Stadtklimaanalyse Linz“ von Weatherpark GmbH & INEK GmbH 2021)

Im Siedlungsgebiet sind diese Flächen vor allem in Form von Privatgärten und halböffentlichem Grün vorhanden. Außerdem finden sich in direkter Umgebung Naherholungsflächen wie die Weikerlseen oder der Pichlinger See. Die Straßenräume hingegen sind nur zum Teil mit Bäumen und Sträuchern begrünt.

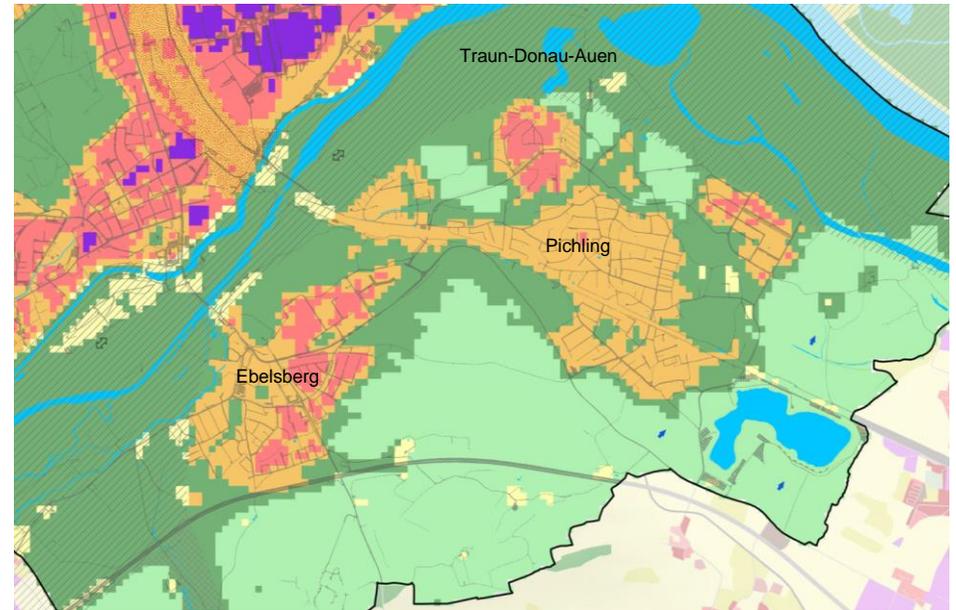
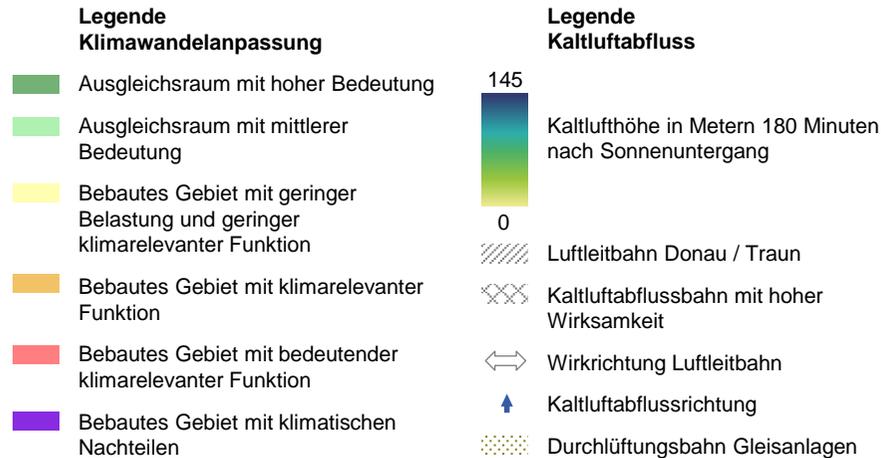


Abbildung 22: Klimawandelanpassung (Quelle: „Stadtklimaanalyse Linz“ Weatherpark GmbH & INEK GmbH 2021)

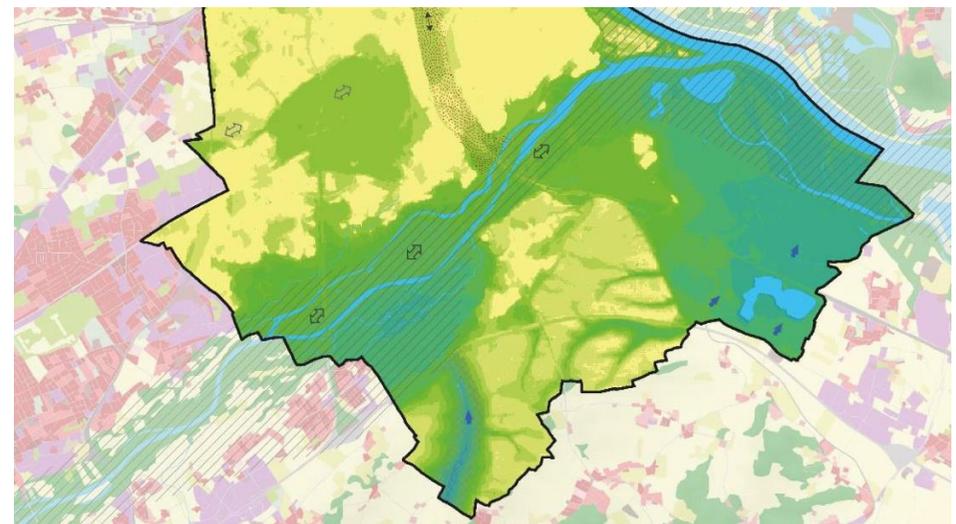


Abbildung 23: Kaltluftabfluss (Quelle: „Stadtklimaanalyse Linz“ Weatherpark GmbH & INEK GmbH 2021)

3.5 Fußverkehr

In Ebelsberg sind ein Großteil der Nahversorgungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen sowie Bus- bzw. Straßenbahnhaltestellen fußläufig erreichbar. Für Zu-Fuß-Gehende gibt es einige Abkürzungen, wie z.B. von der B1 zu den Volksschulen in der Resselstraße. Aufgrund der zahlreichen Wohnanlagen gibt es abseits der Straße ein sekundäres Erschließungsnetz, das ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten ist. Insbesondere der Weg vom Heinrich-Kandi-Weg über das Kinderbad Afritschweg zur Wambacher Straße und weiter bis zum Sennweg bietet eine sichere und ruhige Alternative zur befahrenen Straße. Vereinzelt sind an den Straßen keine Gehsteige vorhanden, werden nur einseitig geführt oder setzen sich nicht fort. Das betrifft in Ebelsberg überwiegend niederrangige Straßen. Die Gehsteige sind meist nur 1,5m breit, oftmals sogar schmaler. Auch im Zentrum von Ebelsberg wird der Gehsteig mit Einengungen auf bis zu 1m nicht den Anforderungen für eine barrierefreie Fortbewegung gerecht. Die Einmündungen von Straßen sind für den Kfz-Verkehr optimiert, wodurch Zu-Fuß-Gehende mit langen Querungen konfrontiert sind. Abseits vom Siedlungsgebiet sind Freizeitwege vorhanden, die in die Naherholungsgebiete führen.

Aufgrund der geringeren Dichte ist die fußläufige Erreichbarkeit in Pichling nicht immer gegeben. Ein größerer Anteil der Straßen hat keine Gehsteige. Wie auch in Ebelsberg sind die vorhandenen Gehsteige selten breiter als 1,5m und die Einmündungen von Straßen auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Das Netz zeichnet sich durch eine Vielzahl an Sackgassen aus, was einerseits zur Verkehrsberuhigung beiträgt, andererseits aufgrund fehlender Abkürzungen die Wege für den Fuß- und Radverkehr verlängert. Der Zugang zur Bahnhaltestelle Pichling ist für Ortsfremde nicht intuitiv erkennbar. Außerdem fehlt es hier an direkten und barrierefreien Wegen, was sich z.B. anhand des Trampelpfads von der Straße „Im Südpark“ zur Bahnhaltestelle zeigt (siehe Abbildung 25). Die solarCity sticht für den Fußverkehr positiv heraus: der Kfz-Verkehr beschränkt sich auf ein paar wenige Straßen, das Fußwegenetz ist engmaschig und erlaubt Abkürzungen, Gehsteige sind durchgehend in ausreichender Breite vorhanden. Auch in Pichling gibt es längere Wege für Freizeitwecke, z.B. entlang der Au im Norden, entlang des Aumühlbachs und rund um den Pichlinger See.



Abbildung 24: Engstelle in Ebelsberg (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 25: Trampelpfad zur Bahnhaltestelle Pichling (Foto: Rosinak & Partner)

3.6 Radverkehr

Die Hauptradwege über die zwei Traunbrücken binden Ebelsberg und Pichling in das städtische Radwegenetz ein. Die Radfahrinfrastruktur entlang dieser Hauptradwege weist noch größere Lücken auf, z.B. im Ebelsberger Zentrum oder in der Lunzerstraße. Weitere Lücken im Radnetz führen dazu, dass Umwege gefahren werden müssen, um sicher ans Ziel zu kommen. Dazu zählt etwa der Ebelsberger Schloßweg als ruhige Ausweichroute. Es fehlen sichere, durchgängige und direkte Verbindungen von den Siedlungsschwerpunkten in Pichling und Ebelsberg ins Linzer Zentrum und in die Umlandgemeinden. Zum Teil sind die Kreuzungen nicht mit den notwendigen Querungsstellen für den Radverkehr ausgestattet. Die Radrouten entlang der Traun-Donau-Auen eignen sich gut für Freizeit Zwecke, jedoch nur beschränkt für den Alltagsradverkehr, da sie weniger auf Hauptrouten liegen und nicht beleuchtet sind. Die Distanzen innerhalb der Stadtteile, z.B. zu den Bahnhofstestellen, sind gut für den Radverkehr geeignet. Aufgrund der oben beschriebenen Schwachstellen kann dieses Potenzial noch nicht vollständig genutzt werden.

In den letzten Jahren wurde die Situation stetig verbessert. Das Mobilitätskonzept der Stadt Linz „Auf die Plätze, fertig, Linz“, die Hauptradrouten des Landes OÖ und die Alltagsradrouten des Bezirks Linz-Land definieren städtische und regionale Routen, die für die nächsten Ausbauschritte von Bedeutung sind. In der Zusammenschau dieser Dokumente ergeben sich unter anderem folgende Schwerpunkte (siehe Abbildung 29):

1. Entlang der B1 durch Ebelsberg über die Florianer Straße nach St. Florian
2. Eine neue Querung der Traun von der Lunzerstraße zu den Sommergründen
3. Durch das Gelände der voestalpine über die Brücke der Umfahrung Ebelsberg entlang der Moosfelderstraße, Traundorfer Straße und Oidener Straße durch den Siedlungsschwerpunkt von Pichling
4. Parallel zur Trasse der Westbahnstrecke bis nach Asten
5. Auf der ehemaligen Florianerbahn-Trasse entlang der B1

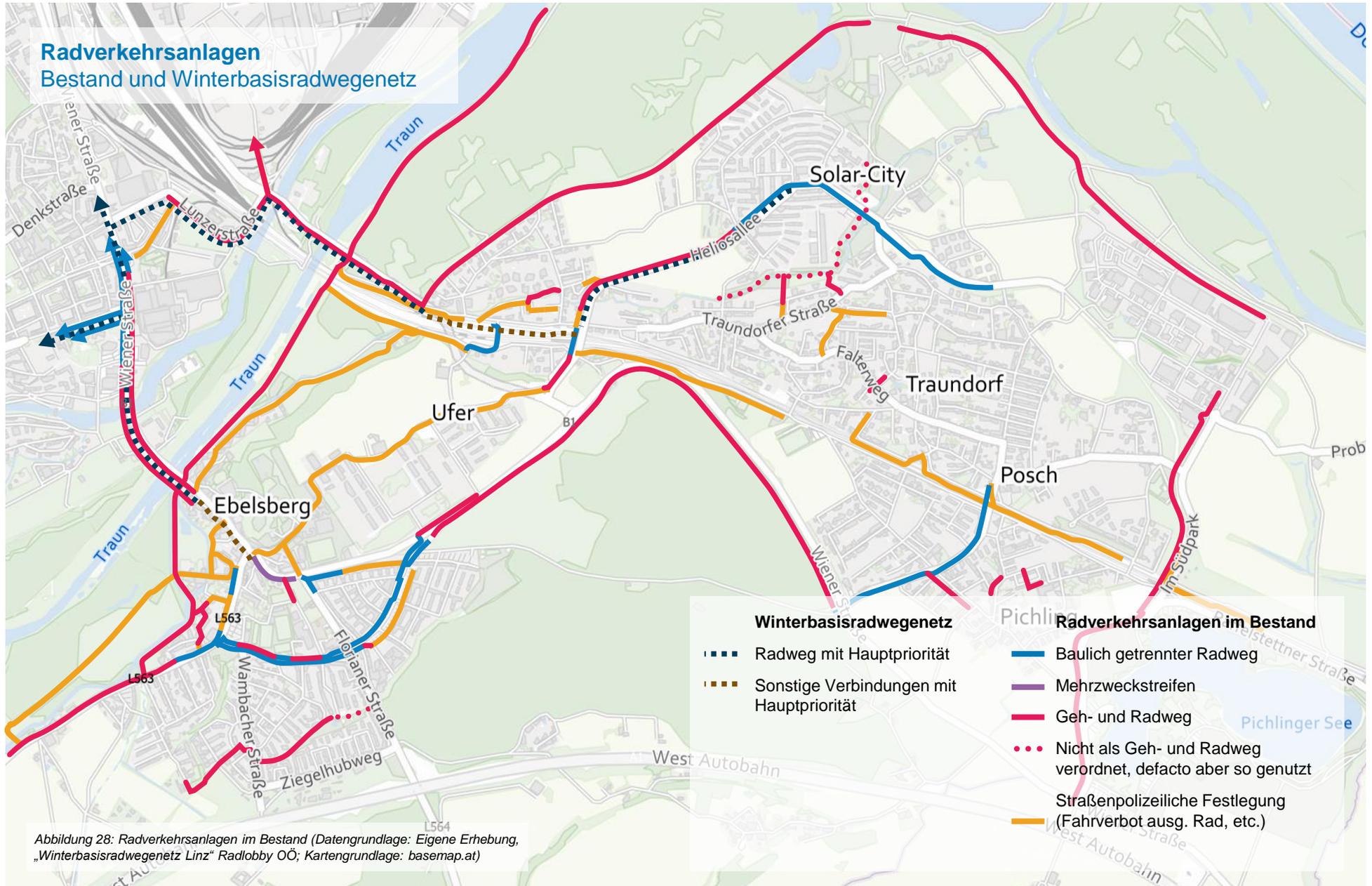
Eine neue Linzer Fahrradstrategie ist zudem in Bearbeitung und wird voraussichtlich Ende 2023 fertiggestellt.

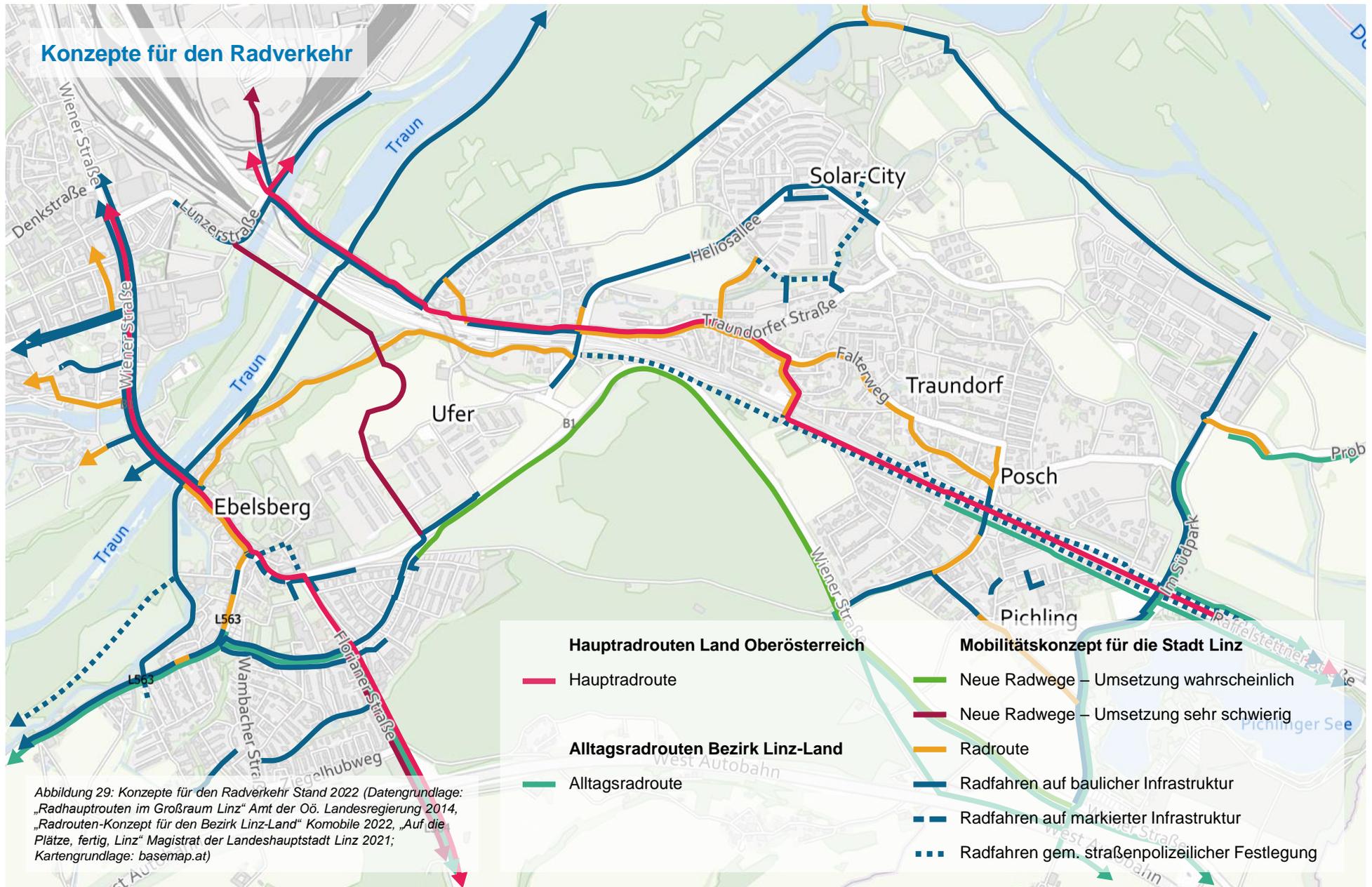


Abbildung 26: Radweg bei der Haltestelle Hauderweg in Ebelsberg (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 27: Gemischter Geh- und Radweg auf der Brücke der Umfahrung Ebelsberg in Richtung voestalpine und Lunzerstraße (Foto: Rosinak & Partner)





3.7 Öffentlicher Verkehr

Die Westbahnstrecke führt durch das Planungsgebiet und bietet mit dem Bahnhof Ebelsberg und der Bahnhaltestelle Pichling zwei Anschlüsse an den Regionalverkehr. Der Bahnhof Ebelsberg liegt an der Grenze der beiden Stadtteile, in etwa 1,5 km vom Ebelsberger Zentrum entfernt. Die Haltestelle Pichling liegt am östlichen Ende des Stadtteils, in direkter Nachbarschaft zum Pichlinger See. Die Zugänge zu den Bahnhöfen und die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind derzeit wenig attraktiv gestaltet. Beide Haltestellen werden werktags halbstündlich durch die S1 in Richtung Linzer Hauptbahnhof bzw. nach St. Valentin und weiter nach Garsten bedient. Vereinzelt wird der Takt durch REX-Züge mit Halt nur in Ebelsberg verdichtet. Am Wochenende verkehrt die S1 stündlich. Den Linzer Hauptbahnhof erreicht man in rund 7 Minuten, wo der Umstieg ins städtische ÖV-Netz möglich ist. Dazwischen liegen keine weiteren Haltestellen. Somit ist zwar der Hauptbahnhof schnell erreicht, es bietet sich aber nicht die Möglichkeit schon früher auszusteigen bzw. ins städtische ÖV-Netz umzusteigen. Bis 2032 soll der 4-gleisige Lückenschluss im Osten des Linzer Hauptbahnhofs abgeschlossen werden. Mit Fahrplanwechsel 2032/2033 soll dann ebenfalls die neue S-Bahn-Haltestelle „Franckviertel“ bedient und der Takt der S1 auf 15 Minuten in der Hauptverkehrszeit verdichtet werden (siehe Maßnahme ÖV1).

Die Straßenbahnlinie 2 der Linz Linien verkehrt zu Hauptverkehrszeiten im 7,5-Minuten-Takt von der JKU über das Stadtzentrum nach Süden entlang der B1 über die Traun nach Ebelsberg und weiter bis zur solarCity. Die Trasse ist auf eine möglichst gute Erschließung der Wohnquartiere ausgelegt, wodurch die Reisezeit ausgedehnt wird. Die Fahrt von der solarCity zum Linzer Hauptplatz ist mit 38 Minuten vergleichsweise lang. Ein Umstieg zur S-Bahn ist am Bahnhof Ebelsberg möglich. Eine Verlängerung von der derzeitigen Endhaltestelle solarCity Ost bis zum Pichlinger See ist in zeitlicher Abstimmung mit der S-Bahn-Verdichtung geplant (siehe Maßnahme ÖV4).

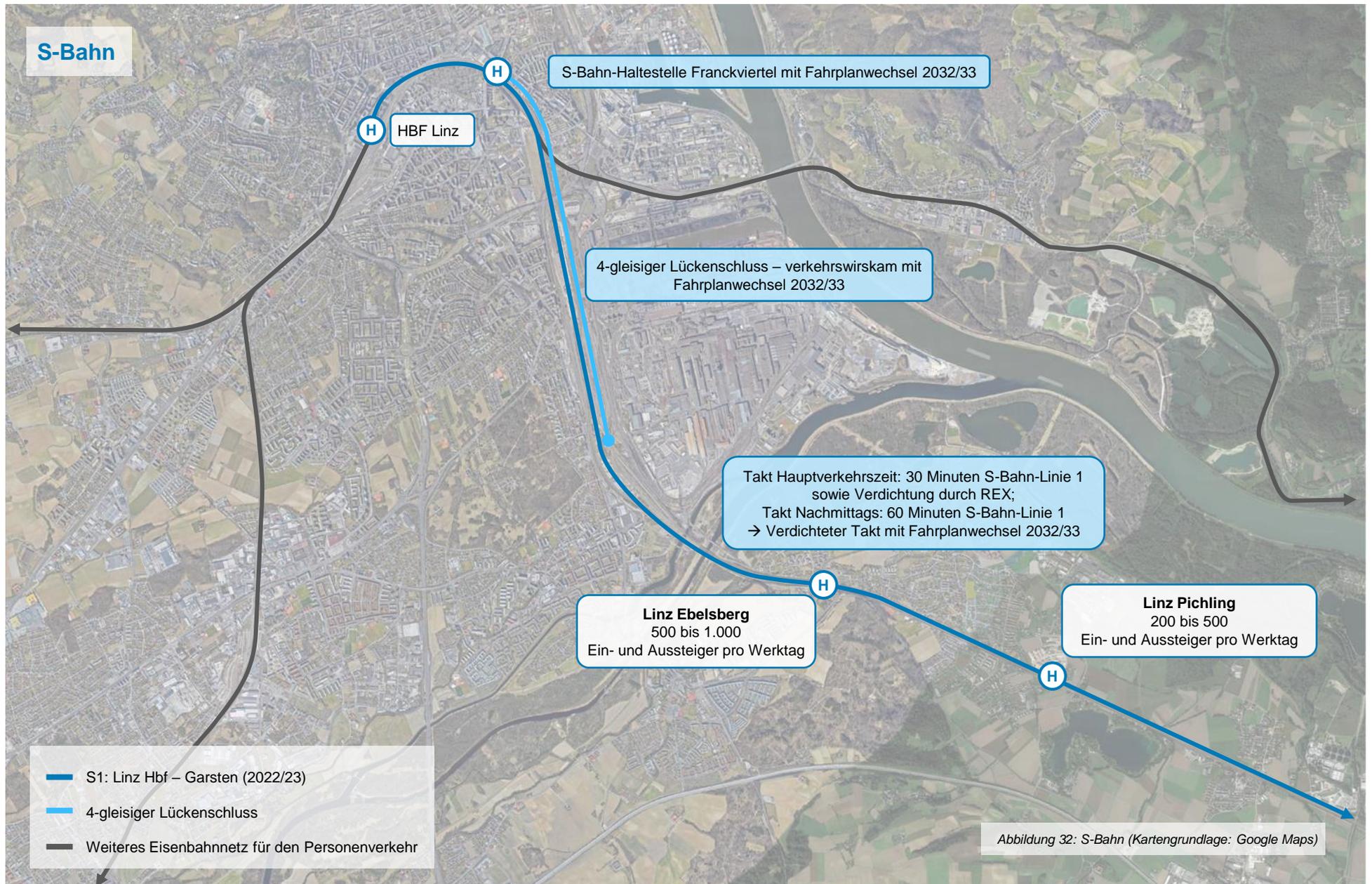
Die Buslinien 11 und 19 ermöglichen alle 15 bis 20 Minuten einen Anschluss an das städtische ÖPNV-Netz. Die Stadtteilbusse 104, 105 und 106 erschließen das Planungsgebiet feinmaschig. Die Regionalbuslinien 400, 407, 409, 410, 411, 412, 413 und 611 verkehren in die umliegenden Gemeinden und Städte. Die zwei neuen Buslinien 13 und 14 die Anbindung von Ebelsberg und Pichling verbessern. (siehe Maßnahmen ÖV2 und ÖV3)



Abbildung 30: Radabstellmöglichkeiten beim Zugang zum Bahnhof Ebelsberg (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 31: Eingleisiger Abschnitt der Straßenbahnlinie 2 im Ebelsberger Zentrum (Foto: Rosinak & Partner)



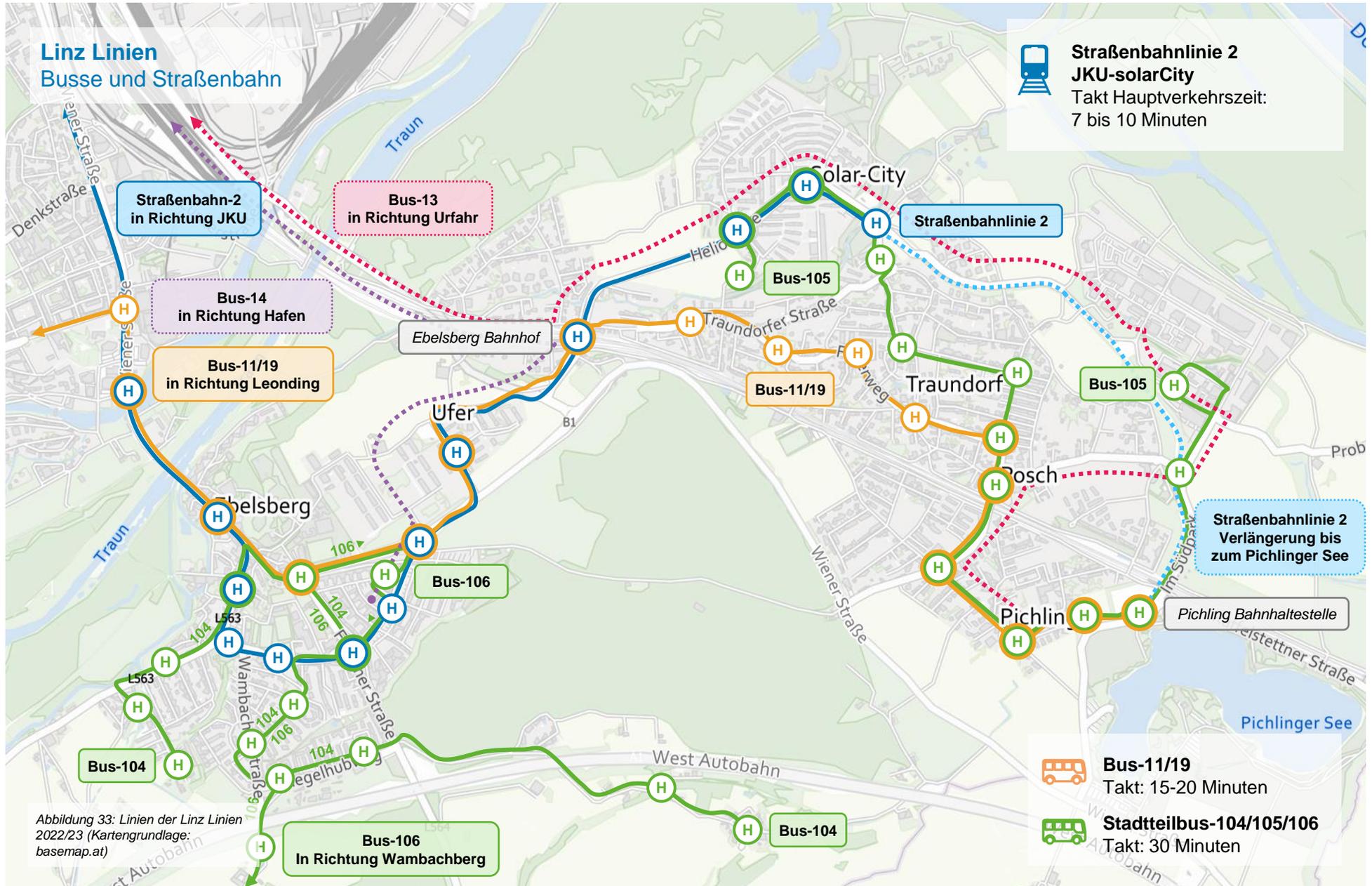
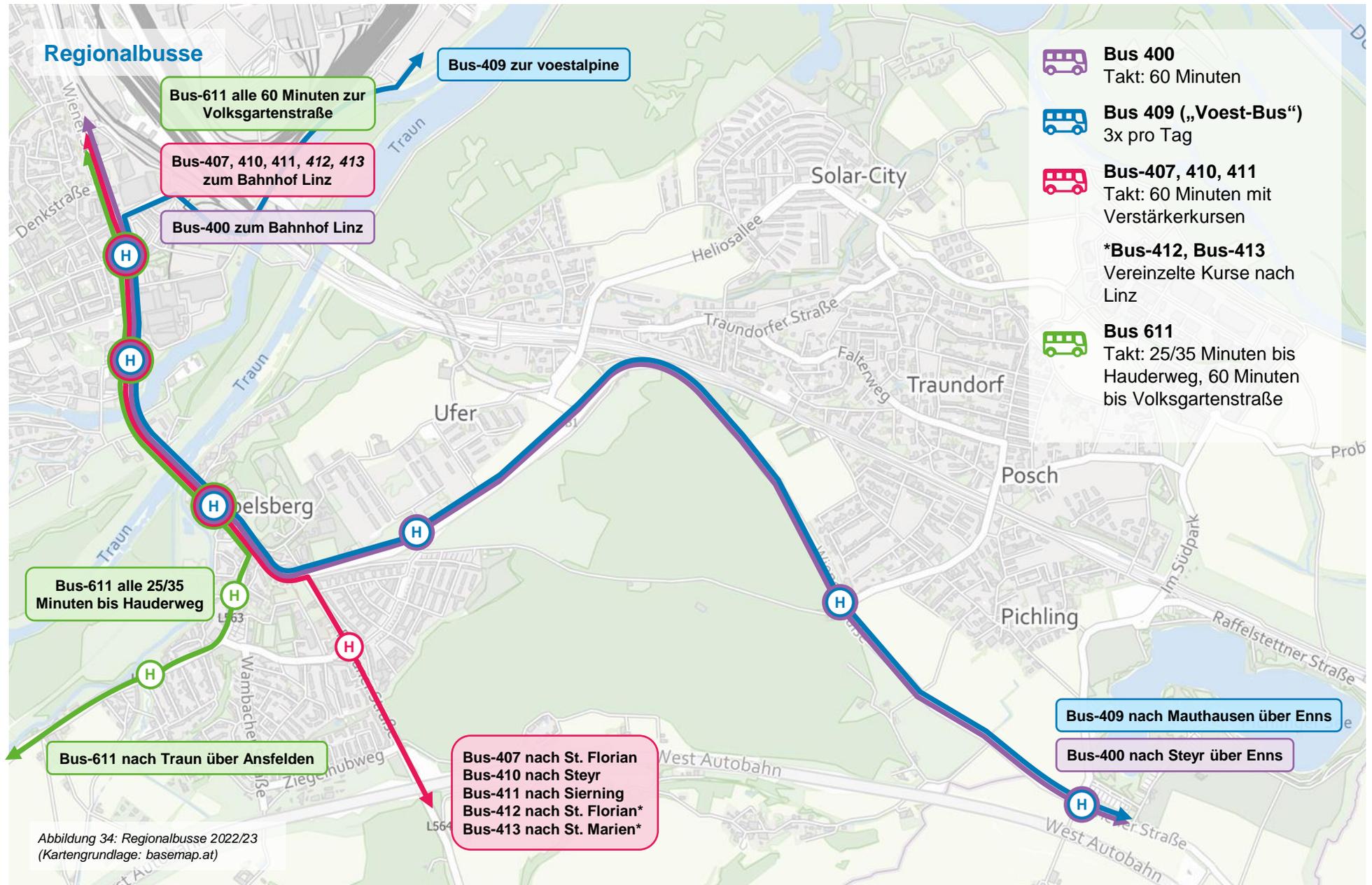


Abbildung 33: Linien der Linz Linien 2022/23 (Kartengrundlage: basemap.at)



3.8 Kfz-Verkehr

Die Autobahn A1 stellt die überregionale Anbindung für den Kfz-Verkehr her. Die nächsten Auf- und Abfahrten befinden sich außerhalb von Linz in den Nachbargemeinden Ansfelden und Asten. Durch die beiden Stadtteile verläuft die B1 Wiener Straße, die eine schnelle Verbindung ins Linzer Zentrum und nach Asten sowie Enns ermöglicht. Hier verkehren an Werktagen bis zu 20.000 Kfz. Eine weitere Verbindung zu den anderen Linzer Stadtteilen stellt die Umfahrung Ebelsberg mit dem Mona-Lisa-Tunnel her. Durch einen Teil des Verkehrs der B1 und dem Verkehr aus Pichling ergeben sich hier bis zu 27.000 Kfz an Werktagen. Mit dem Pkw erreicht man das Linzer Stadtzentrum von der solarCity aus in etwa 18 Minuten. Praktisch ist bei den häufig vorkommenden Staus mit einer Reisezeit von bis zu 40 Minuten zu rechnen. Inklusive Parkplatzsuche kann diese Fahrt also länger als mit der Straßenbahn (38 Minuten) dauern. In die umliegenden Gemeinden führen die L563 Kremsmünsterer Straße in Richtung Ansfelden mit 12.500 Kfz an Werktagen sowie die L564 Florianer Straße in Richtung St. Florian mit 8.500 Kfz an Werktagen. Die Stadtteile werden ausgehend von den übergeordneten Straßen durch Sammelstraßen wie z.B. die Hartheimer Straße, die Traundorfer Straße oder die Heliosallee erschlossen. Durch die hohen Verkehrsmengen im übergeordneten Netz kommt es regelmäßig zu Staus an den Knoten. Davon ist insbesondere der Kreisverkehr an der B1 / Umfahrung Ebelsberg, die Kreuzung Umfahrung Ebelsberg / Traundorfer Straße, die Kreuzung Umfahrung Ebelsberg / Lunzerstraße, die Kreuzung Traundorfer Straße / Heliosallee / Moosfelderstraße und die Kreuzung B1 / Kremsmünsterer Straße betroffen (siehe Abbildung 38).

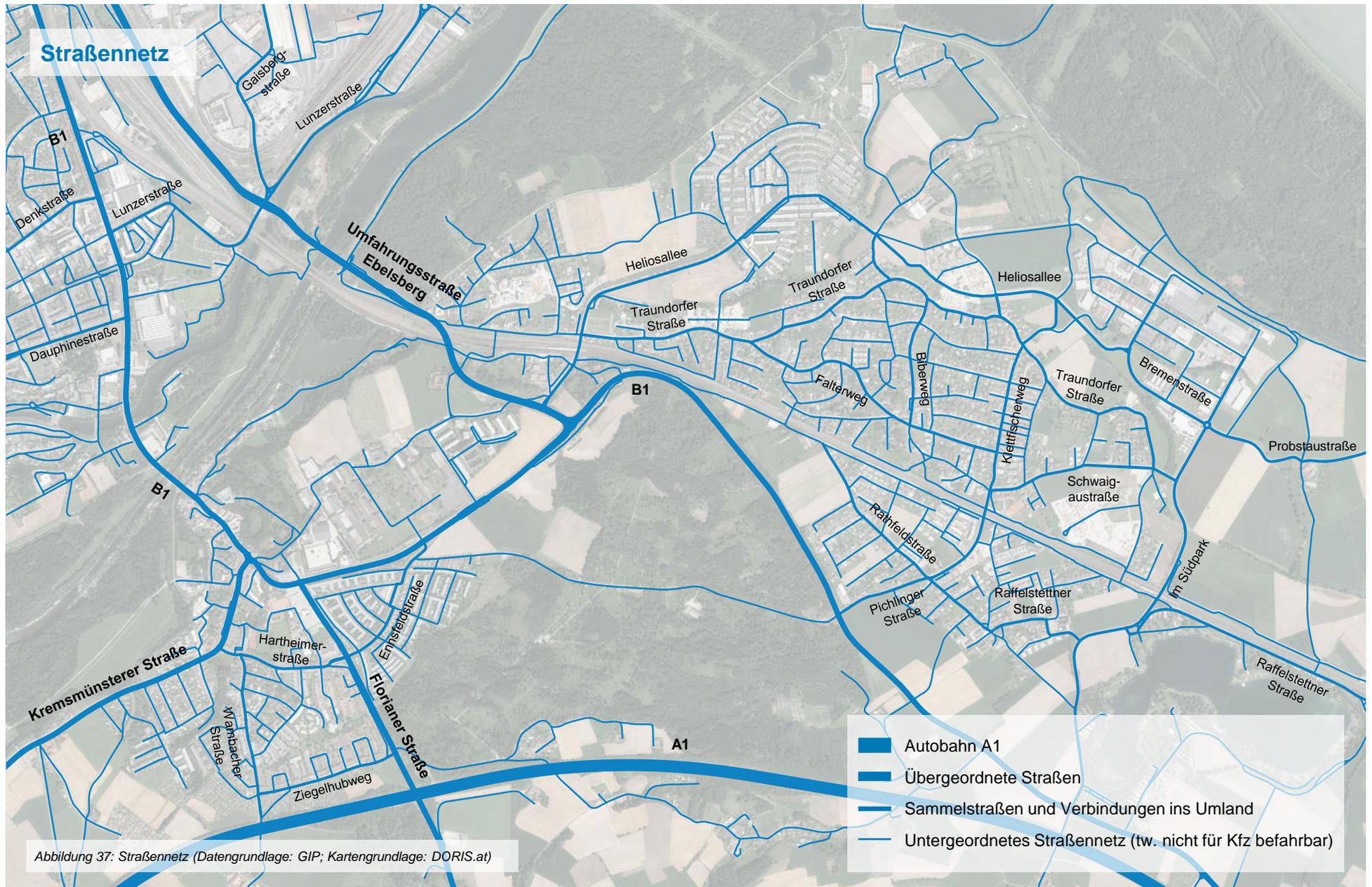
In einem großen Teil des Planungsgebiets bestehen Fahrverbote mit einer Ausnahme für Anliegeverkehr. Zudem gilt entlang der Kremsmünsterer Straße und selbst auf der B1 ein LKW-Fahrverbot – allerdings mit Ausnahme Quell- und Zielverkehr. Die Wirksamkeit dieser straßenpolizeilichen Festlegungen darf aufgrund fehlender baulicher Maßnahmen und Kontrollen durch die Exekutive angezweifelt werden. Unerwünschter Schleichverkehr ist dadurch ein weit verbreitetes Phänomen im Planungsgebiet. Die Straßenräume sind auf den Kfz-Verkehr optimiert. Das zeichnet sich z.B. weit gefasste Kreuzungsbereich aus. Insbesondere in Pichling finden sich Straßen mit engem Querschnitt, wodurch es in Kombination mit der zulässigen Befahrbarkeit in beide Richtungen zu Schwierigkeiten bei Begegnungsfällen kommen kann. Zum Parken stehen private Abstellmöglichkeiten sowie der öffentliche Straßenraum (meist nicht markiert) zur Verfügung. Eine gebührenfreie Kurzparkzone ist z.B. im Ebelsberger Zentrum verordnet.



Abbildung 35: Kreuzung B1 Wiener Straße mit Kremsmünsterer Straße in Ebelsberg (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 36: Typischer Straßenraum in Pichling (Foto: Rosinak & Partner)



Kfz-Verkehrsstärken im Werktagsverkehr



Abbildung 38: Kfz-Verkehrsstärken im Werktagsverkehr (Datengrundlage: Eigene Verkehrserhebungen April – Juni 2022, Magistrat der Stadt Linz; Kartengrundlage: basemap.at)

4. Ziele & Handlungsfelder



4.1 Ziele

Basierend auf den Erkenntnissen der Analyse, aus den Konsultationsgesprächen, der Umfrage, den Erhebungen und den Stadtteil-Veranstaltungen wurden folgende Ziele des Mobilitätskonzeptes formuliert, die die Grundlage für die Handlungsfelder und das Maßnahmenprogramm bilden:

- » Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen
- » Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur
- » Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung
- » Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr
- » Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung

Die im Folgenden dargestellten Maßnahmevorschläge wurden in Hinblick auf ihren Beitrag zum Erreichen dieser Ziele beurteilt.

4.2 Handlungsfelder

Die Maßnahmenvorschläge wurden vier Handlungsfeldern zugeordnet. Die Nummerierung der Maßnahmenvorschläge ist nicht als Prioritätenreihung zu verstehen. Zu jedem Maßnahmenvorschlag wurde in Abstimmung mit der Abteilung Mobilitätsplanung des Magistrats der Stadt Linz eine Angabe zum möglichen Umsetzungshorizont (kurz-, mittel-, langfristig) ergänzt.

An der Umsetzung sind meist mehrere Handlungsträger involviert. So können einige Maßnahmen in der Kompetenz der Stadt Linz umgesetzt werden, bei anderen müssen das Land Oberösterreich, die ÖBB oder weitere Dritte hinzugezogen und Einigungen erreicht werden.

Das Stadtteilverkehrskonzept ist handlungsorientiert. Daher sind bei jedem Maßnahmenvorschlag die nächsten Schritte, die zu setzen sind, angeführt.

Bei einigen Maßnahmenvorschlägen sind die wesentlichen Kernpunkte in Skizzen dargestellt. Die Umsetzung dieser Kernpunkte erfordert tieferegehende Detailplanungen in Folge des Konzeptes.



Abbildung 39: Handlungsfelder

5. Hochrangige Verkehrsinfrastruktur

Öffentlicher Verkehr

- ÖV1 ÖBB Westbahn: viergleisiger Lückenschluss und S-Bahn-Takt, Umsteigeknoten Franckstraße
- ÖV2 Buslinie 13
- ÖV3 Buslinie 14
- ÖV4 Verlängerung Straßenbahnlinie 2

Motorisierter Individualverkehr

- IV1 Kreuzung Lunzerstraße: Bypass zur voestalpine
- IV2 Ostportal Mona-Lisa-Tunnel Phase 1: Entfall der Linksabbiegerelation nach Pichling
- IV3 Ostportal Mona-Lisa-Tunnel Phase 2: Linksabbieger-Bypass von Pichling zur B1
- IV4 Ostportal Mona-Lisa-Tunnel Phase 3: Flyover-Bypass über Kreisverkehr B1 – Umfahrung Ebelsberg in Richtung Asten
- IV5 Fahrstreifenzulegungen Kreuzungen B1 – Pichlinger Straße und B1 – Im Südpark
- IV6 4-streifiger Ausbau der B1 zwischen Asten und Umfahrung Ebelsberg

- IV7 Umgestaltung der B1 als städtische Hauptstraße

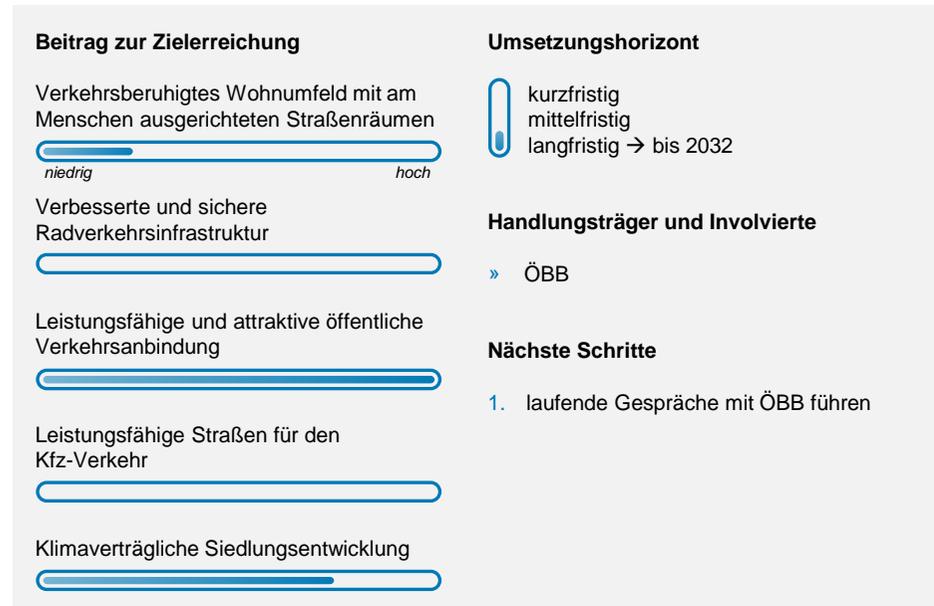
Fahrradverkehr

- R1 Fahrradstraße Fasanweg
- R2 Radweg auf der Florianerbahn-Trasse
- R3 Radverbindung Florianer Straße Abschnitt Ziegelhubweg bis B1
- R4 Radverbindung Florianer Straße Abschnitt Mönchgrabenstraße/Ziegelhubweg Richtung Rohrbach
- R5 Radverbindung Florianer Straße bis Ortszentrum Ebelsberg
- R6 Radweg Ortszentrum Ebelsberg
- R7 Zusätzliche Traunquerung für den Fuß- und Radverkehr
- R8 Lückenschluss für den Radverkehr in der Lunzerstraße
- R9 Geh- und Radwegverbindung Brachsenweg – Neufelderstraße
- R10 Radachse Heliosallee – Im Südpark



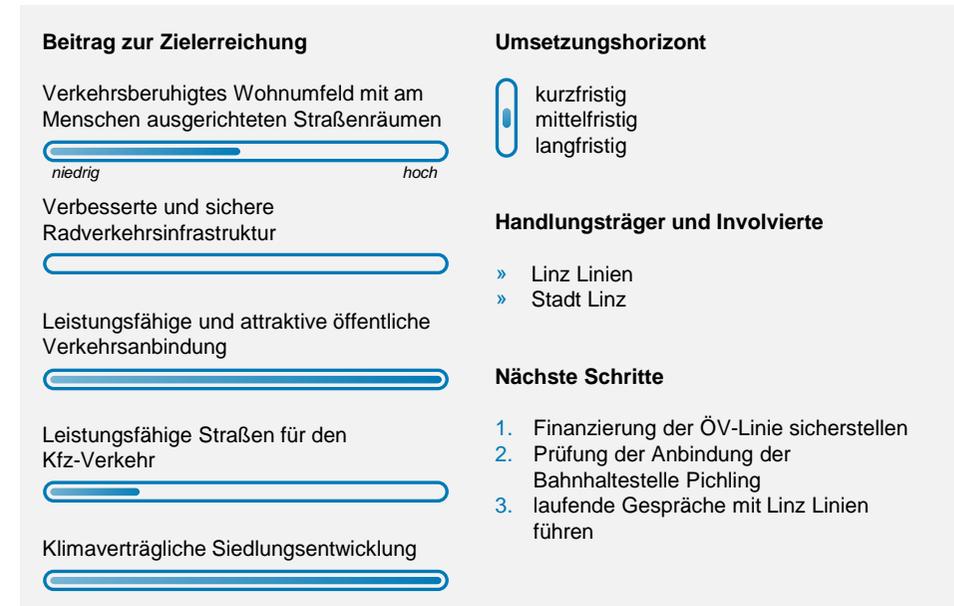
ÖV1 ÖBB Westbahn: viergleisiger Lückenschluss und S-Bahn-Takt, Umsteigeknoten Franckstraße

Der Bahnausbau mit S-Bahn-Takt ist eine Schlüsselmaßnahme für die weitere Verdichtung des ÖV-Angebots. In den Spitzenstunden des Pendlerverkehrs gibt es bereits jetzt ein verdichtetes Angebot. Bedeutsamer als der Takt wird der Umsteigeknoten Franckstraße sein, denn er ermöglicht ein Umsteigen in das Netz der Linz Linien (geplante Linien 47 und 48) an einem zweiten wichtigen Punkt in der Stadt neben dem Hauptbahnhof. Die Netzwirkung des ÖV in Linz wird dadurch in Kombination mit den geplanten O-Bus-Linien 47 und 48 östlich des Stadtzentrums wesentlich verstärkt – so auch für Pichling und Ebelsberg sowohl als Wohnort als auch als Arbeitsort. Die Maßnahme und der Zeitrahmen gliedern sich in das Bauprogramm der ÖBB im Zentralraum Oberösterreichs ein.



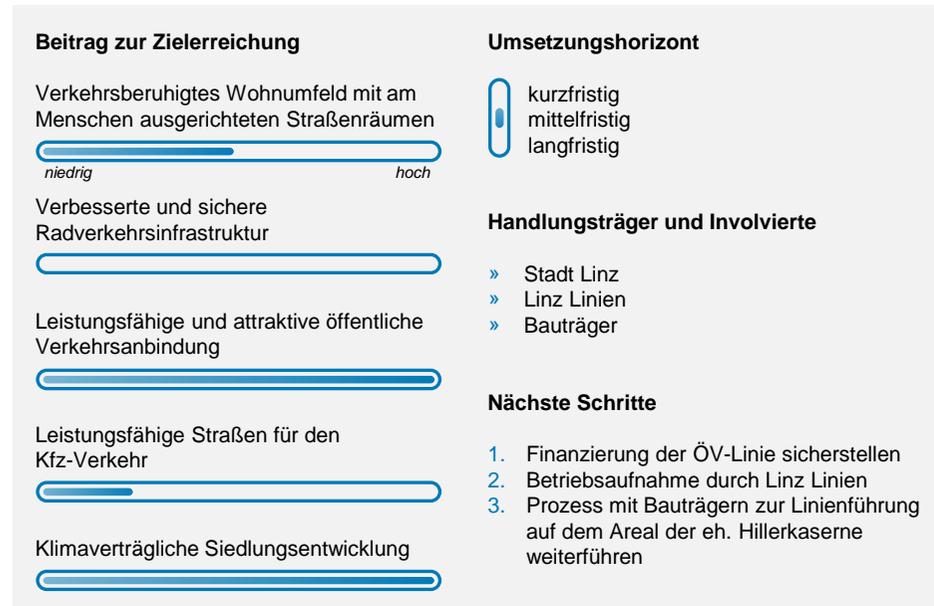
ÖV2 Buslinie 13

Die Linie 13 ist Teil des Mobilitätskonzeptes "Auf die Plätze, fertig, Linz!". Sie hat in Pichling fast denselben Streckenverlauf wie die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinie 2. Sie kann also zunächst als Vorstufe dienen – mit der wichtigen Verbindungsfunktion über die Umfahrung Ebelsberg zum Linzer Osten. Die Möglichkeit der Anbindung der Bahnhaltestelle Pichling sollte nochmals geprüft werden. Die Verzögerung zum ursprünglichen Zeitplan hat vertragsrechtliche Gründe zwischen der Stadt Linz und den Linz Linien. Die technischen Planungen stehen außer Frage, der Gemeinderat der Stadt Linz ist mit dem Thema betraut.



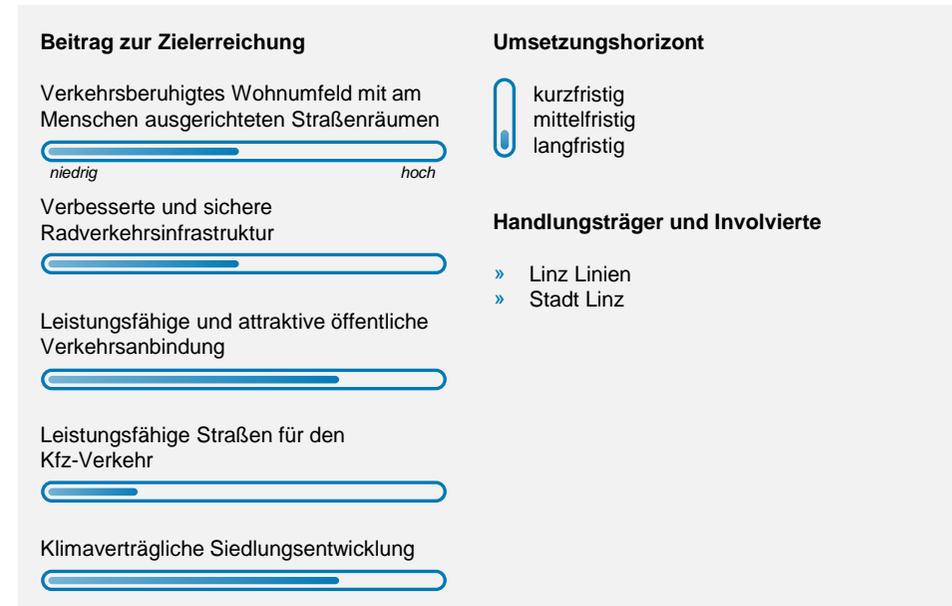
ÖV3 Buslinie 14

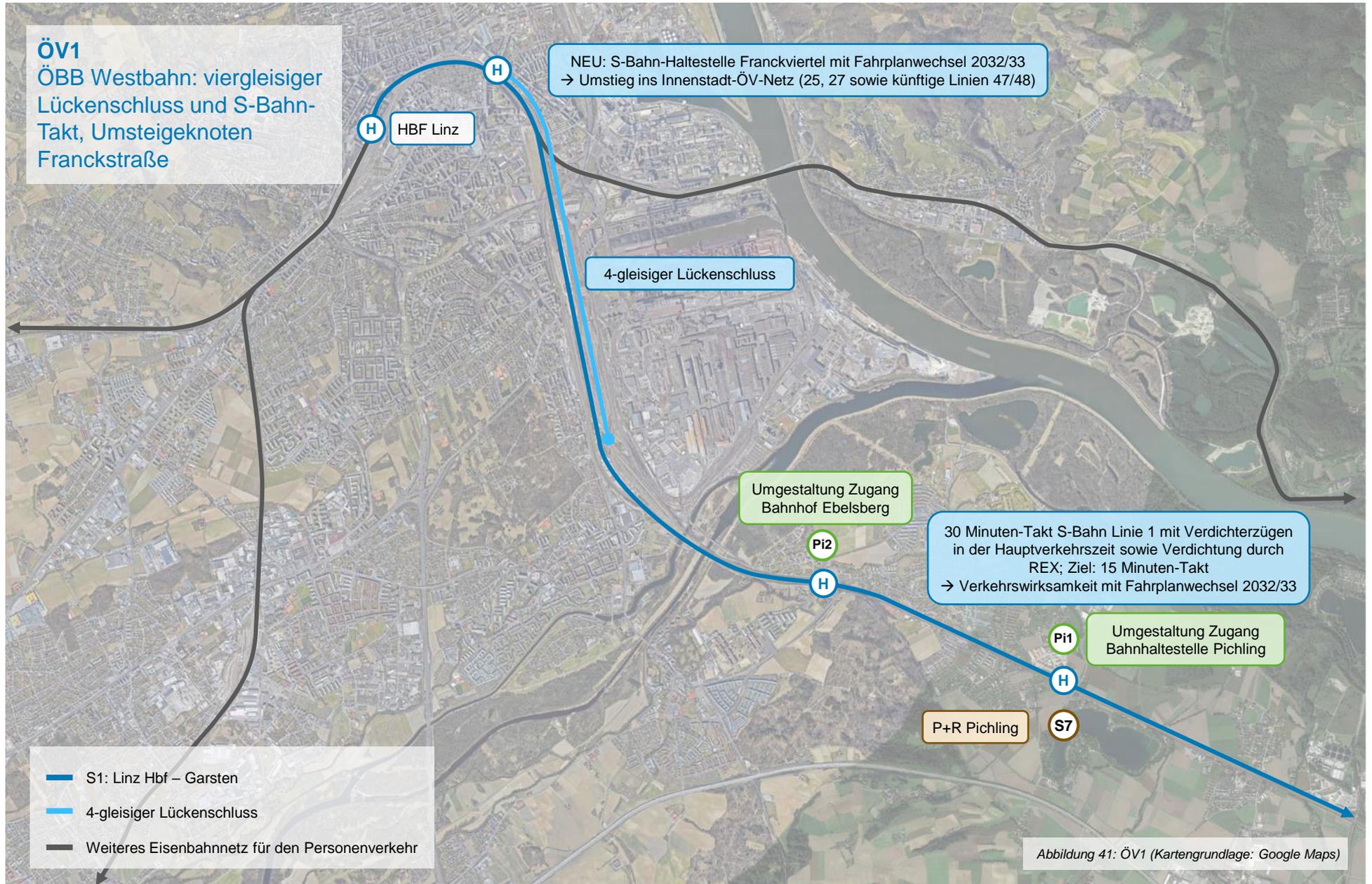
Auch die Linie 14 ist Teil des Mobilitätskonzeptes für Linz. Ihr Streckenverlauf in Ebelsberg erschließt das Entwicklungsgebiet Sommerfeld – also den Bereich der ehemaligen Hillerkaserne. Im Süden von Linz entfaltet die Linie 14 erst mit der Besiedlung einer zweiten Phase des Entwicklungsgebiets, die über die Revitalisierung der bestehenden Kasernengebäude hinausgeht, ihre Wirksamkeit. Trotzdem soll sie – in Hinblick auf die Verbindungsfunktion nördlich der Traun gemeinsam mit der Linie 13 realisiert werden. Die beiden Linien werden die geplanten Schnellverbindungen von Ebelsberg und Pichling in Richtung Innenstadt bilden. Zunächst ist ein 30-Minuten-Grundtakt geplant. Mit fortschreitender Siedlungsentwicklung sollte der Takt schrittweise verdichtet werden.



ÖV4 Verlängerung Straßenbahnlinie 2

Die Verlängerung vervollständigt die Linie 2 zwischen der solarCity und der Bahnhofstestelle Pichling mit Anbindung des Gewerbegebietes Südpark. Als Vorstufe soll die Linie 13 die wesentlichen Teile dieses östlichen Astes übernehmen. Eine Realisierung der Straßenbahn ist erst mit der Einführung des S-Bahn-Taktes auch an der Bahnhofstestelle Pichling mit 2032 sinnvoll, schließlich dient die Straßenbahn in Pichling im Wesentlichen als Zubringer zur leistungsfähigen S-Bahn-Verbindung in die Stadt. Mit Betriebsaufnahme der Linienverlängerung sollte das Sekundärnetz angepasst werden. Denkbar wäre etwa, dass die Linie 13 in Pichling zwischen Klettfischerweg und Bahnhof die Route der Linie 11/19 verstärkt und die Stadtbuslinie 105 Querverbindungen zwischen der Wiener Straße (Billa), der Schule am Drosselweg, Wohnen beim See und dem Südpark sowie der Siedlung Moosfelderstraße, dem Entwicklungsgebiet an der Heliosallee, dem Kindergarten Neufelderstraße, der solarCity, der Ziererfeldstraße und dem Südpark herstellt.





ÖV2 – ÖV 4
Neue Buslinien und Verlängerung Straßenbahnlinie 2

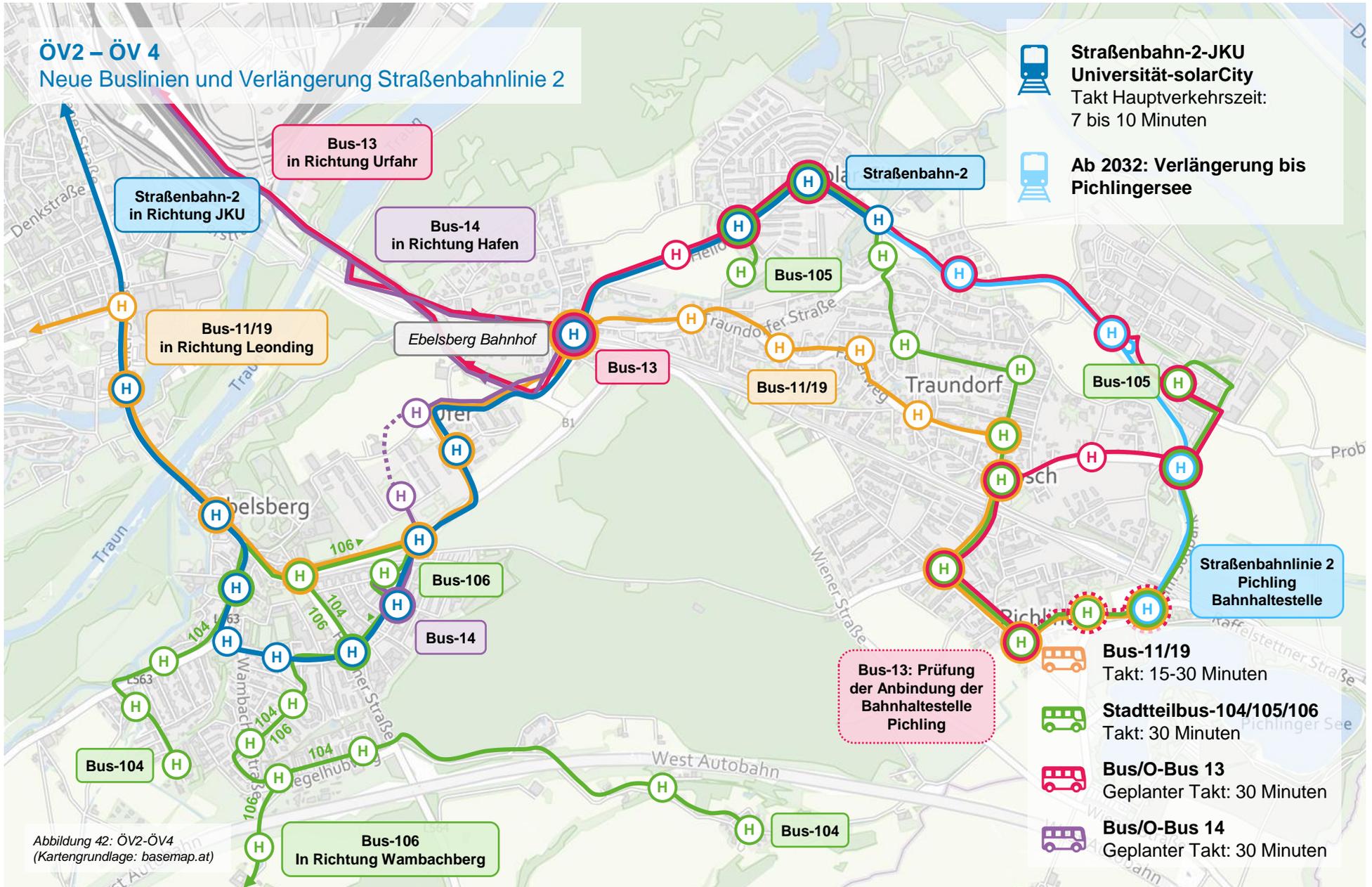


Abbildung 42: ÖV2-ÖV4
 (Kartengrundlage: basemap.at)

IV1 - IV4 Strategie zur Ausnützung der Kapazitäten des Mona-Lisa-Tunnels

Die Analysen der Verkehrserhebungen zeigen, dass die Leistungsfähigkeitsengpässe auf der Umfahrung Ebelsberg weniger auf eine zu geringe Kapazität des Mona-Lisa-Tunnels zurück zu führen sind, sondern eher auf die vorgelagerten Kreuzungen. So bewirken insbesondere die lichtsignalgeregelten Kreuzungen der Umfahrung Ebelsberg mit der Lunzerstraße und der Traundorfer Straße Rückstaus durch teilweise lange Rotphasen, die erst nach den Spitzenstunden vollständig abgebaut werden können.

Bisher vorliegende Konzepte setzen auf zusätzliche Traunquerungen (etwa eine Hochstraße parallel zur Umfahrung, die eine durchgängige Vierstreifigkeit der Umfahrung ermöglicht; oder die als Autobahn angedachte Ostumfahrung Linz). Hohe Kosten, sehr lange Umsetzungshorizonte und Bürgerproteste bewirken geringe Realisierungschancen dieser Großprojekte.

Im Rahmen des vorliegenden Konzeptes wurde daher die Strategie entwickelt, die gegebenen Kapazitäten des Mona-Lisa-Tunnels bestmöglich auszunützen. Die dem Tunnel vorgelagerten Kreuzungen sollen daher möglichst große Leistungsfähigkeiten in den Hauptrelationen der Achse B1 – Umfahrung aufweisen. Aufgrund der räumlichen Einschränkungen (den Gleisunterführungen geschuldet) ist ein Ausbau der Kreuzung mit der Lunzerstraße nur mit sehr hohem Aufwand möglich (Neubau von Bahnunterführungen).

Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit kann aber auch durch die Reduktion der Signalphasen während eines Umlaufs gelingen. Dazu müssen insbesondere Linksabbiegephasen entfallen (siehe IV2, 3 und 4) – und mit ihnen die möglichen Abbiegebeziehungen.

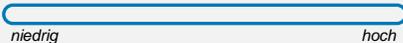
Auf Ersatzrouten führt dies zu Verkehrszunahmen bzw. führen die entfallenden Fahrbeziehungen zu einer geringeren Erschließungsqualität z.B. der voestalpine.

Für die Kreuzung Umfahrung / Lunzerstraße konnten für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Rahmen des vorliegenden Konzeptes mit Ausnahme von IV1 keine einfachen Lösungen gefunden werden, die bereits in das Maßnahmenprogramm aufgenommen werden können.

Dennoch wurden Ideen entwickelt, die zunächst aber auf ihre technische Machbarkeit, die verkehrlichen Auswirkungen und die Kosten vertieft geprüft und abgewogen werden müssen.

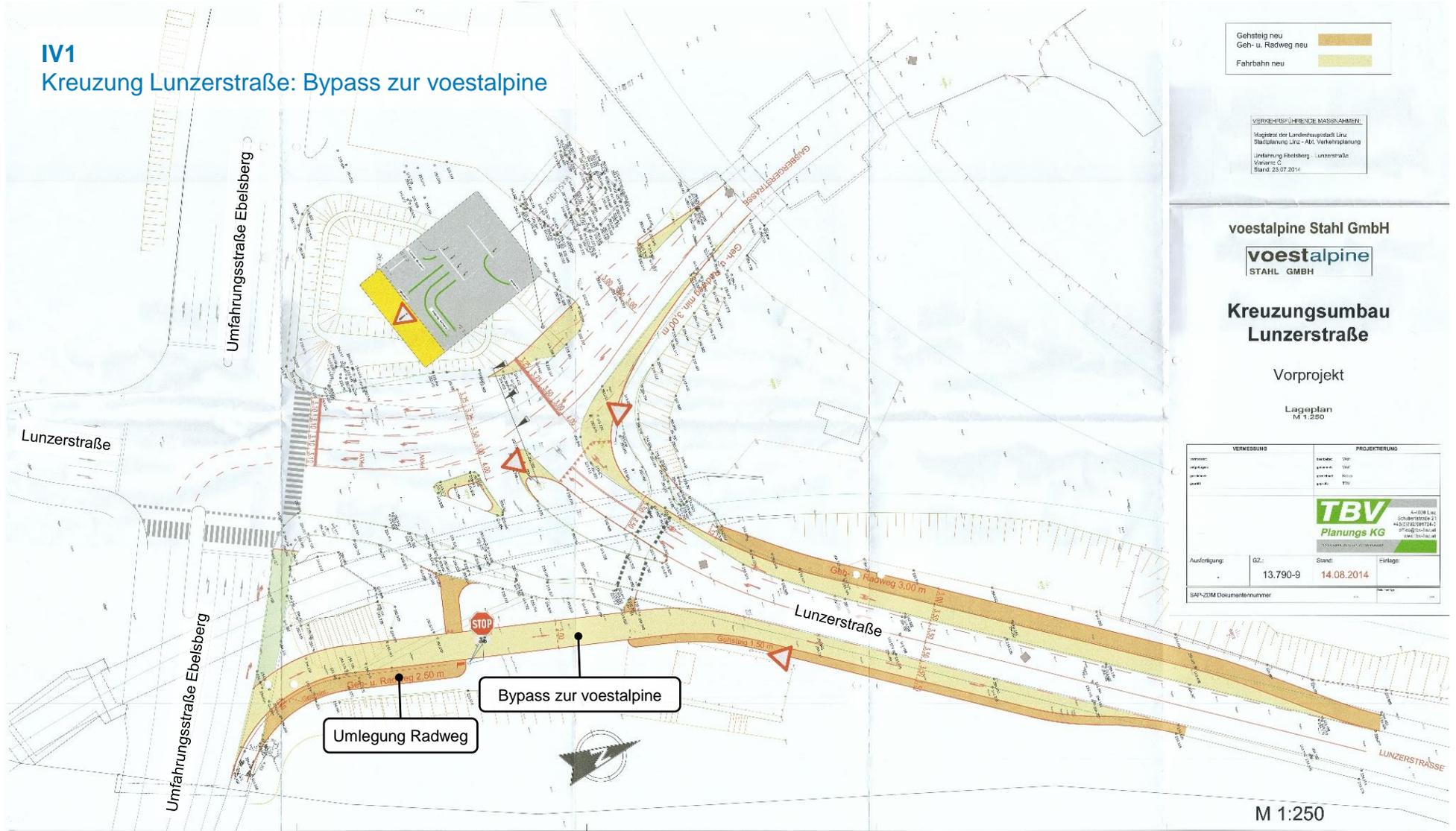
IV1 Kreuzung Lunzerstraße: Bypass zur voestalpine

Schon seit einigen Jahren liegen konkrete Planungen für einen Bypass von der Umfahrung Ebelsberg in die voestalpine – im Besonderen zum Lkw-Terminal in der Lunzerstraße – vor. Bislang ist die Realisierung an der gemeinsamen Finanzierung mit der voestalpine, die Grundstückseigentümerin der Straßen unmittelbar östlich der Kreuzung Umfahrung / Lunzerstraße ist, gescheitert. Mit dem Stadtteilverkehrskonzept soll der Realisierung neue Dynamik verschafft werden, als Ergänzung zu den weiteren Planungen an der Umfahrungsachse (siehe folgende Maßnahmen). Durch den Bypass sollen vor allem die Lkw an der Lichtsignalregelung vorbei geführt werden und dieser eine höhere Leistungsfähigkeit verschaffen – insbesondere für die Buslinien 13 und 14. Für den Radverkehr entstehen dafür nur geringfügige Umwege. Gespräche zur Kofinanzierung mit der voestalpine wurden bereits aufgenommen. Nach einer Einigung mit der voestalpine soll der Bypass zeitnah umgesetzt werden.

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen 	 kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	» voestalpine (Grundeigentümer) » Stadt Linz
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	1. Gespräche zur Finanzierung mit der voestalpine fortführen 2. Adaptierung der Planung

IV1

Kreuzung Lunzerstraße: Bypass zur voestalpine



Gehsteig neu
 Geh- u. Radweg neu
 Fahrbahn neu

VERKEHRSPHLEHRE MASSNAHMEN
 Magistrat der Landeshauptstadt Linz
 Stadtplanung Linz - AB1 Verkehrsplanung
 Umfahrung Ebelsberg - Lunzerstraße
 Variante C
 Stand: 23.07.2014

voestalpine Stahl GmbH



Kreuzungsumbau Lunzerstraße

Vorprojekt

Lageplan
 M 1:250

VERMESSUNG		PROJEKTIERUNG	
-----	-----	-----	-----
-----	-----	-----	-----
-----	-----	-----	-----
-----	-----	-----	-----
Ausfertigung:	GZ.: 13.790-9	Stand: 14.08.2014	Vertrag:
SAP-23M Dokumentennummer			

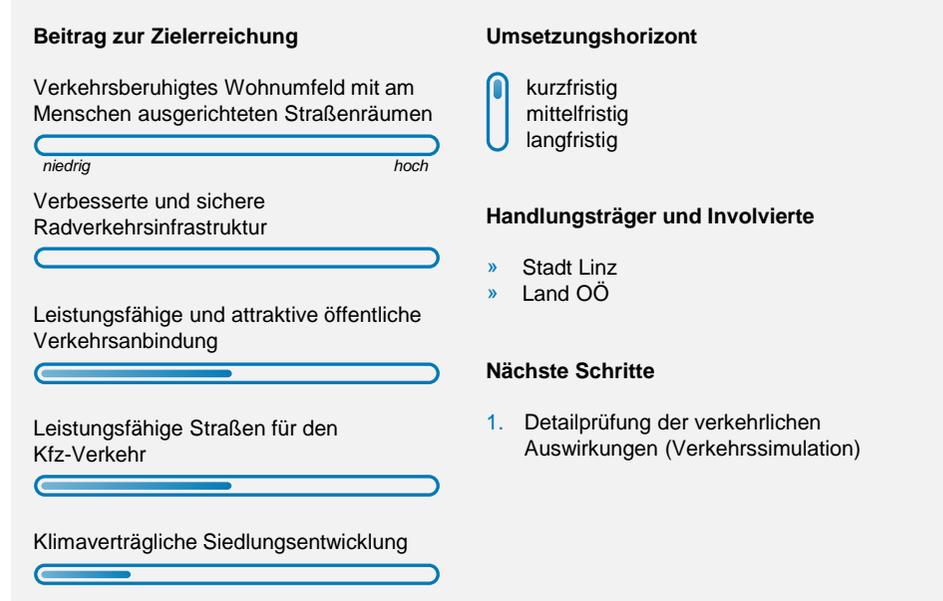
M 1:250

Abbildung 43: IV1 (Quelle: TBV Planungs KG)

IV2 Ostportal Mona-Lisa-Tunnel Phase 1: Entfall der Linksabbiegerelation nach Pichling

Am südöstlichen Tunnelportal kann die bessere Ausnutzung der Tunnelkapazität durch mehrere Stufen erreicht werden. In einer ersten Stufe, die nur sehr geringer Anpassungen der Infrastruktur bedarf, kann die Linksabbiegerelation von der Umfahrung nach Pichling entfallen. Dadurch kann der bestehende Linksabbiegestreifen, der im Tunnel beginnt, aufgelöst und der Platz für einen Einfädelstreifen für Rechtseinbieger von Pichling in die Umfahrung Richtung Stadt genutzt werden. An der Lichtsignalanlage kann dadurch eine der drei Phasen entfallen und die Leistungsfähigkeit der Hauptrelationen gesteigert werden. Als Ersatz für den entfallenden Linksabbieger müssen die Kfz am Kreisverkehr mit der B1 umdrehen. Da der Kreisverkehr selbst in den Spitzenstunden an der Auslastungsgrenze ist, kann dies nur eine Stufe 1 der Ertüchtigung darstellen, die allerdings ohne große Infrastrukturanpassungen auskommt. Um die Verflechtung der Verkehrsströme zwischen der B1 und der Traundorfer Straße sicherer und leistungsfähiger zu gestalten, ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zu prüfen. Um die Auswirkungen zu ermitteln ist jedenfalls eine Verkehrssimulation für die beiden betroffenen Knoten notwendig.

(siehe Abbildung 44)



IV3 Ostportal Mona-Lisa-Tunnel Phase 2: Linksabbieger-Bypass von Pichling zur B1

Ziel der Maßnahmen am Ostportal ist eine Niveaufreimachung der Kreuzungen, die dem Tunnel vorgelagert sind. Damit sollen die Leistungsfähigkeitseinschränkungen auf der Achse B1 – Umfahrung Ebelsberg bestmöglich eliminiert und somit die Kapazität des Tunnels weitestgehend ausgeschöpft werden.

Phase 2 der Niveaufreimachung ist der Entfall der Linksabbiegerelation aus Pichling in Richtung B1. Dadurch kann die Lichtsignalanlage an der Kreuzung mit der Traundorfer Straße entfallen. Als Ersatz soll der Verkehrsstrom rechts von der Traundorfer Straße abzweigend – wie die Busse der Linie 11/19 – in einer Schleife über dem Tunnelportal und noch vor dem Kreisverkehr mit der B1 wieder in die Umfahrung einbindend (Option 1) geführt werden.

Für die Einbindung gibt es mehrere Optionen:

- » Alternativ kann der Verkehrsstrom nördlich und westlich der Hillerstraßen-Siedlung geführt werden (Option 2) – ein Entfall des Schrankens, der bislang als Durchfahrtssperre für den Individualverkehr fungiert, wird damit erforderlich. Dies und die entstehenden Umwege müssen politisch abgewogen werden.
- » Als Option 3 kann der Verkehrsstrom in den Flyover-Bypass gemäß Maßnahme IV4 eingebunden werden – allerdings kann so nur mehr in Richtung Asten weitergefahren werden.
- » Option 4 sieht eine Einbindung in die B1 ausschließlich in Richtung Ebelsberg vor. Richtung Asten fahrende Kfz müssten in Pichling die Ausfahrten über die Pichlinger Straße oder Im Südpark benützen.

Für die Maßnahme ist – bis auf Option 2 – Fremdgrund erforderlich. Die Auswirkungen und die Machbarkeit sind in einem Projekt zu überprüfen und politisch die Vor- und Nachteile abzuwägen.

(siehe Abbildung 44)

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

- » Stadt Linz
- » Land OÖ
- » Grundeigentümer

Nächste Schritte

1. Verhandlungen zur Grundabtretung starten
2. Projekt ausarbeiten (Verkehrssimulation und Kostenschätzung)

IV4 Ostportal Mona-Lisa-Tunnel Phase 3: Flyover-Bypass über Kreisverkehr B1 – Umfahrung Ebelsberg in Richtung Asten

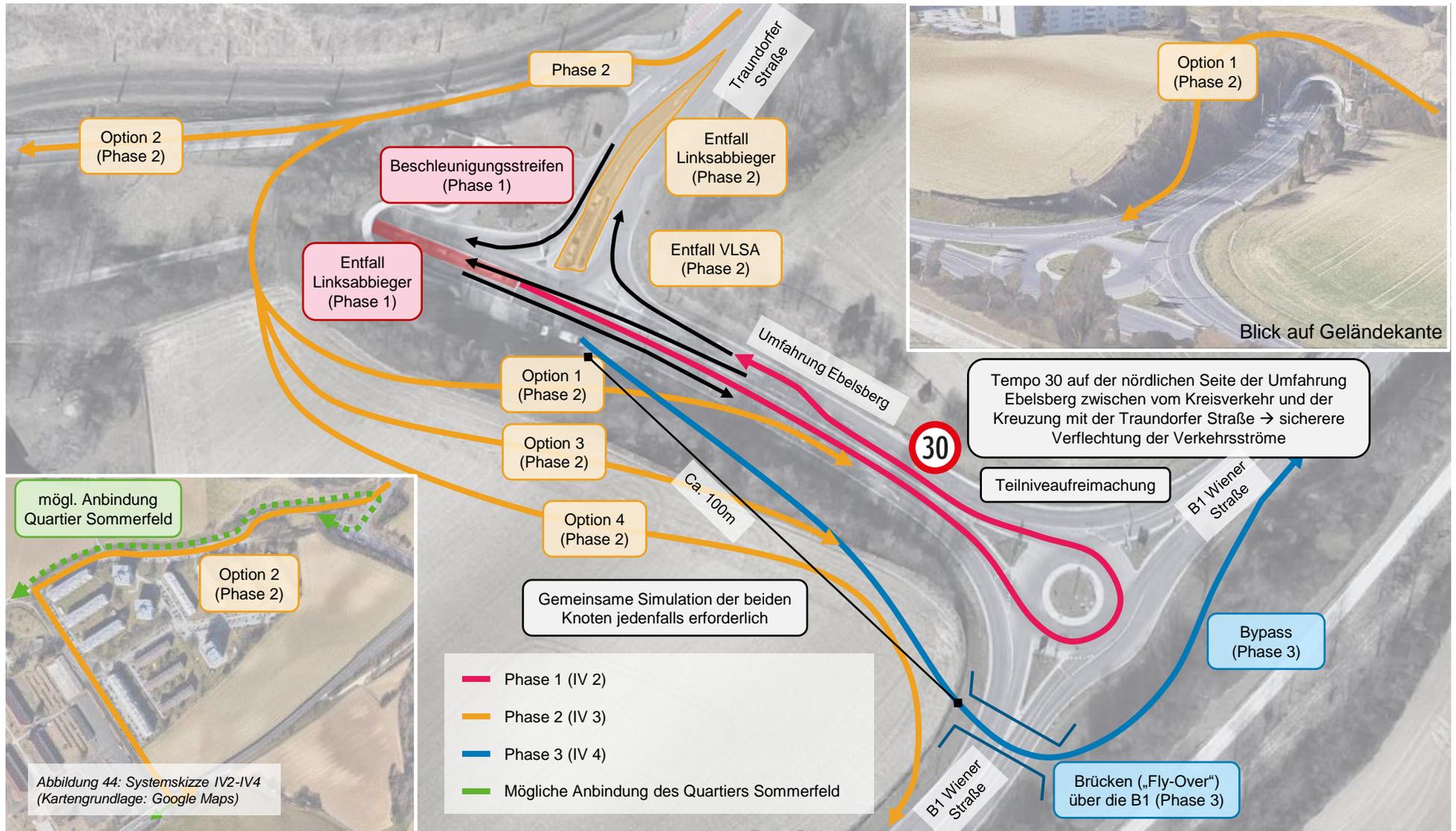
Die Phase 3 der Niveaufreimachung der Achse B1 – Umfahrung Ebelsberg betrifft den Kreisverkehr an der B1. Ein Flyover-Bypass für die Relation Mona-Lisa-Tunnel → B1 Richtung Asten soll einen starken Verkehrsstrom aus dem Kreisverkehr heraus bringen, um dessen Kapazitäten für künftigen Verkehr zufolge der Bebauung von Baulandreserven (inkl. des Sommerfeldes – eh. Hillerkaserne) und ÖEK-Flächen nutzen zu können. Auch die indirekten Linksabbiegeströme von der Umfahrung nach Pichling (siehe IV2) können dann deutlich leichter bewältigt werden. Die Hauptverkehrsströme zwischen Asten und der Umfahrung Ebelsberg werden mit dieser Stufe 3 niveaufrei geführt. Eine Voraussetzung dafür, dass das künftige Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann. Nichtsdestotrotz sind – sofern nicht eine Mobilitätswende absehbar ist – großräumige Maßnahmen wie die Ostumfahrung Linz (als Autobahn-Bauprojekt) nicht aus den Augen zu verlieren. Um die Auswirkungen des Flyover-Bypasses zu ermitteln ist jedenfalls eine Verkehrssimulation notwendig.

(siehe Abbildung 44)



IV2 – IV4

Übersicht der Maßnahmen für die Niveaufreimachung der Kreuzung Traundorfer Straße – Umfahungsstraße Ebelsberg



IV5 Fahrstreifenzulegungen Kreuzungen B1 – Pichlinger Straße und B1 – Im Südpark

Mit fortschreitender Siedlungsentwicklung in Pichling ist damit zu rechnen, dass die Kreuzungen der Pichlinger Straße und der Straße Im Südpark mit der B1 an Leistungsfähigkeitsgrenzen in ihrem momentanen Ausbaugrad stoßen. Linksabbiegestreifen auf der B1 sind bereits vorhanden. Ergänzungen durch Rechtsabbiegestreifen auf der B1 können je nach Siedlungs- bzw. Betriebsgebietenentwicklung (Südpark) erforderlich werden.

In der Pichlinger Straße kann die Leistungsfähigkeit der Ausfahrt auf die B1 durch einen zweiten Fahrstreifen (also eigene Links- und Rechtsabbiegestreifen) effektiv erhöht werden. Auch eine geeignetere Detektion bzw. Grünzeitschaltung der Linksabbieger von der B1 in die Pichlinger Straße kann zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit beitragen.

Auf der Straße Im Südpark kann ein zweiter Linksabbiegestreifen angeordnet werden, allerdings erst dann, wenn auch auf der B1 zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Asten weitergeführt werden. Überlegungen des Landes OÖ dazu liegen vor.

Als nächste Schritte müssen die erforderlichen Grundabtretungen eingeleitet werden und Straßendetailprojekte ausgearbeitet werden. In Abstimmung mit der Maßnahme G2 (Mobilitätskonzepte für die Entwicklung größerer Siedlungsgebiete) ist ein Monitoring der Leistungsfähigkeit bei größeren Siedlungsentwicklungen (Wohnen, Gewerbe) erforderlich. Bei der Ausarbeitung von Mobilitätskonzepten durch die Projektwerber sind diese beiden Kreuzungen daher mitzubetrachten.

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

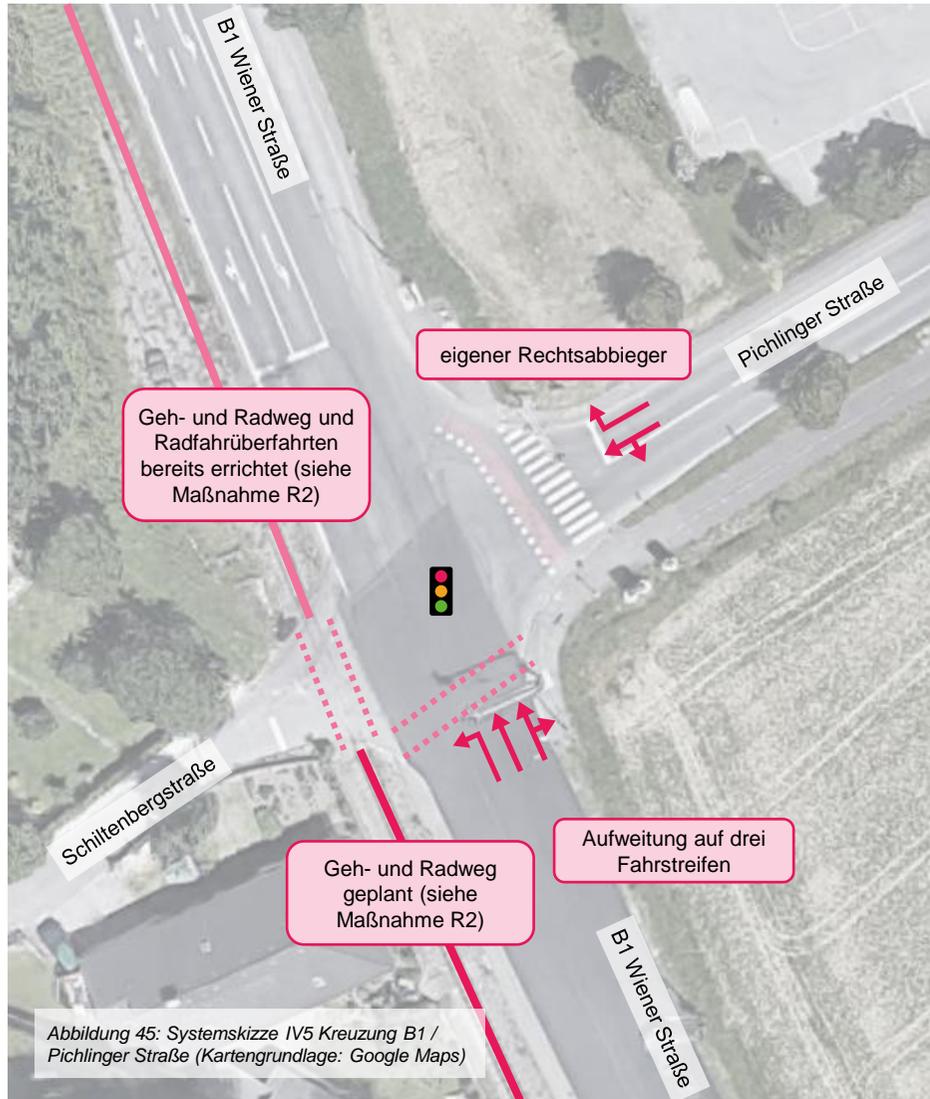
- » Land OÖ
- » Stadt Linz

Nächste Schritte

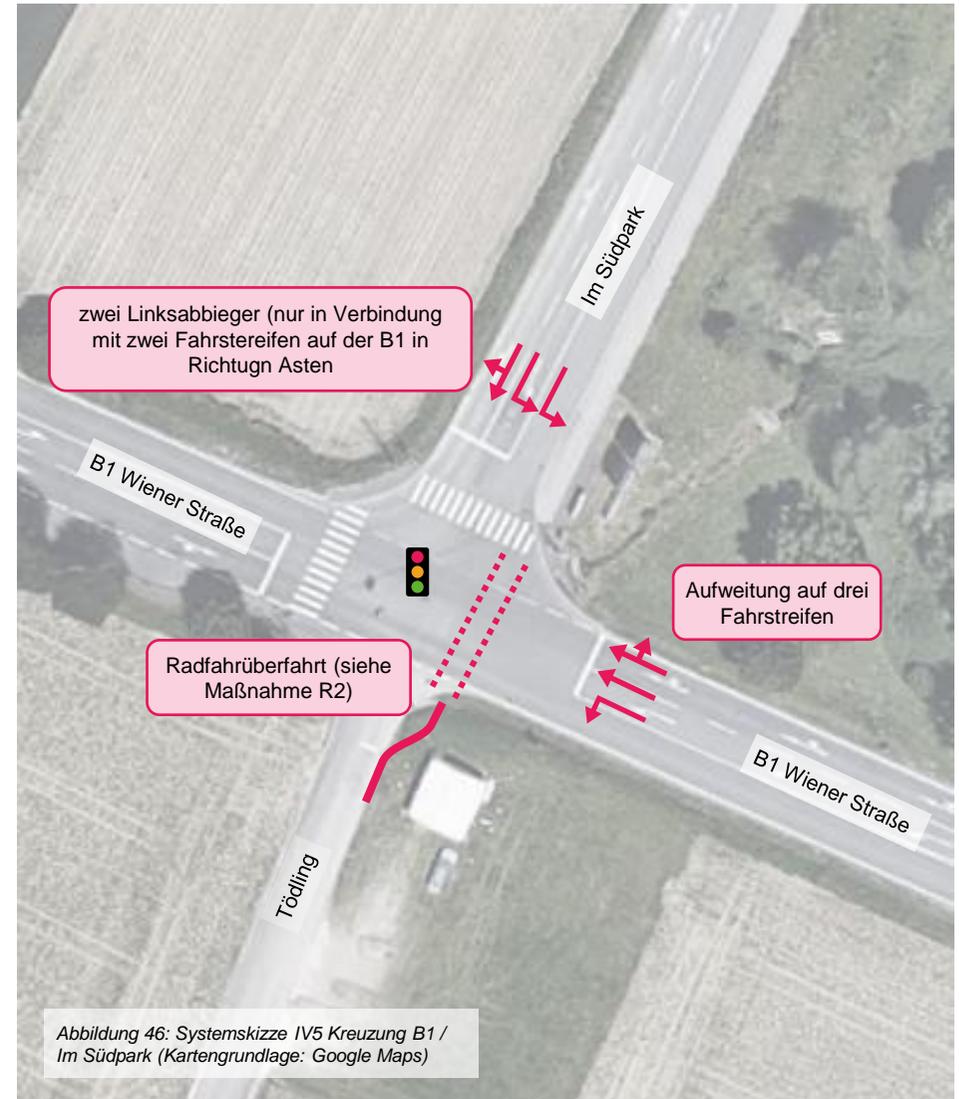
1. Verhandlungen zur Grundabtretung starten
2. Projekte ausarbeiten

IV5

Fahrstreifenzulegung Kreuzung B1 / Pichlinger Straße

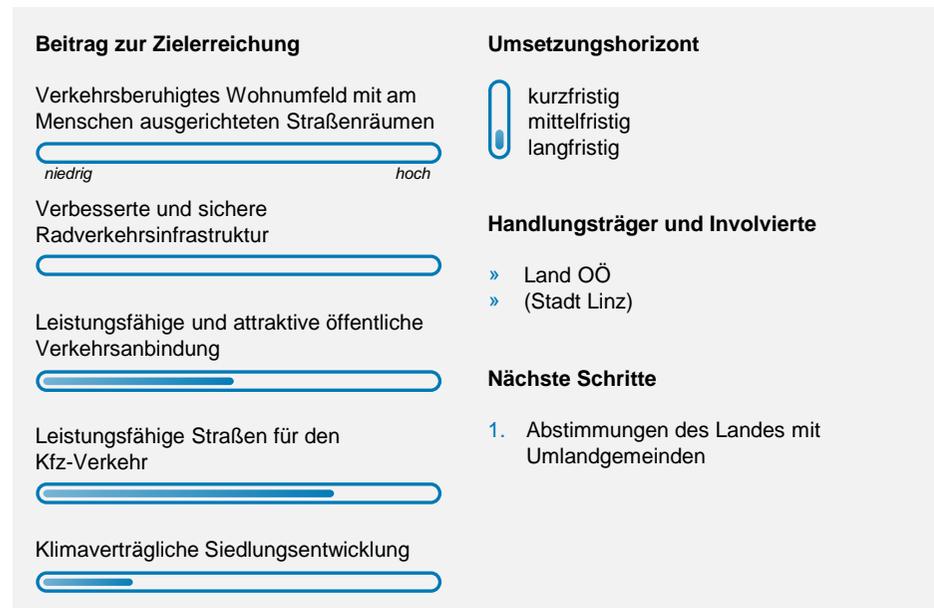


Fahrstreifenzulegung Kreuzung B1 / Im Südpark



IV6 Kompetenz Land OÖ: 4-streifiger Ausbau der B1 zwischen Asten und Umfahrung Ebelsberg

Der Ausbau der B1 liegt in der Kompetenz des Landes OÖ. Der Bereich zwischen Asten und der Umfahrung Ebelsberg ist Gegenstand der Systemraumstudie B1 des Landes aus dem Jahr 2020. Die Absichten in Hinblick auf den vierstreifigen Ausbau sind derzeit noch unkonkret. Die Maßnahmen IV5 sind gut mit einem solchen Ausbau vereinbar. Insbesondere der Flyover-Bypass am Kreisverkehr mit der Umfahrung Ebelsberg (IV4) wird durch eine vierstreifige B1 begünstigt, wenngleich die Erweiterung der Fahrbahn im Bereich der Uferkurve in Hinblick auf die eingeschränkten Platzverhältnisse auf ihre Machbarkeit zu prüfen ist. Im Fall des Ausbaus ist zu entscheiden, ob die zusätzlichen Fahrstreifen (teilweise) dem öffentlichen Verkehr vorbehalten bleiben sollen (z.B. Busfahrstreifen für den OÖVV mit Haltestellen vor den Kreuzungen), oder ob sie der Kapazitätssteigerung des allgemeinen Kfz-Verkehrs dienen sollen. Zu beachten ist dabei, dass im Regelfall die Kreuzungen bzw. die Ortsdurchfahrt in Ebelsberg und die Traunbrücken limitierend auf die Achsenleistungsfähigkeit wirken.

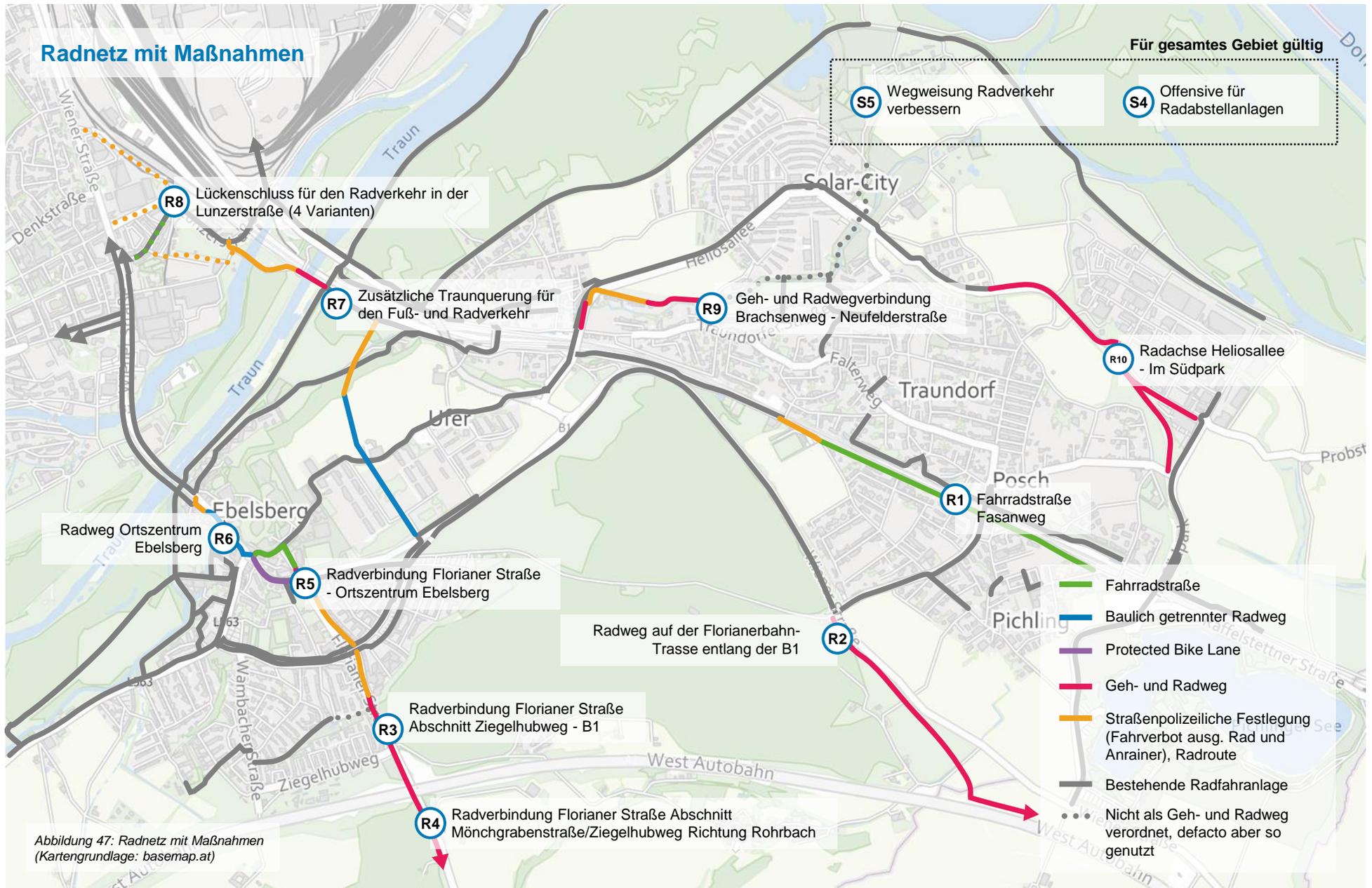


IV7 Umgestaltung der B1 als städtische Hauptstraße

Die wesentlichen Elemente einer städtischen Hauptstraße sind eine 2- oder 4-Streifigkeit (allenfalls mit Busfahrstreifen), beidseitige baulich getrennte Radwege, beidseitige Gehsteige mit mind. 3,0 m Breite. Zwischen Fahrbahn und Rad-/Gehwegen sind Grünstreifen mit Bäumen – wenn nur einseitig bebaut, dann eher ein bebauungsseitiger Grün-/Baumstreifen und ein begrünter Mittelstreifen mit Bäumen. Aufgrund der bislang fehlenden Bebauung und Nutzungen auf beiden Seiten sollte diese Typologie für die Umgestaltung der B1 von der Stadtgrenze bis zur Kreuzung mit der Kremsmünsterer Straße gelten.

Auch ab der Ebelsberger Brücke bis zum Bulgariplatz ist über weite Strecken nur eine einseitige Bebauung vorhanden, bzw. ist vorhandene Bebauung deutlich abgesetzt. Damit sind Querungsstellen nur an bestimmten Punkten erforderlich und sinnvoll. Ganz wesentlich wird der Straßenraum der B1 im Bereich des Entwicklungsgebietes Sommerfeld durch die Bebauung geprägt. Sie ist damit in die Umgestaltung der B1 einzubeziehen.





R1 Fahrradstraße Fasanweg

Die Fahrradstraße auf diesem Teilstück der übergeordneten, bahnbegleitenden Radverbindung zwischen Asten und Ebelsberg wurde bereits im Frühjahr 2023 verordnet. Es fehlen derzeit lediglich noch die Beschilderung und Bodenmarkierungen. Mit der Fahrradstraße geht gleichzeitig ein Kfz-Durchfahrtsverbot einher.



Abbildung 48: Fasanweg im August 2022 (Foto: Rosinak & Partner)

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

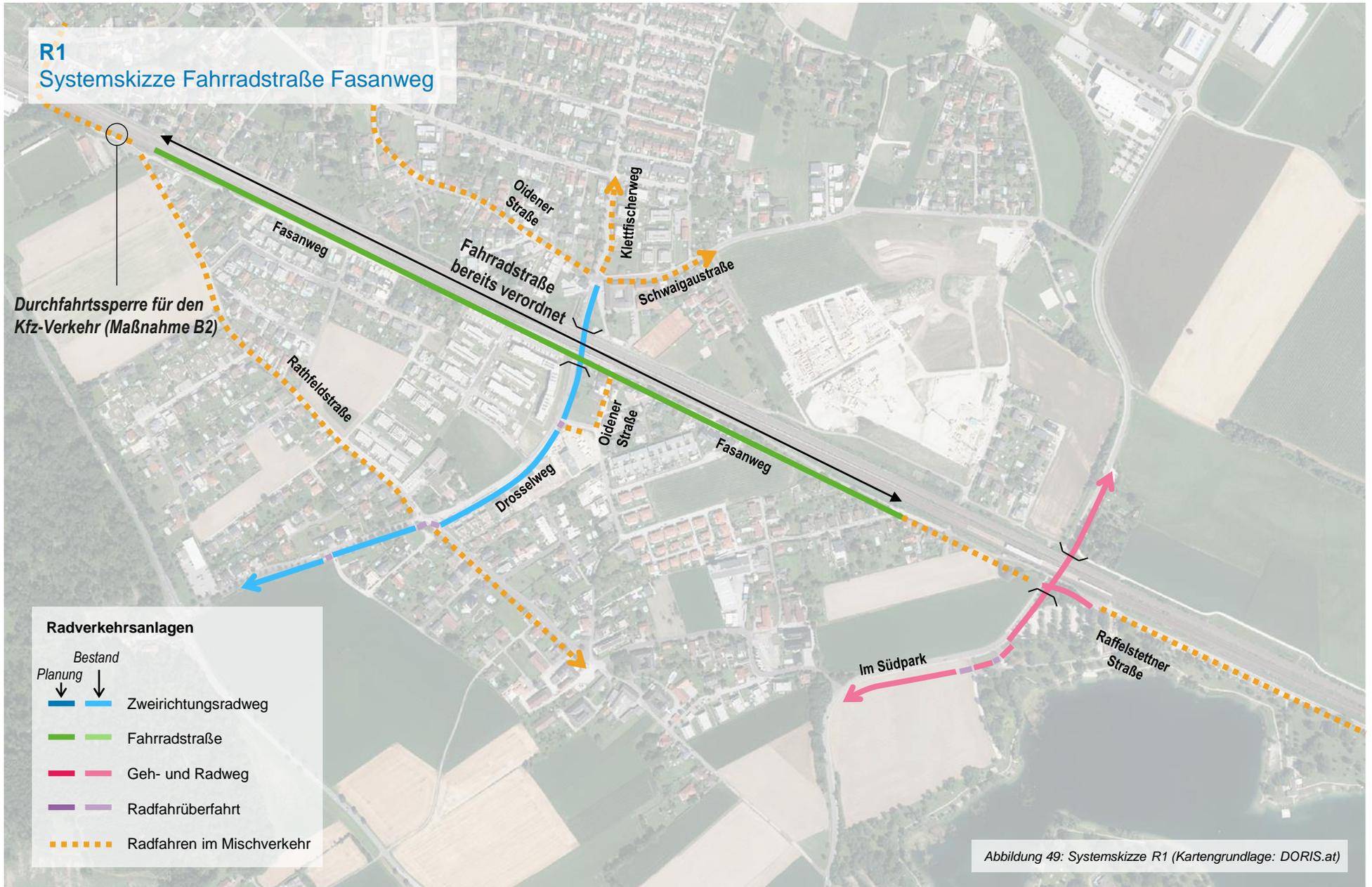
kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

» Stadt Linz

Nächste Schritte

1. Markierungs- und Beschilderungsarbeiten



R2 Radweg auf der Florianerbahn-Trasse entlang der B1

Im Frühjahr 2023 wurden die fehlenden Teilstücke des Radweges auf der Trasse der ehemaligen Florianerbahn bis zur Pichlinger Straße errichtet:

- » Von der Schiltenbergstraße am Ennsfeld und der Parallelstraße zur B1
- » Von der "Uferkurve" der B1 bis zur Pichlinger Straße.

Auch hier sind nur mehr letzte Adaptierungen an den Kreuzungen mit der B1 ausständig (inkl. Verbreiterung der Aufstellflächen, um Abstand von schnellem Schwerverkehr zu ermöglichen). Für einen zweiten Abschnitt von der Pichlinger Straße bis zur Linzer Stadtgrenze zwischen der Mönchgrabenstraße und der A1 ist ein straßenrechtliches Verordnungsverfahren in Vorbereitung. Anschließend an die Verordnung folgt die Ausarbeitung der Detailplanung, sodass eine Errichtung 2024/25 möglich sein wird. Der Lückenschluss bis Tödling, von wo aus bereits eine Radverbindung – wenn auch noch unbefestigt und unbeleuchtet – besteht, liegt in der Kompetenz der Marktgemeinde St. Florian, mit der seitens der Stadt Linz eine akkordierte Errichtung angestrebt wird.

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

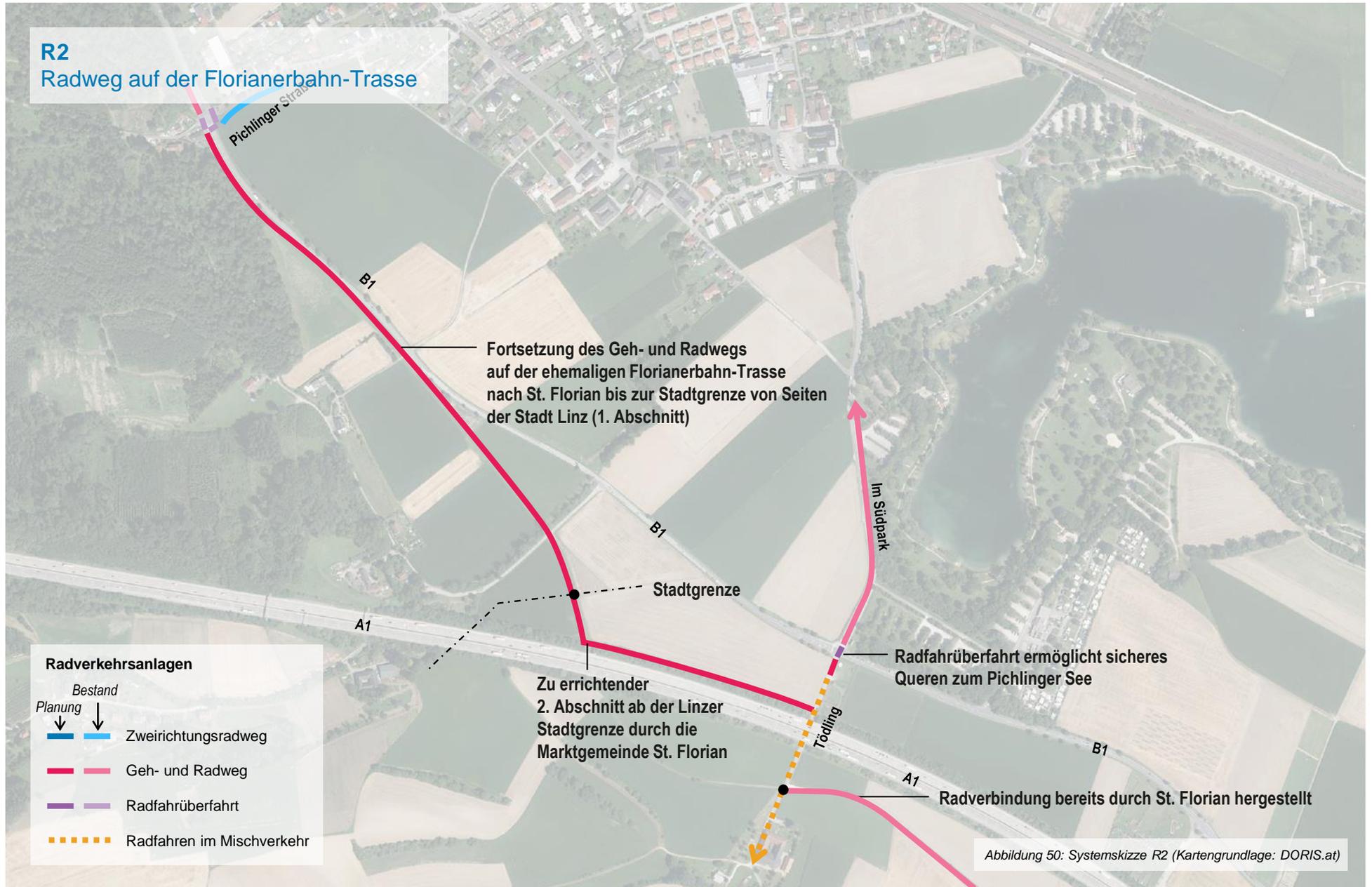
kurzfristig (Abschnitt 1)
mittelfristig (Abschnitt 2)
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

- » Stadt Linz
- » Marktgemeinde St. Florian

Nächste Schritte

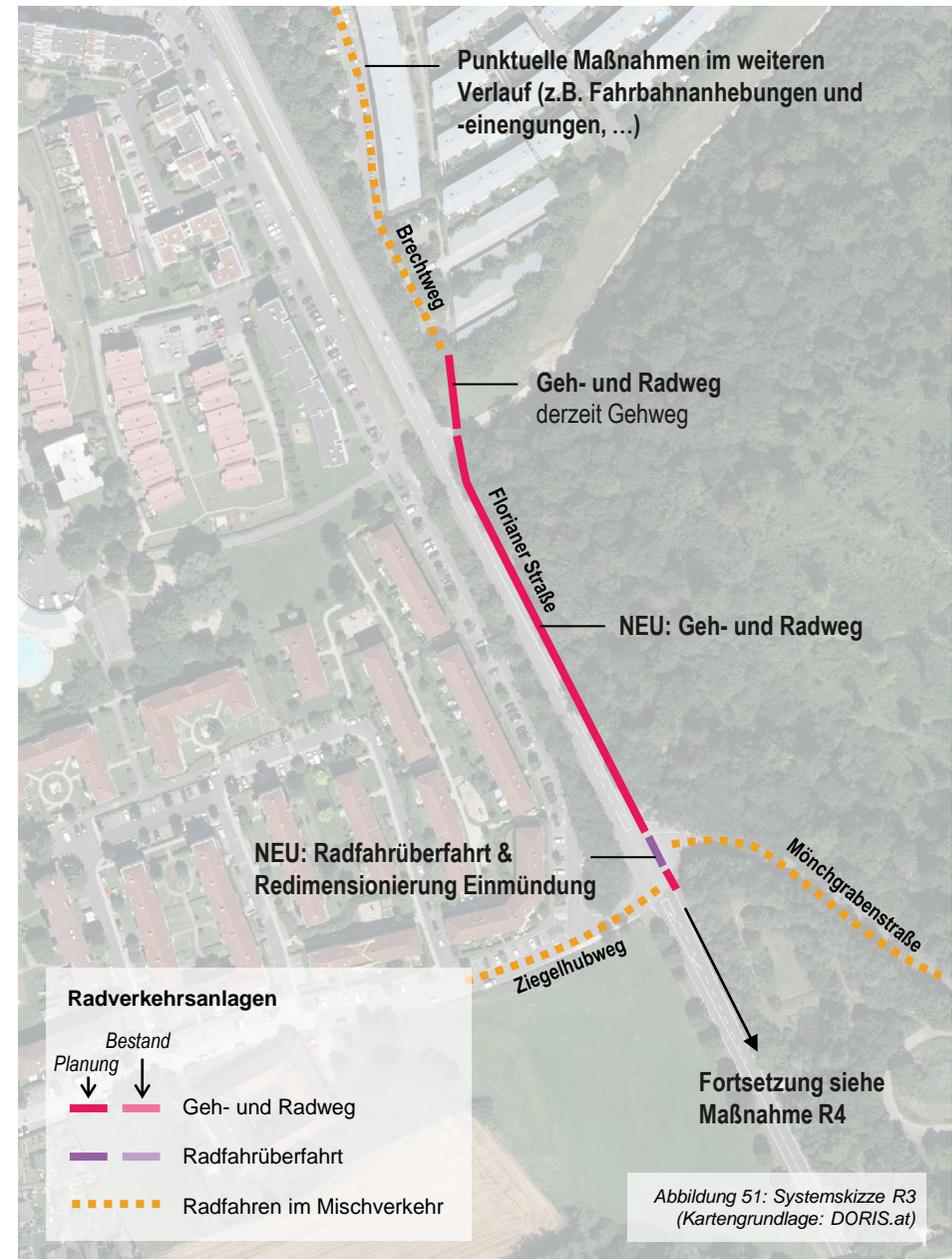
1. Markierungs- und Beschilderungsarbeiten
2. Adaptierung der Kreuzungen mit der B1 im 1. Abschnitt
3. Verordnungsverfahren für den 2. Abschnitt einleiten



R3 Radverbindung Florianer Straße Abschnitt Ziegelhubweg bis B1

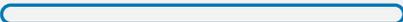
Dieses Teilstück einer übergeordneten Radachse von Ebelsberg in Richtung St. Florian liegt im unmittelbaren Handlungsrahmen der Stadt Linz: vom Ziegelhubweg bzw. der Mönchgrabenstraße soll dazu ostseitig ein gemischter Geh- und Radweg anstelle des derzeitigen Gehsteigs errichtet werden, der am Ebelsberger Wanderweg in den Brechtweg übergeleitet werden soll. Brechtweg und Erich-Fried-Weg sollen als Teil des untergeordneten Straßennetzes für den Radverkehr durch punktuelle bauliche Interventionen (Fahrbahnanhebungen, Verengungen, o.ä.) attraktiviert werden.

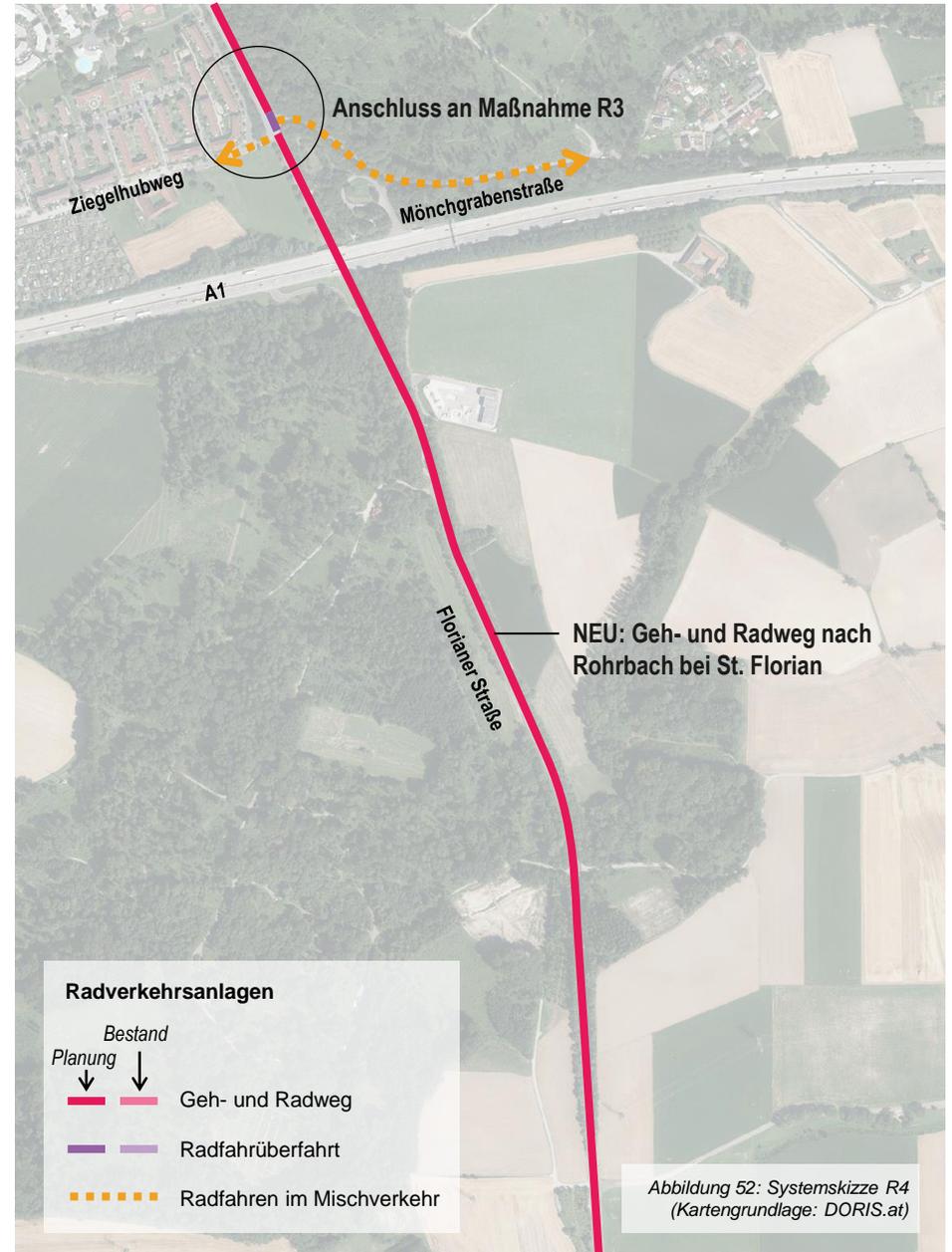
Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen 	<ul style="list-style-type: none"> kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte » Stadt Linz
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	Nächste Schritte 1. Projekt ausarbeiten
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	



R4 Radverbindung Florianer Straße Abschnitt Mönchgrabenstraße/Ziegelhubweg Richtung Rohrbach

Von der Mönchgrabenstraße südwärts liegen wesentliche Teilstücke der übergeordneten Radwegverbindung in der Kompetenz des Landes OÖ. Hierzu werden Gespräche mit dem Land geführt um langfristig eine verkehrssichere Verbindung für Radfahrer*innen zu den südlichen Nachbargemeinden herzustellen.

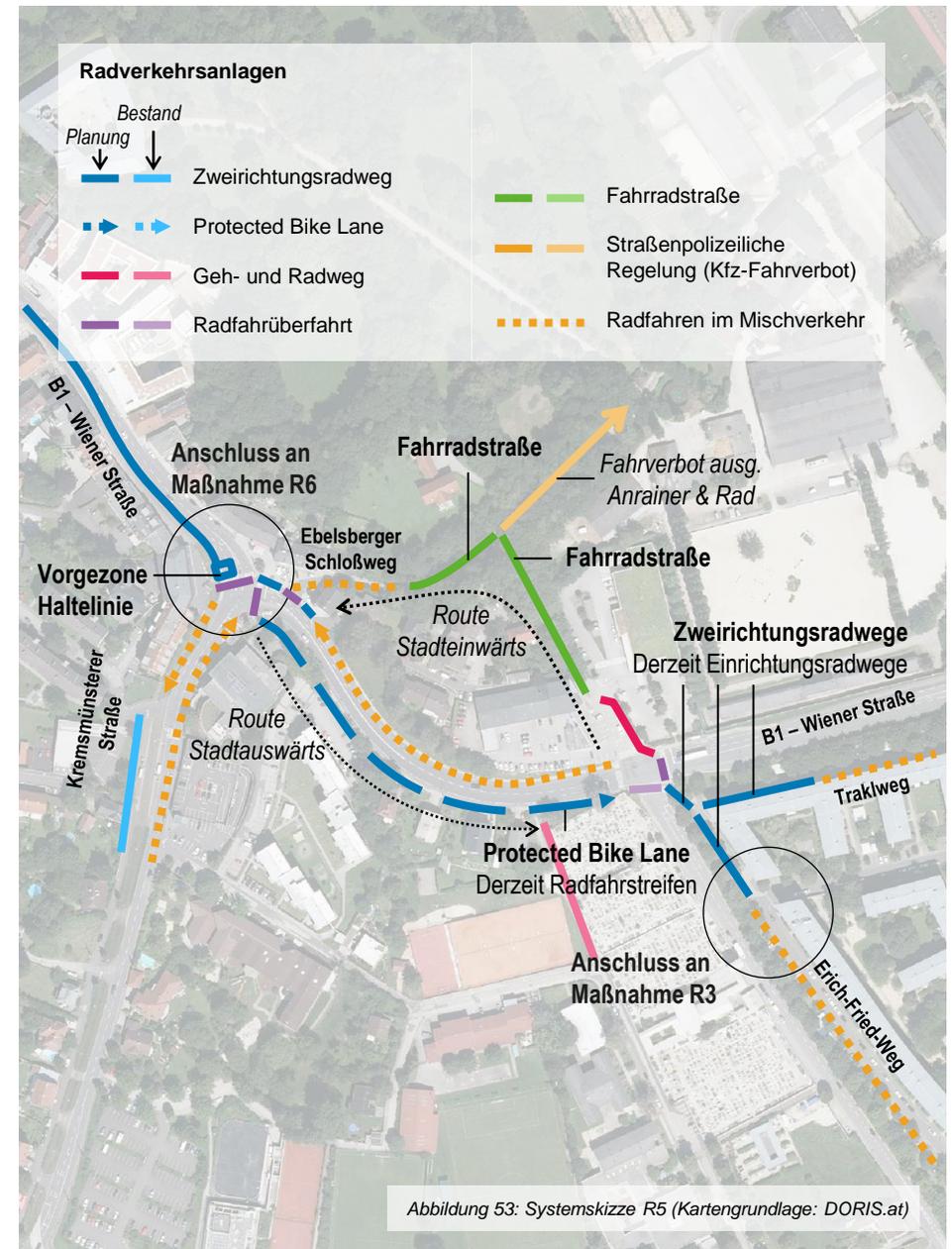
Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen  <i>niedrig</i> <i>hoch</i>	 kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	» Land OÖ
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	1. Realisierungshorizont mit Land OÖ klären



R5 Radverbindung Florianer Straße bis Ortszentrum Ebelsberg

Vom Ortszentrum Ebelsberg zur Florianer Straße führt im Bestand ein Radfahrstreifen auf der B1 bergauf, mit einer Einmündung in den Geh- und Radweg Resselstraße. Er könnte zur „Protected Bike Lane“, also einem baulich vom Kfz-Verkehr abgetrennten Radfahrstreifen, ausgebaut werden, damit zu Radfahrenden ausreichend Abstand gehalten wird. In der Gegenrichtung (bergab) gibt es derzeit keine Radverkehrsanlage auf der B1, die Verbindung über den Ebelsberger Schloßweg ist zwar mit dem Fahrrad gut befahrbar, sie ist aber nicht mit dem Radverkehrsnetz entlang des Ennsfeldes verknüpft. Über den Schloßweg kann eine Fahrradstraße verordnet werden. Die Anknüpfung an die Radverkehrsanlagen im Kreuzungsbereich Florianer Straße – B1 (Verknüpfung mit Maßnahme R3) sind im Projekt auszuarbeiten.

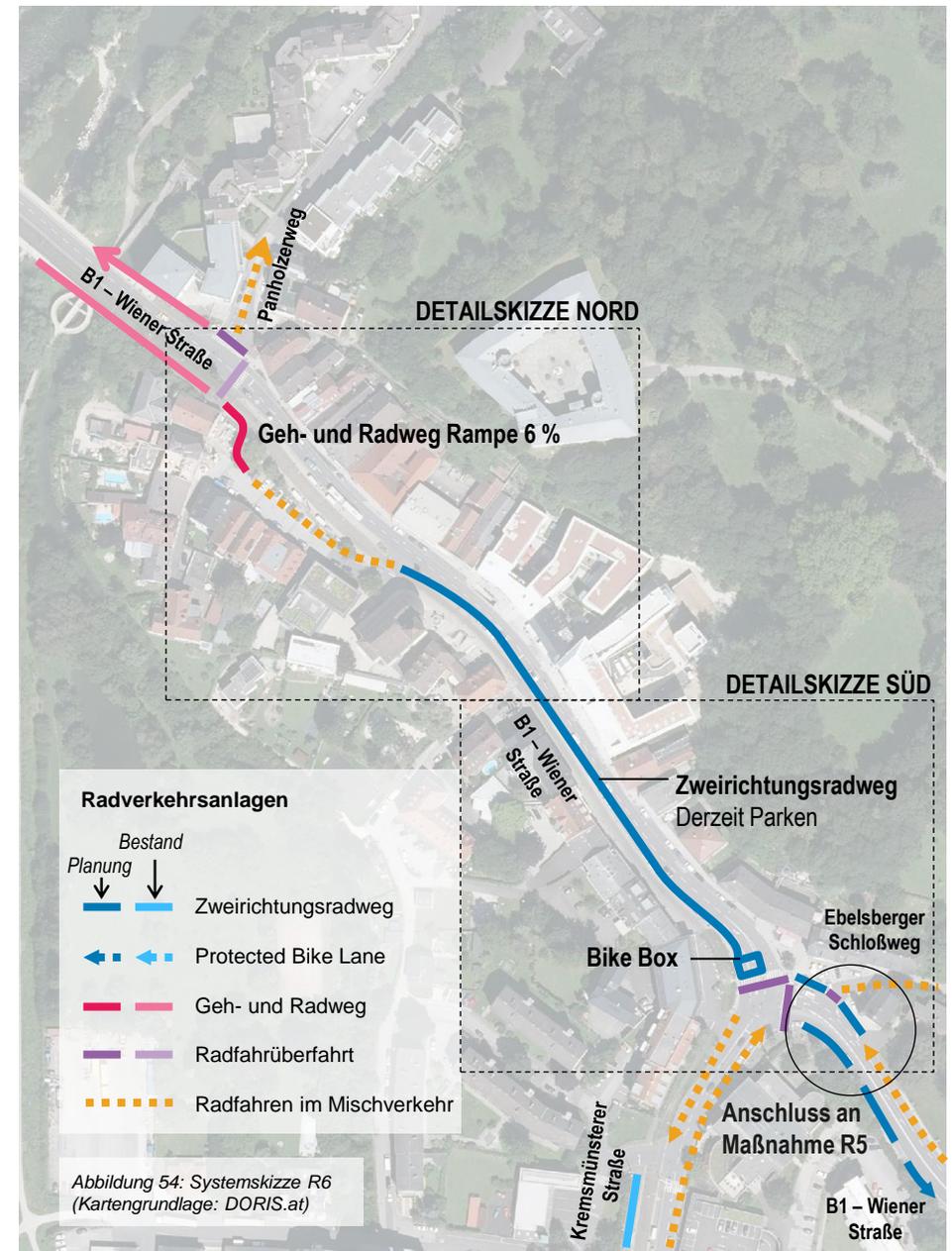
Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen	<ul style="list-style-type: none"> kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur	» Stadt Linz
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung	Nächste Schritte
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	<ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt ausarbeiten 2. Verordnung vorbereiten
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	



R6 Radweg Ortszentrum Ebelsberg

Das Ortszentrum von Ebelsberg ist geprägt durch einen räumlich begrenzten Straßenquerschnitt, der jedoch zahlreiche Funktionen erfüllen muss. Die auch seit der Inbetriebnahme der Umfahrung Ebelsberg um die Jahrtausendwende weiterhin hohen Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr bedingen eine für Radfahrer*innen unattraktive Verkehrssituation, auch wenn die gefahrenen Geschwindigkeiten vergleichsweise gering sind. Auch die Straßenbahnachse ist in diesem Abschnitt teilweise auf ein Minimum reduziert – eine Begegnung zweier Straßenbahnen ist nicht möglich. Einzig die Längsparker-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum bieten einen realistischen Spielraum für einen Radweg, der allerdings auch dann nur Minimalanforderungen in der Breite erfüllen kann. Im Bereich der Straßenbahnhaltestelle gibt es auch diesen Spielraum nicht, sodass mit einer Radachse auf den etwas tiefer gelegenen Stefan-Fadinger-Platz ausgewichen werden muss. Die technische Machbarkeit ist in der Grobkonzeption gegeben, während die Durchsetzbarkeit in Hinblick auf den erzielbaren Kompromiss bei der Qualität der Radverkehrsanlage auf politischer Ebene geklärt werden muss. Die Anlage ist nur auf Kosten des derzeit fast durchgehend vorhandenen Parkstreifens zwischen den Straßenbahngleisen und der Fahrbahn möglich. Dieser ist gerade im Ortszentrum zumindest für Kurzparker (Apotheke, Geschäfte) bedeutsam. Andererseits gäbe es durch weniger Parkvorgänge auch weniger Behinderung des Fließverkehrs (Busse und andere Kfz). Für die entfallenden Stellplätze müsste zumindest teilweise Ersatz gefunden werden. Eine Möglichkeit bieten allfällige Neubauten im Ortszentrum (derzeit gibt es noch keine relevanten Pläne). Wenn Tiefgaragen errichtet werden, könnten auch Kurzparker-Stellplätze als Ersatz für jene an der Oberfläche angeboten werden.

Besondere Aufmerksamkeit gilt der Detaillösung zur Verknüpfung des Radweges mit den weiterführenden Radverkehrsanlagen bei der Kreuzung der B1 mit der Kremsmünsterer Straße.



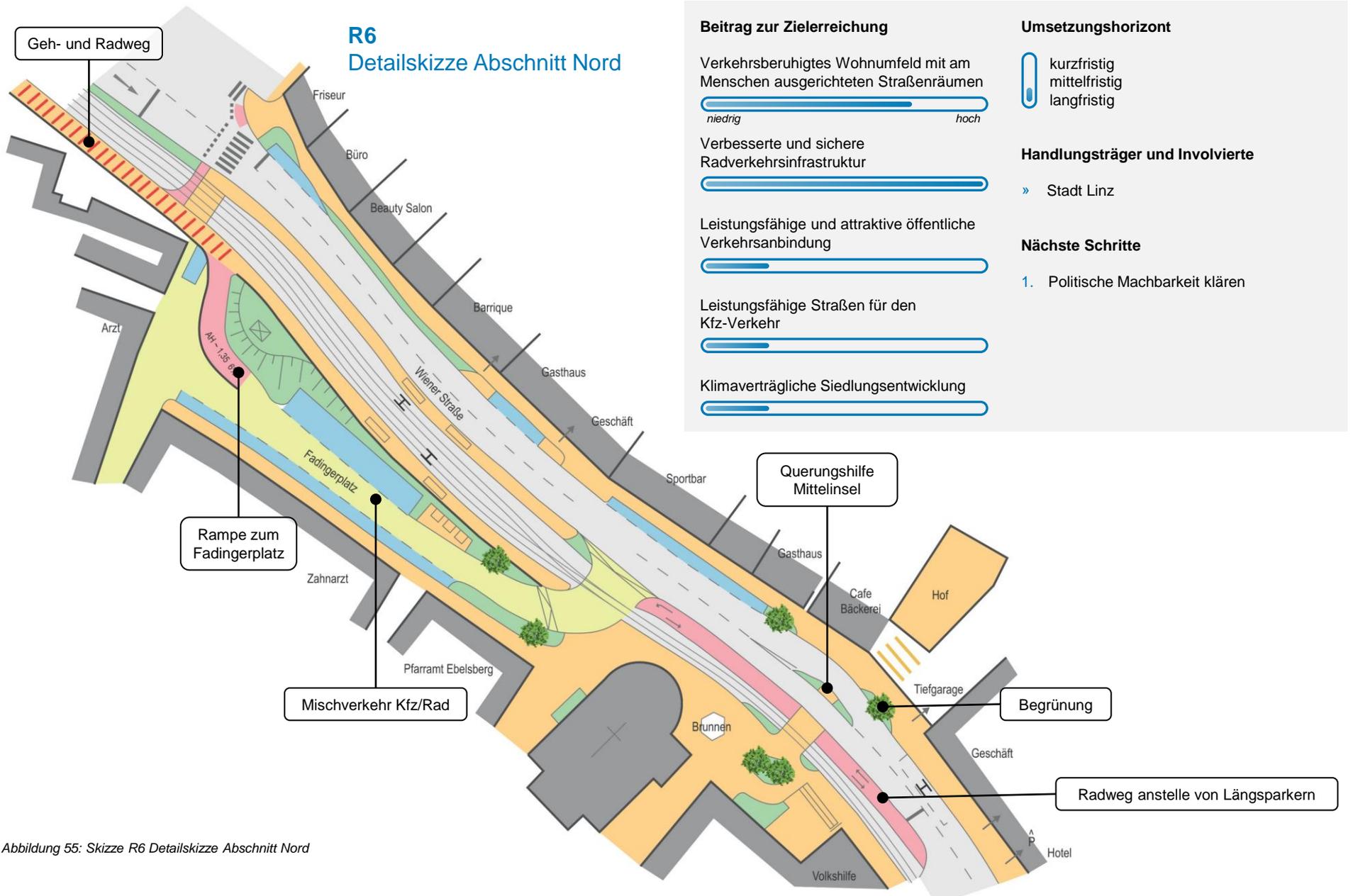


Abbildung 55: Skizze R6 Detailskizze Abschnitt Nord

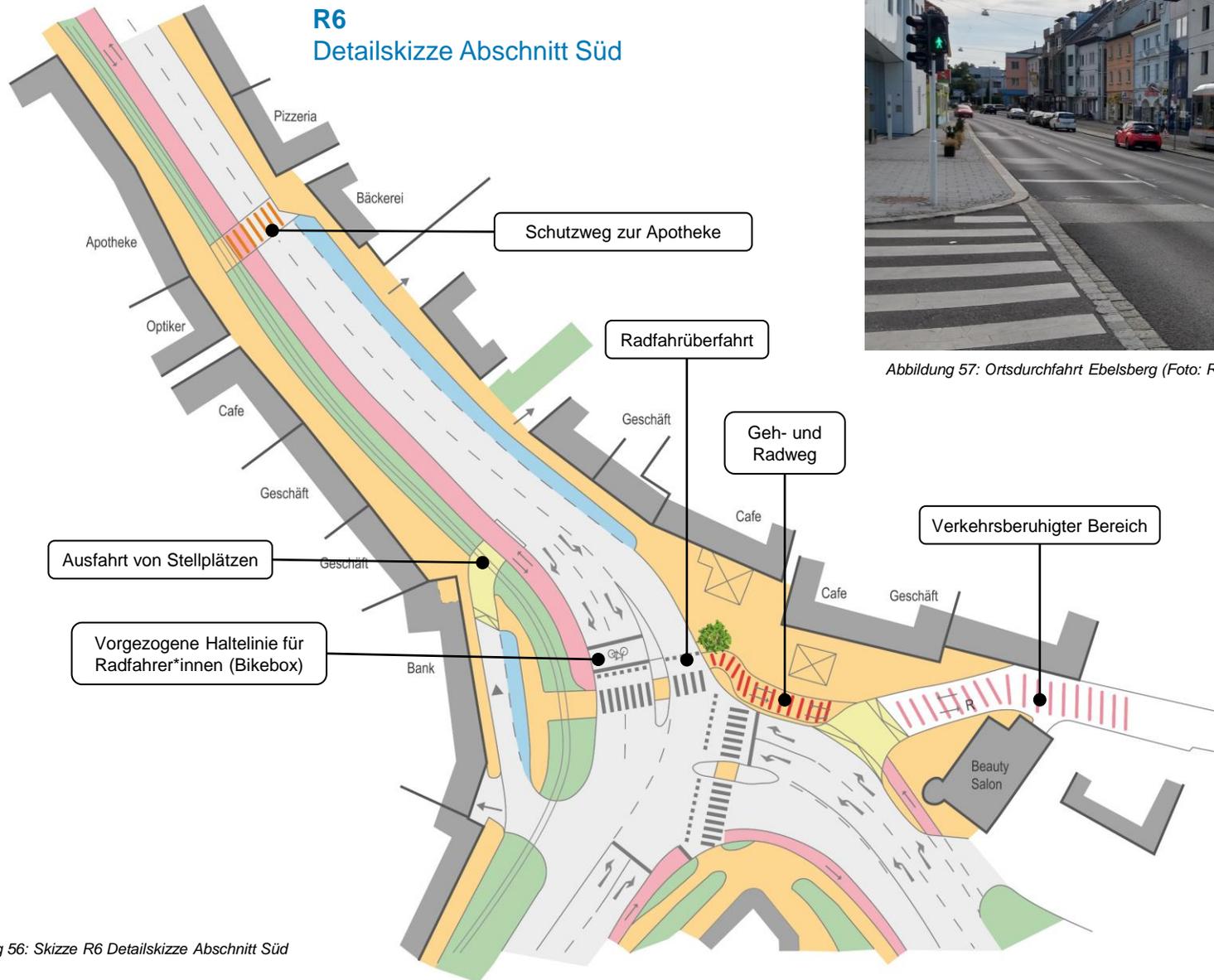


Abbildung 57: Ortsdurchfahrt Ebelsberg (Foto: Rosinak & Partner)

Abbildung 56: Skizze R6 Detailskizze Abschnitt Süd

R7 Zusätzliche Traunquerung für den Fuß- und Radverkehr

Ein wichtiger Teil des Mobilitätskonzeptes für die Entwicklung des Sommerfeldes (eh. Hillerkaserne) ist eine möglichst direkte Rad- und Fußverbindung über die Traun und den Jauckerbach in Richtung Stadt. Eine Fuß- und Radwegbrücke, die konstruktiv westseitig an das Tragwerk der ÖBB-Brücke angehängt ist, erscheint in diesem Kontext als machbare, landschaftlich attraktivere und kostengünstige Variante. Trotzdem muss diese Möglichkeit zunächst technisch und rechtlich mit den ÖBB geklärt werden. Ob eine zusätzliche Traunquerung für die Entwicklung des Sommerfelds Ebelsberg verkehrlich erforderlich ist, soll im Mobilitätskonzept für diesen Stadtteil näher geprüft werden. Auch wenn diese Brücke mit der Siedlungsentwicklung des Sommerfeldes einhergehen sollte, könnte sie bereits vorgezogen werden. Die Zuläufe auf südlicher Seite sind infrastrukturell weitgehend vorhanden, auf der Nordseite gibt es bereits eine Brücke über den Jauckerbach und eine Weiterführung in der Schnopfhagenstraße, die nur einen kleinen Lückenschluss bei der dortigen Ortsstelle des Roten Kreuzes erfordert.

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

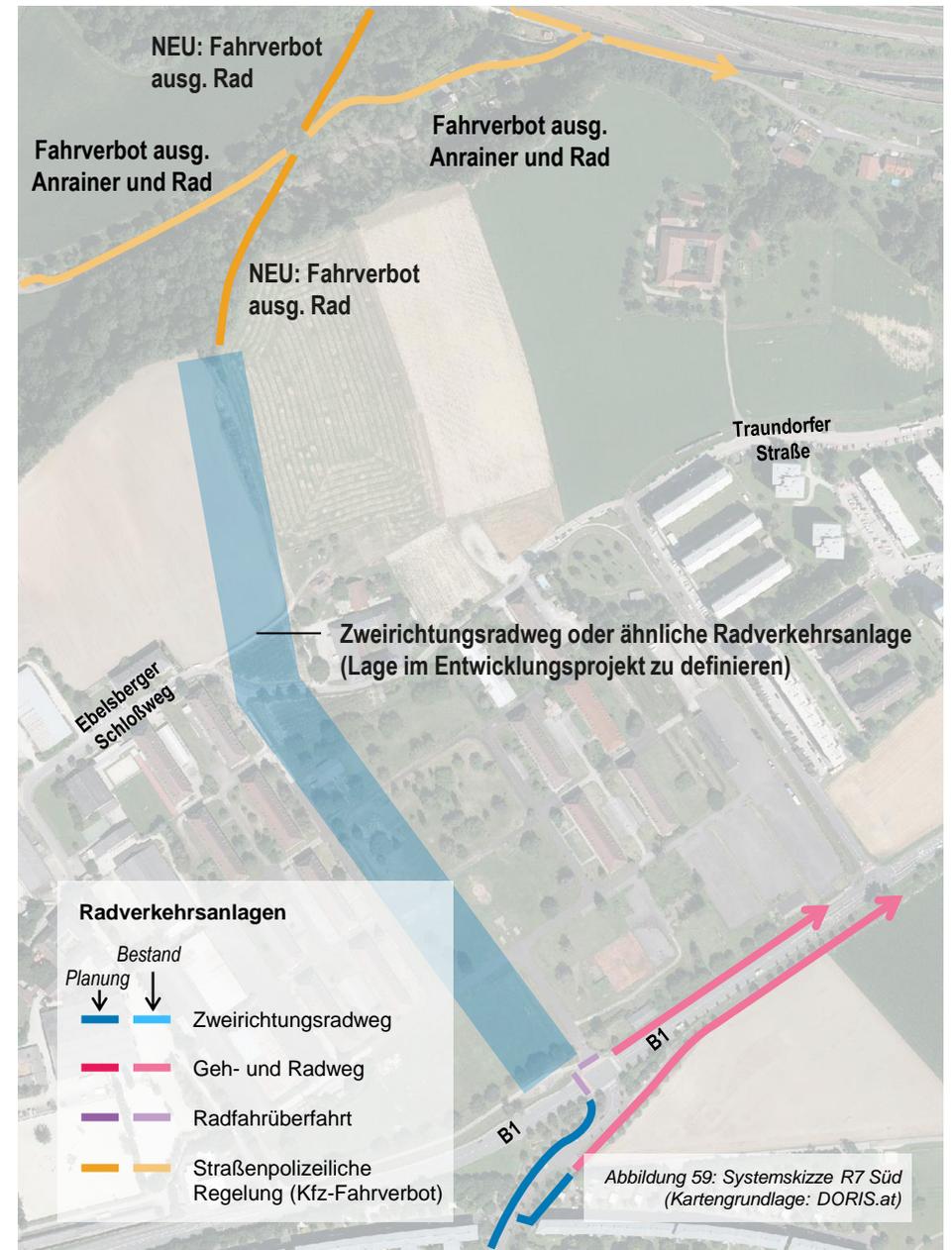
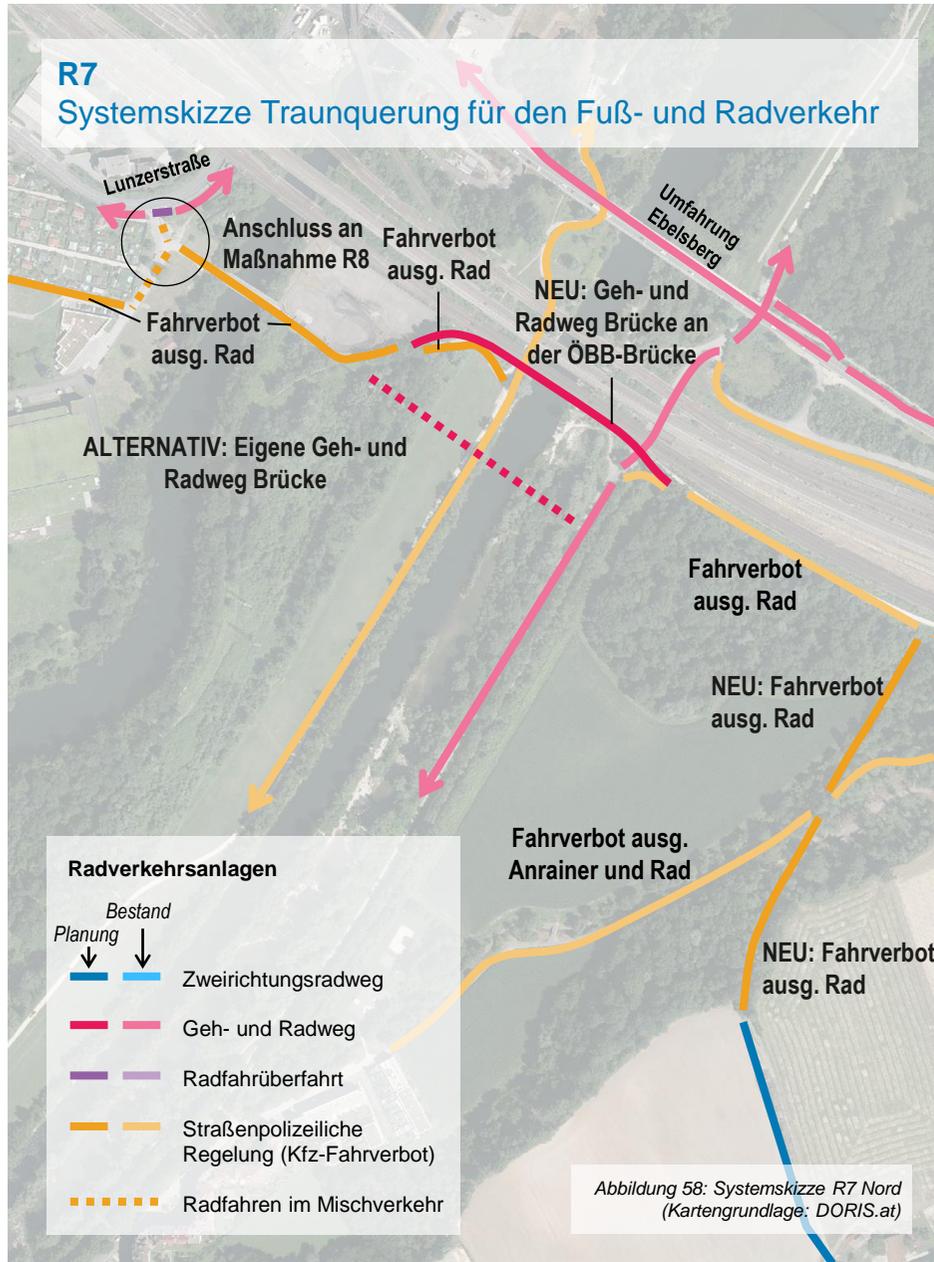
kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

- » Stadt Linz
- » ÖBB

Nächste Schritte

1. verkehrliche Erforderlichkeit näher untersuchen
2. technische Machbarkeit prüfen



R8 Lückenschluss für den Radverkehr in der Lunzerstraße

Der Radweg an der Lunzerstraße westlich der Bahngleise endet derzeit bei der Blümelhuberstraße. Eine stadteinwärts gerichtete Verbindung zu den Haupttradrwegen entlang der B1 Wiener Straße fehlt. Für den Lückenschluss gibt es vier Varianten:

- 1) Die wenig komfortable, weil umwegbehaftete Führung durch die Blümelhuberstraße - z.B. als Fahrradstraße;
- 2) die in Maßnahme R7 (zusätzliche Traunquerung für den Fuß- und Radverkehr) erwähnte Route durch die Schnopfhagenstraße (mit Lückenschluss beim Roten Kreuz);
- 3) eine Weiterführung in der Lunzerstraße bis zur B1, mit dem Problem, dass entlang des südlichen Fahrbahnrandes private Schrägparker angeordnet sind und für eine – grundsätzlich sinnvollere, nordseitige Weiterführung eine Querungsstelle errichtet werden muss;
- 4) eine Weiterführung durch die Madlsederstraße, die allerdings eine Privatstraße der ÖBB ist – mit demselben Erfordernis einer sicheren Querungsstelle über die Lunzerstraße.

Die Vor- und Nachteile der Varianten in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht müssen gegeneinander abgewogen werden.



Abbildung 60: Erforderliche Querungsstelle in der Lunzerstraße (Foto: Rosinak & Partner)

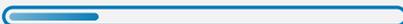
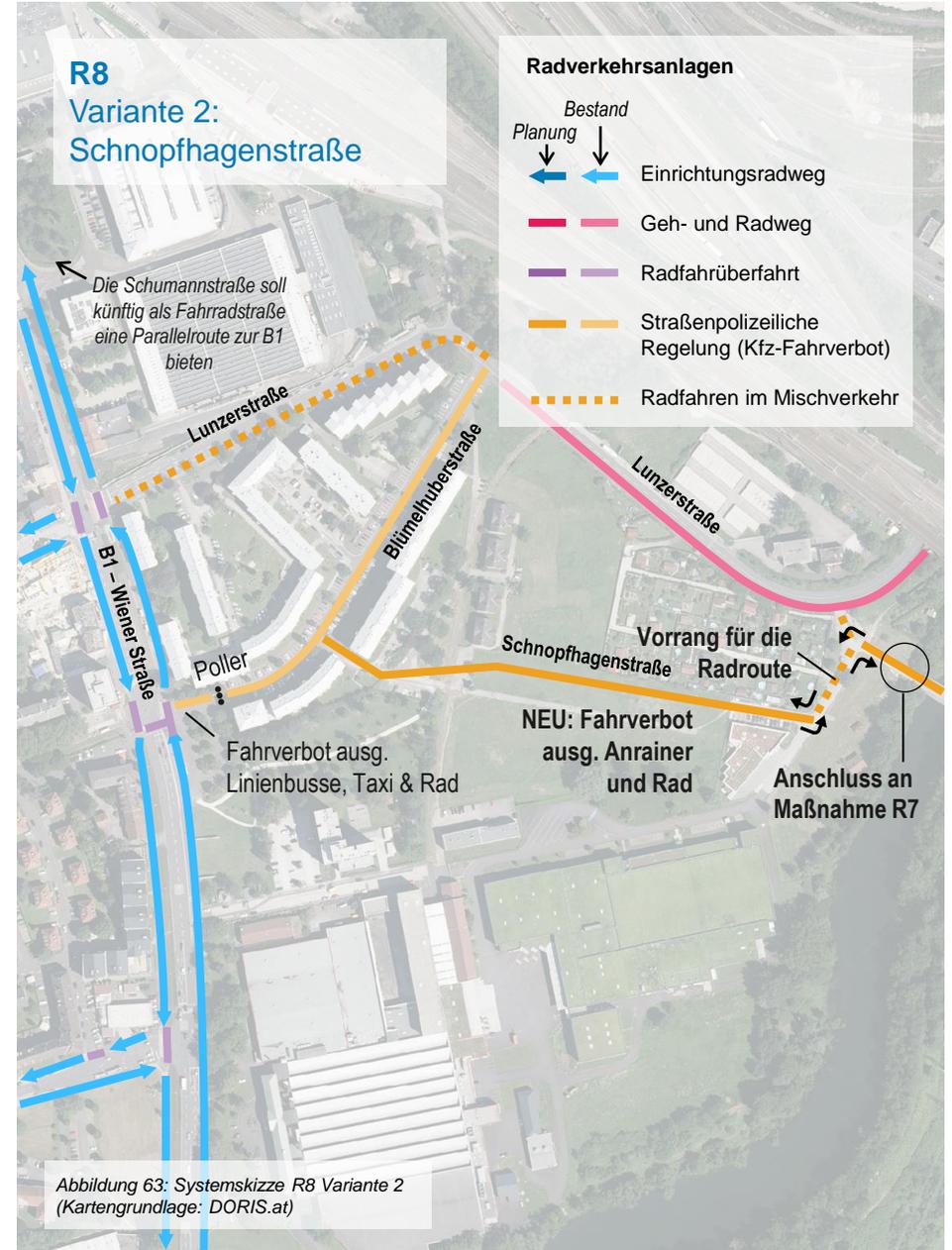
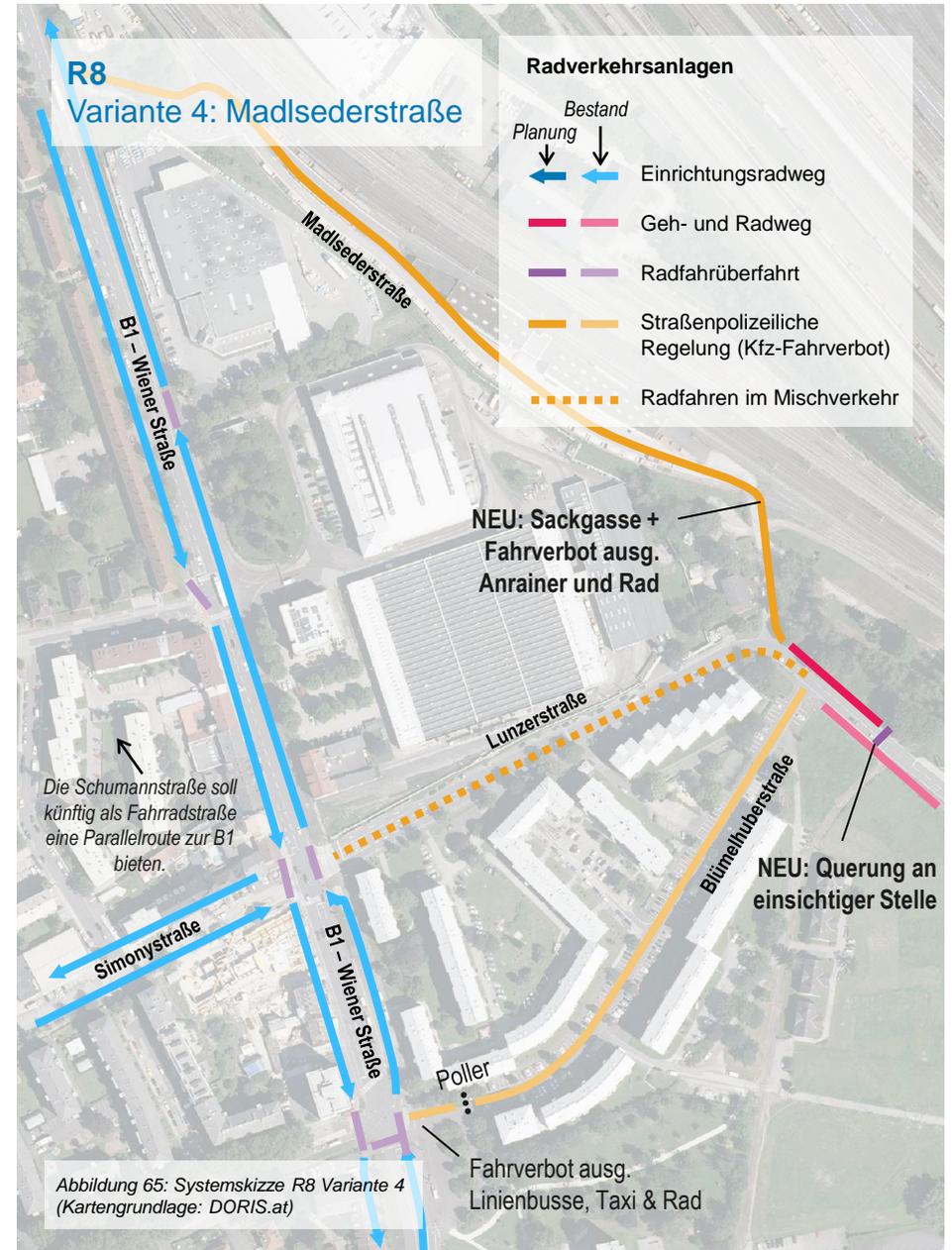
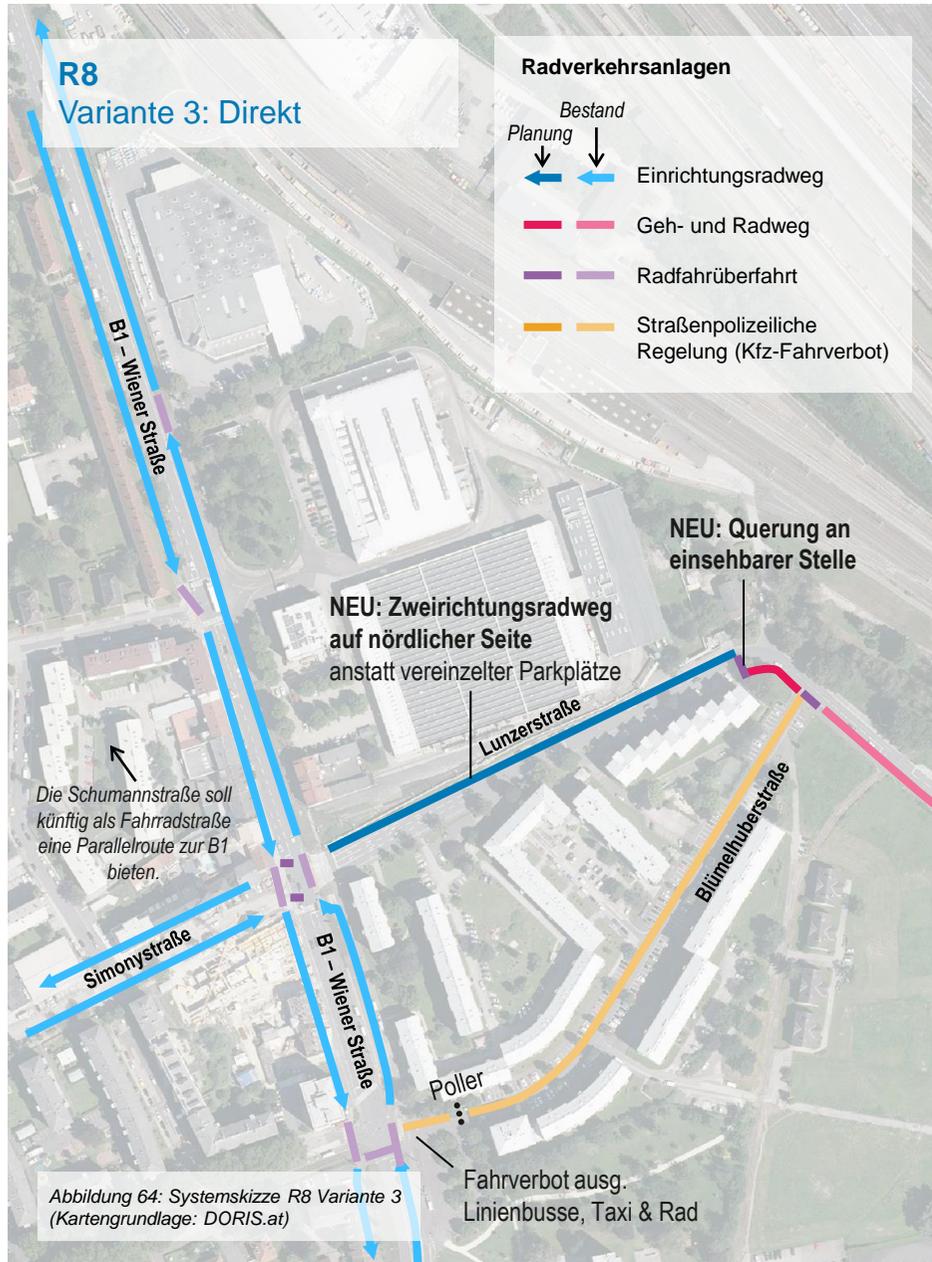
Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen  <i>niedrig</i> <i>hoch</i>	 kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	» Stadt Linz » Private Grundeigentümer bei Variante 3 » ÖBB (Grundeigentümer bei Variante 4)
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	1. Variantenprüfung technisch und wirtschaftlich



Abbildung 61: Ende des Geh- und Radwegs in der Lunzerstraße (Foto: Rosinak & Partner)





R9 Geh- und Radwegverbindung Brachsenweg - Neufelderstraße

Die Traundorfer Straße in Pichling stellt eine direkte Verbindung vom Siedlungsbereich zwischen den Bahngleisen und der solarCity in Richtung Stadt dar. Sie ist aber platzmäßig so eingeschränkt, dass keine eigenen Radverkehrsanlagen – und seien es nur markierte Mehrzweckstreifen – möglich sind. Mit zunehmender verdichteter Siedlungsentwicklung zwischen der Traundorfer Straße und der Heliosallee wird daher eine Parallelroute entlang des Aubachs mit einem Lückenschluss zwischen der Neufelderstraße und dem Brachsenweg naheliegend – als Weiterführung der sehr attraktiven Wegverbindung durch den Grünzug südlich der solarCity. Die Fortführung entlang der Heliosallee bis zum Bahnhof Ebelsberg ist in Maßnahme Pi3 beschrieben.



Abbildung 66: Brachsenweg (Foto: Rosinak & Partner)

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

- » Stadt Linz
- » Grundeigentümer

Nächste Schritte

1. Grundverfügbarkeit klären und verhandeln

R9

Geh- und Radwegverbindung Brachsenweg - Neufelderstraße

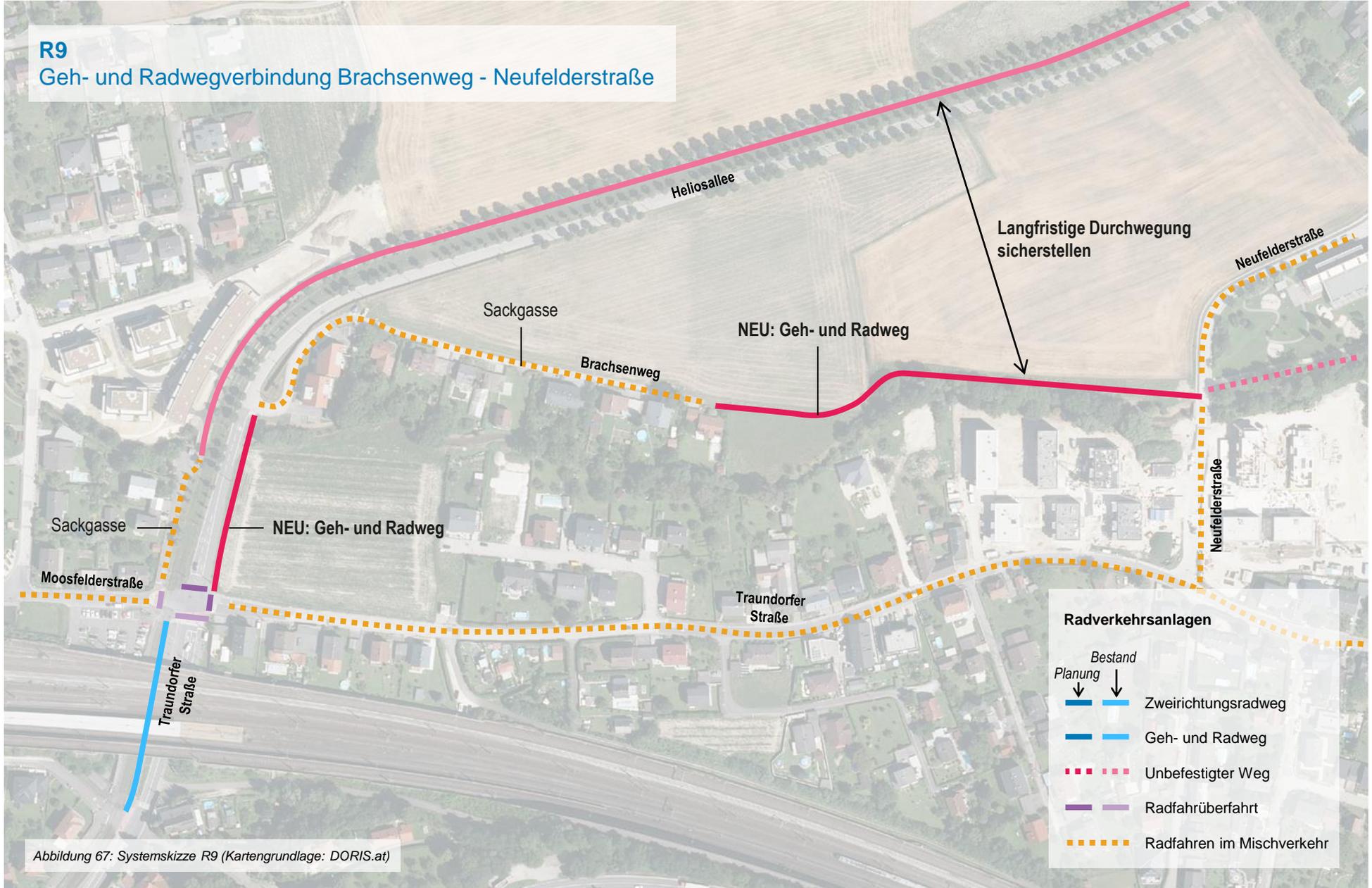


Abbildung 67: Systemskizze R9 (Kartengrundlage: DORIS.at)

R10 Radachse Heliosallee - Im Südpark

Vor kurzem wurde die Heliosallee östlich der neuen Siedlung an der Theodor-Grill-Straße bis zur Bremenstraße im Südpark verlängert. Die Weiterführung des Geh- und Radweges zumindest bis zum Klettfischerweg ist noch ausständig. Sie ist derzeit noch abhängig von einer Betriebserweiterung im Südpark und einem positiven Abschluss des damit zusammenhängenden Widmungsverfahrens. Mit dieser Weiterführung wird die hochrangige Radverkehrsverbindung vom Bahnhof Ebelsberg über den Lunaplatz bis zum Gewerbegebiet Im Südpark komplettiert. Später soll der Radverkehr auch am Begleitweg entlang der Straßenbahntrasse bis zur Schwaigaustraße geführt werden.



Abbildung 68: Heliosallee verlängert ohne Radweg (Foto: Rosinak & Partner)

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

- kurzfristig (Abschnitt 1)
- mittelfristig
- langfristig (Abschnitt 2)

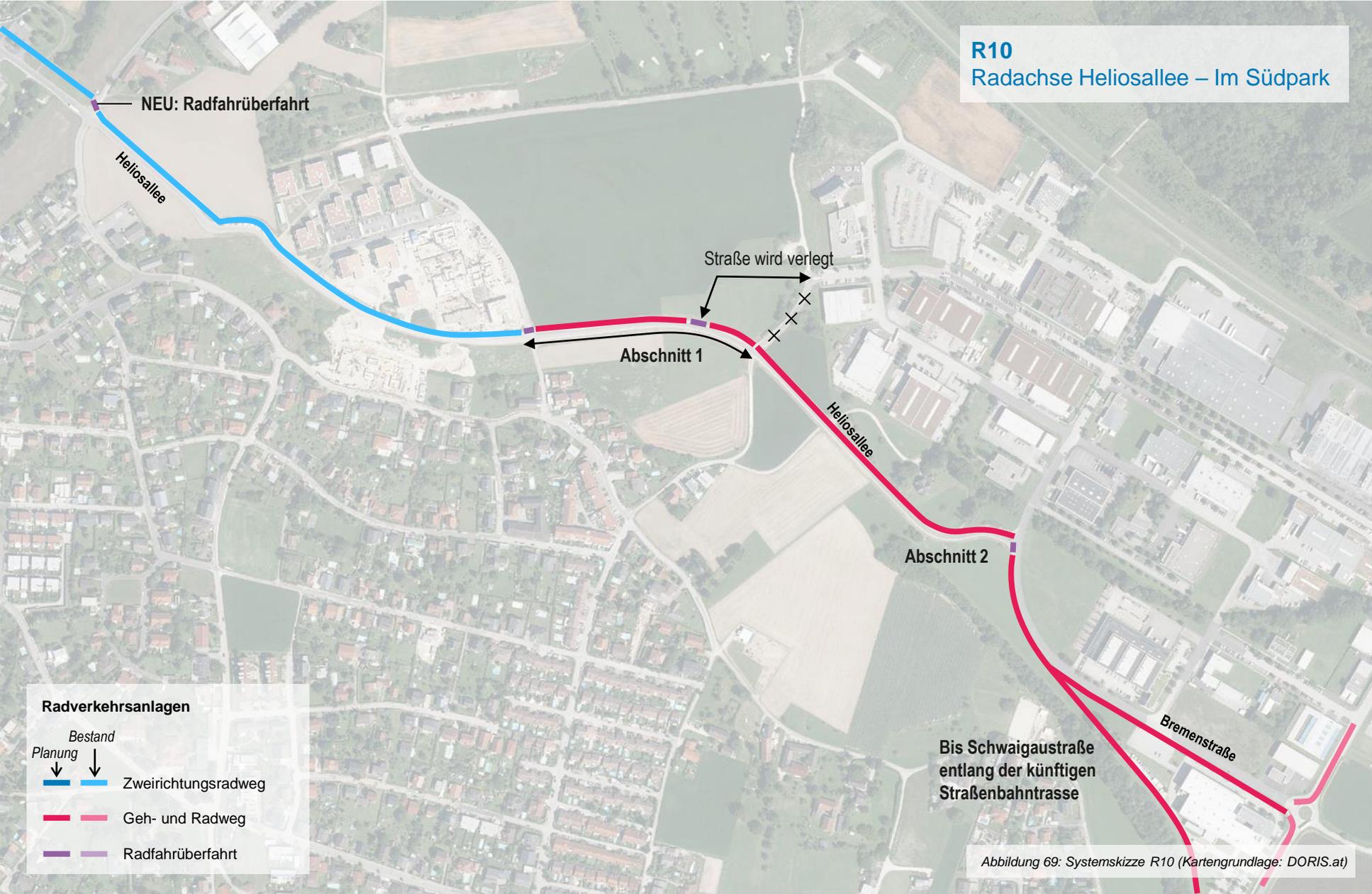
Handlungsträger und Involvierte

- » Stadt Linz

Nächste Schritte

1. Abschnitt 1 ins Bauprogramm aufnehmen

R10
Radachse Heliosallee – Im Südpark



Radverkehrsanlagen

Bestand
Planung

↓ ↓

— Zweirichtungsradschwerg

— Geh- und Radweg

— Radfahrüberfahrt

6. Straßenraumgestaltung

Pichling

- PI1 Zugang Bahnhaltestelle Pichling umgestalten
- PI2 Zugang Bahnhof Ebelsberg umgestalten
- PI3 Kreuzung Heliosallee / Traundorfer Straße umgestalten
- PI4 Einmündung Traundorfer Straße / Oidener Straße umgestalten
- PI5 Zugang Schulzentrum solarCity von Heliosallee umgestalten
- PI6 Kreuzung Schwaigaustraße / Traundorfer Straße umgestalten
- PI7 Kreuzung Schwaigaustraße / Im Südpark umgestalten
- PI8 Begegnungszone Falterweg bei Kirche (Oidener Straße bis Biberweg)

Ebelsberg

- Eb1 Zugang Schule Resselstraße von Hartheimer Straße umgestalten
- Eb2 Einmündungen von Nebengassen in Sammelstraßen in Ebelsberg

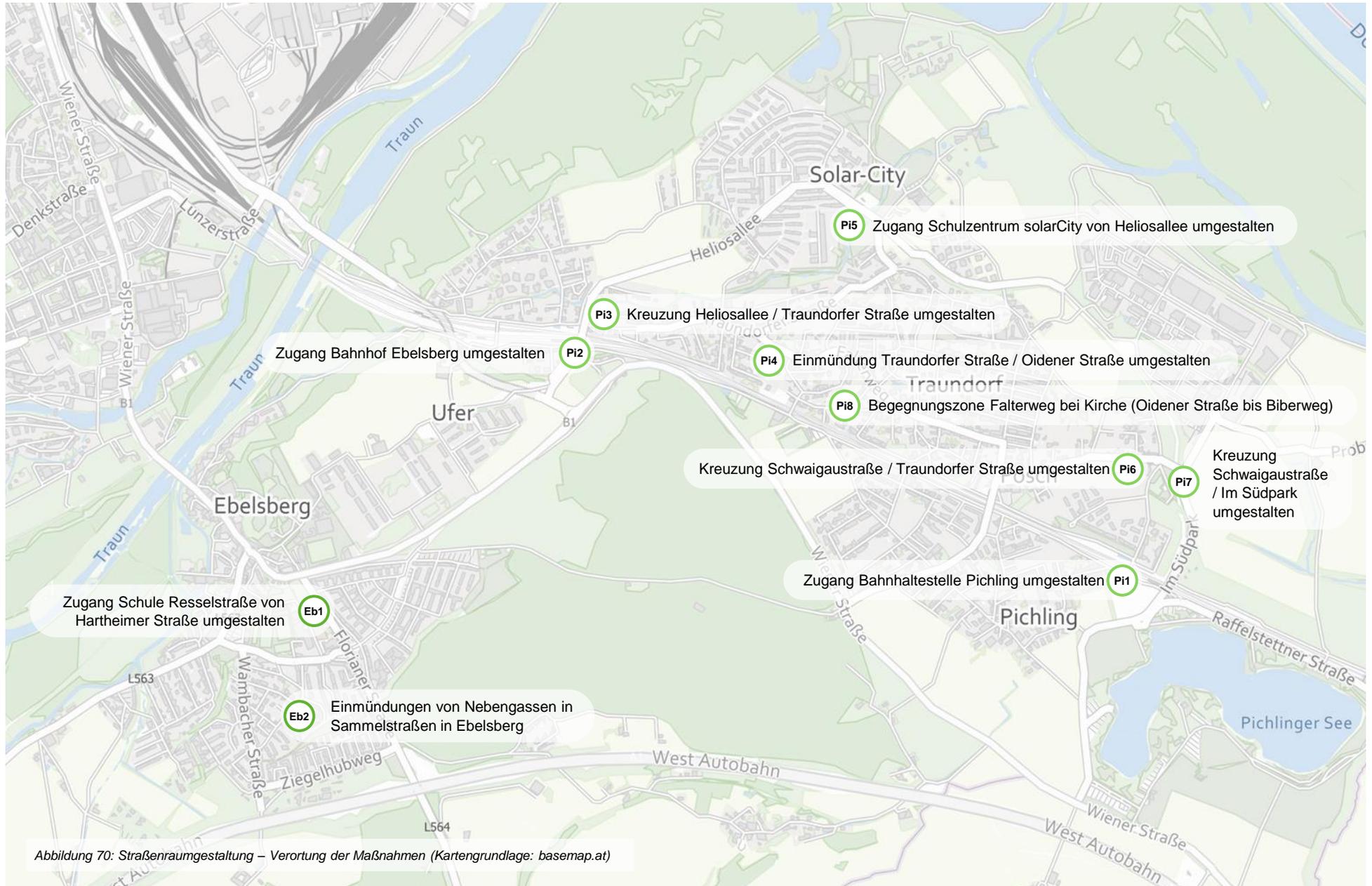


Abbildung 70: Straßenraumgestaltung – Verortung der Maßnahmen (Kartengrundlage: basemap.at)

Pi1 Zugang Bahnhofstetelle Pichling umgestalten

Die Bahnhofstetelle Pichling stellt eine hochrangige öffentliche Verkehrsanbindung des neuen Siedlungsgebiets „Wohnen beim See“ dar. Die Wegverbindung wird der Bedeutung derzeit nicht gerecht. Die Seiderstraße zwischen der Traundorfer Straße und dem Bahnsteigzugang sollte primär als Fuß- und Radachse gestaltet werden – derzeit hat sie das Erscheinungsbild einer ländlichen Erschließungsstraße, wo auf der Fahrbahn gegangen werden muss – auch wenn sie nur wenige Wohnhäuser im Kfz-Verkehr erschließt. An der Traundorfer Straße fehlen Wegweiser bzw. ein Entree zur Bahnhofstetelle. Die Wegverbindung bietet eine Möglichkeit das Haltestellenumfeld so zu gestalten, dass der Fuß- und Rad-Verknüpfung mit dem ÖV ein hoher Stellenwert gegeben wird. Mit einer Siedlungsentwicklung südlich der Bahn im Bereich des Schwalbenweges muss auch der südliche Zugang für den Fuß- und Radverkehr attraktiviert werden. Auch der Umstieg zwischen Bahn und dem Stadtteilbus 105 muss attraktiviert werden – derzeit ist dies nur durch einen Trampelpfad gegeben. Eine Verlegung der Bushaltestelle zum Stiegenaufgang nördlich der Bahnunterführung wäre sinnvoll. Im Zuge des Bahnausbaus sollen an der Bahnhofstetelle auch vermietbare Fahrradboxen und versperrbare Scooterabstellplätze errichtet werden.



Abbildung 71: Fußweg zur Bahnhofstetelle Pichling (Foto: Rosinak & Partner)

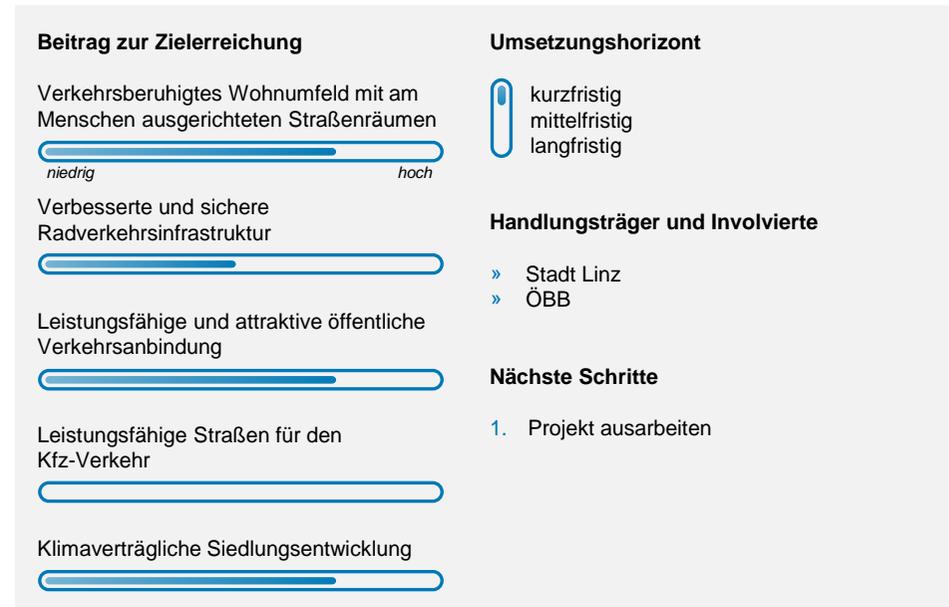


Abbildung 72: Schmäler Fußweg auf der Südseite der Bahnhofstetelle Pichling (Foto: Rosinak & Partner)

Pi1
 Skizze Zugang Bahnhofstetelle Pichling umgestalten

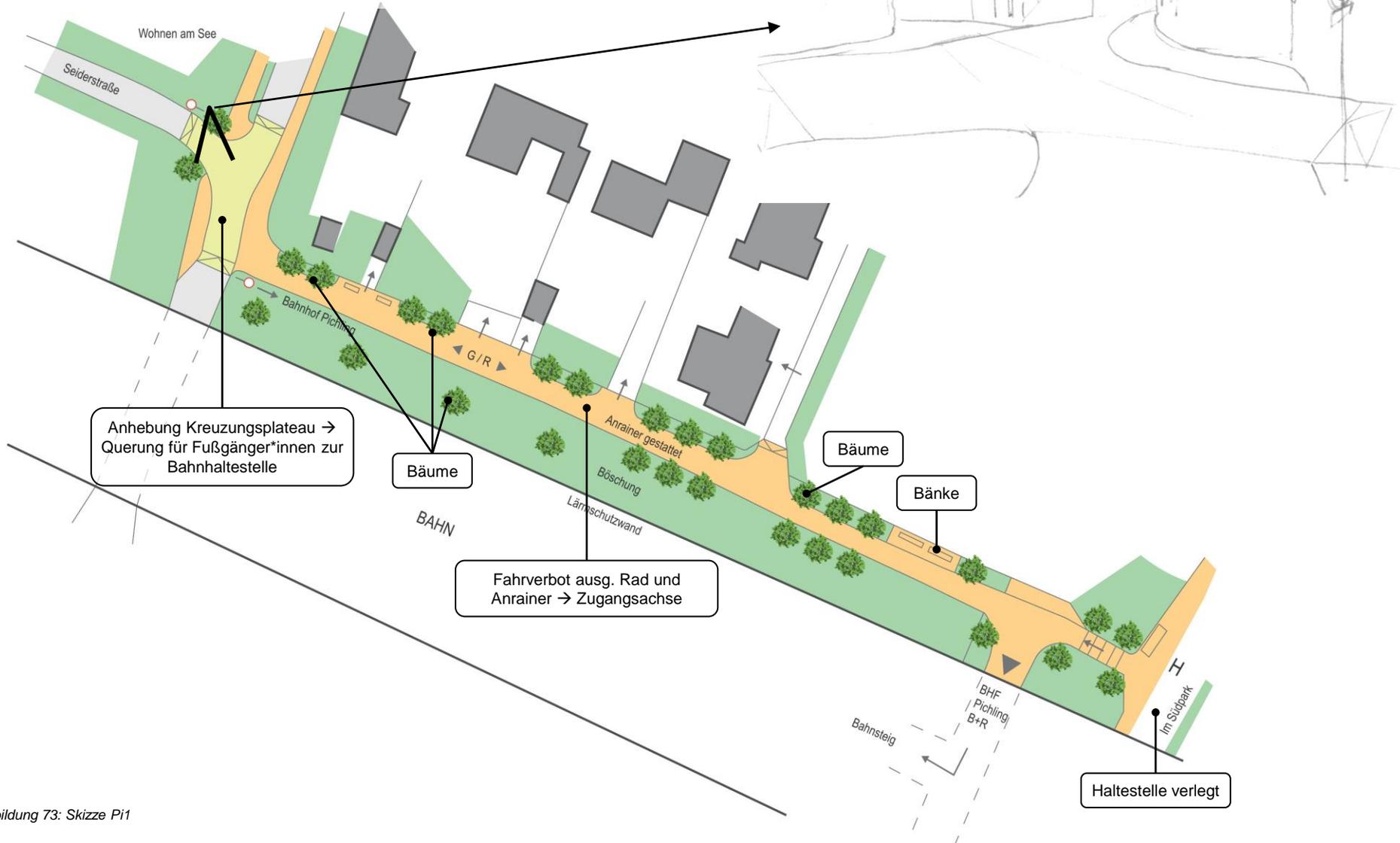


Abbildung 73: Skizze Pi1

Pi2 Zugang Bahnhof Ebelsberg umgestalten

Der Bahnhof Ebelsberg ist Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Verkehrs für Pichling, während er für die Bewohner*innen von Ebelsberg ungünstig für Wege in die Stadt liegt. Im Sinne der Verbesserung des Zugangs zum ÖV kommt dem Umfeld des Bahnhofs eine hohe Bedeutung zu. Während die Radabstellplätze im Zugang bei der P+R-Anlage sehr gut genutzt werden, steht die hochwertige, überdachte Anlage auf Ebelsberger Seite fast leer – sie befindet sich schlichtweg auf der falschen Seite. Das Angebot an Radabstellplätzen soll daher auf Pichlinger Seite auf Kosten von P+R-Stellplätzen ausgeweitet und um vermietbare Fahrradboxen und versperrbare Scooterabstellplätze ergänzt werden – mit einer guten Erreichbarkeit vor allem von der Kreuzung Traundorfer Straße / Heliosallee aus. Schutzwege und Radfahrüberfahrten sollen in Zusammenhang mit der Maßnahme R9 an allen Kreuzungsarmen ergänzt werden – nicht zuletzt in Hinblick auf eine Siedlungsentwicklung an der Eckliegenschaft, allenfalls in einer Phase 2 der Kreuzungsumgestaltung (Maßnahme Pi3).

Schon kurzfristig kann der Linksabbiegestreifen von der Heliosallee in die Traundorfer Straße, über den schon im Bestand nur sehr wenige Fahrten im Tagesverlauf führen, aufgelöst werden und stattdessen entlang der Straßenbahngleise ein Rechtsabbiegestreifen angeordnet werden. Derzeit muss der Mischfahrstreifen bei Annäherung einer Straßenbahn auf Rot geschaltet werden. Durch den eigenen Fahrstreifen müsste nur mehr die Rechtsabbiegerelation angehalten werden, die Geradeaus-Relation kann freigegeben werden. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung kann erhöht werden – allenfalls zugunsten der Linksabbieger in die Moosfelderstraße, die derzeit in der Nachmittagsspitze an der Kapazitätsgrenze sind.

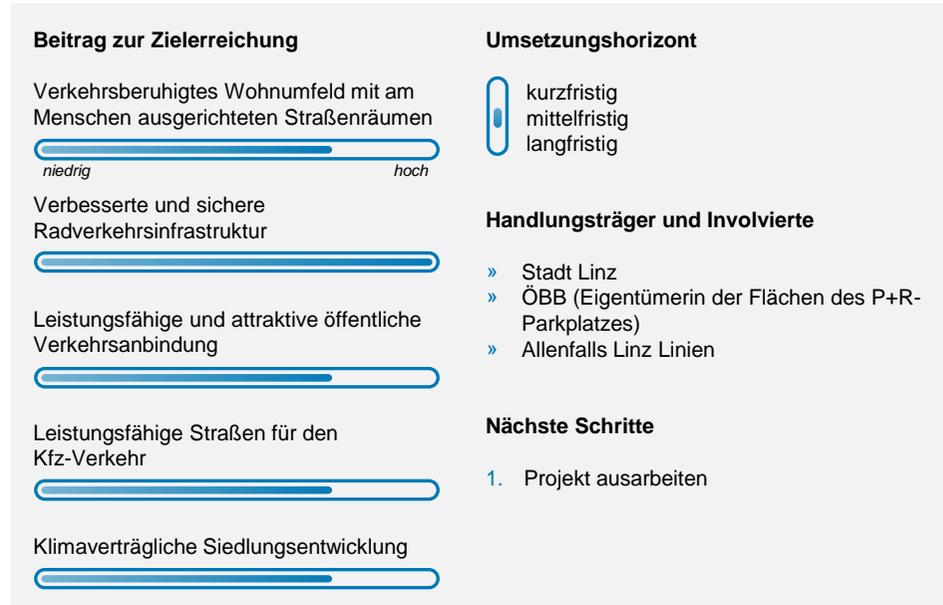


Abbildung 74: Versperrter Zugang zum Bahnhof Ebelsberg (Foto: Rosinak & Partner)

Pi3 Kreuzung Heliosallee / Traudorfer Straße umgestalten

In einer zweiten Phase der Kreuzungsumgestaltung können – im Zusammenhang mit einer Siedlungsentwicklung an der noch freien Liegenschaft südöstlich des Bahnhofs Ebelsberg – sinnvolle Ergänzungen der Verkehrsanlagen vorgenommen werden: so z.B. eine Fahrstreifenzulegung in der Traudorfer Straße – allenfalls als Busfahrstreifen oder zur Vorbeiführung von Radfahrer*innen am Rückstau der Kreuzung, damit diese mithilfe einer "Radbox" (vorgezogene Haltelinie für das Aufstellen von Radfahrer*innen vor den Kfz) sicher über die Kreuzung geführt werden können.

Ein Geh- und Radweg ostseitig entlang der Heliosallee schließt die Lücke zwischen dem Brachsenweg (Maßnahme R9) und dem Bahnhof Ebelsberg.



Abbildung 75: Luftbild Bahnhof Ebelsberg (Quelle: DORIS.at)

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

- » Stadt Linz
- » Grundeigentümer

Nächste Schritte

1. Grundverfügbarkeit klären und verhandeln
2. Projekt ausarbeiten

Pi2 - Pi3

Skizze Zugang Bahnhof Ebelsberg umgestalten & Kreuzung Heliosallee / Traundorfer Straße umgestalten

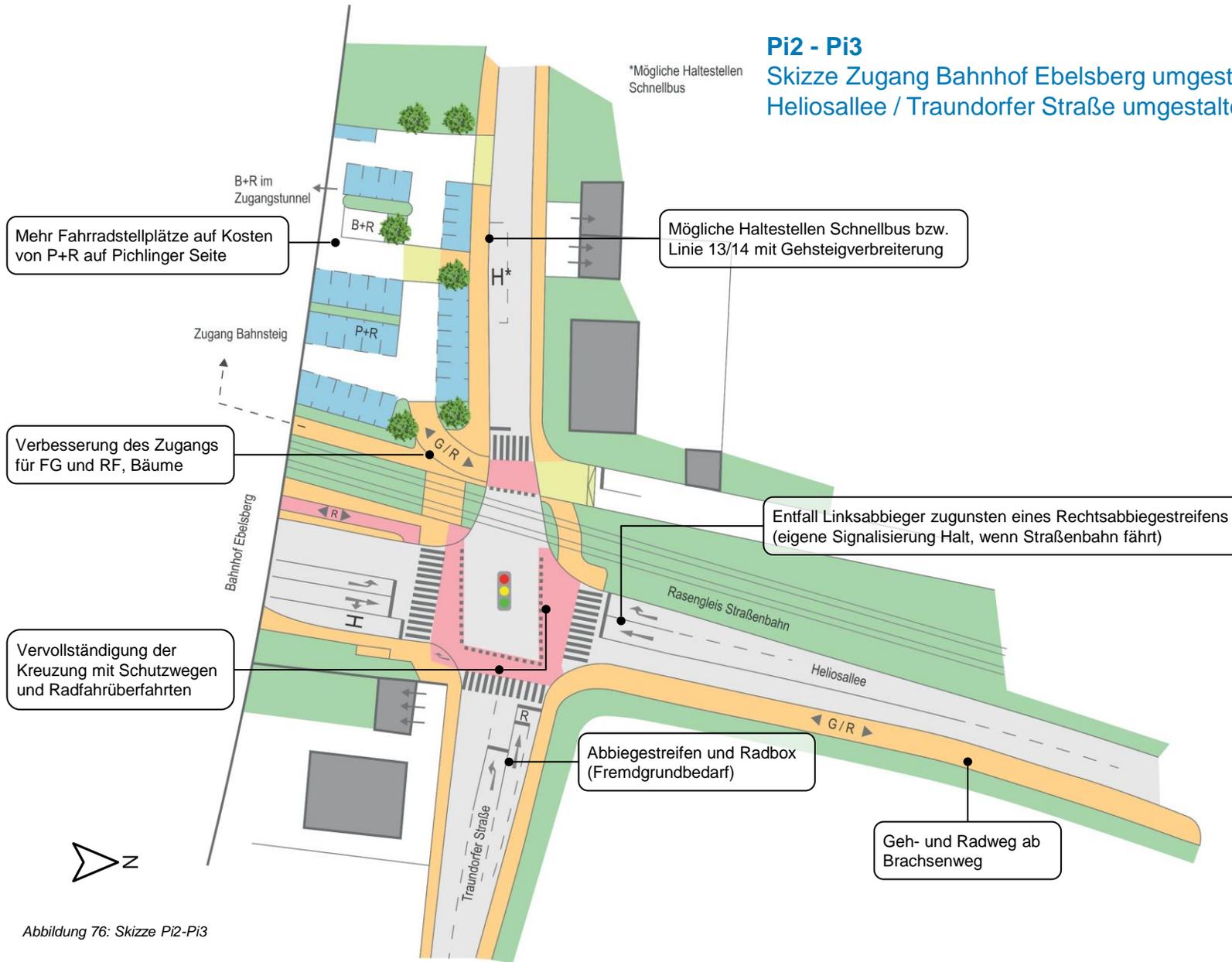


Abbildung 76: Skizze Pi2-Pi3

Pi4 Einmündung Traundorfer Straße / Oidener Straße umgestalten

Die Kreuzung der Traundorfer Straße mit der Oidener Straße ist derzeit ausschließlich auf den Kfz-Verkehr ausgelegt. Die Fahrflächen nehmen sehr viel Platz ein, die Gehsteige sind schmal und verlaufen nur an den Rändern. Vor allem Eltern mit Kinderwägen klagen darüber, dass die Kreuzung nur mit Mühe begangen werden kann, obwohl das Kfz-Verkehrsaufkommen gering ist. Durch eine deutliche Einengung der Einmündung können Flächen für den Aufenthalt – z.B. auch an der Bushaltestelle – für den Fußverkehr zurück gewonnen und gleichzeitig die Hierarchie der Straßen (Busachse) verdeutlicht werden.



Abbildung 77: Kreuzung Traundorfer Straße / Oidener Straße (Foto: Rosinak & Partner)

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

» Stadt Linz

Nächste Schritte

1. Projekt ausarbeiten

Pi4

Skizze Einmündung Traundorfer Straße / Oidener Straße umgestalten

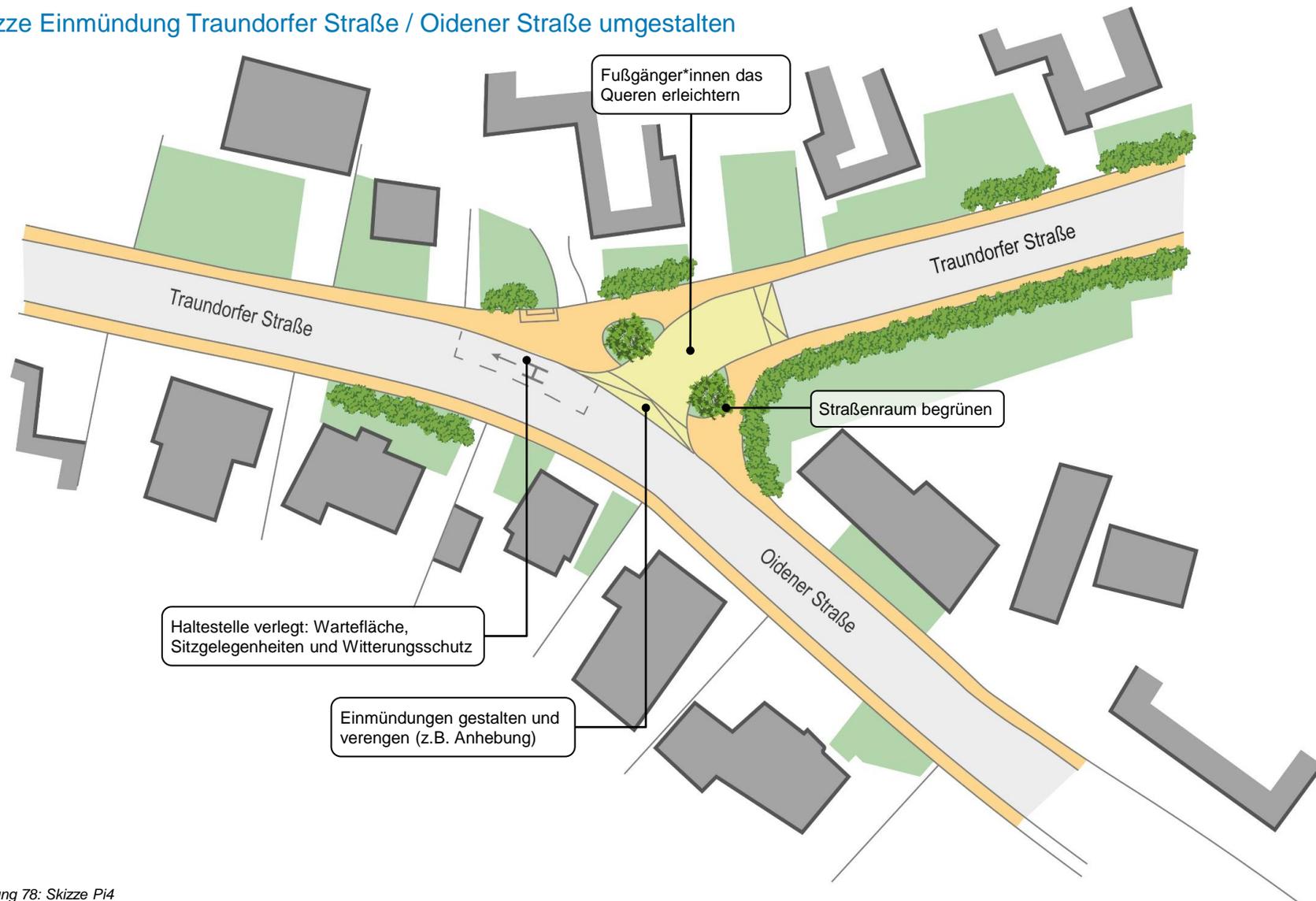


Abbildung 78: Skizze Pi4

Pi5 Zugang Schulzentrum solarCity von Heliosallee umgestalten

Die Umfelder von Schulen bieten eine gute Möglichkeit mit der Umgestaltung der Straßenräume und deren Ausrichtung am Menschen statt am Kfz-Verkehr zu beginnen. Für Fußgänger*innen bzw. Schüler*innen, die aus dem Bereich der Straßenbahnschleife zum Schulzentrum gelangen wollen, gibt es im Bestand keine Querungsmöglichkeit der Heliosallee und des Parkplatzes. Vor allem nach der Schule nutzen viele Schüler*innen lieber den Zustieg in der Schleife, um noch einen Sitzplatz in der Straßenbahn zu bekommen. Mit einigen punktuellen Maßnahmen kann die Wegführung selbst über den Parkplatz für den Fußverkehr verbessert werden – ohne maßgebliche Einschränkungen für den Pkw-Verkehr.



Abbildung 79: Luftbild Zugang Schulzentrum solarCity (Quelle: DORIS.at)

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen

Progress bar:
niedrig hoch

Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur

Progress bar:

Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung

Progress bar:

Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr

Progress bar:

Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung

Progress bar:

Umsetzungshorizont

kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

» Stadt Linz

Nächste Schritte

1. Projekt ausarbeiten

Pi5

Skizze Zugang Schulzentrum solarCity von Heliosallee umgestalten

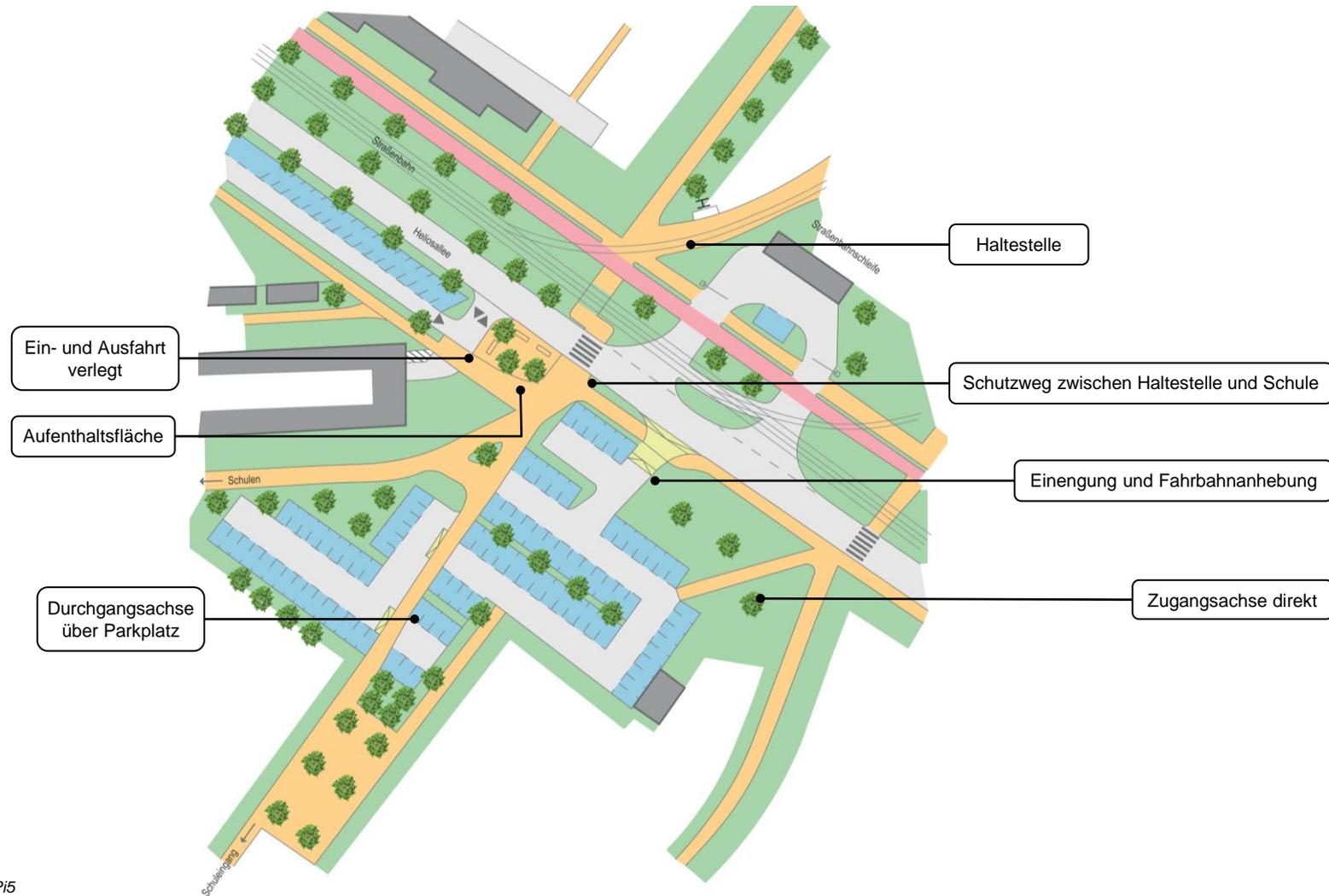


Abbildung 80: Skizze Pi5

Pi6 Kreuzung Schwaigaustraße / Traundorfer Straße umgestalten

Die Schwaigaustraße wurde während der Bauarbeiten an der ÖBB-Trasse vor einigen Jahren als Ersatzroute für den Schienenersatzverkehr mit Bussen ausgebaut. Diese Funktion war nach Abschluss der Arbeiten nicht mehr erforderlich, Durchzugsverkehr zwischen dem Südpark (auch nicht gestatteter Schwer-verkehr) und den Achsen Traundorfer Straße und Pichlinger Straße zum Drosselweg blieb – zum Ärgernis der Anwohner*innen.

Mit der fortschreitenden Siedlungsentwicklung "Wohnen beim See" stieg auch das Kfz-Verkehrsaufkommen, wenn auch das Erschließungskonzept den Hauptverkehr über Im Südpark vorgesehen hatte. Mitgrund dafür ist die Gestaltung der Kreuzungen, die die untergeordnete Kategorie der Schwaigaustraße nicht zu vermitteln vermag.

Einmündung von Straßen, in denen gebietsfremder Verkehr unerwünscht ist, müssen optisch eingeeengt werden – z.B. durch Fahrbahnanhebungen, o.ä. An der Kreuzung Traundorfer Straße / Schwaigaustraße muss gemäß den Planungen für die Buslinie 13 eine Busroute berücksichtigt werden. Im Zuge der Umgestaltung muss mit den Linz Linien geklärt werden, ob z.B. eine Engstelle für Busse denkbar ist – unter Berücksichtigung des Umstands, dass durch den angestrebten 15-Minuten-Takt Begegnungen an genau dieser Stelle unwahrscheinlich sind, vorallem dann, wenn gemäß Maßnahme B1 die Durchfahrt durch die Schwaigaustraße für den generellen Kfz-Verkehr auch physisch unterbunden werden soll.

Beitrag zur Zielerreichung

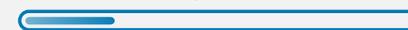
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

- » Stadt Linz
- » Linz Linien

Nächste Schritte

1. Projekt ausarbeiten



Abbildung 81: Kreuzung Schwaigaustraße / Traundorfer Straße (Foto: Rosinak & Partner)

Pi7 Kreuzung Schwaigaustraße / Im Südpark umgestalten

Auch die Kreuzung Im Südpark / Schwaigaustraße ermöglicht im Bestand das Abbiegen für den Schwerverkehr, auch wenn die Durchfahrt durch Pichling eigentlich verboten ist. Durch Umgestaltung der Kreuzung soll dieses Verbot zumindest in der Relation Gewerbegebiet Südpark und der Schwaigaustraße verdeutlicht werden – verbunden mit einer Querungsstelle zur Bushaltestelle der Stadtteillinie 105. Wird die Buslinie 13 als Vorstufe der Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 realisiert, muss die Relation weiterhin bustauglich sein. Wird sie später durch die Linie 2 in dieser Linienführung abgelöst, kann die Verengung baulich umgesetzt werden.



Abbildung 82: Kreuzung Schwaigaustraße / Im Südpark (Foto: Rosinak & Partner)

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

kurzfristig (Phase 1)
mittelfristig
langfristig (Phase 2)

Handlungsträger und Involvierte

» Stadt Linz

Nächste Schritte

1. Projekt ausarbeiten

Pi6 - Pi7

Skizze Umgestaltung der Kreuzungen Traudorfer Straße mit Schwaigaustraße und Im Südpark

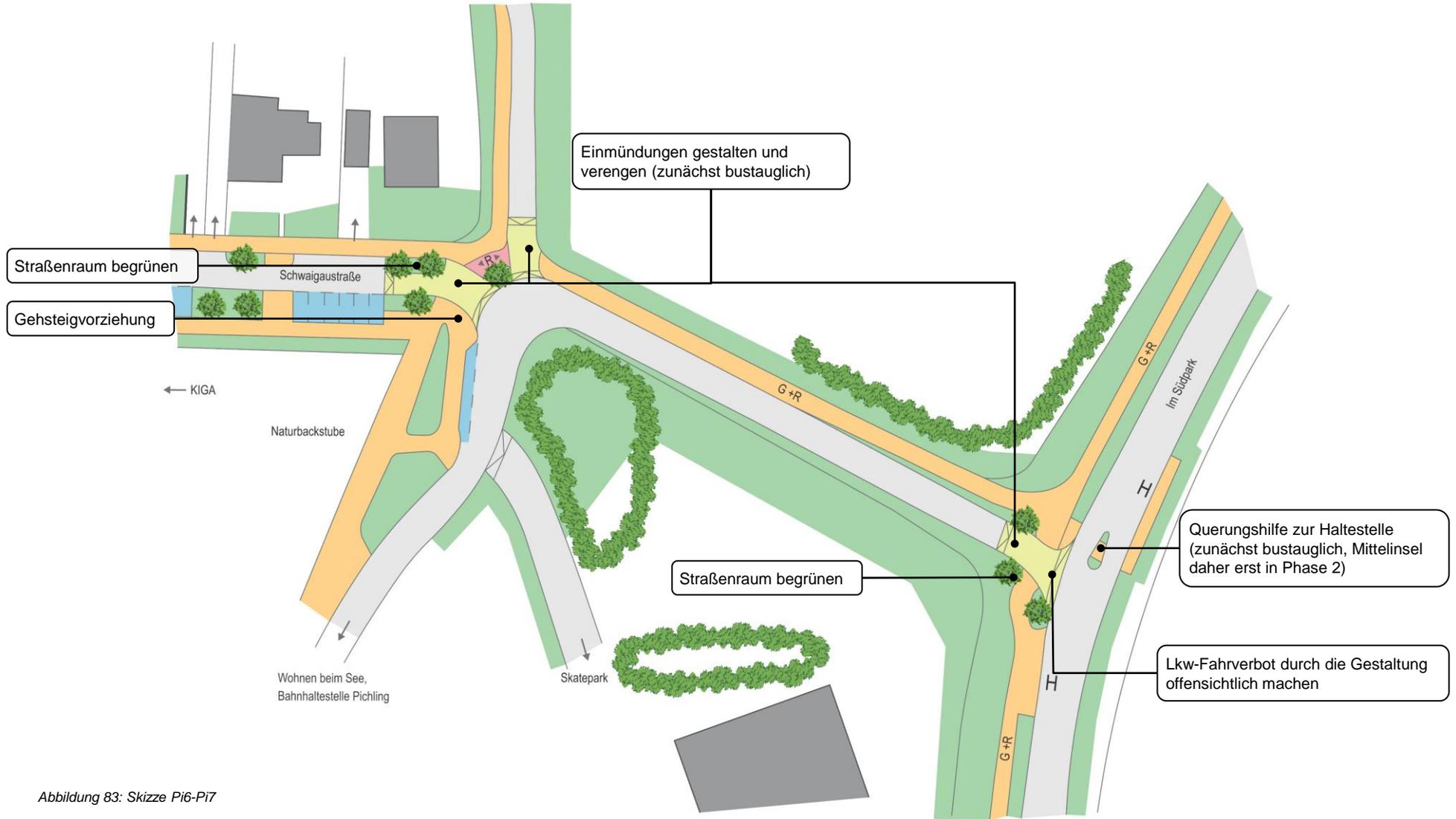


Abbildung 83: Skizze Pi6-Pi7

Pi8 Begegnungszone Falterweg bei Kirche (Oidener Straße bis Biberweg)

Bei der Kirche am Falterweg ist ein Kristallisationspunkt für ein dörfliches Zentrum von Pichling. Derzeit ist das Umfeld noch sehr locker bebaut, einige Liegenschaften sind unbebaut. Sollte das Siedlungsgebiet dort verdichtet werden, kann die zumindest sozial/kulturelle Zentrumsfunktion durch Gestaltung als Begegnungszone verdeutlicht werden.



Abbildung 84: Falterweg im Bereich der Kirche (Foto: Rosinak & Partner)

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

» Stadt Linz

Nächste Schritte

1. Konzept für die Ansiedlung von Zentrumsnutzungen erstellen

Eb1 Zugang Schule Resselstraße von Hartheimer Straße umgestalten

Das Schulumfeld in der Resselstraße in Ebelsberg bietet eine gute Möglichkeit mit der Umgestaltung der Straßenräume und deren Ausrichtung am Menschen statt am Kfz-Verkehr zu beginnen.

Die Resselstraße ist während der Schulbeginnzeit mit einem Fahrverbot belegt, als Sackgasse ist sie auch während der übrigen Zeiten nur sehr wenig befahren. Für Schüler*innen bleibt trotzdem selbst in der wichtigen Zugangsrelation von der Straßenbahnhaltestelle in der Hartheimer Straße nur ein schmaler Gehsteig. Die Bedeutung des Fußverkehrs kann punktuell an der Einmündung der Resselstraße in die Hartheimer Straße durch Umgestaltung hervorgehoben werden. Auch das Umfeld der Straßenbahnhaltestelle sollte Fußwegrelationen besser aufnehmen und den Menschen den Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtern, statt dem Kfz-Verkehr den Vorzug zu geben.



Abbildung 85: Luftbild Hartheimer Straße (Quelle: DORIS.at)

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

- » Stadt Linz
- » Linz Linien

Nächste Schritte

1. Projekt ausarbeiten

Eb1

Skizze Zugang Schule Resselstraße von Hartheimer Straße

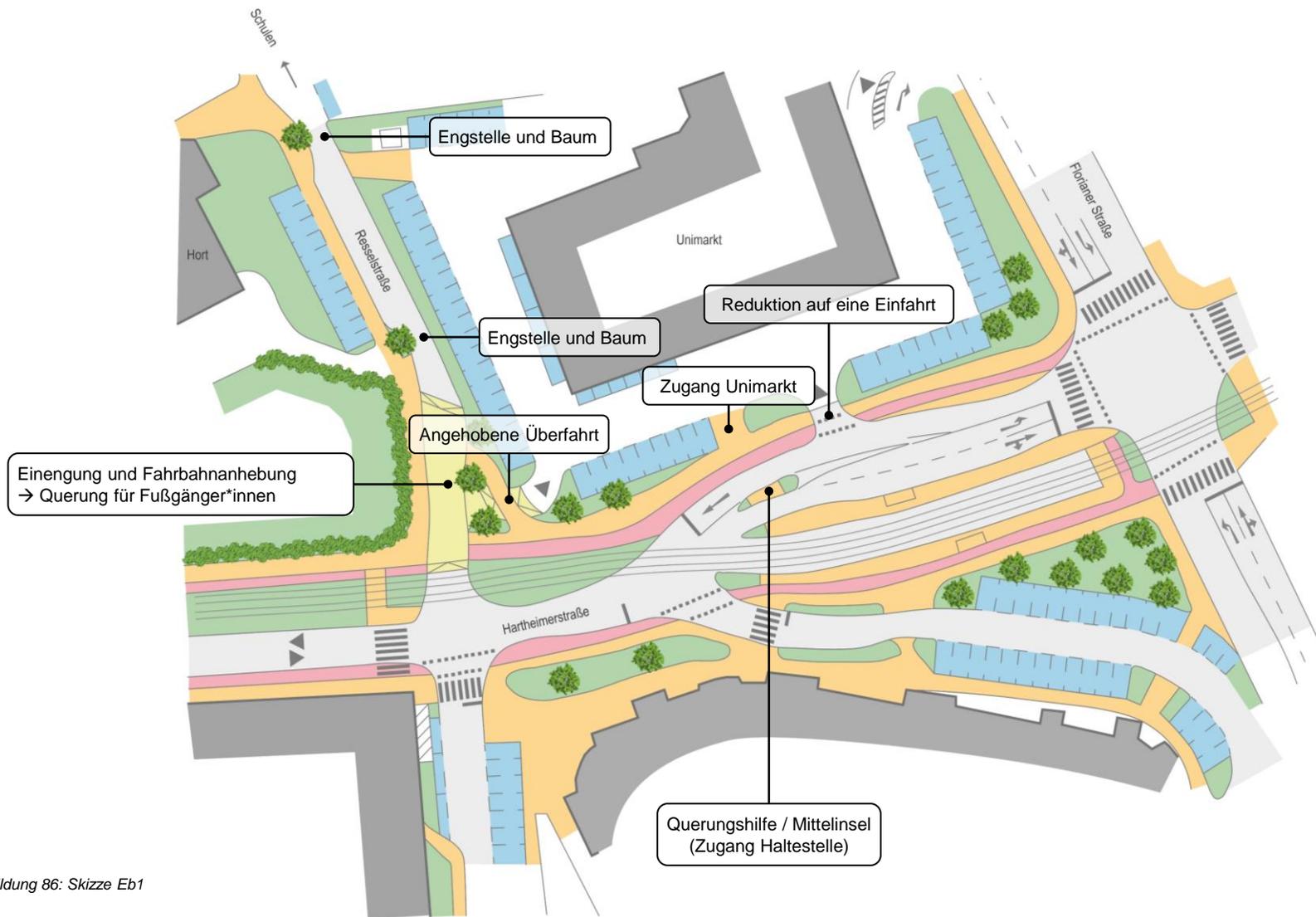


Abbildung 86: Skizze Eb1

Eb2 Einmündungen von Nebengassen in Sammelstraßen in Ebelsberg

Ebelsberg weist eine deutlich urbanere Struktur auf als Pichling. Die Umgestaltung von Straßenräumen ist hier weniger vordringlich. Das Planungsprinzip Einmündungen von Nebengassen in Straßen höherer Kategorie einzuengen (z.B. durch Fahrbahnanhebungen o.ä.) kann aber vor allem im Ennsfeld, in der Wambacher Straße und der Edmund-Aigner-Straße verfolgt werden.

So sollen zunächst die Einmündungen der Nebengassen in die Ennsfeldstraße sowie jeweils die beiden Enden der Rubertsberggasse und des Franz-Xaver-Müller-Weges in die Wambacher Straße und in die Edmund-Aigner-Straße nach dem Muster der Maßnahme Pi4 umgestaltet werden. Synergien mit geplanten Fahrbahn- oder Einbautensanierungen sollen für die Umgestaltung genutzt werden.



Abbildung 87: Kreuzung Rubertsberggasse / Edmund-Aigner-Straße (Quelle: Google Street View)

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

» Stadt Linz

Nächste Schritte

1. Zeitplan für langfristigen Umbau erstellen

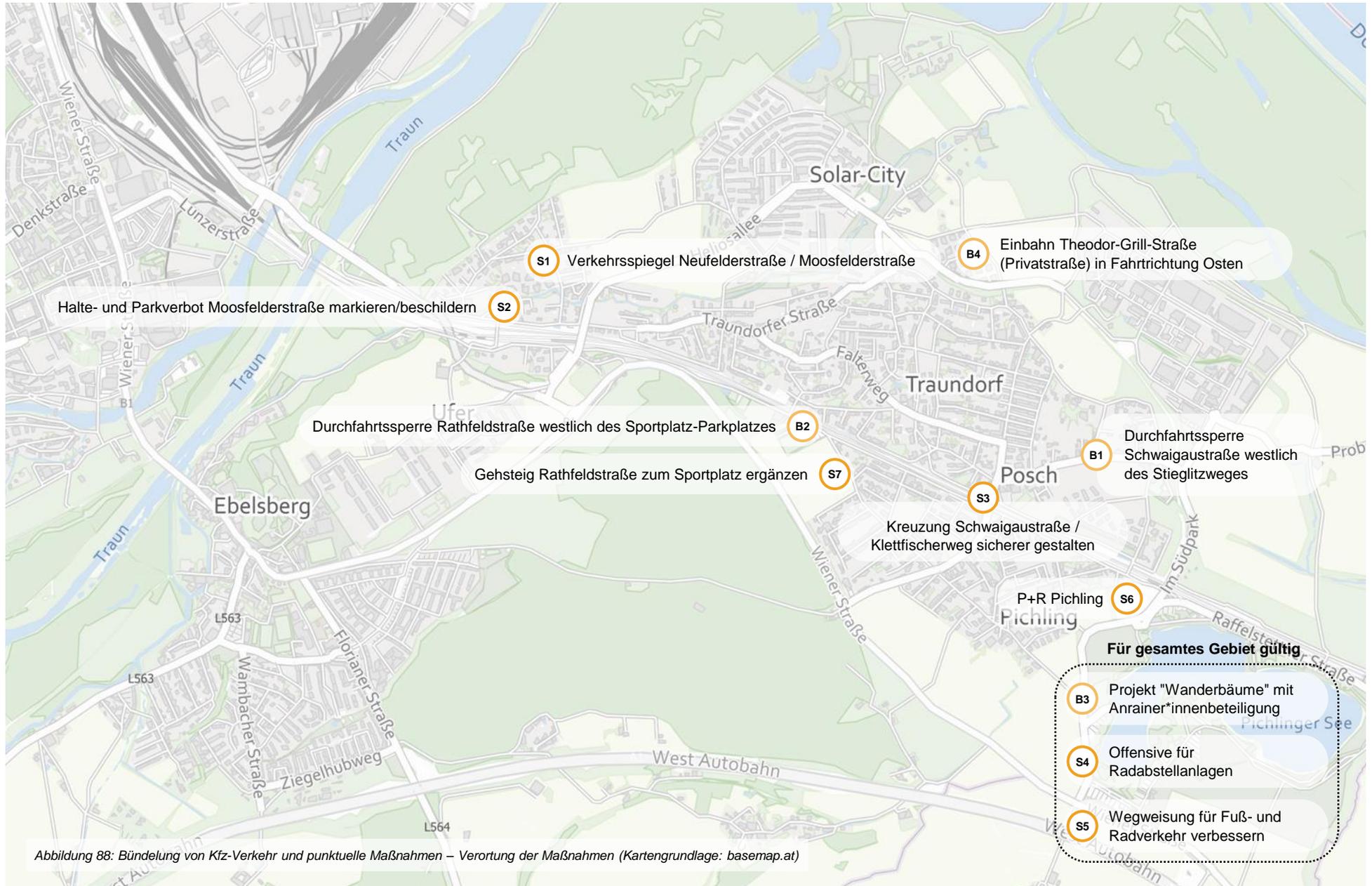
7. Bündelung von Kfz-Verkehr und punktuelle Maßnahmen

Bündelung von Kfz-Verkehr

- B1** Durchfahrtsperre Schwaigaustraße westlich des Stieglitzweges
- B2** Durchfahrtsperre Rathfeldstraße westlich des Sportplatz-Parkplatzes
- B3** Projekt "Wanderbäume" mit Anrainer*innenbeteiligung
- B4** Einbahn Theodor-Grill-Straße (Privatstraße) in Fahrtrichtung Osten

Punktuelle Maßnahmen

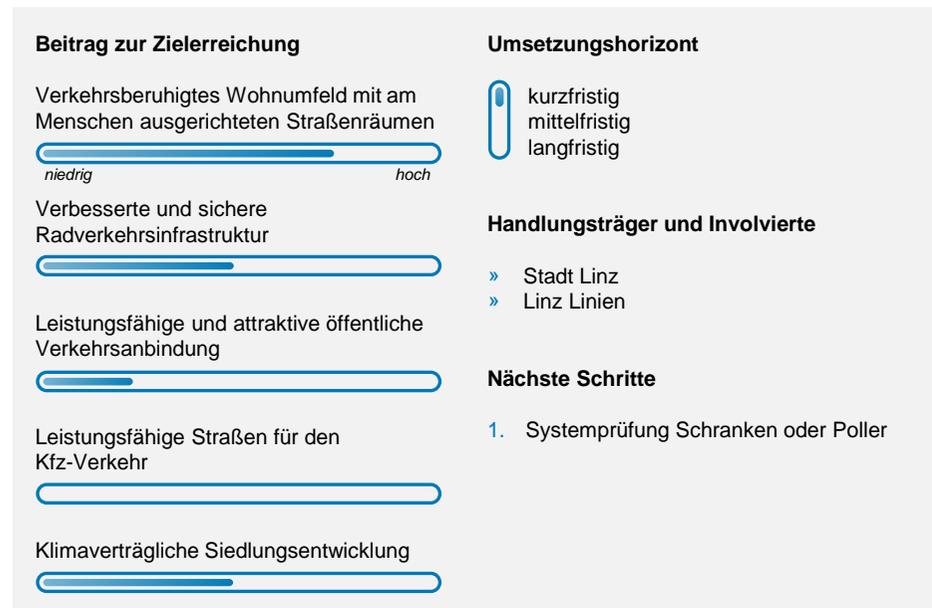
- S1** Verkehrsspiegel Neufelderstraße / Moosfelderstraße
- S2** Halte- und Parkverbot Moosfelderstraße markieren/beschildern
- S3** Kreuzung Schwaigaustraße / Klettfischerweg sicherer gestalten
- S4** Offensive für Radabstellanlagen
- S5** Wegweisung für Fuß- und Radverkehr verbessern
- S6** P+R Pichling
- S7** Gehsteig Rathfeldstraße zum Sportplatz ergänzen



B1 Durchfahrtsperre Schwaigaustraße westlich des Stieglitzweges

Überlegungen für eine Straßennetzkategorisierung in Pichling legen nahe, die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr durch die Schwaigaustraße physisch zu verunmöglichen – so auch der vielfach geäußerte Wunsch der Anrainer*innen. Westlich des Stieglitzweges bietet sich eine Möglichkeit für die Anordnung eines Schrankens oder eines versenkbaren Pollers (bedienbar etwa durch Einsatzfahrzeuge, Müllfahrzeuge und öffentliche Busse – siehe Maßnahme ÖV2), wie derzeit in der Traundorfer Straße bei der Hillersiedlung in Ebelsberg. Dadurch kann gebietsfremder Durchgangsverkehr effektiv vermieden werden. Die Durchfahrt für den Radverkehr muss gestattet sein. Die Durchfahrtsperre kann auch in das Projekt B3 "Wanderbäume" als Pilotversuch aufgenommen werden.

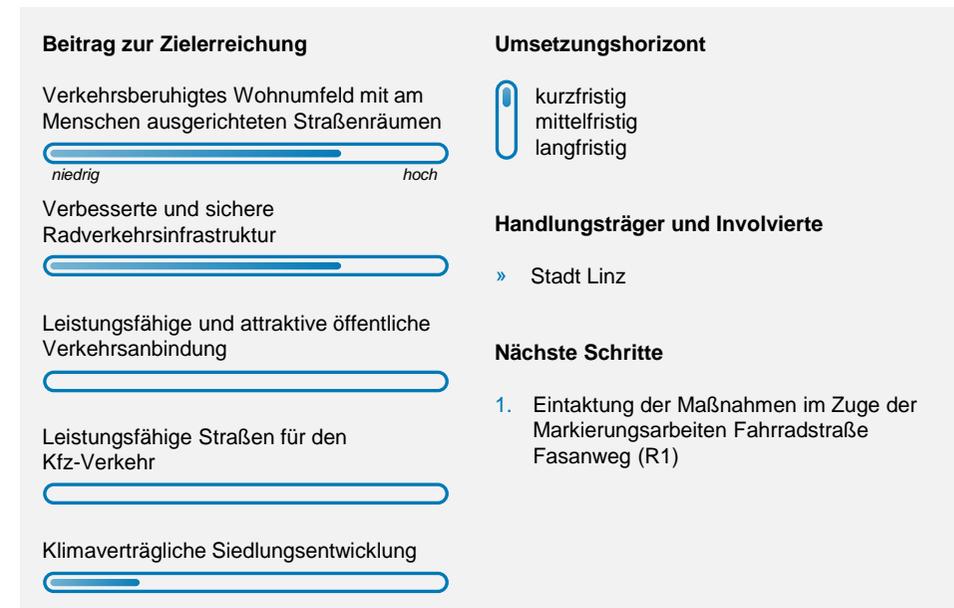
(siehe Abbildung 91)



B2 Durchfahrtsperre Rathfeldstraße westlich des Sportplatz-Parkplatzes

Die Route Oidener Straße – Rathfeldstraße gilt als Schleichweg für den Kfz-Verkehr. Eine physische Durchfahrtsperre westlich des Sportplatz-Parkplatzes kann diese unerwünschte Kfz-Route effektiv unterbrechen und die Sicherheit für den Radverkehr insbesondere bei der Bahnunterführung erhöhen.

(siehe Abbildung 91)



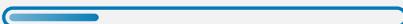
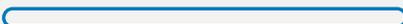
B3 Projekt "Wanderbäume" mit Anrainer*innenbeteiligung

Im Zuge der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes wurde vom Planungsteam ein Vorschlag für eine Straßennetzkategorisierung in Varianten vorgelegt, mit dem Ziel ortsfremden Durchgangsverkehr zu vermeiden und den Anliegerverkehr auf wenige Hauptrouten zu bündeln. Das Ziel kann durch Durchfahrtssperren erreicht werden, die entweder nur durch Beschilderung verordnet werden, oder tatsächlich physisch eingerichtet werden – für den Radverkehr und allenfalls für den Stadteilbus muss die Durchfahrt gestattet sein. Vor- und Nachteile sind auf theoretischer Ebene für die Betroffenen nur schwer fassbar. Durch Pflanztröge mit Bäumen, die als temporäre Durchfahrtssperren für einen gewissen Zeitraum an bestimmten Stellen aufgestellt werden, können die Effekte erprobt und die Zustimmung oder Ablehnung bei der Anrainerschaft abgefragt werden. Ein Konzept für diese Wanderbäume ist ein erster Schritt für die Erprobung der Verminderung des Durchgangsverkehrs, die notwendigerweise auch die Erschließungsqualität der Nachbarschaften vermindert.

Erste Pilotprojekte für die Straßensperren durch Wanderbäume könnten sein:

- 1) Sperre des Biberwegs südlich der Knollgutstraße und Sperre der Knollgutstraße bei Hnr. 33;
- 2) Sperre des Biberwegs und des Klettfischerwegs südlich der Knollgutstraße und Sperre des Zeisigwegs bei der Traundorfer Straße;
- 3) Sperre der Auhirschgasse an der Traundorfer Straße nächst Ziererfeldstraße, sowie Sperren der Traundorfer Straße, der Knollgutstraße, der Ziererfeldstraße und des Libellenwegs jeweils östlich des Biberwegs

(siehe Abbildung 91)

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen  <i>niedrig</i> <i>hoch</i>	 kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte » Stadt Linz
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	Nächste Schritte 1. Beteiligungskonzept erarbeiten
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	

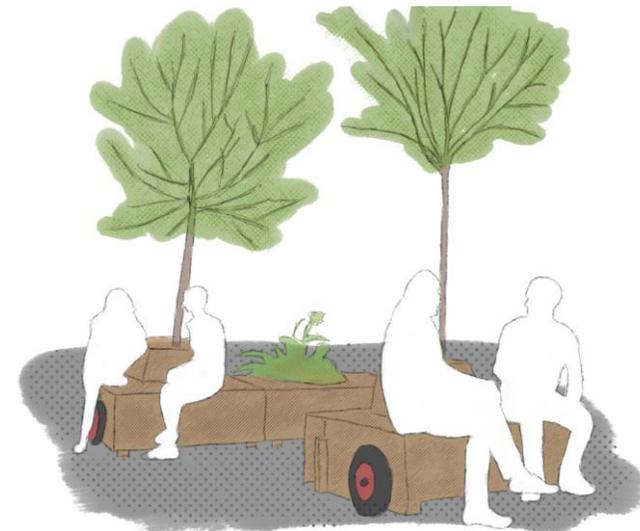


Abbildung 89: Wanderbäume (eigene Abbildung)

B4 Einbahn Theodor-Grill-Straße (Privatstraße) in Fahrtrichtung Osten

Die Theodor-Grill-Straße mündet als Privatstraße in der Kurveninnenseite in die Heliosallee. Die Sichtverhältnisse sind aufgrund der Längsparkstreifen entlang der Heliosallee eingeschränkt. Als einfache Gegenmaßnahme soll die Privatstraße zur Einbahn in Fahrtrichtung Osten werden. Wichtig ist, dass das Radfahren gegen die Einbahn gestattet ist.

(siehe Abbildung 91)



Abbildung 90: Einmündung der Theodor-Grill-Straße in die Heliosallee (Quelle: Google Street View)

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

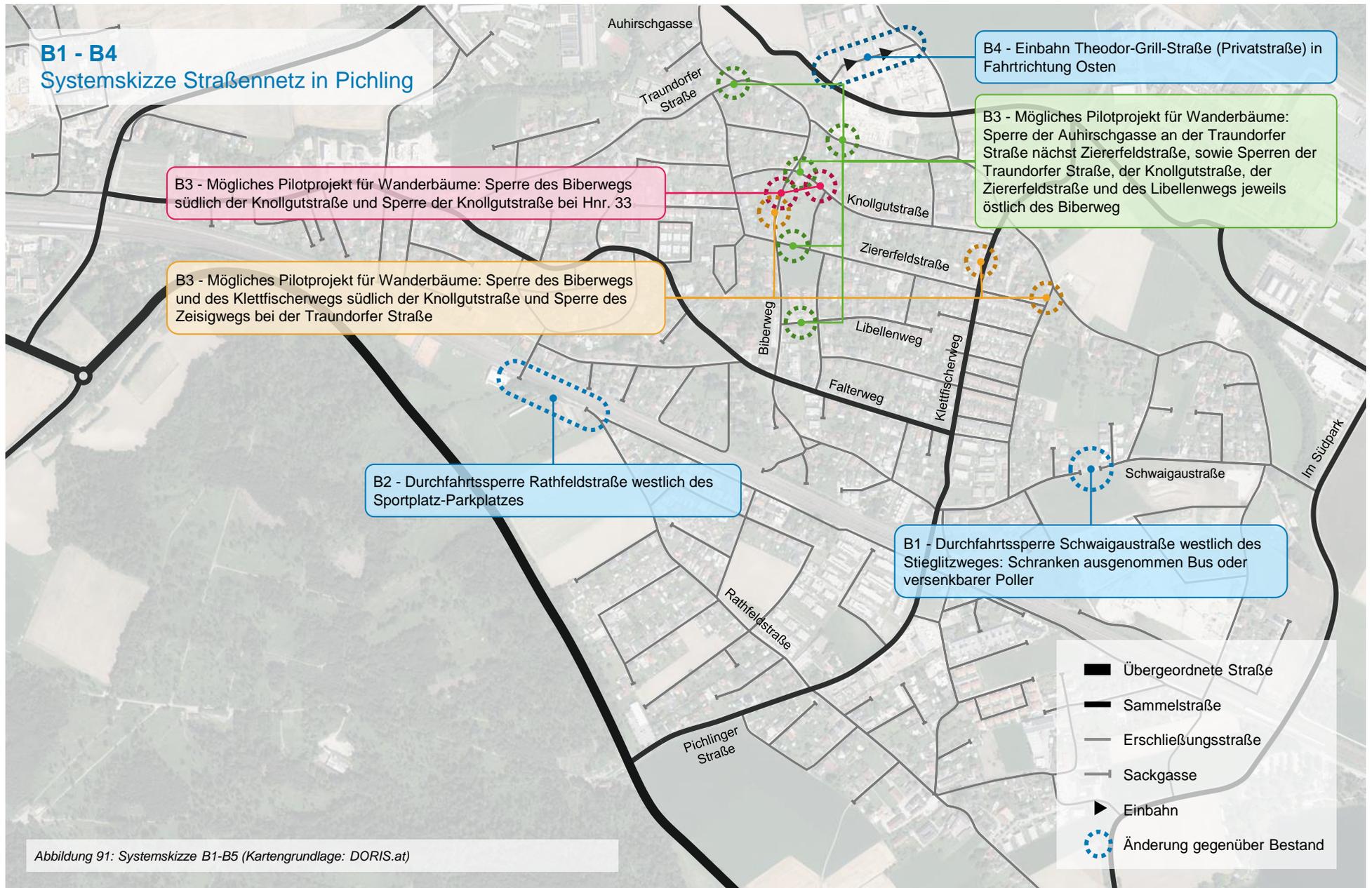
kurzfristig
mittelfristig
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

- » Stadt Linz
- » Wohnbauträger

Nächste Schritte

1. Gespräch mit Wohnbauträger aufnehmen
2. Verordnung erteilen

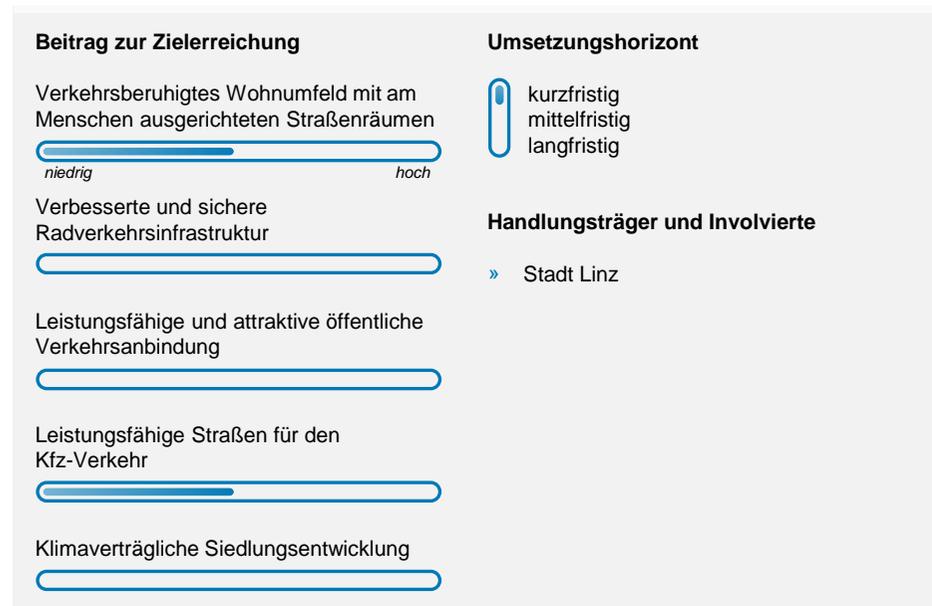


S1 Verkehrsspiegel Neufelderstraße / Moosfelderstraße

Der Eckbereich der Kreuzung ist nur ungenügend einsehbar. Durch einen Verkehrsspiegel soll diesem Umstand kurzfristig begegnet werden. Langfristig kann im Sinne der Straßennetzkategorisierung und der Vermeidung von grätzelfremdem Durchzugsverkehr eine Diagonalsperre mit Einbahnführung im sehr engen nördlichen Ast der Moosfelderstraße sinnvoll sein. Jedoch erst mit Straßenergänzungen im Zuge der Siedlungsentwicklung entlang der Neufelderstraße.



Abbildung 92: Kreuzung Neufelderstraße / Moosfelderstraße (Foto: Rosinak & Partner)

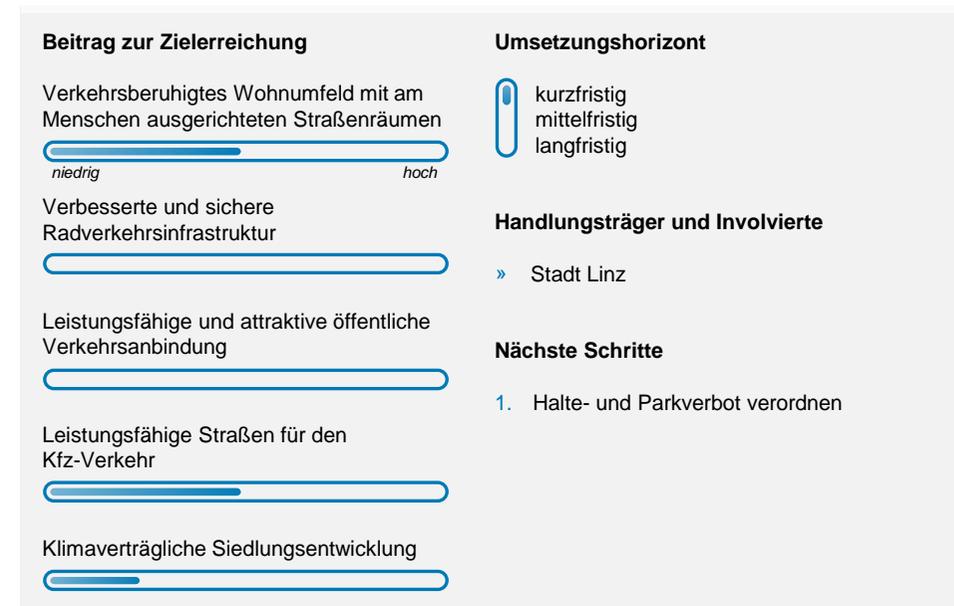


S2 Halte- und Parkverbot Moosfelderstraße markieren/beschildern

Durch das neue Wohngebiet auf dem Areal der ehemaligen Christ-Lacke in der Moosfelderstraße stieg die Belegung des öffentlichen Straßenraums durch geparkte Fahrzeuge. Die verfügbaren Straßenbreiten lassen einseitiges Parken in der Moosfelderstraße und in der Neufelderstraße allerdings nicht zu – die verbleibende Fahrbahn ist zu schmal. Das ex-lege-Halte- und Parkverbot soll durch gesonderte Beschilderung bzw. Markierung verdeutlicht werden.

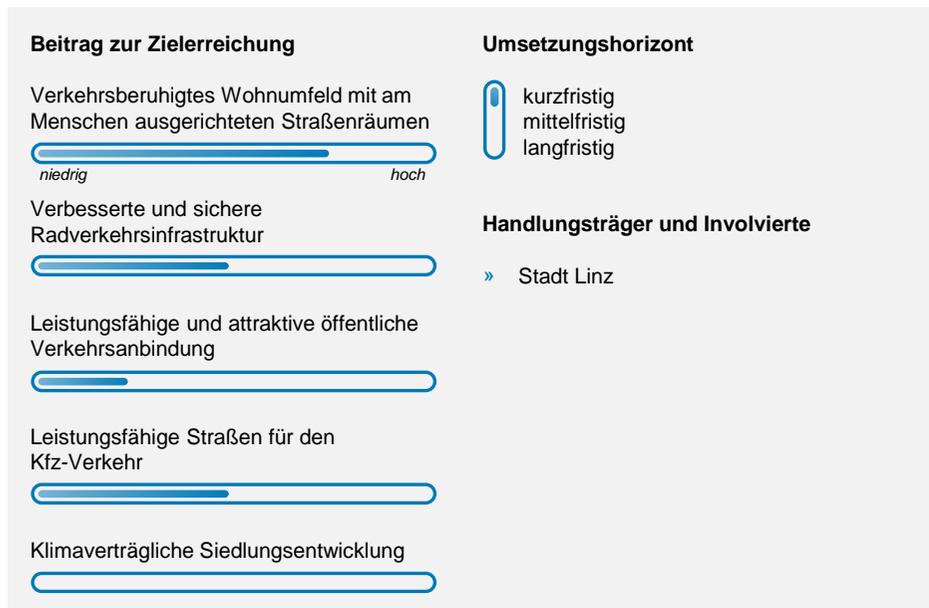


Abbildung 93: Kreuzung Neufelderstraße / Moosfelderstraße (Foto: Rosinak & Partner)



S3 Kreuzung Schwaigastraße / Klettfischerweg sicherer gestalten

Im Nahbereich der Kreuzung mit dem Klettfischerweg sind die Sichtverhältnisse in der Schwaigastraße durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Im betreffenden Bereich soll ein Halte- und Parkverbot eingerichtet werden – baulich kann dies zusätzlich durch eine Vorziehung des südseitigen Gehsteiges zur Abdeckung des Parkstreifens erreicht werden. Durch eine Vorziehung des nördlichen Gehsteigs und mit einem Schutzweg gemischt mit einer Radfahrüberfahrt kann das Queren für zu Fuß Gehende und Radfahrende sicherer gestaltet werden. Durchgezogene Gehsteige an den Einmündungen der Oidener Straße und der Seiderstraße verdeutlichen die Straßenkategorien.



S3

Skizze Kreuzung Schwaigaustraße / Klettfischerweg sicherer gestalten

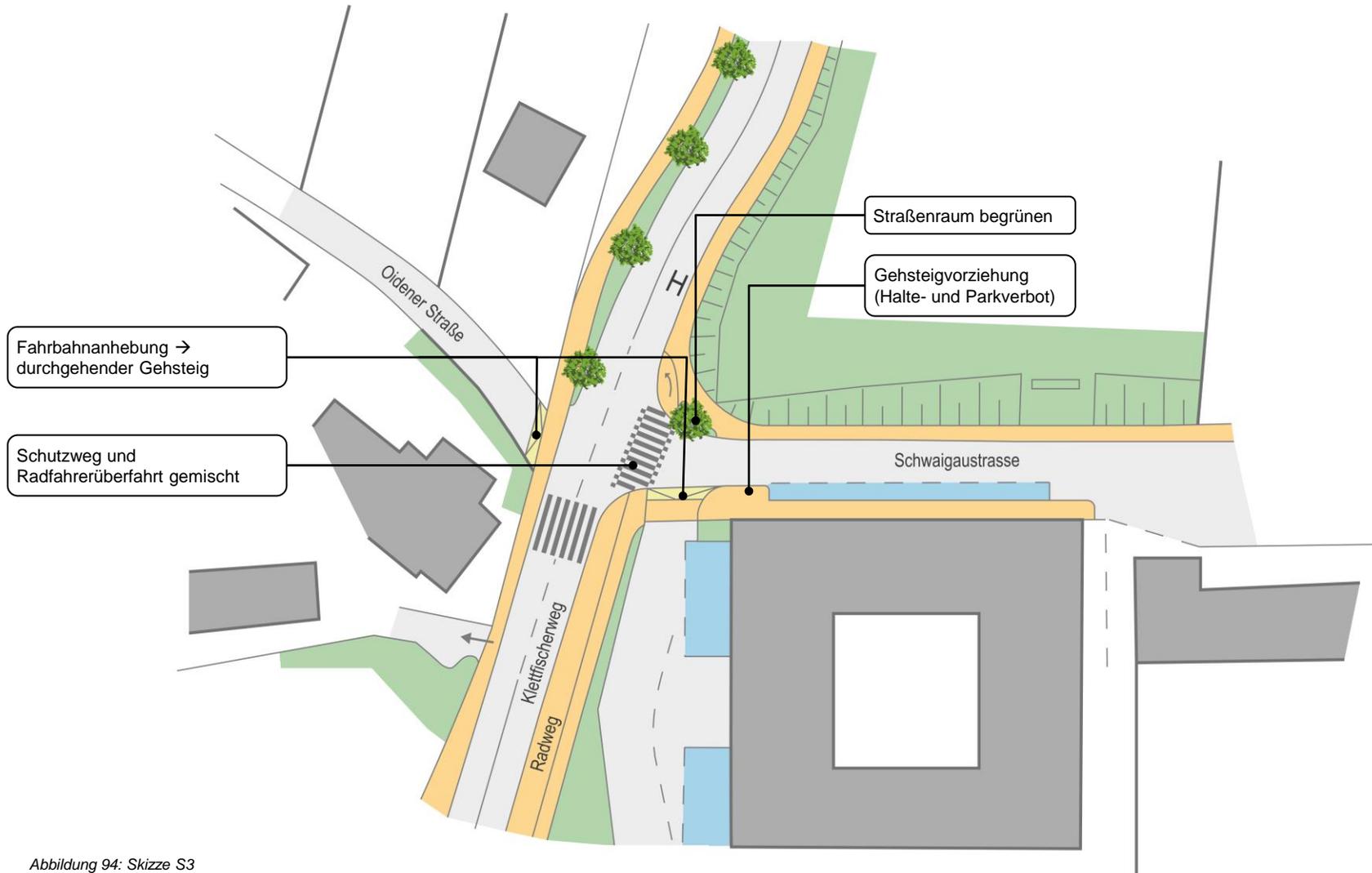
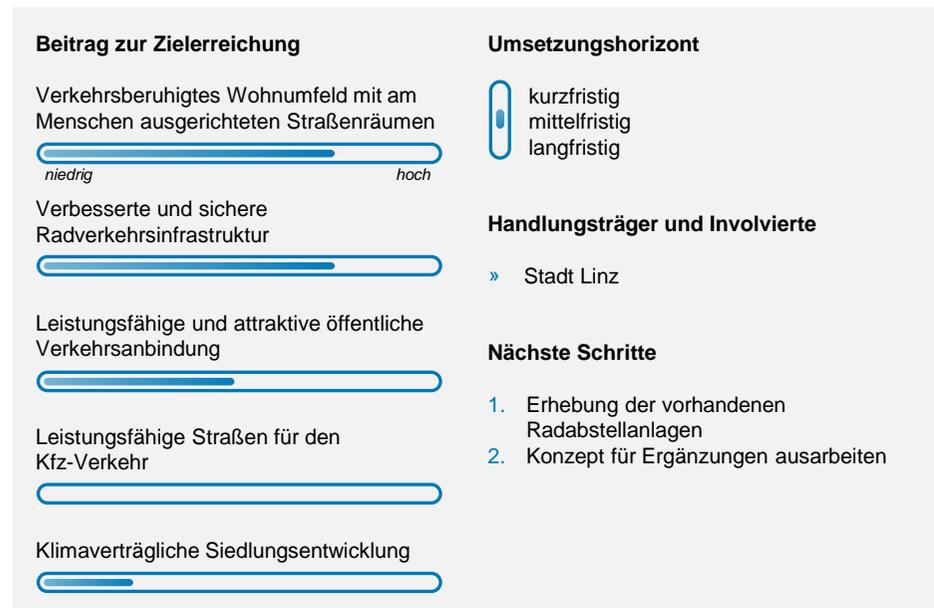


Abbildung 94: Skizze S3

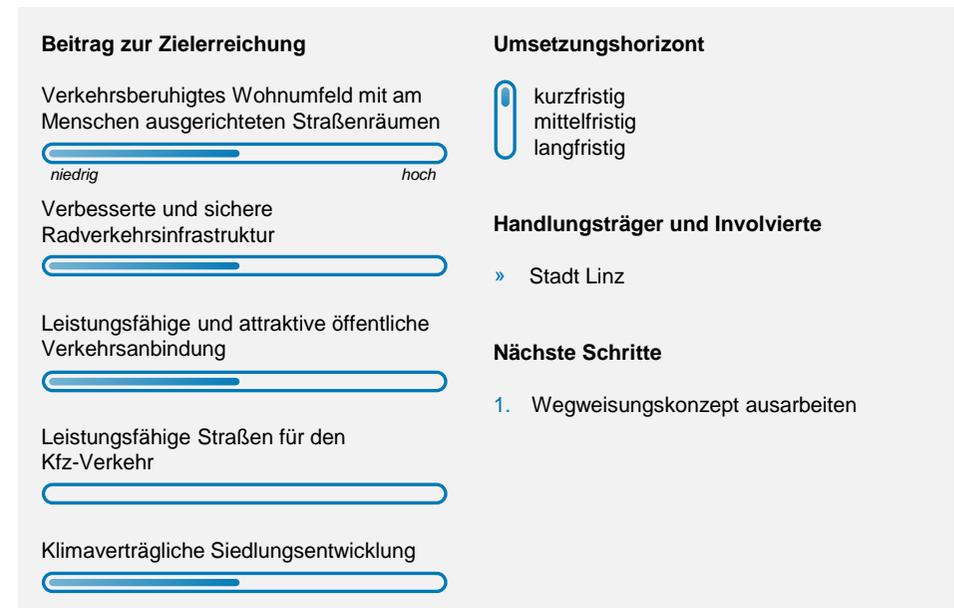
S4 Offensive für Radabstellanlagen

Um den Radverkehr in Pichling und in Ebelsberg effektiv zu fördern, braucht es neben Investitionen in Radverkehrsanlagen auch Radstellplätze an wichtigen Zielorten – im Zentrum der solarCity oder im Ortszentrum Ebelsberg, in weiteren Subzentren wie dem Ennsfeld, der Hartheimer Straße, etc. In einem gesonderten Projekt sollen die bestehenden Radstellplätze erhoben und die Standorte für Radabstellanlagen verdichtet werden.



S5 Wegweisung für Fuß- und Radverkehr verbessern

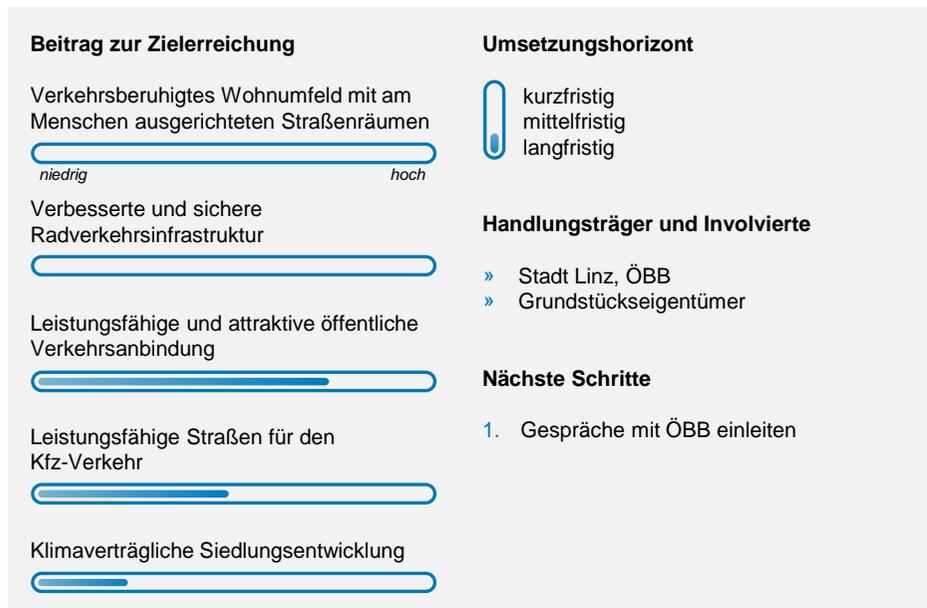
Um die verbesserten Zugänge zum öffentlichen Verkehr – im Wesentlichen zu den Bahnhöfen Pichling und Ebelsberg, dem Lunaplatz und zu den Straßenbahnhaltestellen im Ennsfeld, der Hartheimer Straße und im Ortszentrum Ebelsberg auch gut an die Menschen zu kommunizieren, soll die Wegweisung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen insbesondere mit der Angabe von Wegzeiten bzw. Weglängen verbessert werden. Stelen mit einheitlichem Erscheinungsbild haben sich in vielen Städten bereits bewährt und leisten einen wertvollen Beitrag für ein fußgänger- und radfreundliches Wohnumfeld und zur Bewusstseinsbildung insbesondere bei Siedlungen, die neu bezogen werden. Ein Umzug ist ein Bruch in der Biografie, der oftmals mit dem Überdenken von Mobilitätsgewohnheiten einhergeht.



S6 P+R Pichling

Eine Erweiterung der Park+Ride-Anlage beim Bahnhof Ebelsberg ist nicht sinnvoll: Für Bewohner*innen aus Pichling ist der Weg zum Bahnhof in optimaler Distanz für das Fahrrad (siehe Maßnahme Pi2), regionaler Park+Ride-Verkehr sollte nicht das Siedlungsgebiet von Pichling belasten. Er soll naheliegenderweise zur Bahnhaltestelle Pichling geführt werden, wo der Platz und die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz für eine Park+Ride-Anlage vorhanden sind.

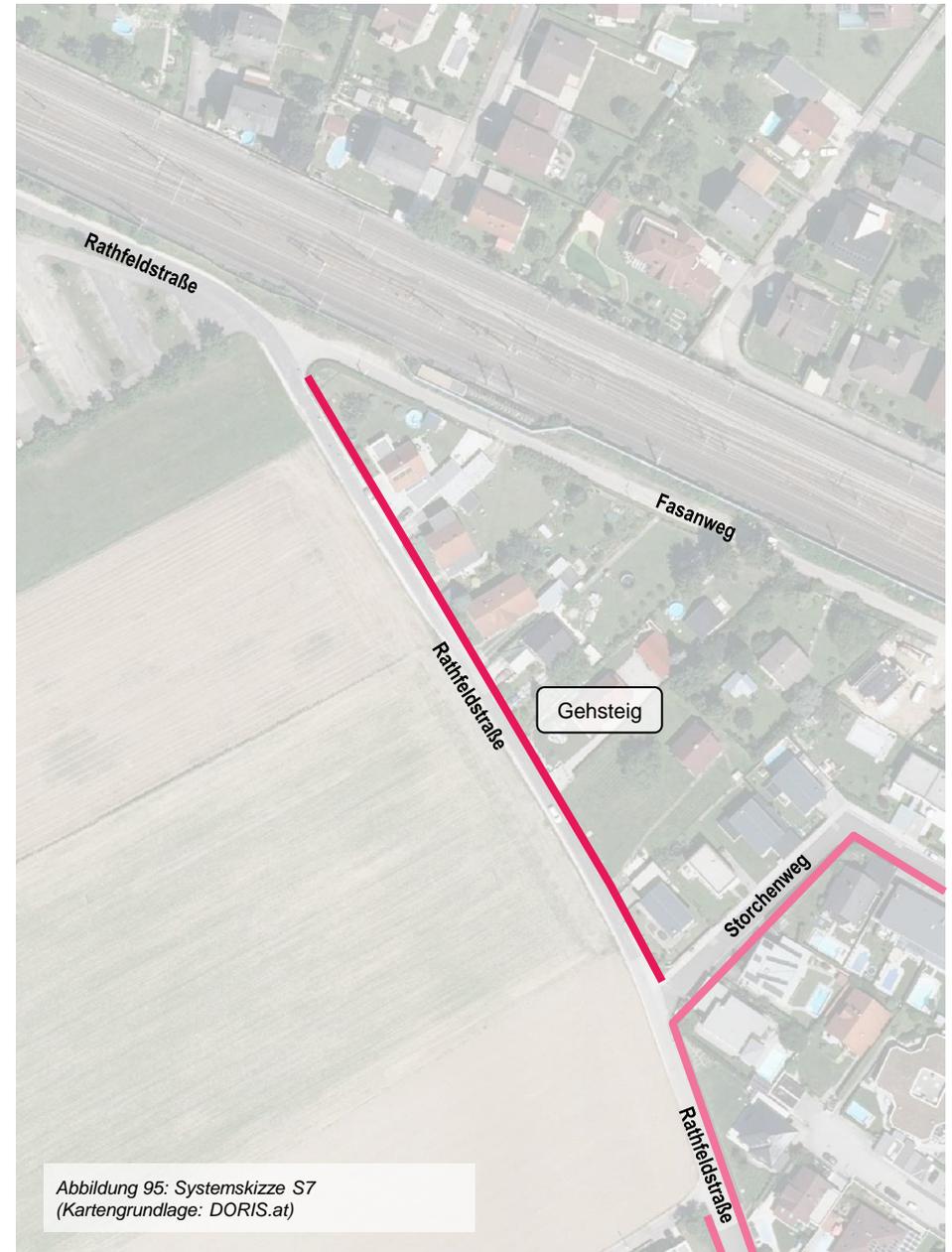
Eine Realisierung in Zusammenhang mit dem 4-gleisigen Ausbau der Westbahn (ÖV1) und der Verlängerung der Straßenbahn (ÖV4) ist naheliegend.



S7 Gehsteig Rathfeldstraße zum Sportplatz ergänzen

Die Rathfeldstraße ist ein wichtiger Zugang zum Sportplatz südlich der Bahntrasse. Zwischen dem Storchenweg und dem Sportplatz gibt es derzeit keinen Gehsteig. Im Sinne einer Straßengestaltung, die an den Menschen ausgerichtet ist, soll der Straßenquerschnitt mit möglichst schmaler Fahrbahn (Sackgassenerschließung des Sportplatzes und weniger Wohnhäuser gemäß Maßnahme B2), allenfalls mit zwei Ausweichstellen und möglichst breitem Gehsteig ausgebaut werden.

<p>Beitrag zur Zielerreichung</p> <p>Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen</p> <p> niedrig hoch</p> <p>Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur</p> <p></p> <p>Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung</p> <p></p> <p>Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr</p> <p></p> <p>Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung</p> <p></p>	<p>Umsetzungshorizont</p> <p> kurzfristig  mittelfristig  langfristig</p> <p>Handlungsträger und Involvierte</p> <p>» Stadt Linz</p> <p>Nächste Schritte</p> <p>1. Festlegung des Straßenquerschnitts, Aufnahme ins Bauprogramm</p>
---	---



8. Governance- Maßnahmen

- G1 Modell zur strategischen Entwicklung der bestehenden Baulandreserven und ÖEK-Flächenreserven: Umlenken von Bautätigkeit auf besterschlossene Gebiete
- G2 Mobilitätskonzepte für die Entwicklung größerer Siedlungsgebiete
- G3 Quartiers- und Verkehrsentwicklung Sommerfeld/Sommergründe
- G4 Städtisches Planungshandbuch öffentlicher Raum
- G5 Parkraumbewirtschaftung: gebührenpflichtige Kurzparkzone

G1 Modell zur strategischen Entwicklung der bestehenden Baulandreserven und ÖEK-Flächenreserven: Umlenken von Bautätigkeit auf besterschlossene Gebiete

Die Stadt Linz plant eine Überarbeitung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes (ÖEK). Bereits im derzeit geltenden ÖEK werden **zentrale sowie gut mit der Straßenbahn und vor allem der S-Bahn erschlossene Räume für verdichtete Bebauungsformen** als geeignet angesehen. In einem aktuell laufenden Prozess "Strategieraum B1 Wiener Straße Linz Pichling/Ebelsberg - Asten - St. Florian - Enns", gesteuert durch das Land OÖ, werden Planungsinstrumente für die Landes- und Stadtverwaltung wie etwa das ÖEK weiterentwickelt, damit sie eine strategische Entwicklung von Baulandreserven ermöglichen. **Die Studie bekräftigt die zeitlich bevorzugte Bebauung jener Flächen, die durch den öffentlichen Verkehr bereits gut erschlossen sind**, z.B. entlang der Heliosallee oder im Nahbereich der Bahnhöfe. Eine gute Vernetzung für den Fuß- und Radverkehr, vorhandene Nahversorgung und Bildungseinrichtungen sind weitere Aspekte, die für die prioritäre Siedlungsentwicklung maßgebend sind.

Im Zusammenhang mit den Flächenreserven und einer klimaverträglichen Stadtentwicklung wird in diesem Sinne die **Innenentwicklung in Ebelsberg und Pichling** gezielt gelenkt. In neuen Quartieren soll eine Mischnutzung mit Gewerbeflächen in den Erdgeschoßen insbesondere für Nahversorger angestrebt werden, um die Versorgung vor allem von Pichling zu verbessern. Durch die Strategie der städtebaulichen Nachverdichtung lassen sich nicht nur verkehrsplanerische Ziele, sondern auch übergeordnete Ziele der klimagerechten Stadtentwicklung in Ebelsberg und Pichling sinnvoll realisieren. Das betrifft beispielsweise auch eine erhöhte Achtsamkeit auf **Baukörperstellungen zur Sicherung von Kaltluftströmen, Gründächer, gut durchlüftete Frei- und Erholungsräume und die Beschattung von Verkehrsflächen für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende.**

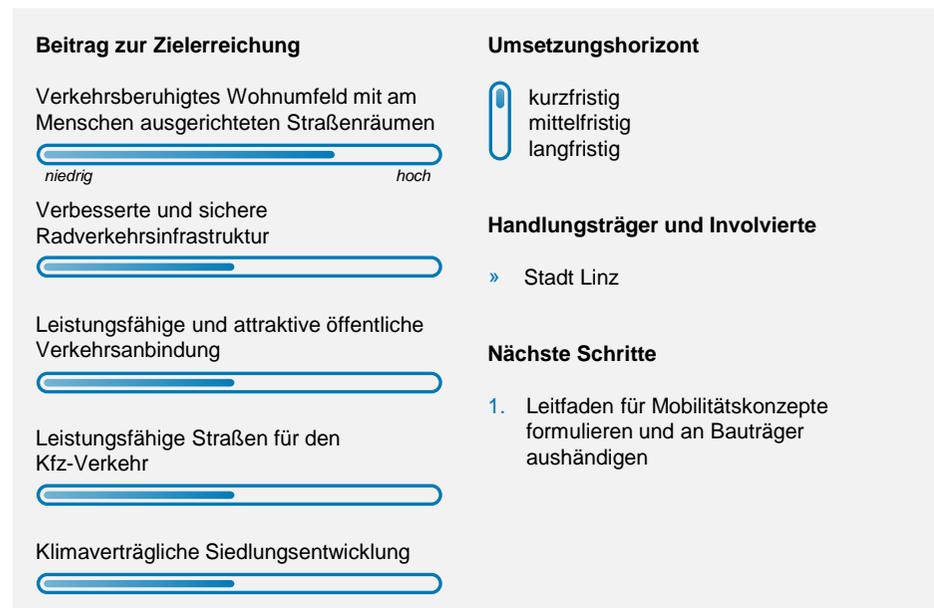
Voraussetzung für den weiteren schrittweisen Bau von umfangreichen Wohnhausanlagen ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs – als nächster Schritt sind dies die Buslinien 13 und 14.



G2 Mobilitätskonzepte für die Entwicklung größerer Siedlungsgebiete

Die ganzheitliche Planung von Stadtquartieren muss künftig mehr in den Fokus gerückt werden. So müssen externe Verkehrsplaner*innen von Beginn der Planungen an in den Antragsprozess zur Änderung der Flächenwidmung und Bebauungsplanung einbezogen werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass ein Mobilitätskonzept, durch dessen Umsetzung das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner*innen oder Beschäftigten in Richtung der stadtverträglichen Mobilitätsformen des Umweltverbunds (ÖV, Rad-, Fußverkehr) gelenkt und Shared Mobility ermöglicht wird, bereits in die Grundlagen für den Widmungsprozess aufgenommen wird.

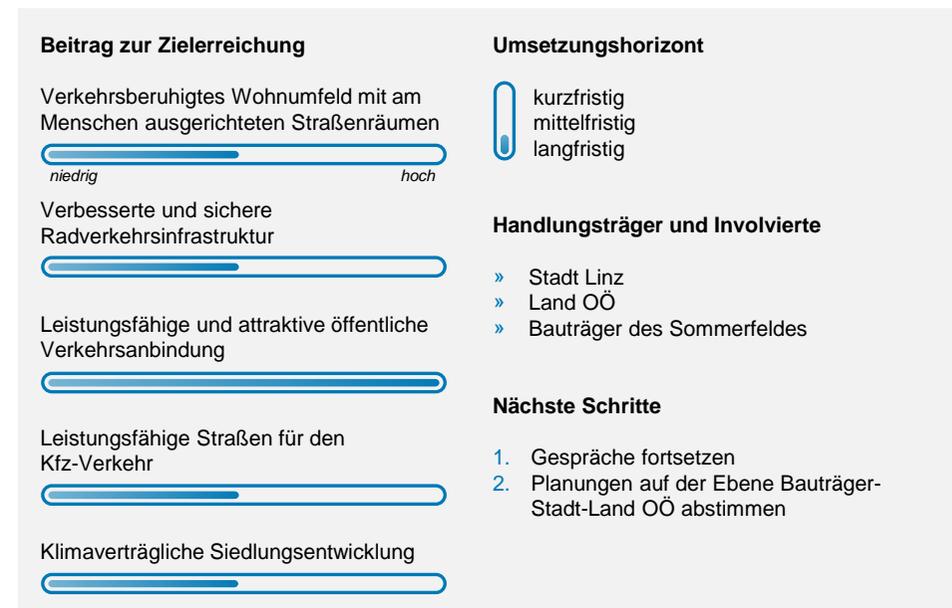
Bereits jetzt müssen Bauwerber, die größere Siedlungen oder Gewerbeflächen entwickeln, Mobilitätskonzepte vorlegen. Werden sie aber zu spät einbezogen, ist der Handlungsrahmen der Bauwerber begrenzt, weil er dann nur auf die Ausgestaltung des Privatgrunds abzielt. Die Ausstattung des städtischen Umfeldes prägt das Mobilitätsverhalten deutlicher. Die Mobilitätskonzepte müssen am Modell zur strategischen Entwicklung von Baulandreserven (Maßnahme G1) orientiert werden. Gerade im Umfeld des Bahnhofs Ebelsberg ist auch eine Reduktion der Pkw-Pflichtstellplätze für Zielnutzungen (Gewerbe) vorzusehen.



G3 Quartiers- und Verkehrsentwicklung Sommerfeld/Sommergründe

Zwischen der Stadt Linz und den Bauwerbern der Entwicklungsflächen der ehemaligen Hillerkaserne ("Sommerfeld") gibt es laufende Gespräche der Handlungsträger. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung für Städtebauvorhaben gemäß UVP-Gesetz ist unter den derzeitigen Rahmenbedingungen absehbar. In einer ersten Bauphase ist die Revitalisierung der bestehenden Kasernenbauten zu Wohnhäusern vorgesehen. Weitere Entwicklungsphasen erfordern Maßnahmen im öffentlichen Verkehr, die auch im Mobilitätskonzept für das Vorhaben bereits skizziert wurden und im vorliegenden Mobilitätskonzept für den Linzer Süden eingebettet sind. Die Buslinie 11/19 kann kurzfristig an die Entwicklung angepasst und durch das Areal geführt werden, die geplante Buslinie 14 stellt eine Schnellverbindung in Richtung Innenstadt dar.

Das "Sommerfeld" soll ein Pilotprojekt für die Erprobung des Modells zur strategischen Entwicklung von bestehenden Baulandreserven (Maßnahme G1) sein.



G4 Städtisches Planungshandbuch öffentlicher Raum

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes in Linz soll klar erkennbaren Prinzipien folgen. Derzeit werden oftmals private Kfz-Stellplätze auf Flächen errichtet, die zwischen der öffentlichen Fahrbahn und dem öffentlichen Gehsteig liegen. Dies schränkt den Gestaltungs- und Handlungsspielraum des öffentlichen Raumes stark ein. Auch die Wertschätzung des Fußverkehrs sollte durch Gehsteigvorziehungen und systematische Querungshilfen an Kreuzungen – wie schon im Mobilitätskonzept für die Stadt Linz "Auf die Plätze, fertig, Linz!" als Ziel formuliert – hervorgehoben werden. Ein Planungshandbuch für die Gestaltung des öffentlichen Raumes könnte in weiterer Folge die Grundlage für alle Straßenbaumaßnahmen darstellen. Beispiele für wichtige Handlungsfelder des Planungshandbuchs könnten aus dem Kontext des vorliegenden Stadtteilmobilitätskonzeptes sein:

- » Vermeidung von privaten Stellplätzen entlang der Fahrbahn
- » Prinzip Gehsteigvorziehungen an Kreuzungen zur Abdeckung von Parkstreifen
- » Prinzip Längsparken unter Bäumen, kein Schräg- oder Senkrechtparken in Neuplanungen
- » Unterbrechungen bzw. Vorziehungen in Parkstreifen zur Schließung von Fußweglücken
- » Gehsteigmindestbreite 2,0m
- » Schulwegpläne mit Ergänzung von Querungshilfen
- » E-Ladeplätze in Parkstreifen
- » Fahrbahnhaltestellen für Busse bevorzugt gegenüber Buchten
- » Erhalt und Pflege von Bäumen

Beitrag zur Zielerreichung

Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen



Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur



Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung



Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr



Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung



Umsetzungshorizont

kurzfristig (Beachten der Grundsätze)
mittelfristig (Planungshandbuch)
langfristig

Handlungsträger und Involvierte

» Stadt Linz

Nächste Schritte

1. Prozess zur Entwicklung des Planungshandbuchs unter Beteiligung der relevanten Magistratsabteilungen einleiten

G5 Parkraumbewirtschaftung: gebührenpflichtige Kurzparkzone

Die gebührenpflichtige Kurzparkzone der Stadt Linz umfasst derzeit nur die Innenstadt und angrenzende Gebiete. Schon im Mobilitätskonzept "Auf die Plätze, fertig, Linz!" wird die schrittweise Ausweitung der Zone auf weitere Stadtteile empfohlen. Den Linzer Süden wird die Ausweitung zwar erst langfristig erreichen, dennoch ist es wichtig, mit zunehmender Siedlungsentwicklung vor allem Dauerparker aus dem öffentlichen Raum in Tiefgaragen zu verlagern. Damit werden im Straßenraum Stellplätze für Lieferdienste, mobilitäts-eingeschränkte Personen oder Kurzparker (<30 min, aber auch Besucher*innen) frei.

Kurzparkzonen sind bereits Teil der Überlegungen für das Entwicklungsgebiet „Sommerfeld“ (G3), in ähnlichen Projektentwicklungen müssen sie ebenfalls Teil des Mobilitätskonzeptes sein. Im Ortszentrum von Ebelsberg ist bereits jetzt eine Kurzparkzone verordnet – allerdings noch gebührenfrei. Letztendlich ist die gebührenpflichtige Kurzparkzone eine wirksame Maßnahme gegen einen hohen Pkw-Verkehrsanteil bei Einpendler*innen.

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen  <i>niedrig</i> <i>hoch</i>	 kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	» Politik » Stadt Linz
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	1. Politische Meinungsbildung 2. Magistratsinterne Abstimmung

9. Zusammenfassung der Maßnahmenvorschläge

ID	Maßnahmen	Umsetzungshorizont			Handlungsträger und Involvierte	nächste Schritte
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
Handlungsfeld Hochrangige Verkehrsinfrastruktur						
ÖV1	ÖBB Westbahn: viergleisiger Lückenschluss und S-Bahn-Takt, Umsteigeknoten Franckstraße			bis 2032	ÖBB	laufende Gespräche mit ÖBB führen
ÖV2	Buslinie 13		x		Linz Linien, Stadt Linz	Finanzierung der ÖV-Linie sicherstellen, Prüfung der Anbindung der Bahnhaltestelle Pichling, laufende Gespräche mit Linz Linien führen
ÖV3	Buslinie 14		x		Stadt Linz, Linz Linien, Bauträger	Finanzierung der ÖV-Linie sicherstellen, Betriebsaufnahme durch Linz Linien, Prozess mit Bauträgern zur Linienführung auf dem Areal der eh. Hillerkaserne weiterführen
ÖV4	Verlängerung Straßenbahnlinie 2			x	Linz Linien, Stadt Linz	
IV1	Kreuzung Lunzerstraße: Bypass zur voestalpine		x		voestalpine (Grundeigentümer), Stadt Linz	Gespräche zur Finanzierung mit der voestalpine wieder aufnehmen, Adaptierung der Planung
IV2	Ostportal Mona-Lisa-Tunnel Phase 1: Entfall der Linksabbiegerelation nach Pichling	x			Stadt Linz, Land OÖ	Detailprüfung der verkehrlichen Auswirkungen (Verkehrssimulation)
IV3	Ostportal Mona-Lisa-Tunnel Phase 2: Linksabbieger-Bypass von Pichling zur B1		x		Stadt Linz, Land OÖ, Grundeigentümer	Verhandlungen zur Grundabtretung starten, Projekt ausarbeiten (Verkehrssimulation und Kostenschätzung)
IV4	Ostportal Mona-Lisa-Tunnel Phase 3: Flyover-Bypass über Kreisverkehr B1 – Umfahrung Ebelsberg in Richtung Asten			x	Stadt Linz, Land OÖ, Grundeigentümer	Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen (Verkehrssimulation und Kostenschätzung)
IV5	Fahrstreifenzulegungen Kreuzungen B1 – Pichlinger Straße und B1 – Im Südpark		x		Land OÖ, Stadt Linz	Verhandlungen zur Grundabtretung starten, Projekte ausarbeiten

ID	Maßnahmen	Umsetzungshorizont			Handlungsträger und Involvierte	nächste Schritte
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
Handlungsfeld Hochrangige Verkehrsinfrastruktur						
IV6	Kompetenz Land OÖ: 4-streifiger Ausbau der B1 zwischen Asten und Umfahrung Ebelsberg			x	Land OÖ, (Stadt Linz)	Abstimmungen des Landes mit Umlandgemeinden
IV7	Umgestaltung der B1 als städtische Hauptstraße	x	x		Land OÖ, Stadt Linz	Projekt für Abschnitt Ebelsberg ausarbeiten, Abstimmung mit dem Land OÖ
R1	Fahrradstraße Fasanweg	x			Stadt Linz	Markierungs- und Beschilderungsarbeiten
R2	Radweg auf der Florianerbahn-Trasse	Abschnitt 1	Abschnitt 2		Stadt Linz, Marktgemeinde St. Florian	Markierungs- und Beschilderungsarbeiten, Adaptierung der Kreuzungen mit der B1 im 1. Abschnitt Verordnungsverfahren für den 2. Abschnitt einleiten
R3	Radverbindung Florianer Straße Abschnitt Ziegelhubweg bis B1		x		Stadt Linz	Projekt ausarbeiten
R4	Radverbindung Florianer Straße Abschnitt Mönchgrabenstraße/Ziegelhubweg Richtung Rohrbach			x	Land OÖ	Realisierungshorizont mit Land OÖ klären
R5	Radverbindung Florianer Straße bis Ortszentrum Ebelsberg	x	x		Stadt Linz	Verordnung vorbereiten Projekt ausarbeiten
R6	Radweg Ortszentrum Ebelsberg			x	Stadt Linz	politische Machbarkeit klären
R7	Zusätzliche Traunquerung für den Fuß- und Radverkehr			x	Stadt Linz, ÖBB	verkehrliche Erforderlichkeit näher untersuchen und technische Machbarkeit prüfen
R8	Lückenschluss für den Radverkehr in der Lunzerstraße		x		Stadt Linz, Private Grundeigentümer bei Variante 3, ÖBB (Grundeigentümer bei Variante 4)	Variantenprüfung technisch und wirtschaftlich
R9	Geh- und Radwegverbindung Brachsenweg - Neufelderstraße		x		Stadt Linz, Grundeigentümer	Grundverfügbarkeit klären, verhandeln
R10	Radachse Heliosallee - Im Südpark	Abschnitt 1		Abschnitt 2	Stadt Linz	Abschnitt 1 ins Bauprogramm aufnehmen

ID	Maßnahmen	Umsetzungshorizont			Handlungsträger und Involvierte	nächste Schritte
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
Handlungsfeld Straßenraumgestaltung						
Pi1	Zugang Bahnhofstabelle Pichling umgestalten	x			Stadt Linz, ÖBB	Projekt ausarbeiten
Pi2	Zugang Bahnhof Ebelsberg umgestalten		x		Stadt Linz, ÖBB (Eigentümerin der Flächen des P+R-Parkplatzes), allenfalls Linz Linien	Projekt ausarbeiten
Pi3	Kreuzung Heliosallee / Traundorfer Straße umgestalten		x		Stadt Linz, Grundeigentümer	Grundverfügbarkeit klären und verhandeln, Projekt ausarbeiten
Pi4	Einmündung Traundorfer Straße / Oidener Straße umgestalten	x			Stadt Linz	Projekt ausarbeiten
Pi5	Zugang Schulzentrum solarCity von Heliosallee umgestalten	x			Stadt Linz	Projekt ausarbeiten
Pi6	Kreuzung Schwaigaustraße / Traundorfer Straße umgestalten	x			Stadt Linz, Linz Linien	Projekt ausarbeiten
Pi7	Kreuzung Schwaigaustraße / Im Südpark umgestalten	Phase 1		Phase 2	Stadt Linz	Projekt ausarbeiten
Pi8	Begegnungszone Falterweg bei Kirche (Oidener Straße bis Biberweg)			x	Stadt Linz	Konzept für die Ansiedlung von Zentrumsnutzungen erstellen
Eb1	Zugang Schule Resselstraße von Hartheimer Straße umgestalten		x		Stadt Linz, Linz Linien	Projekt ausarbeiten
Eb2	Einmündungen von Nebengassen in Sammelstraßen in Ebelsberg			x	Stadt Linz	Zeitplan für langfristigen Umbau erstellen

ID	Maßnahmen	Umsetzungshorizont			Handlungsträger und Involvierte	nächste Schritte
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
Handlungsfeld Bündelung von Kfz-Verkehr und punktuelle Maßnahmen						
B1	Durchfahrtsperre Schwaigaustraße westlich des Stieglitzweges	x			Stadt Linz, Linz Linien	Systemprüfung Schranken oder Poller
B2	Durchfahrtsperre Rathfeldstraße westlich des Sportplatz-Parkplatzes	x			Stadt Linz	Eintaktung der Maßnahmen im Zuge der Markierungsarbeiten Fahrradstraße Fasanweg (R1)
B3	Projekt "Wanderbäume" mit Anrainer*innenbeteiligung	x	x		Stadt Linz	Beteiligungskonzept erarbeiten
B4	Einbahn Theodor-Grill-Straße (Privatstraße) in Fahrtrichtung Osten	x			Stadt Linz	Gespräch mit Wohnbauträger aufnehmen, Verordnung erteilen
S1	Verkehrsspiegel Neufelderstraße / Moosfelderstraße	x			Stadt Linz	
S2	Halte- und Parkverbot Moosfelderstraße markieren/beschildern	x			Stadt Linz	Halte- und Parkverbot verordnen
S3	Kreuzung Schwaigaustraße / Klettfischerweg sicherer gestalten	x			Stadt Linz	
S4	Offensive für Radabstellanlagen		x		Stadt Linz	Erhebung der vorhandenen Radabstellanlagen Konzept für Ergänzungen ausarbeiten
S5	Wegweisung für Fuß- und Radverkehr verbessern	x			Stadt Linz	Wegweisungskonzept ausarbeiten
S6	P+R Pichling			x	Stadt Linz, ÖBB Grundstückseigentümer	Gespräche mit ÖBB einleiten
S7	Gehsteig Rathfeldstraße zum Sportplatz ergänzen	x			Stadt Linz	Festlegung des Straßenquerschnitts, Aufnahme ins Bauprogramm

ID	Maßnahmen	Umsetzungshorizont			Handlungsträger und Involvierte	nächste Schritte
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
Handlungsfeld Governance-Maßnahmen						
G1	Modell zur strategischen Entwicklung der bestehenden Baulandreserven und ÖEK-Flächenreserven: Umlenken von Bautätigkeit auf besterschlossene Gebiete	x			Stadt Linz, Land OÖ	Prüfung rechtlicher Möglichkeiten für strategische Instrumente
G2	Mobilitätskonzepte für die Entwicklung größerer Siedlungsgebiete	x			Stadt Linz	Leitfaden für Mobilitätskonzepte formulieren und an Bauträger aushändigen
G3	Quartiers- und Verkehrsentwicklung Sommerfeld/Sommergründe			x	Stadt Linz, Land OÖ, Bauträger des Sommerfeldes	Gespräche fortsetzen, Planungen auf der Ebene Bauträger-Stadt-Land OÖ abstimmen
G4	Städtisches Planungshandbuch öffentlicher Raum	Beachten der Grundsätze	Erarbeitung eines Planungshandbuchs		Stadt Linz	Prozess zur Entwicklung des Planungshandbuchs unter Beteiligung der relevanten Magistratsabteilungen einleiten
G5	Parkraumbewirtschaftung: gebührenpflichtige Kurzparkzone			x	Politik, Stadt Linz	politische Meinungsbildung, magistratsinterne Abstimmung

Anhang 1

Konsultationsgespräche

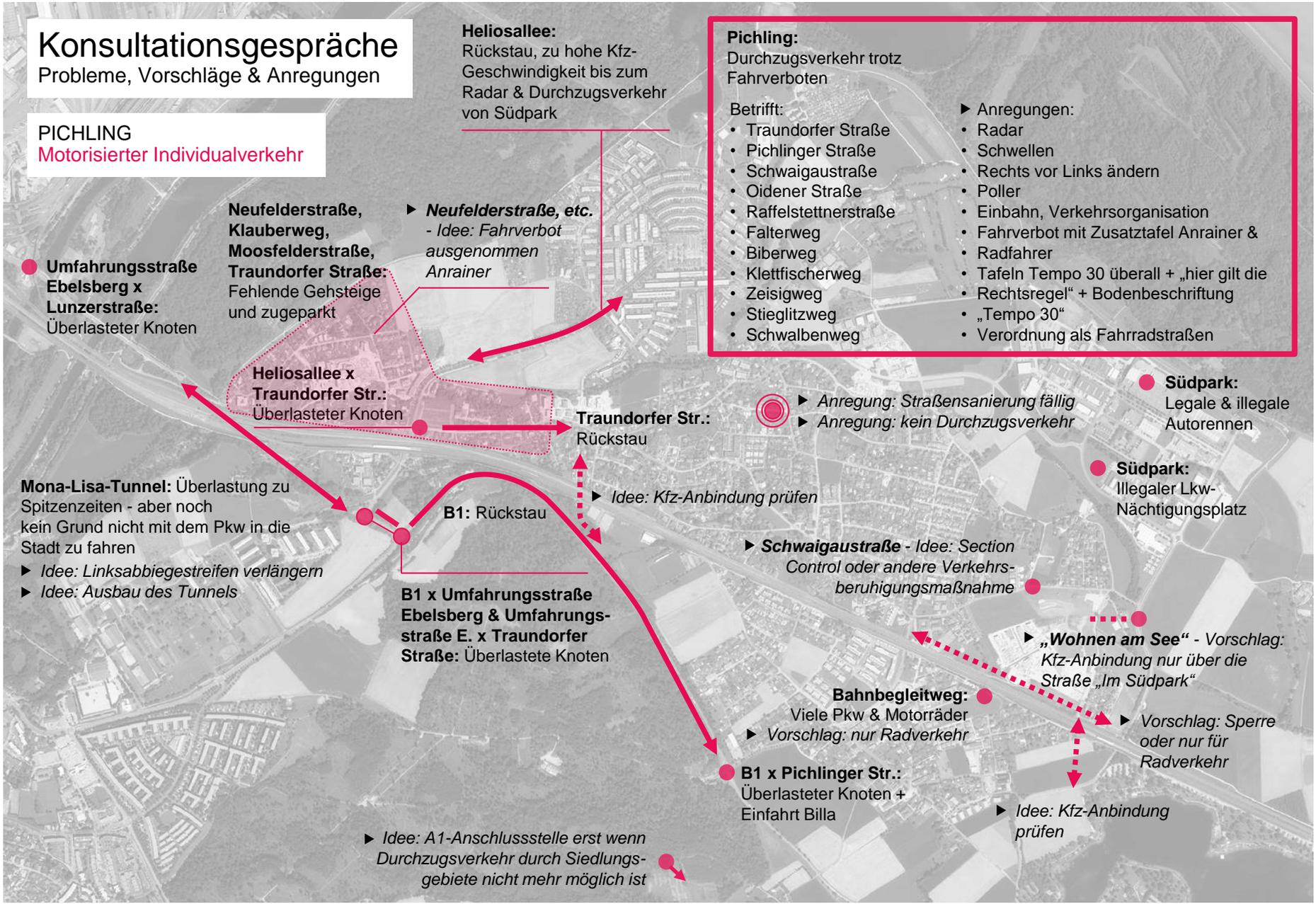


Konsultationsgespräche

Probleme, Vorschläge & Anregungen

PICHLING

Motorisierter Individualverkehr



● **Umfahrungsstraße Ebelsberg x Lunzerstraße:**
Überlasteter Knoten

Neufelderstraße, Klauberweg, Moosfelderstraße, Traundorfer Straße:
Fehlende Gehsteige und zugeparkt

▶ **Neufelderstraße, etc.**
- Idee: Fahrverbot ausgenommen Anrainer

Heliosallee:
Rückstau, zu hohe Kfz-Geschwindigkeit bis zum Radar & Durchzugsverkehr von Südpark

Pichling:
Durchzugsverkehr trotz Fahrverboten

Betrifft:

- Traundorfer Straße
- Pichlinger Straße
- Schwaigaustraße
- Oidener Straße
- Raffelstettnerstraße
- Fälderweg
- Biberweg
- Klettfisherweg
- Zeisigweg
- Stieglitzweg
- Schwalbenweg

▶ Anregungen:

- Radar
- Schwellen
- Rechts vor Links ändern
- Poller
- Einbahn, Verkehrsorganisation
- Fahrverbot mit Zusatztafel Anrainer & Radfahrer
- Tafeln Tempo 30 überall + „hier gilt die Rechtsregel“ + Bodenbeschriftung
- „Tempo 30“
- Verordnung als Fahrradstraßen

Heliosallee x Traundorfer Str.:
Überlasteter Knoten

Traundorfer Str.:
Rückstau

▶ Anregung: Straßensanierung fällig
▶ Anregung: kein Durchzugsverkehr

● **Südpark:**
Legale & illegale Autorennen

Mona-Lisa-Tunnel: Überlastung zu Spitzenzeiten - aber noch kein Grund nicht mit dem Pkw in die Stadt zu fahren
▶ Idee: Linksabbiegestreifen verlängern
▶ Idee: Ausbau des Tunnels

B1: Rückstau

▶ Idee: Kfz-Anbindung prüfen

B1 x Umfahrungsstraße Ebelsberg & Umfahrungsstraße E. x Traundorfer Straße:
Überlastete Knoten

▶ **Schwaigaustraße - Idee:** Section Control oder andere Verkehrsberuhigungsmaßnahme

● **Südpark:**
Illegaler Lkw-Nächtigungsplatz

▶ **„Wohnen am See“ - Vorschlag:**
Kfz-Anbindung nur über die Straße „Im Südpark“

Bahnbegleitweg:
Viele Pkw & Motorräder
▶ Vorschlag: nur Radverkehr

▶ Vorschlag: Sperre oder nur für Radverkehr

● **B1 x Pichlinger Str.:**
Überlasteter Knoten + Einfahrt Billa

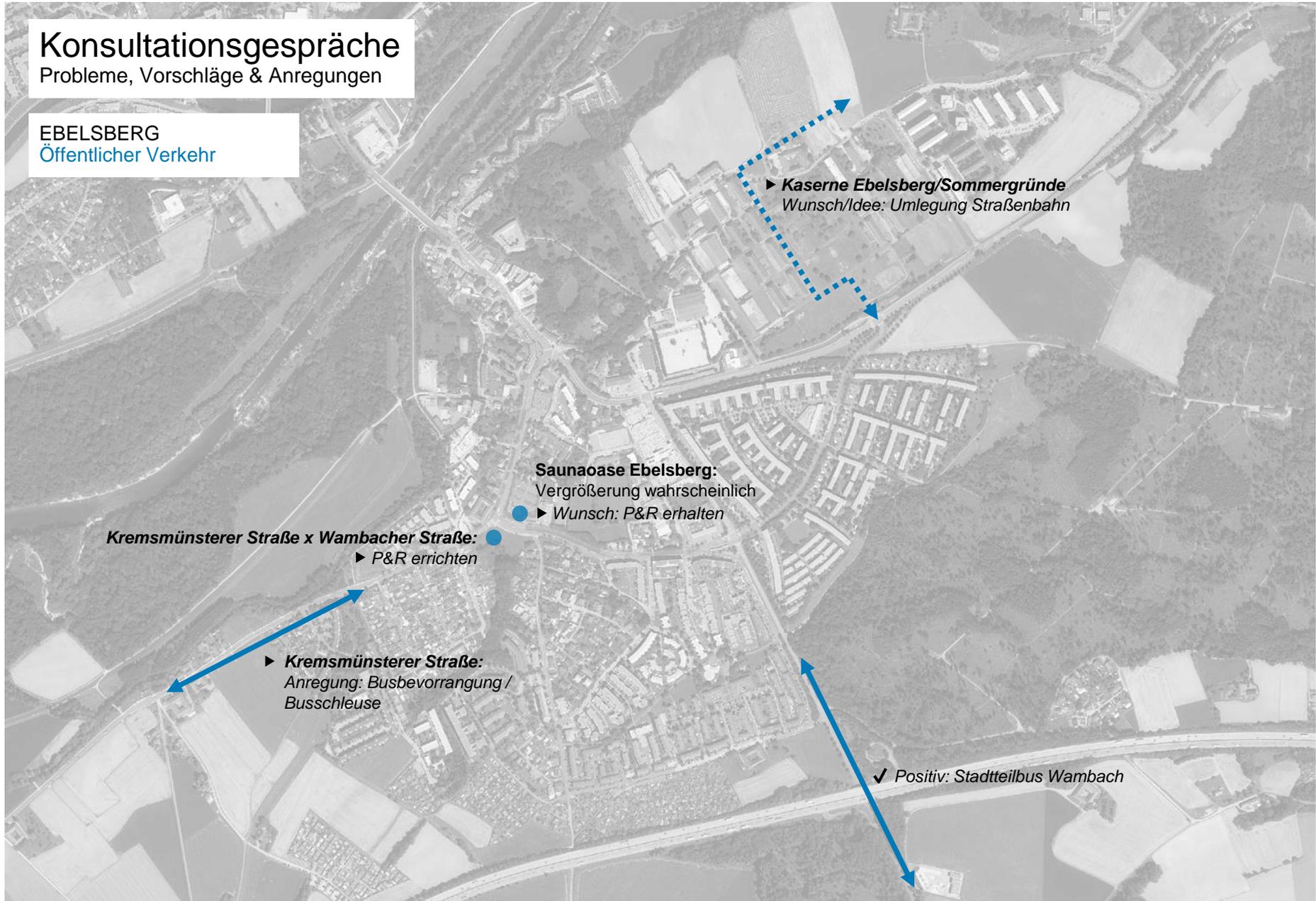
▶ Idee: Kfz-Anbindung prüfen

▶ Idee: A1-Anschlussstelle erst wenn Durchzugsverkehr durch Siedlungsgebiete nicht mehr möglich ist

Konsultationsgespräche

Probleme, Vorschläge & Anregungen

EBELSBERG
Öffentlicher Verkehr



► **Kaserne Ebelsberg/Sommergründe**
Wunsch/Idee: Umlegung Straßenbahn

Sauna-oase Ebelsberg:
Vergrößerung wahrscheinlich
► Wunsch: P&R erhalten

Kremsmünsterer Straße x Wambacher Straße:
► P&R errichten

► **Kremsmünsterer Straße:**
Anregung: Busbevorrangung /
Busschleuse

✓ Positiv: Stadtteilbus Wambach

Konsultationsgespräche

Probleme, Vorschläge & Anregungen

PICHLING Öffentlicher Verkehr

► **Vorschlag: Schneller öffentlicher Verkehr zur VOEST (nicht lagegenau verortet)**

► **Vorschlag: Bootsverbindung wie 2009 zur VOEST / Stadt;**
Problem: Parken

► **Neufelderstraße -**
Vorschlag: Schnellbus einrichten

✓ **Positiv: Trasse der Straßenbahn-Verlängerung bereits gewidmet und im Eigentum der Stadt**

● **Betriebe im Südpark:**
Für MitarbeiterInnen (insbesondere Lehrlinge) öffentlich nicht erreichbar

S-Bahn-Takt

Florianerbahn:
► Idee: Rad & Bus kombinieren

► Idee: Busvorfahrt in **Mona-Lisa-Tunnel** (Pfortner oder andere Maßnahme)

► **Bahnhaltestelle Pichling -**
Wunsch: Rückverlagern

✓ **VS 44 – Positiv:**
Kinder kommen mit Stadtteilbus ●

► **Bahnhaltestelle Pichling -**
Vorschlag: Aufwerten

► **P&R Pichling: Unbeleuchtet & Skepsis zu Straßenbahn-Endhaltestelle (Wer fährt so weite Wege in die Stadt?)** ●

Konsultationsgespräche

Probleme, Vorschläge & Anregungen

EBELSBERG Fuß- und Radverkehr

B1: Fehlende attraktive Radanbindung Richtung Innenstadt

Umfahrungstraße Ebelsberg x Lunzerstraße:
Problematische Situation für Fuß- und Radverkehr

Anregung: neue Rad-Anbindung

B1: Fehlende Radinfrastruktur

- ▶ **Vorschlag:** Auf ÖBB-Brückenwerk neue Radbrücke errichten
- ▶ **Vorschlag:** Radweg nach Süden (bis Florianerbahn) und entlang des Bahnbegleitwegs weiterführen

Konsultationsgespräche

Probleme, Vorschläge & Anregungen

PICHLING

Fuß- und Radverkehr



Konsultationsgespräche

Probleme, Vorschläge & Anregungen

EBELSBERG
Siedlungsentwicklung

Panholzerweg:
Siedlungserweiterung kritisch

Projektentwicklung Kaserne Ebelsberg/Sommergründe:

Anzahl Wohneinheiten & Höhenentwicklung sehr kritisch, Verkehrsüberlastungen werden erwartet

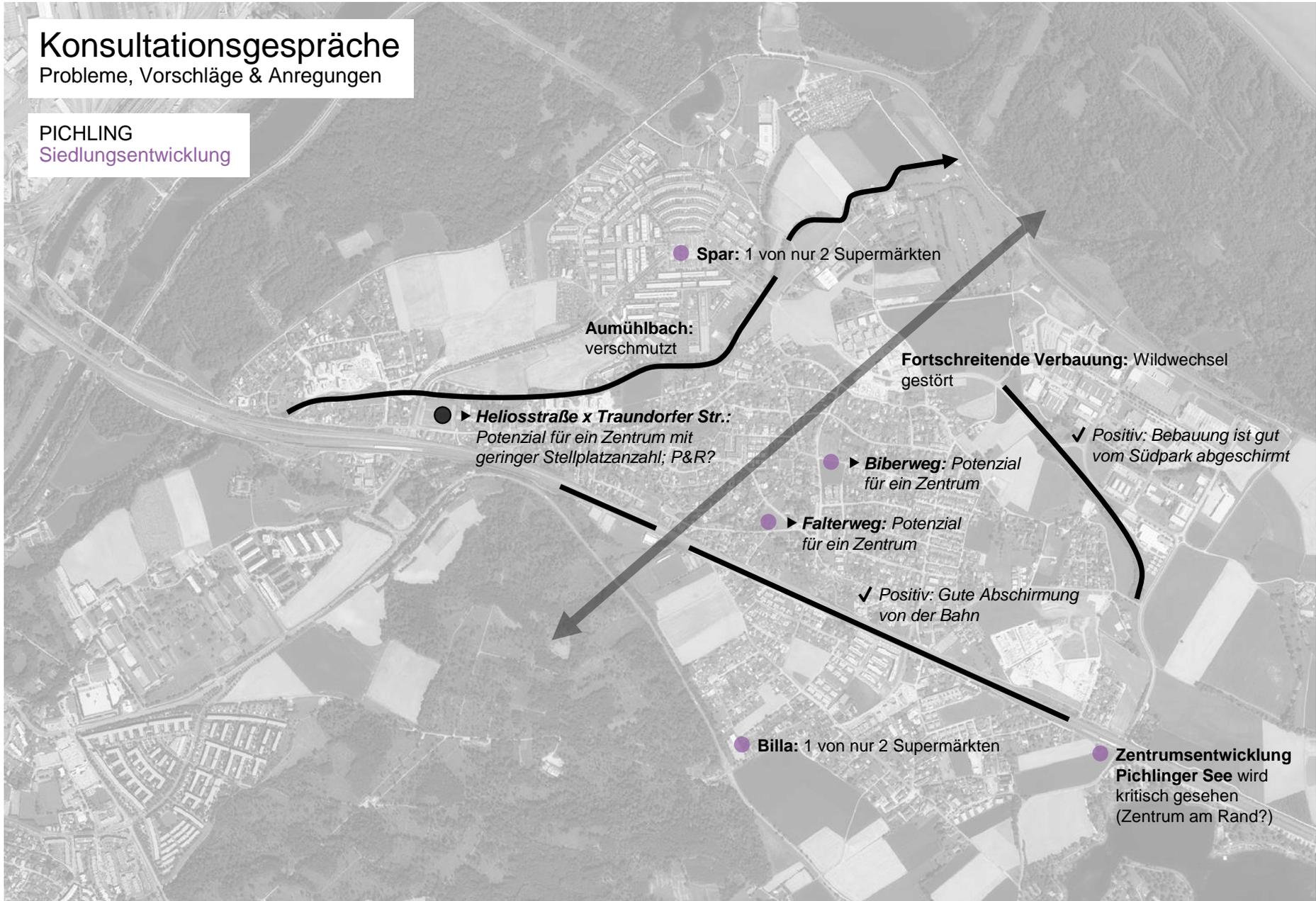
- ▶ *Vorschlag: Mehr Sozial- & Bildungsinfrastruktur*
- ▶ *Vorschlag: Mehr Arbeitsplätze statt Wohnen*
- ▶ *Vorschlag: Geringere Dichte*

● ▶ **Kremsmünsterer Straße x Wambacher Straße:**
Potenzial für ein Zentrum

Konsultationsgespräche

Probleme, Vorschläge & Anregungen

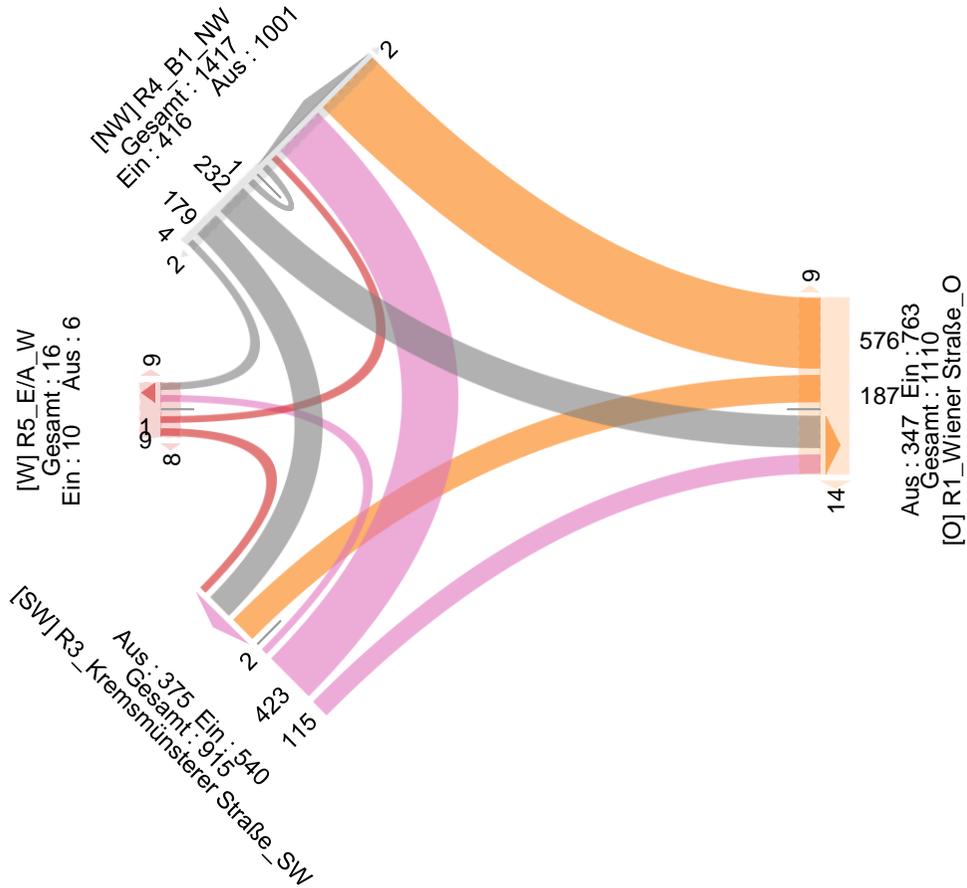
PICHLING
Siedlungsentwicklung



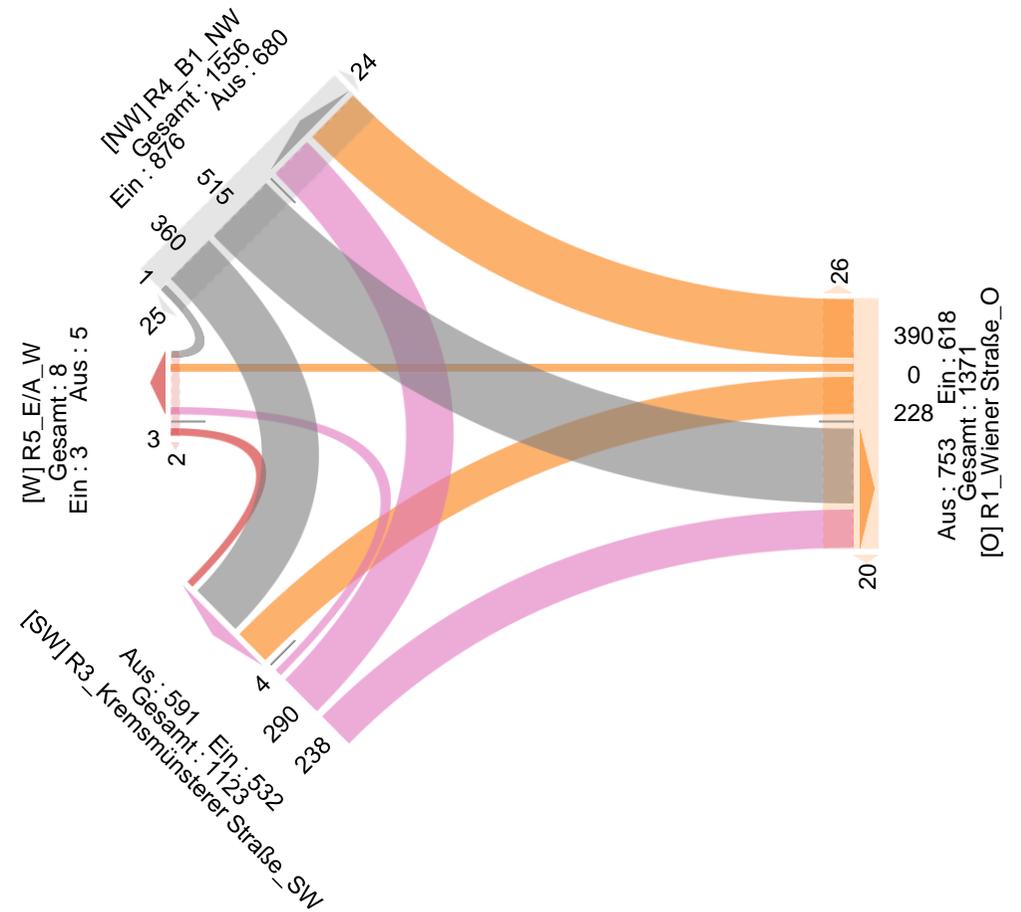
Anhang 2

Verkehrszählungen

B1 / Kremsmünsterer Straße
 Di. 31 Mai 2022
 Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)



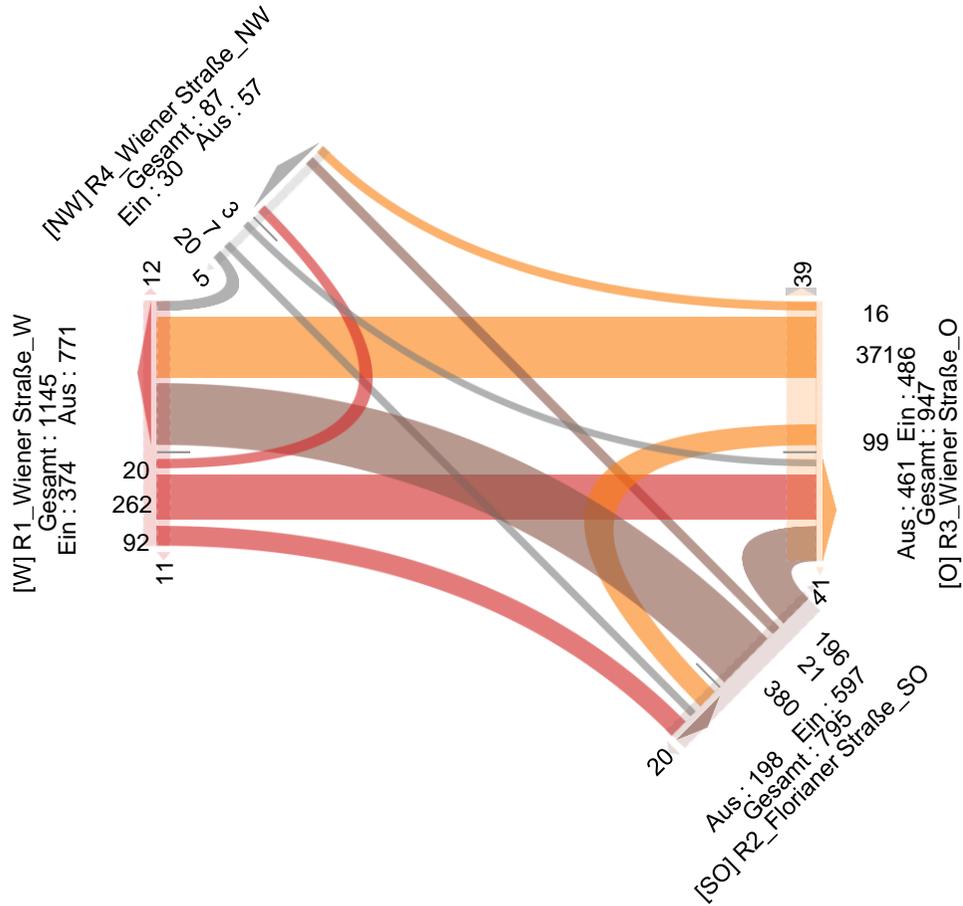
B1 / Kremsmünsterer Straße
 Di. 31 Mai 2022
 Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr)



B1 / Florianer Straße

Do. 28 April 2022

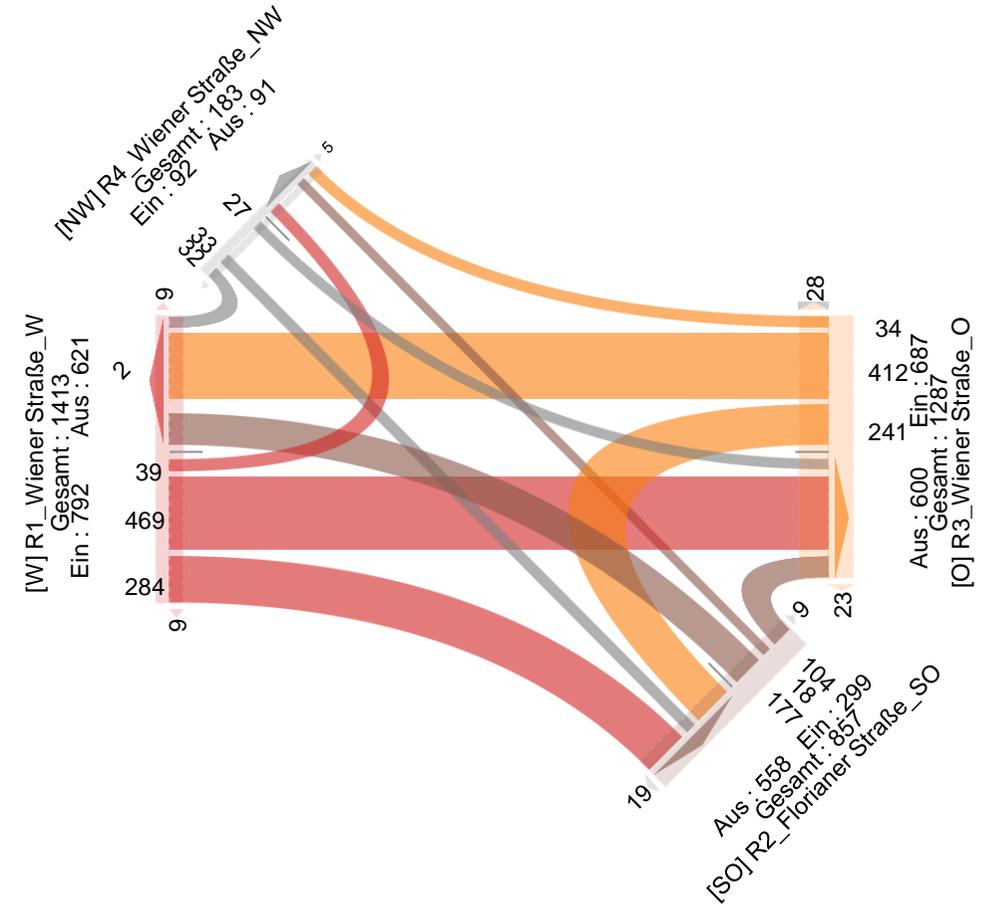
Spitzenstunde, morgens (28. April 2022, 07:00 Uhr - 08 Uhr)



B1 / Florianer Straße

Do. 28 April 2022

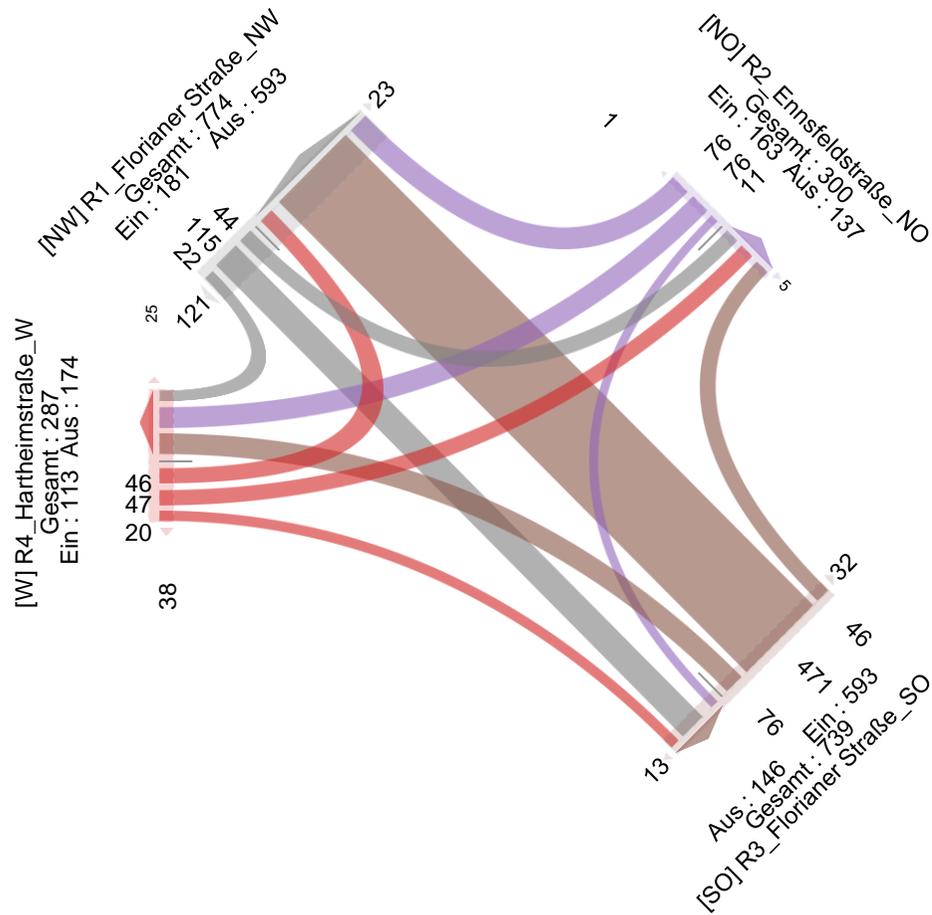
Spitzenstunde, abends (28. April 2022, 16:00 Uhr - 17 Uhr)



Florianer Straße / Hartheimer Straße / Ennsfeldstraße

Do. 2 Juni 2022

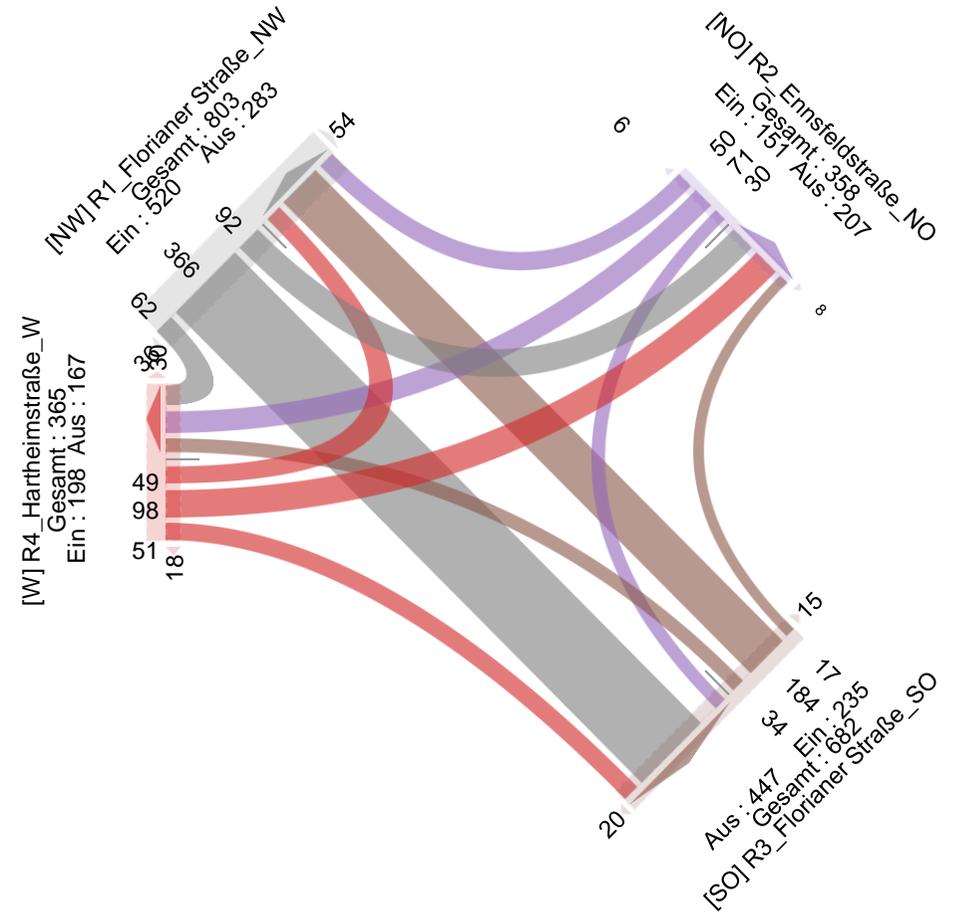
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)



Florianer Straße / Hartheimer Straße / Ennsfeldstraße

Do. 2 Juni 2022

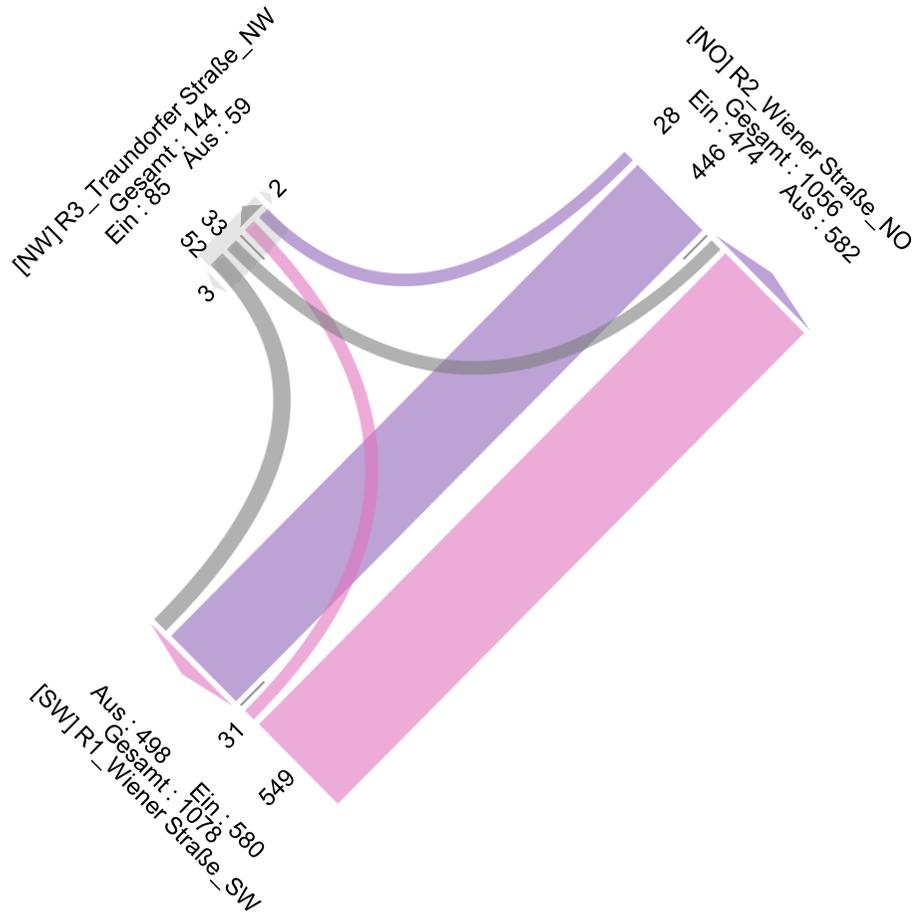
Spitzenstunde, abends (16:45 - 17:45 Uhr)



B1 / Traundorfer Straße

Do. 28 April 2022

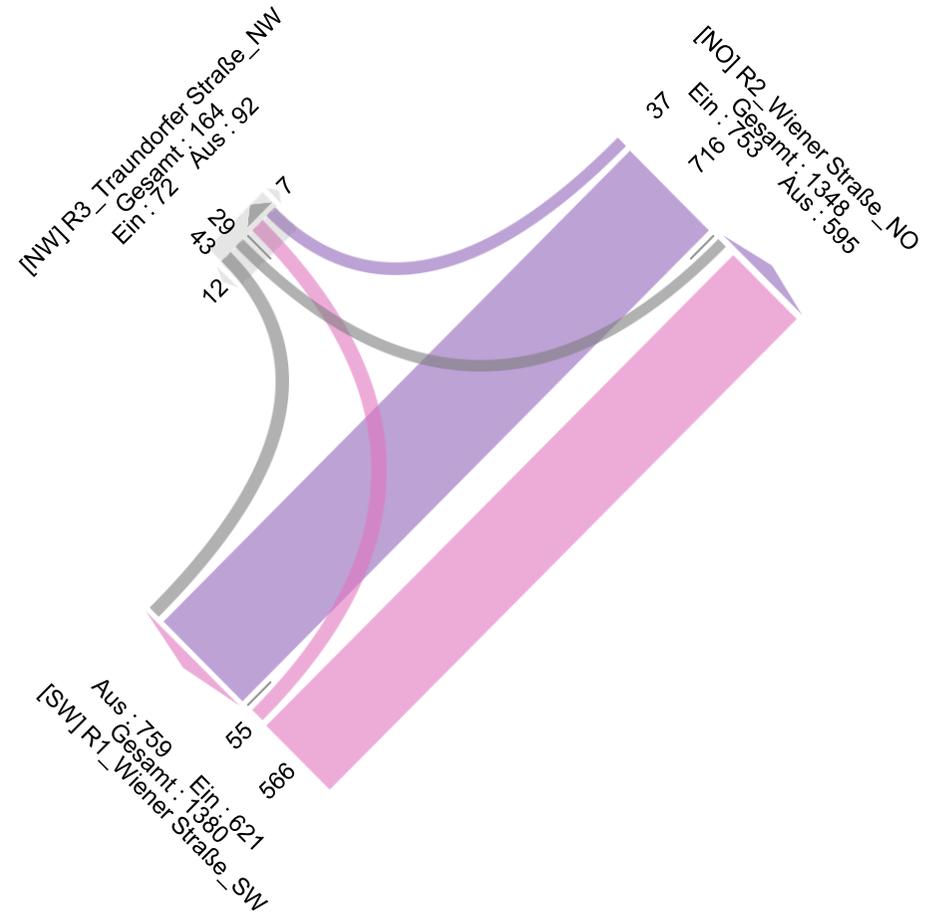
Spitzenstunde, morgens (28. April 2022, 07:00 Uhr - 08 Uhr)



B1 / Traundorfer Straße

Do. 28 April 2022

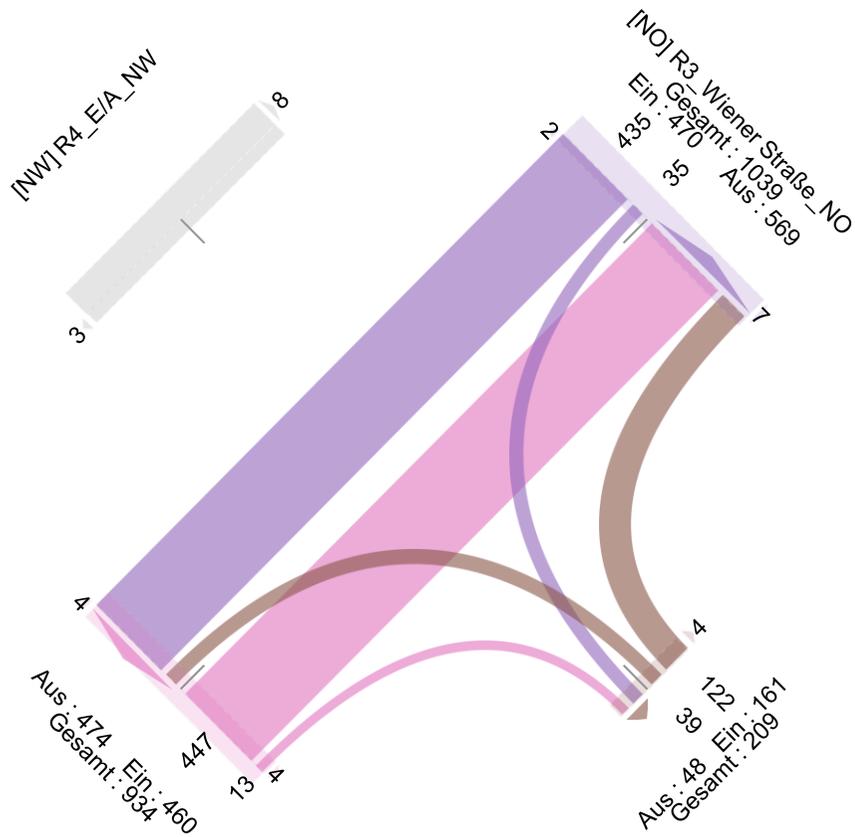
Spitzenstunde, abends (28. April 2022, 16:00 Uhr - 17 Uhr)



B1 / Ennsfeldstraße

Do. 28 April 2022

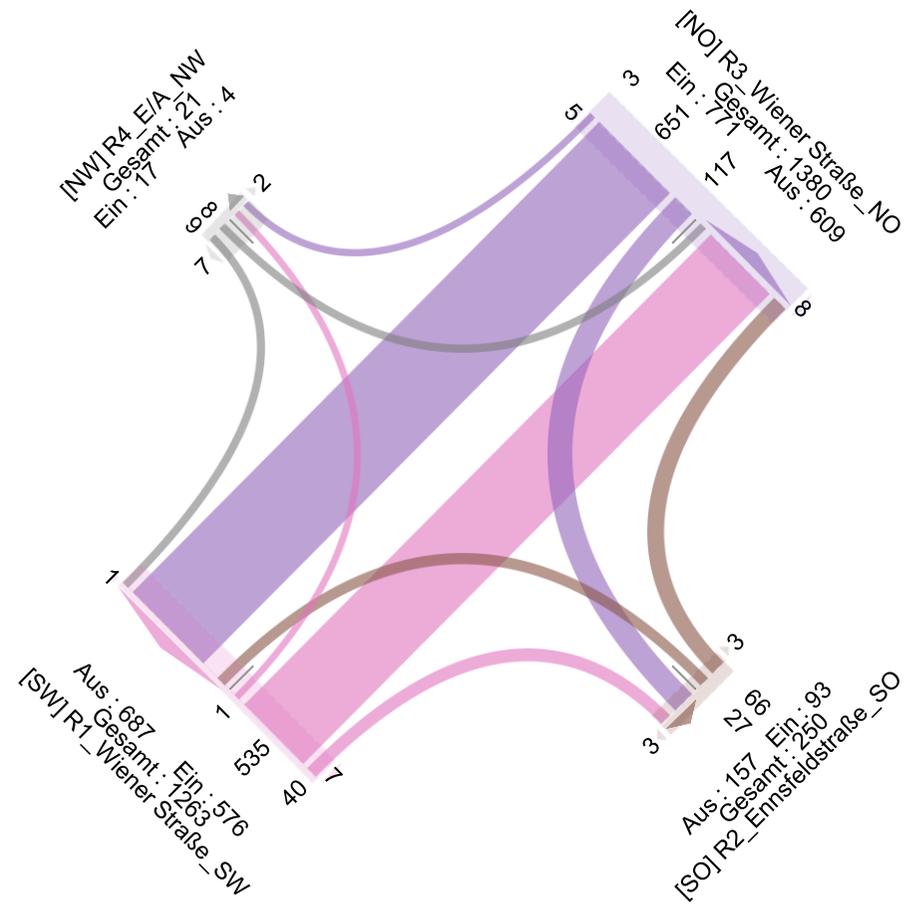
Spitzenstunde, morgens (28. April 2022, 07:00 Uhr - 08 Uhr)



B1 / Ennsfeldstraße

Do. 28 April 2022

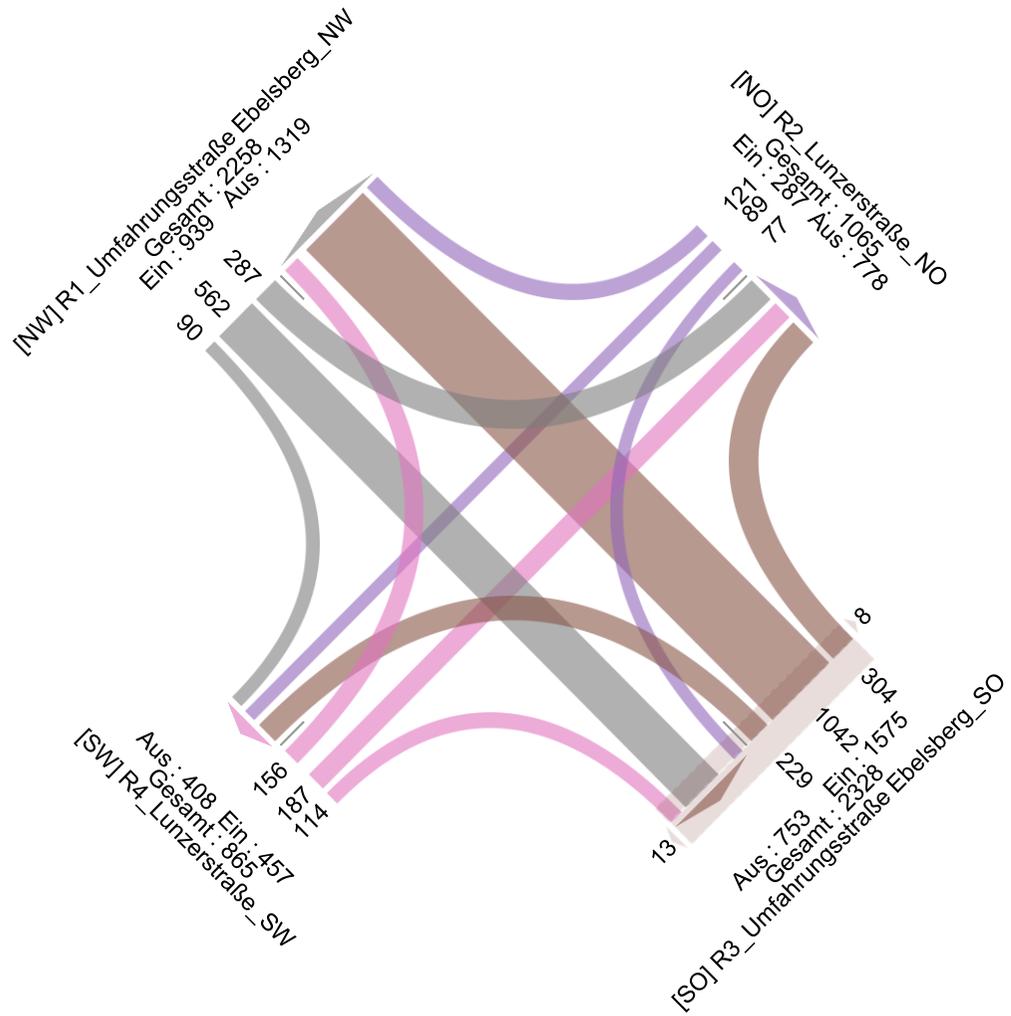
Spitzenstunde, abends (28. April 2022, 16:00 Uhr - 17 Uhr)



Umfahrung Ebelsberg / Lunzerstraße

Di. 31 Mai 2022

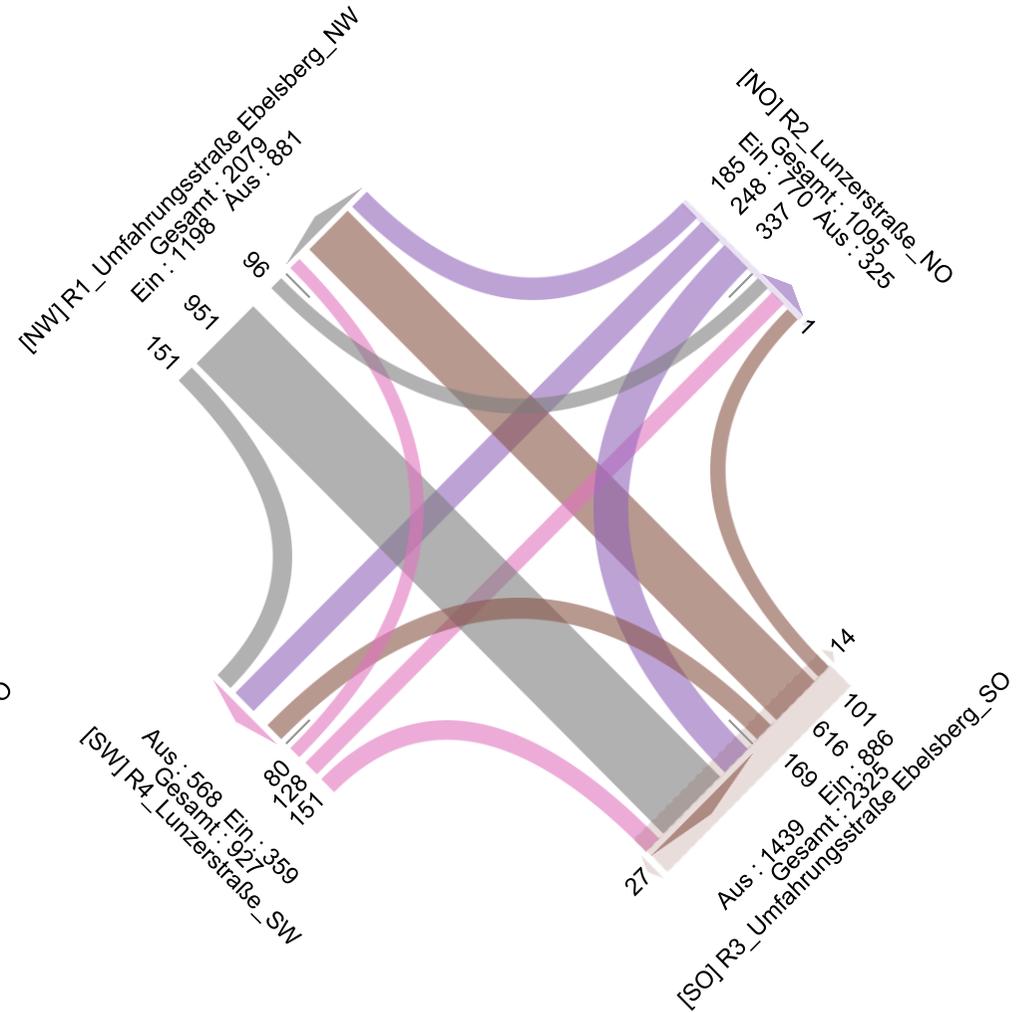
Spitzenstunde, morgens (06:45 - 07:45 Uhr)



Umfahrung Ebelsberg / Lunzerstraße

Di. 31 Mai 2022

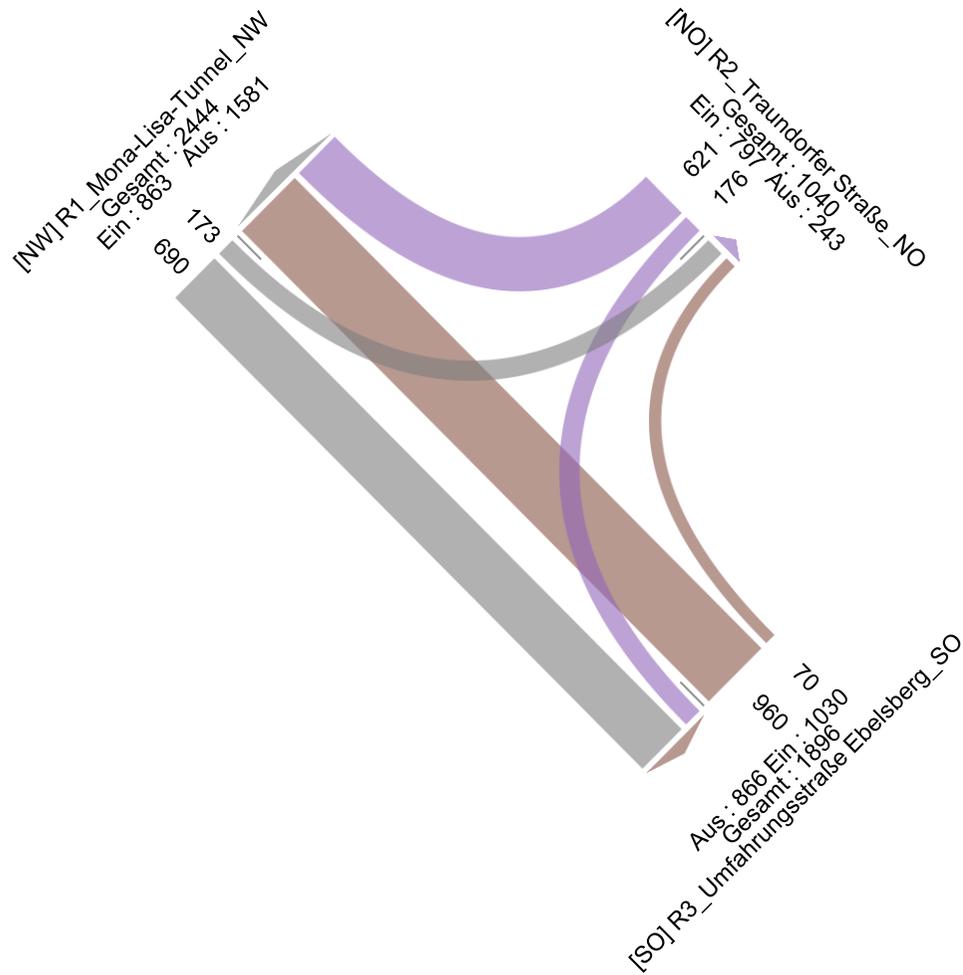
Spitzenstunde, abends (15:15 - 16:15 Uhr)



Umfahrung Ebelsberg / Traundorfer Straße

Do. 28 April 2022

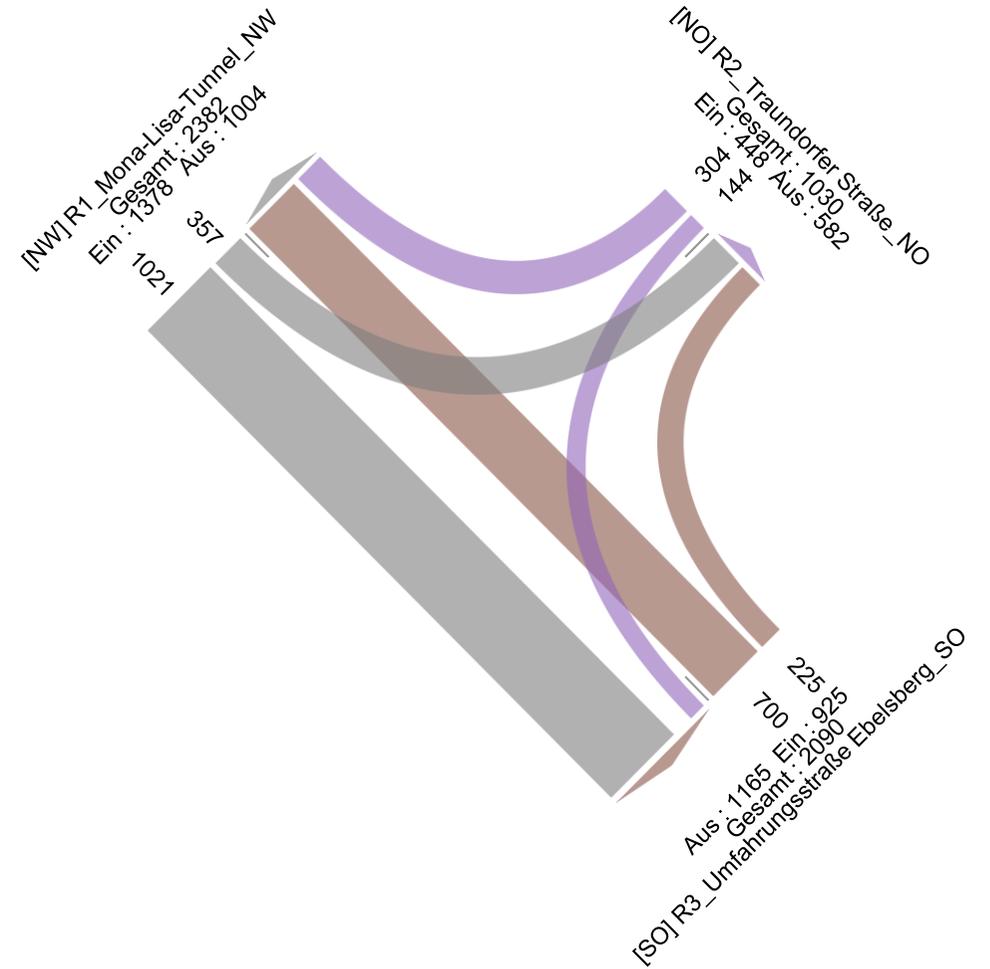
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)



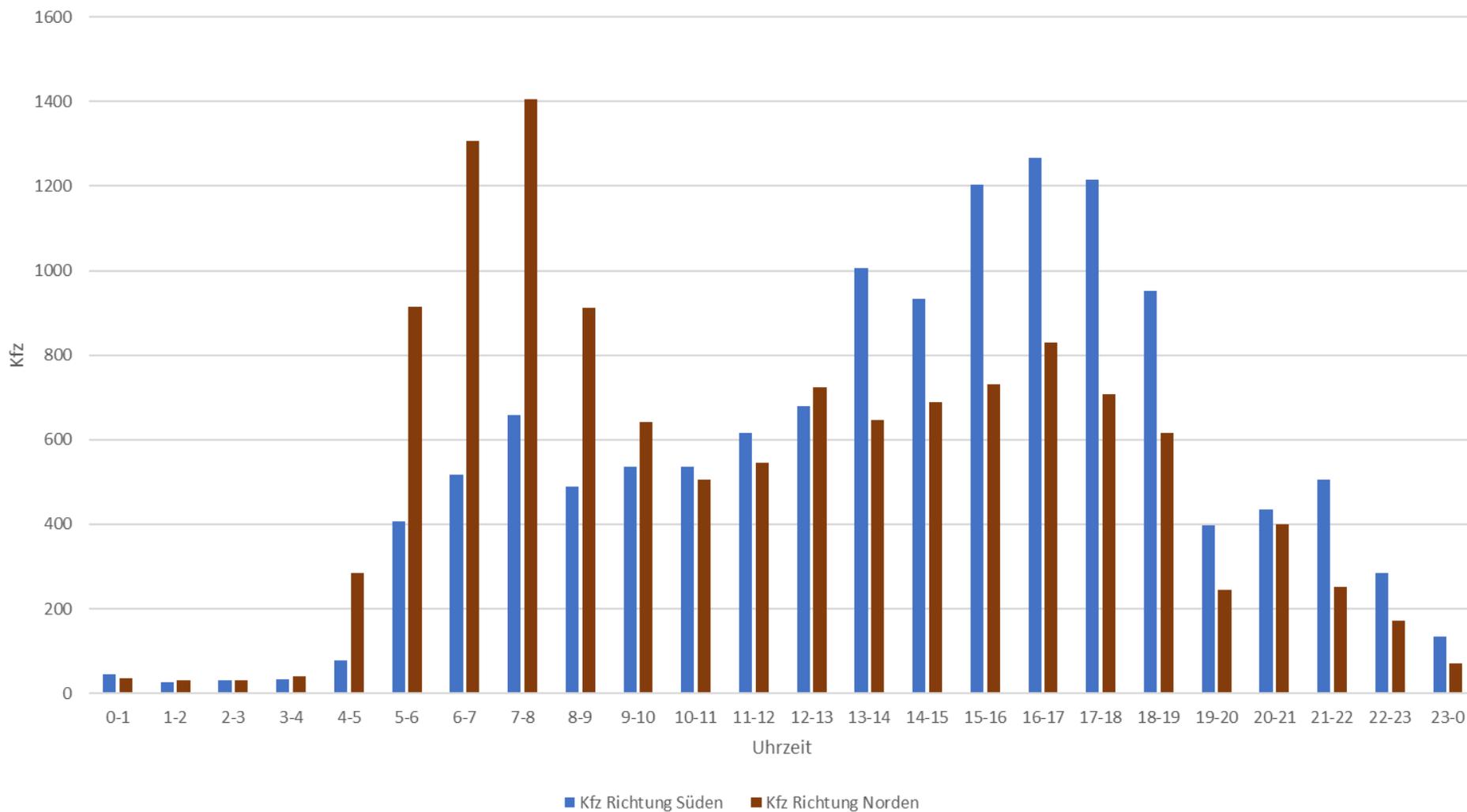
Umfahrung Ebelsberg / Traundorfer Straße

Do. 28 April 2022

Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr)



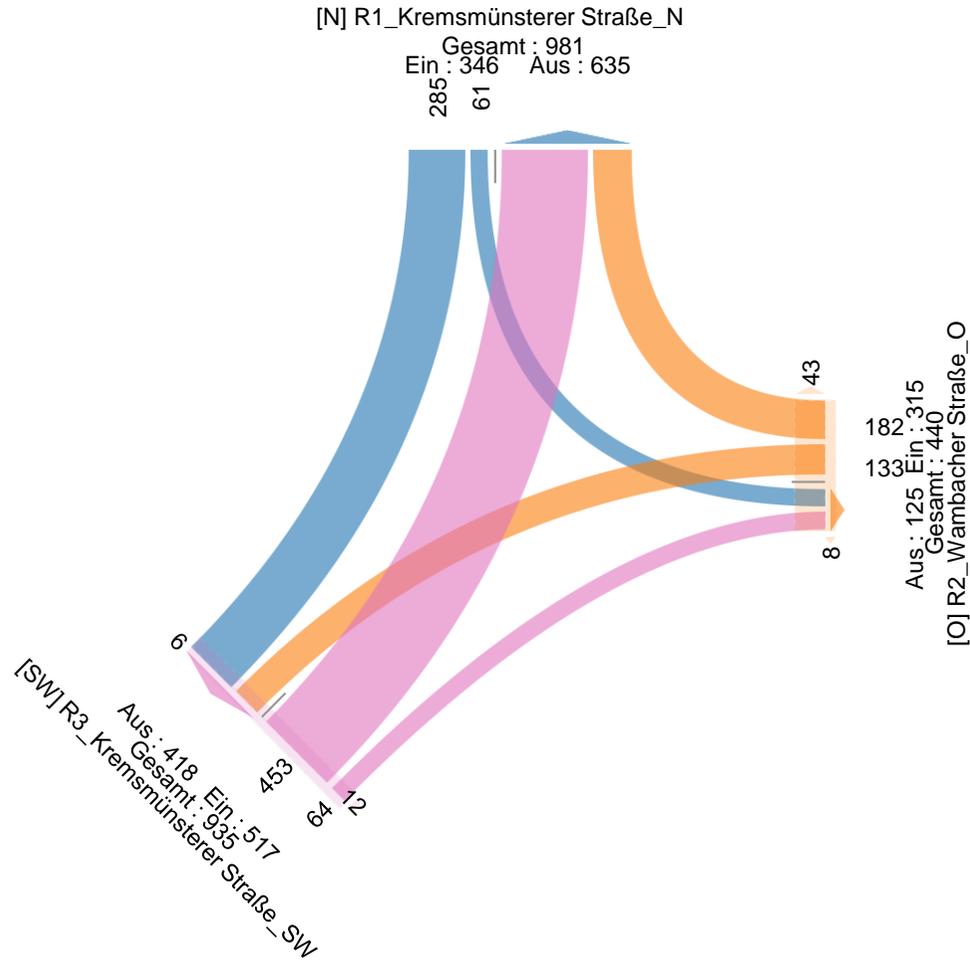
Verkehrsaufkommen durch den Mona-Lisa-Tunnel, 28. April 2022



Kremsmünsterer Straße / Wambacher Straße

Do. 2 Juni 2022

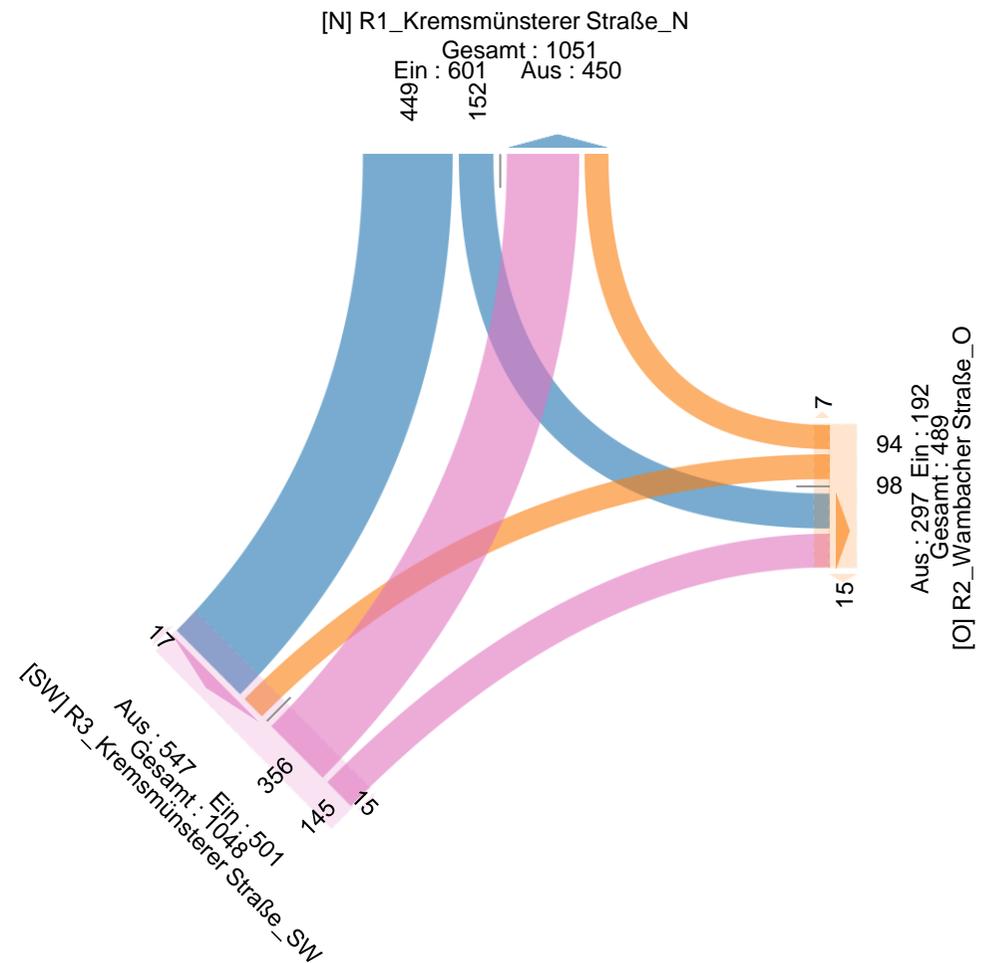
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)



Kremsmünsterer Straße / Wambacher Straße

Do. 2 Juni 2022

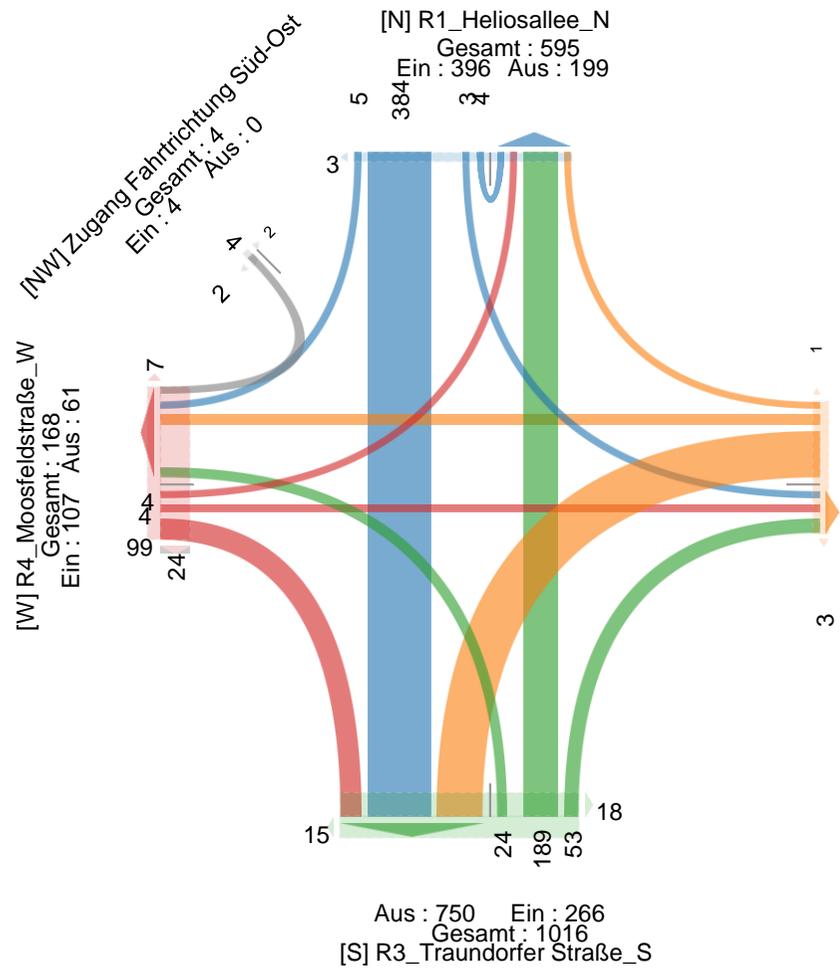
Spitzenstunde, abends (16:45 - 17:45 Uhr)



Traundorfer Straße / Heliosallee / Moosfelder Straße

Do. 2 Juni 2022

Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)

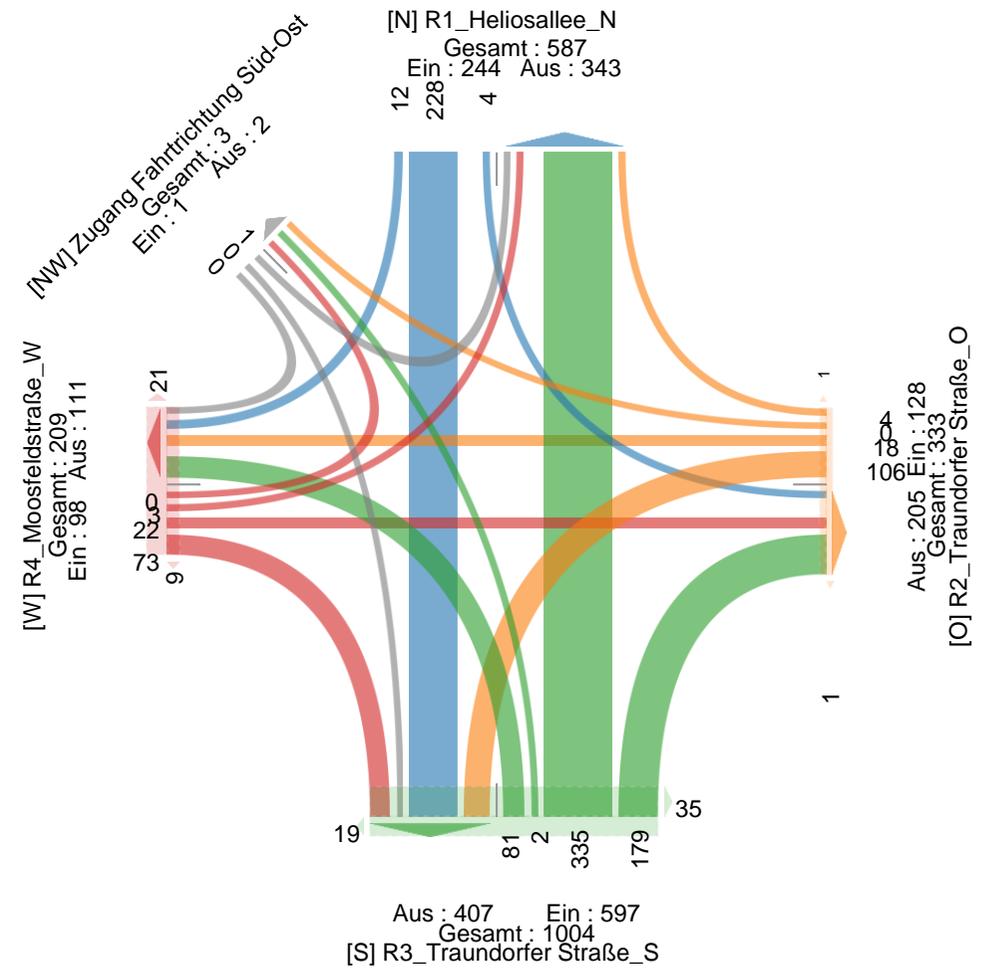


[O] R2_Traundorfer Straße_O
Aus : 60 Ein : 297
Gesamt : 357

Traundorfer Straße / Heliosallee / Moosfelder Straße

Do. 2 Juni 2022

Spitzenstunde, abends (16:15 - 17:15 Uhr)

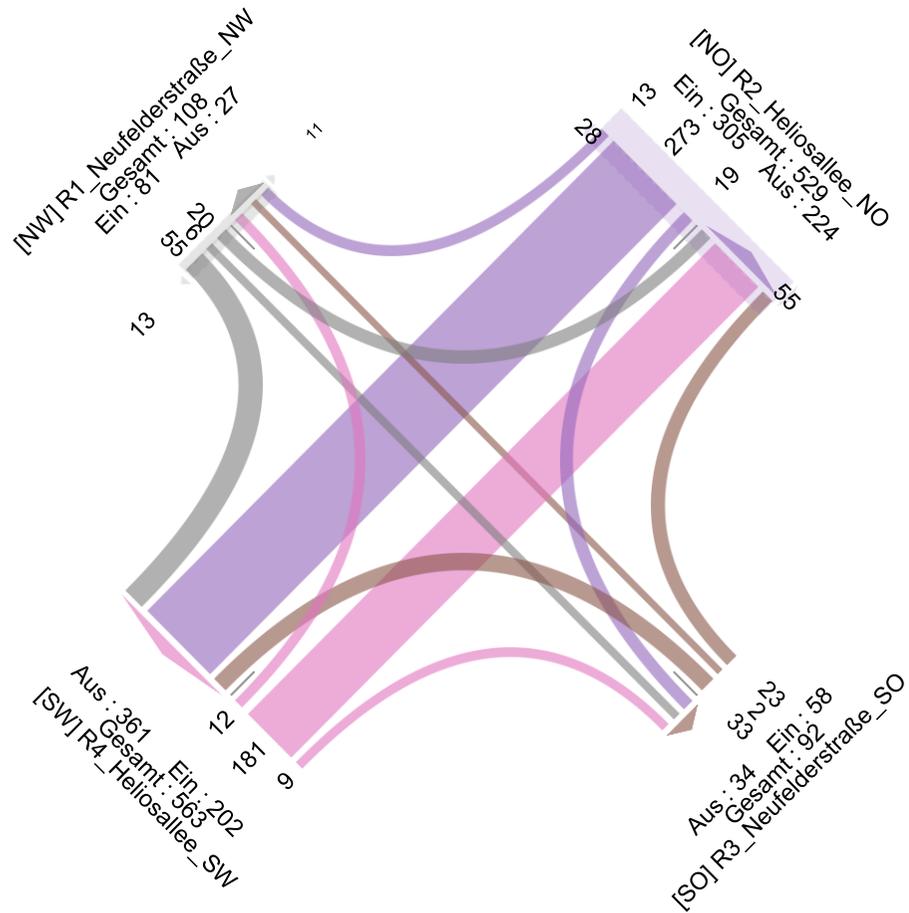


[O] R2_Traundorfer Straße_O
Aus : 205 Ein : 128
Gesamt : 333

Heliosallee / Neufelderstraße

Di. 31 Mai 2022

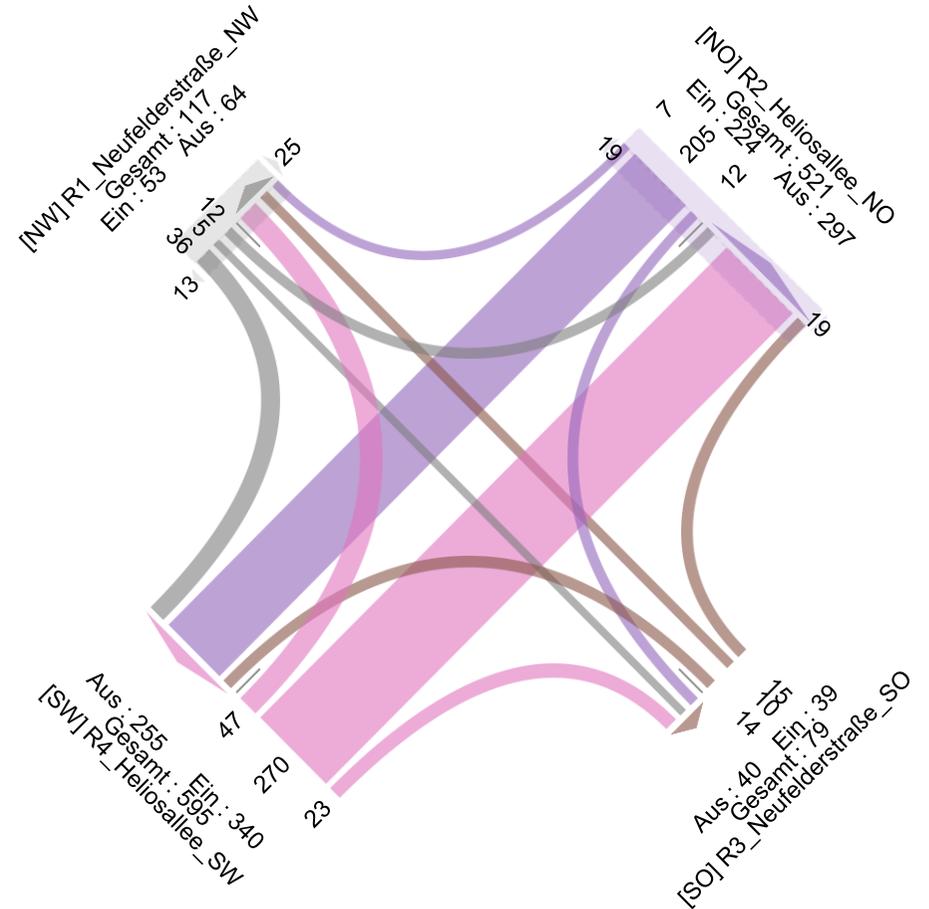
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)



Heliosallee / Neufelderstraße

Di. 31 Mai 2022

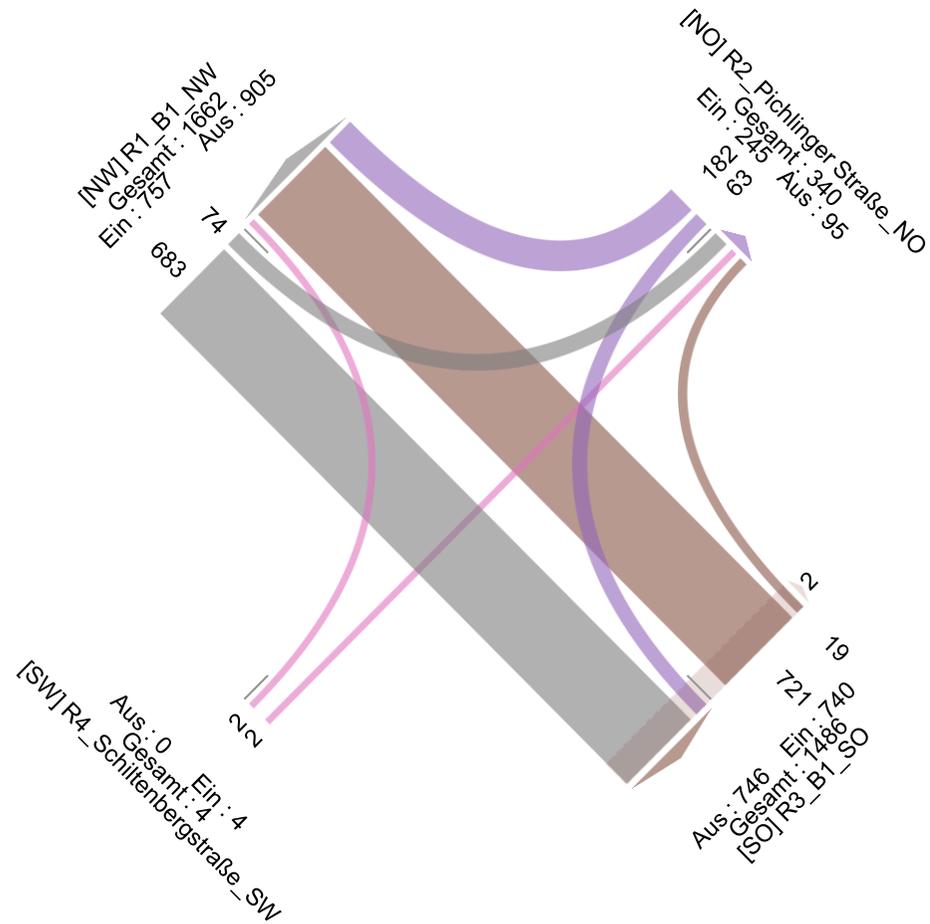
Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr)



B1 / Pichlinger Straße

Do. 2 Juni 2022

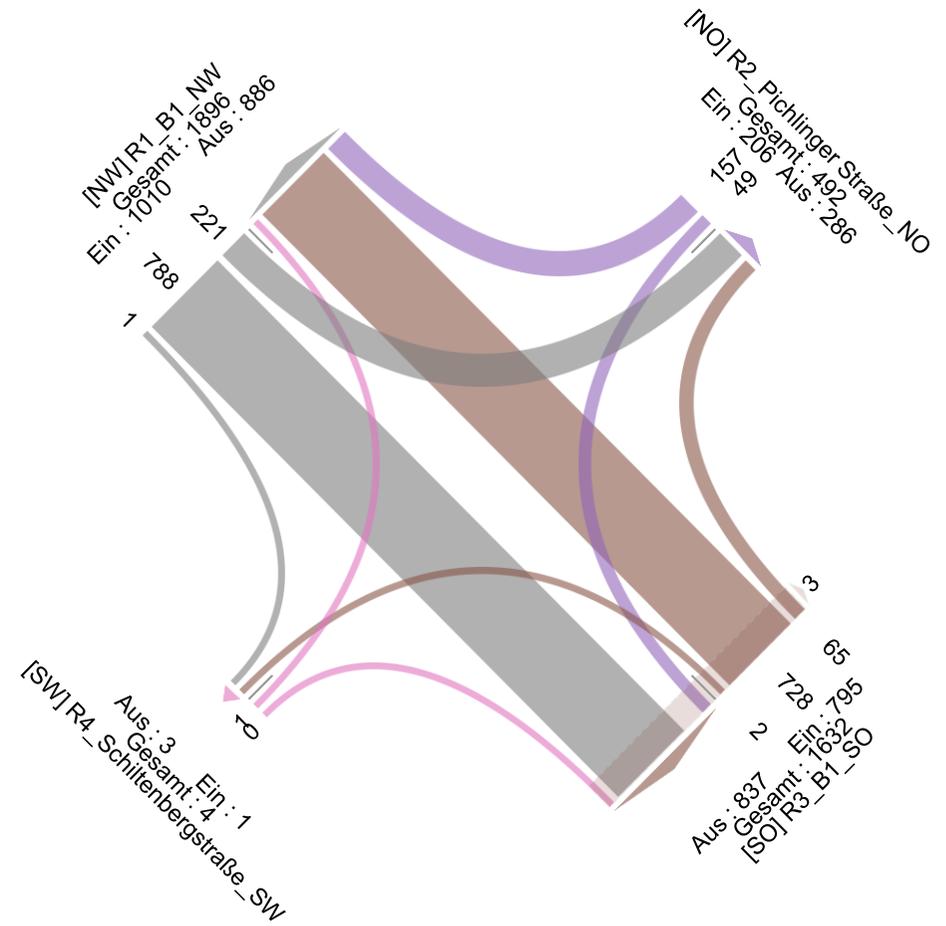
Spitzenstunde, morgens (06:15 - 07:15 Uhr)



B1 / Pichlinger Straße

Do. 2 Juni 2022

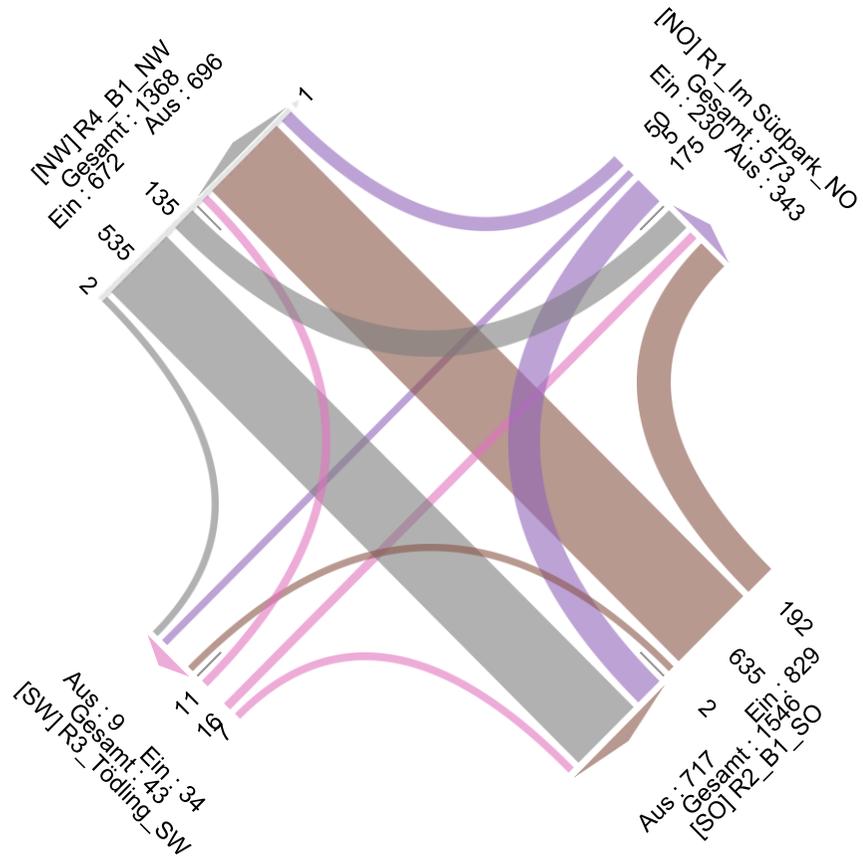
Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr)



B1 / Im Südpark

Di. 31 Mai 2022

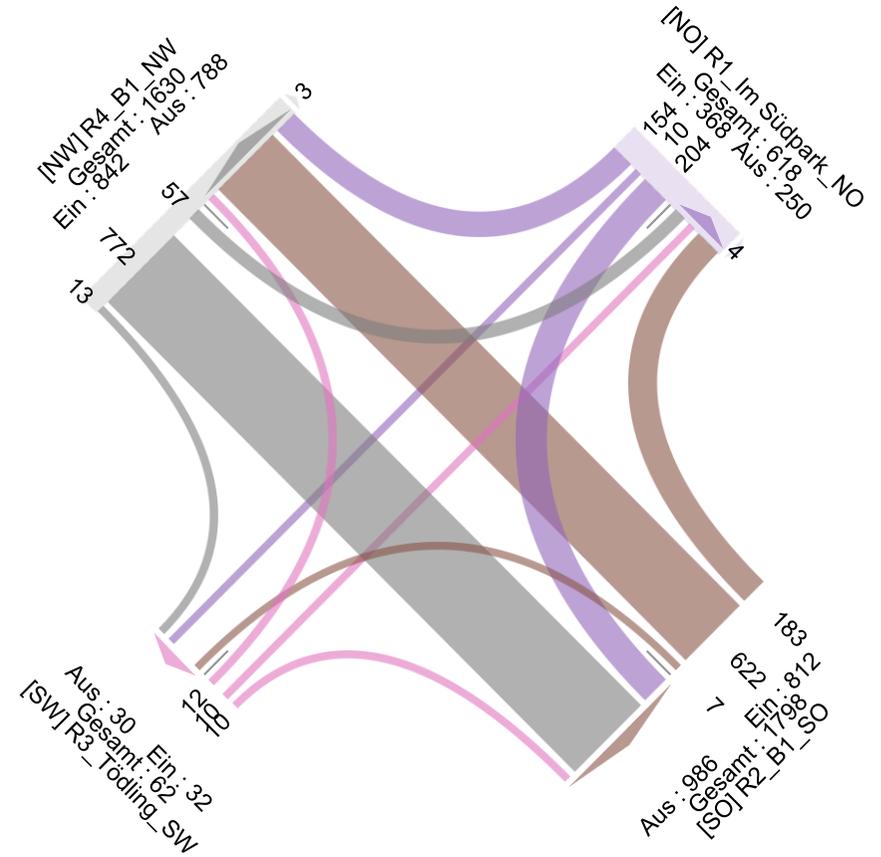
Spitzenstunde, morgens (06:45 - 07:45 Uhr)



B1 / Im Südpark

Di. 31 Mai 2022

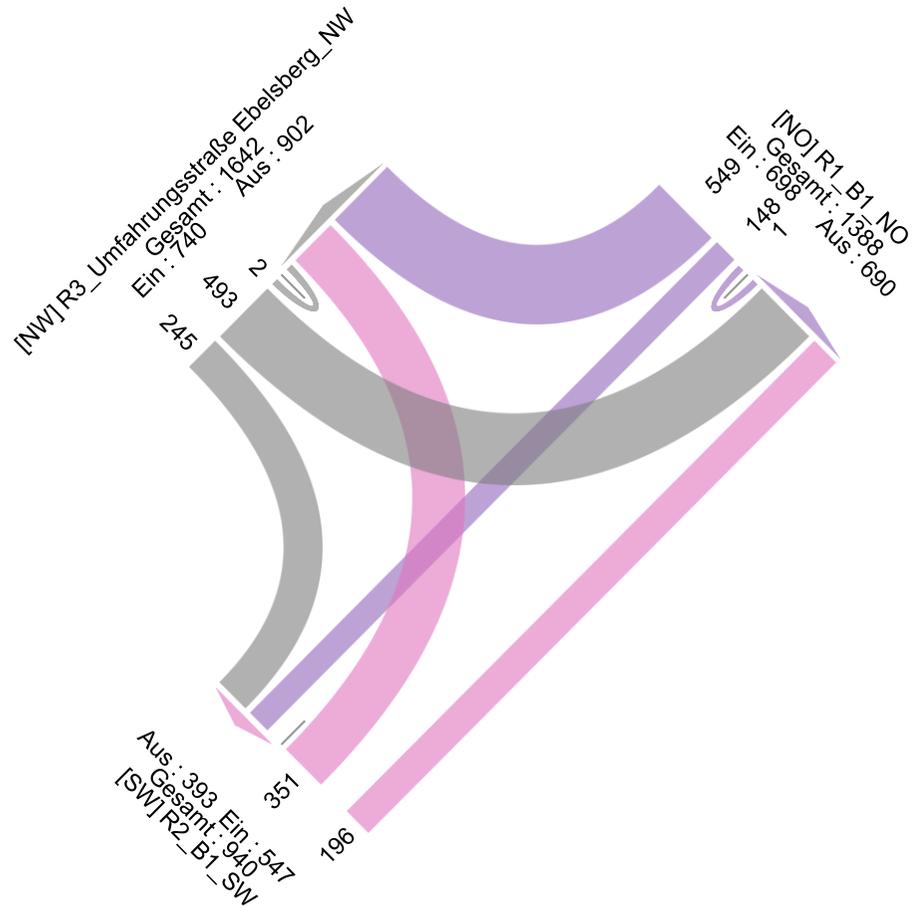
Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr)



Kreisverkehr B1 / Umfahrung Ebelsberg

Do. 28 April 2022

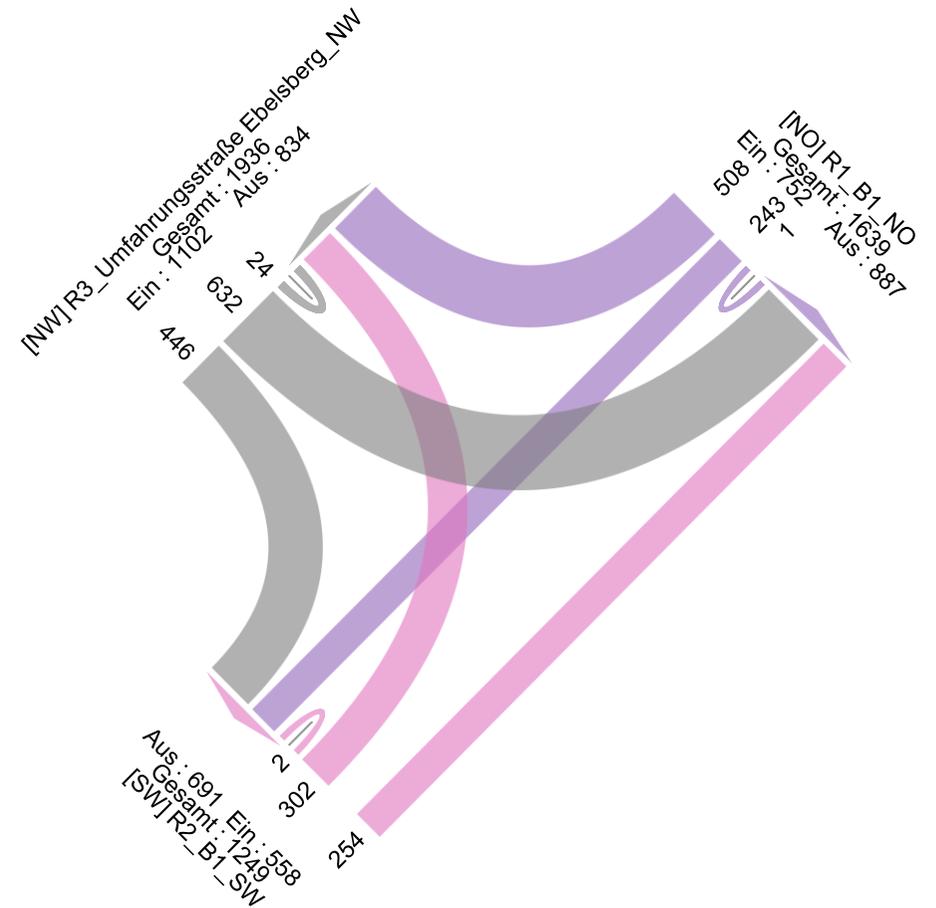
Spitzenstunde, morgens (06:30 - 07:30 Uhr)



Kreisverkehr B1 / Umfahrung Ebelsberg

Do. 28 April 2022

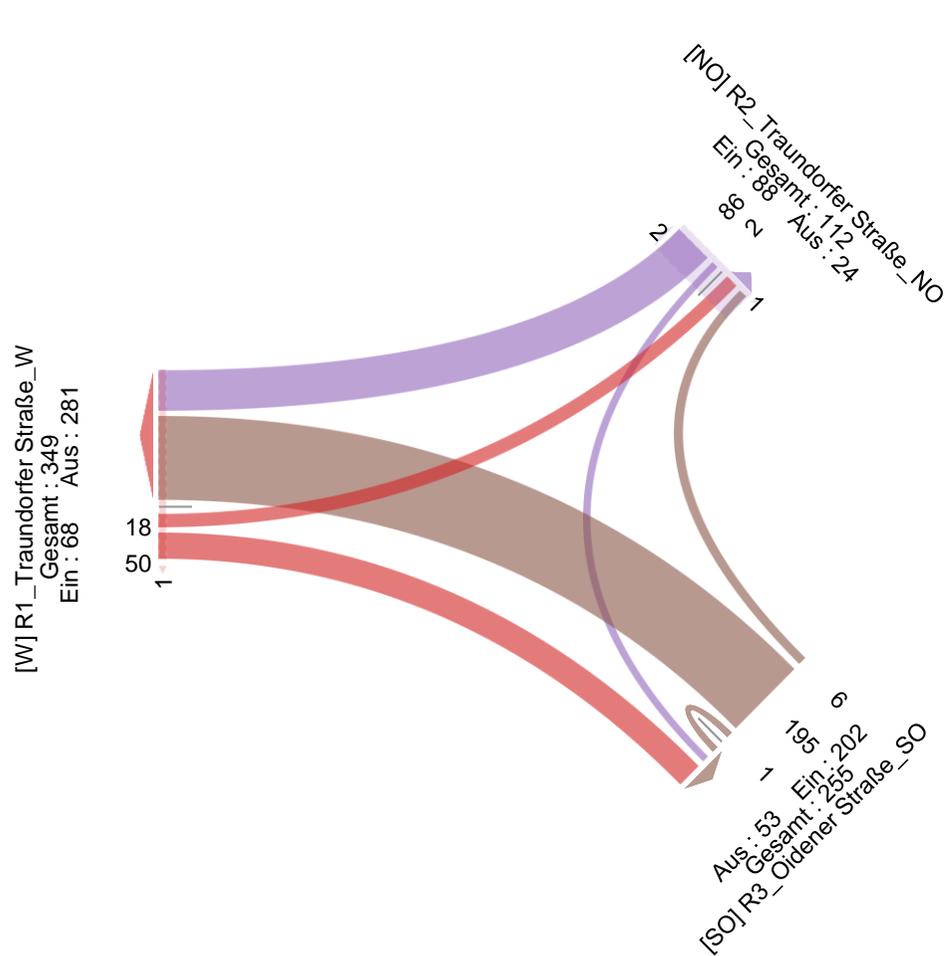
Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr)



Traundorfer Straße / Oidener Straße

Do. 2 Juni 2022

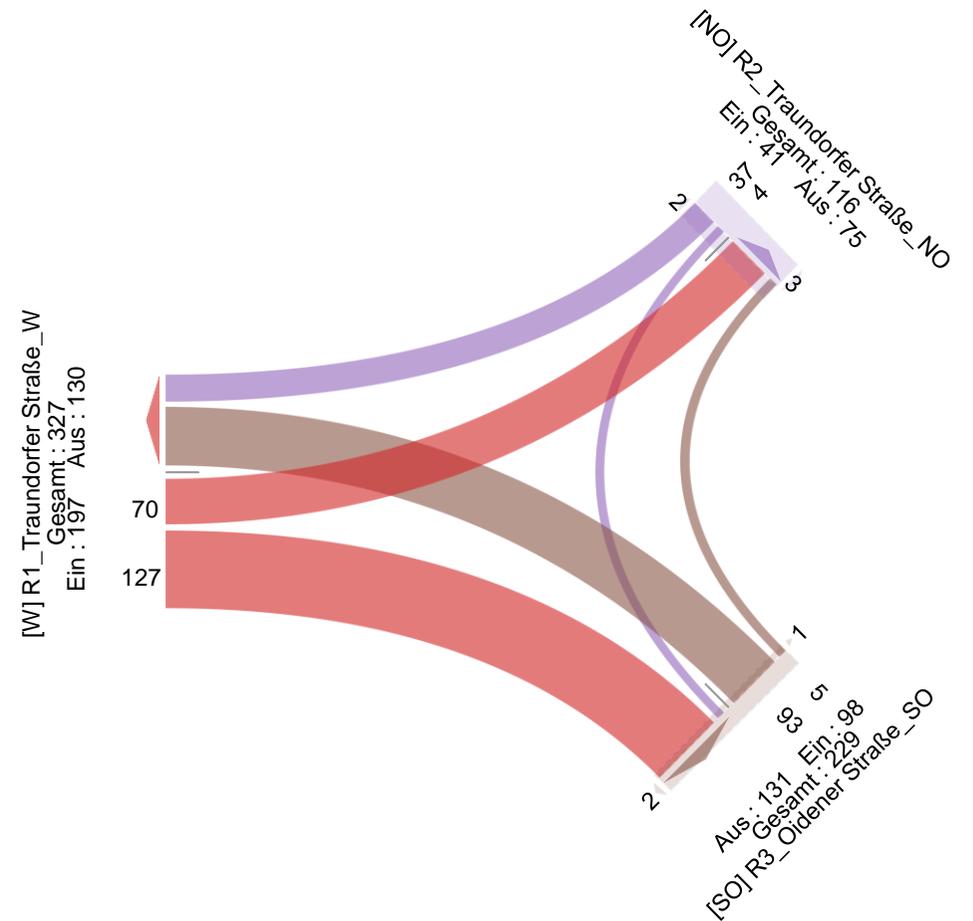
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)



Traundorfer Straße / Oidener Straße

Do. 2 Juni 2022

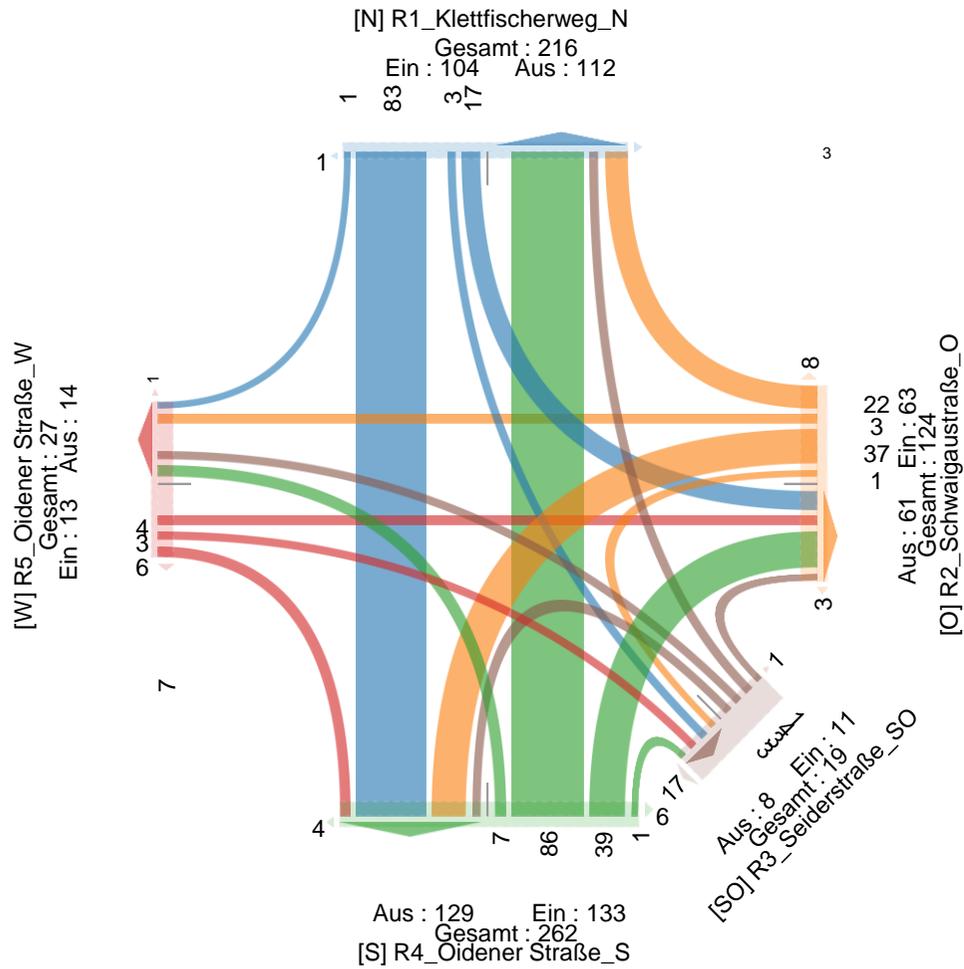
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr)



Oidener Straße / Klettfischerweg / Schwaigaustraße

Di. 31 Mai 2022

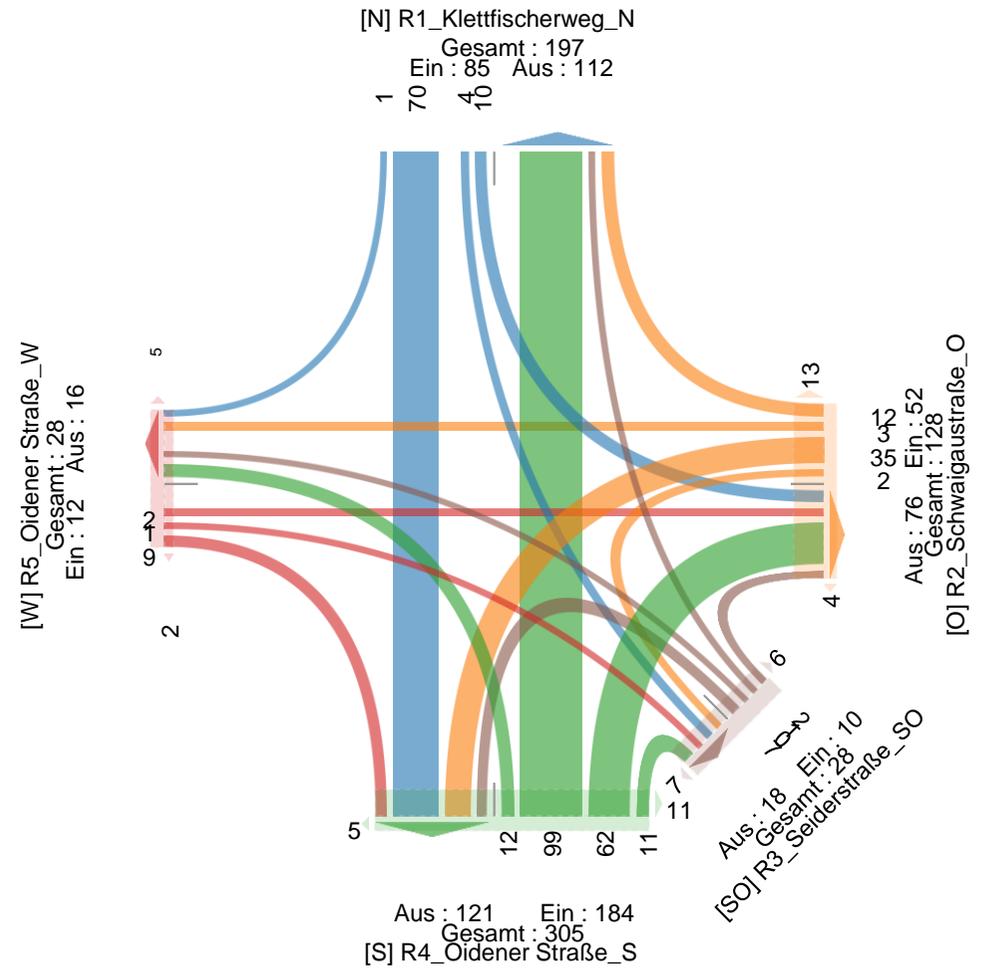
Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr)



Oidener Straße / Klettfischerweg / Schwaigaustraße

Di. 31 Mai 2022

Spitzenstunde, abends (17:30 - 18:30 Uhr)

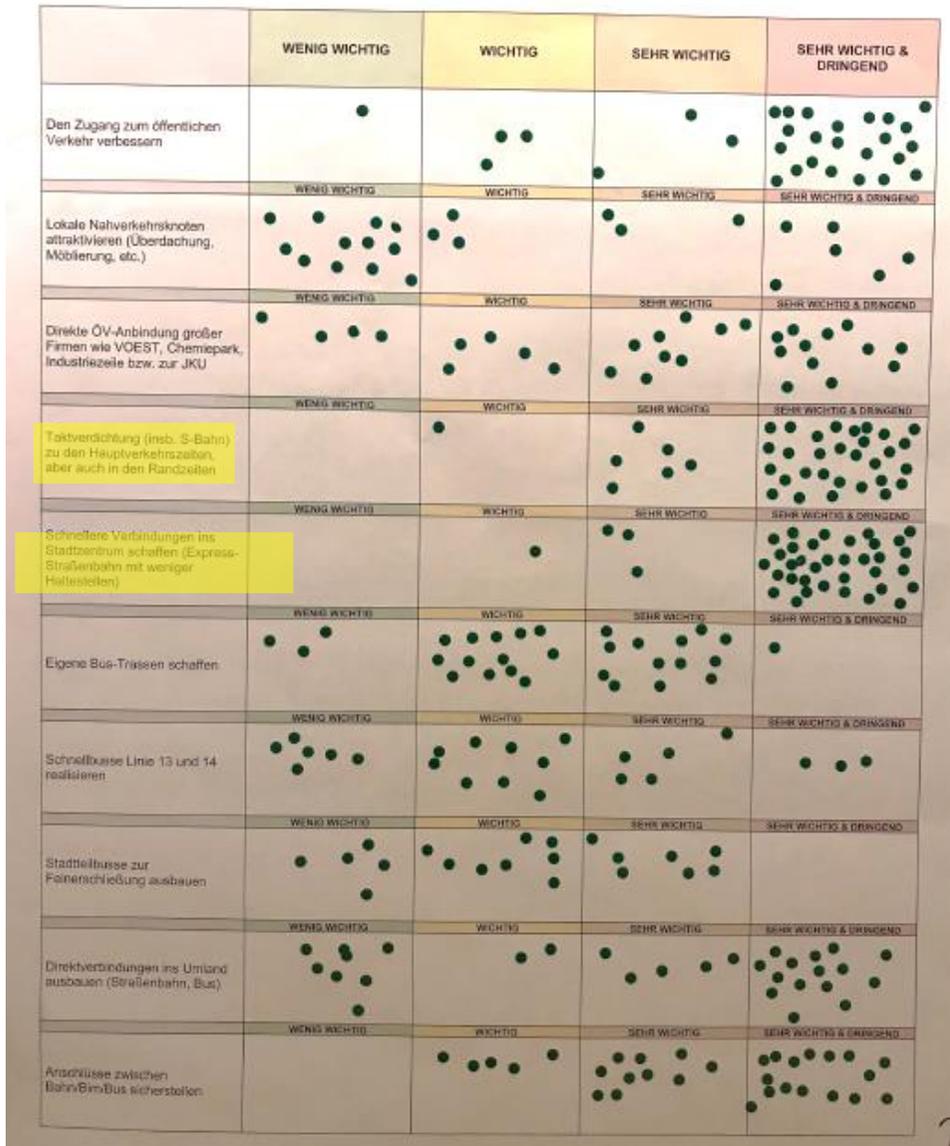


Anhang 3

Schwerpunkte

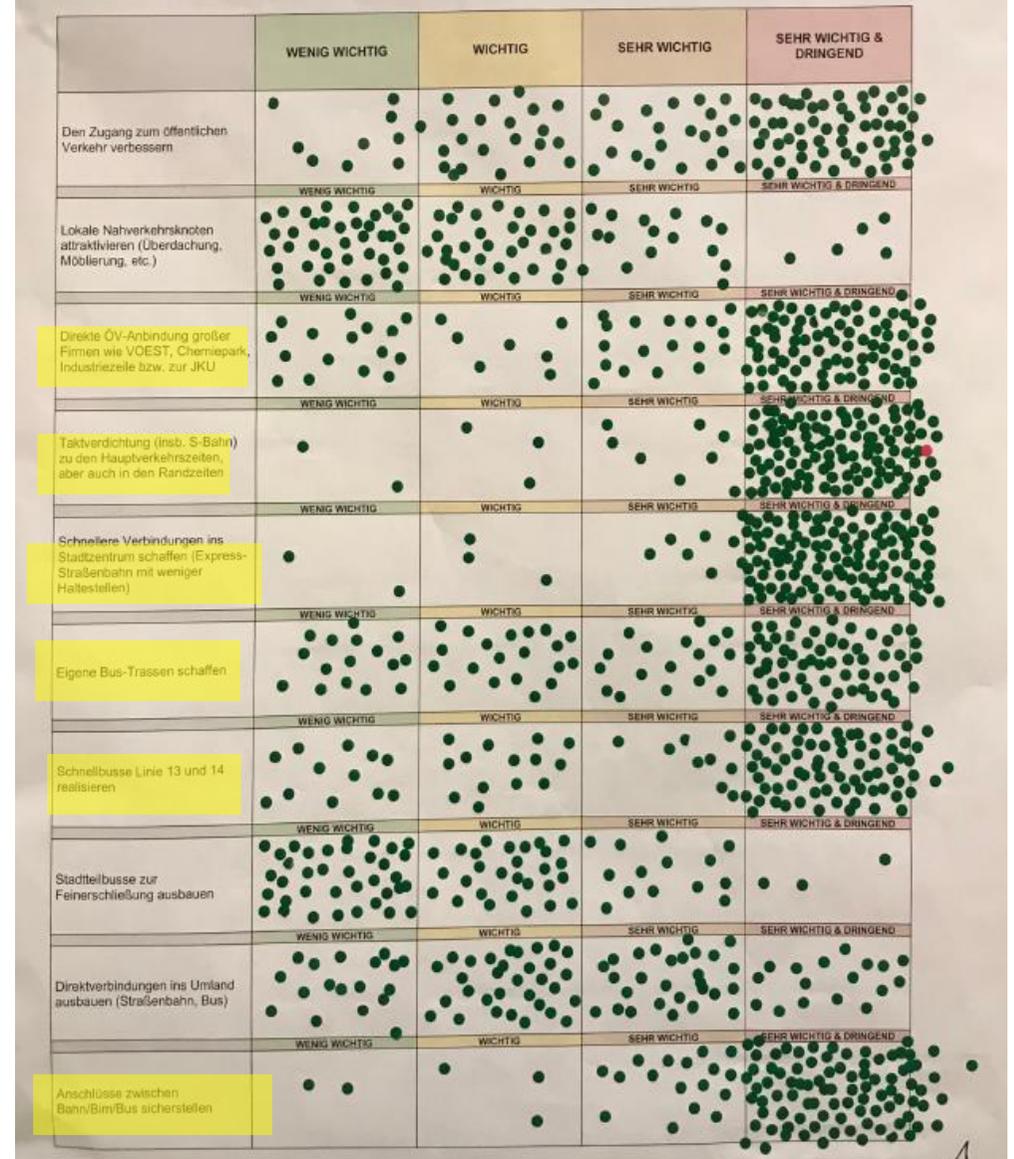
EBELSBERG - SCHWERPUNKTTHEMA

LEISTUNGSFÄHIGE UND ATTRAKTIVE ÖFFENTLICHE VERKEHRSANBINDUNG SICHERSTELLEN



PICHLING - SCHWERPUNKTTHEMA

LEISTUNGSFÄHIGE UND ATTRAKTIVE ÖFFENTLICHE VERKEHRSANBINDUNG SICHERSTELLEN



EBELSBERG - SCHWERPUNKTTHEMA

STRAßENRÄUME AM MENSCHEN AUSRICHTEN

	WENIG WICHTIG	WICHTIG	SEHR WICHTIG	SEHR WICHTIG & DRINGEND
Verkehrsberuhigte Zonen schaffen				
Querungsmöglichkeiten für Fußgänger erleichtern (z.B. Spar Ebelsberg)				
Einmündungen bei Kreuzungen fußgänger-gerecht gestalten				
Platzgestaltungen (z.B. Fadingerplatz)				
Fehlende bzw. zu schmale Gehwege errichten/verbessern				
Konfliktstellen Fußgänger / Radfahrer / Straßenbahn entschärfen (z.B. Traunbrücke, Ortsdurchfahrt Ebelsberg)				
Sichteinschränkungen (z.B. durch parkende Autos) eliminieren				
Bevorzugung öffentlicher Verkehr, Fußgänger, Radfahrer bei Ampeln				
Fußgänger-Unterführungen attraktivieren				
Schulumbfeld verkehrssicherer gestalten				

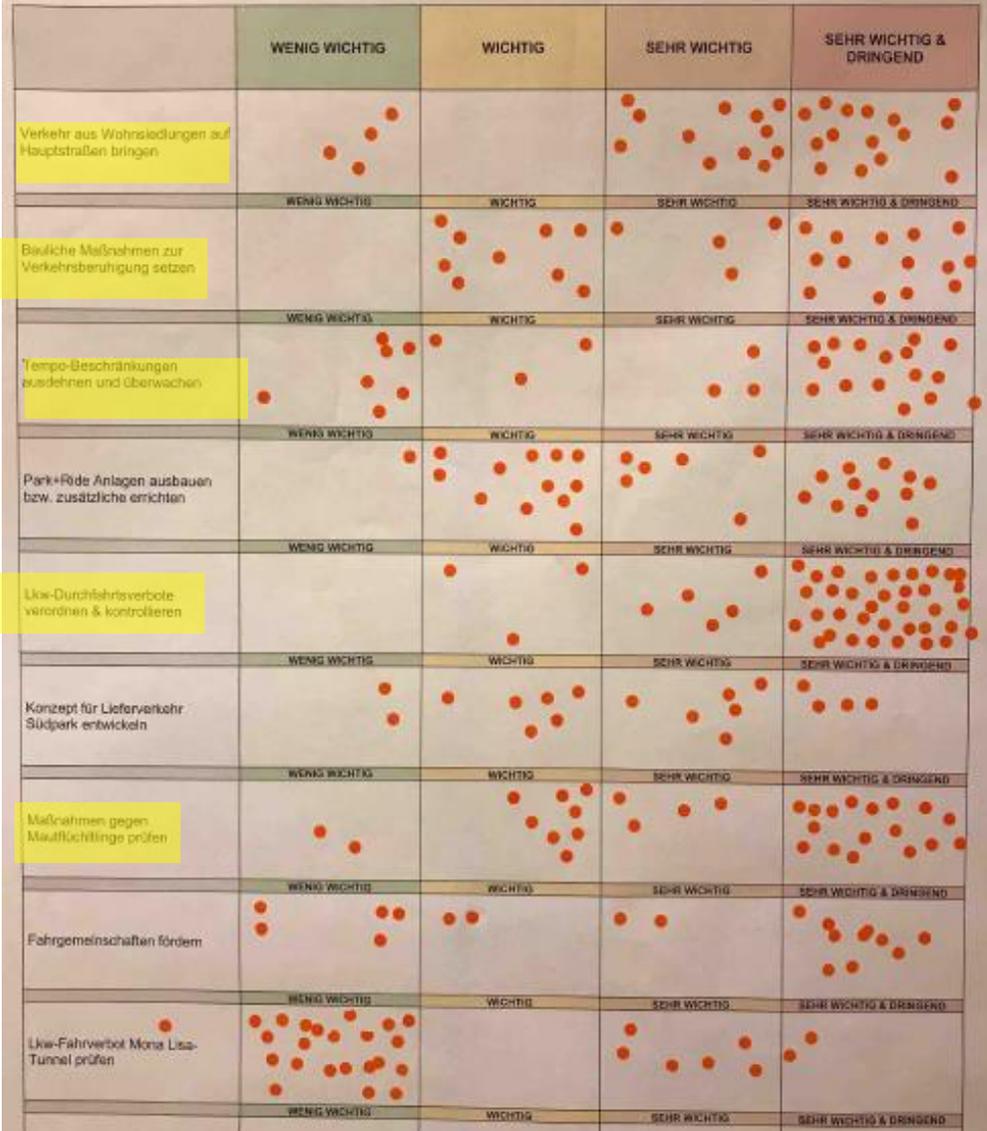
PICHLING - SCHWERPUNKTTHEMA

STRAßENRÄUME AM MENSCHEN AUSRICHTEN

	WENIG WICHTIG	WICHTIG	SEHR WICHTIG	SEHR WICHTIG & DRINGEND
Verkehrsberuhigte Zonen schaffen				
Querungsmöglichkeiten für Fußgänger erleichtern (z.B. Kreuzung Auhirschg. x Orionstraße)				
Einmündungen bei Kreuzungen fußgänger-gerecht gestalten				
Platzgestaltungen (z.B. Lunaplatz)				
Fehlende bzw. zu schmale Gehwege errichten/verbessern				
Konfliktstellen Fußgänger / Radfahrer / Straßenbahn entschärfen (z.B. Traunbrücke, Ortsdurchfahrt Ebelsberg)				
Sichteinschränkungen (z.B. durch parkende Autos) eliminieren				
Bevorzugung öffentlicher Verkehr, Fußgänger, Radfahrer bei Ampeln				
Fußgänger-Unterführungen attraktivieren				
Schulumbfeld verkehrssicherer gestalten				

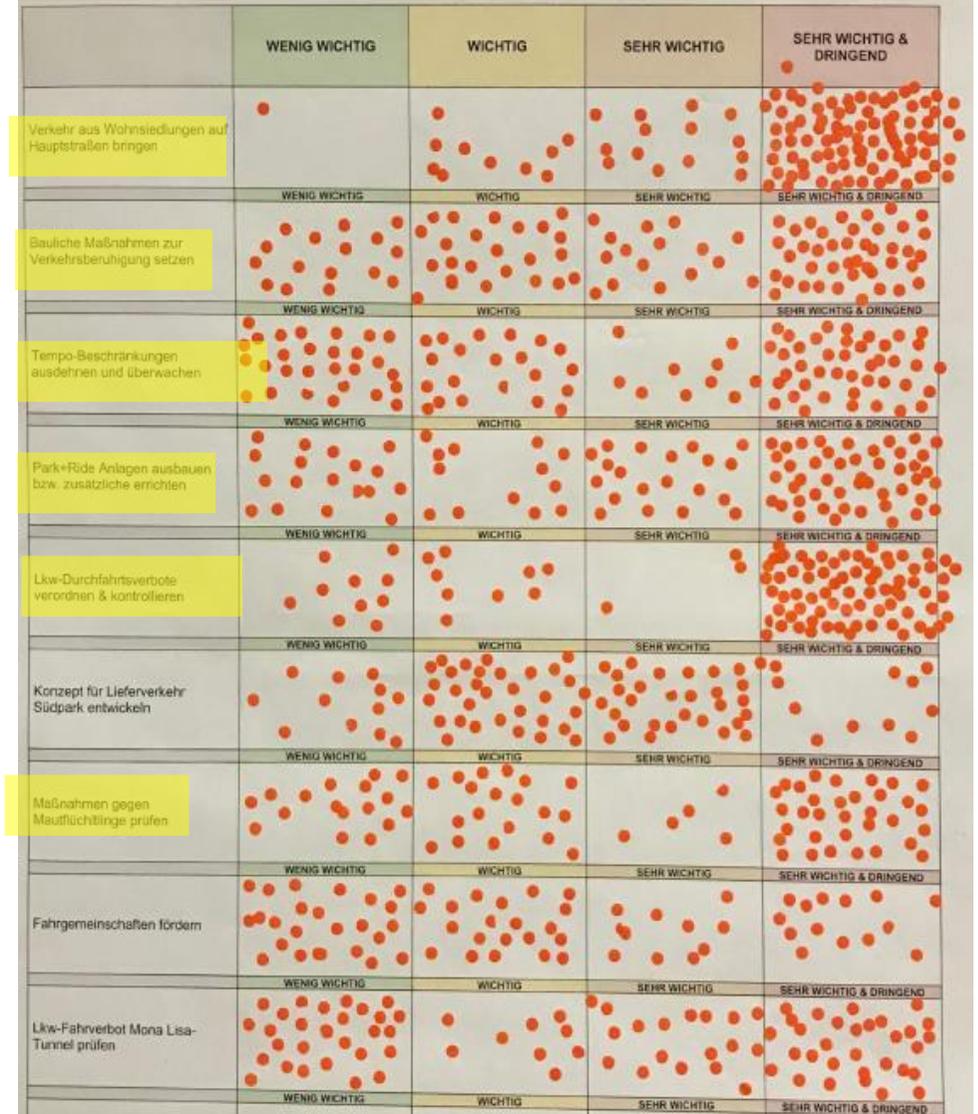
EBELSBERG - SCHWERPUNKTTHEMA

KFZ-DURCHGANGSVERKEHR VERMEIDEN



PICHLING - SCHWERPUNKTTHEMA

KFZ-DURCHGANGSVERKEHR VERMEIDEN



EBELSBERG - SCHWERPUNKTTHEMA

STADT- UND KLIMARESILIENTE SIEDLUNGS- UND VERKEHRSPLANUNG

	WENIG WICHTIG	WICHTIG	SEHR WICHTIG	SEHR WICHTIG & DRINGEND
Naherholungsgebiete erhalten (z.B. Au, Schillenbergerwald)				
Zusätzlich Traunübergänge schaffen (ÖV, Fußgänger, Radfahrer) unter Berücksichtigung Natura 2000 Gebiet				
Gleichberechtigte Behandlung aller Verkehrsteilnehmer*innen bei allen Planungen				
Zusätzliche Nahversorgungsmöglichkeiten schaffen				
Zentrumsentwicklung Ebelberg				
Stadtklimatische Rahmenbedingungen bei Siedlungsentwicklung beachten				
Ladestationen für E-Autos im öffentlichen Straßenraum schaffen				
Straßenbegleitendes Grün: Bäume, Bepflanzung am Straßenrand				
Versiegelte Flächen minimieren				
Wassertaxi von Traun/Weikersee zum Stadtzentrum				

PICHLING - SCHWERPUNKTTHEMA

STADT- UND KLIMARESILIENTE SIEDLUNGS- UND VERKEHRSPLANUNG

	WENIG WICHTIG	WICHTIG	SEHR WICHTIG	SEHR WICHTIG & DRINGEND
Naherholungsgebiete erhalten (z.B. Au, Schillenbergerwald)				
Zusätzlich Traunübergänge schaffen (ÖV, Fußgänger, Radfahrer) unter Berücksichtigung Natura 2000 Gebiet				
Gleichberechtigte Behandlung aller Verkehrsteilnehmer*innen bei allen Planungen				
Zusätzliche Nahversorgungsmöglichkeiten schaffen <i>POST</i> <i>BANK Kaufhaus</i>				
Zentrumsentwicklung Pichling				
Stadtklimatische Rahmenbedingungen bei Siedlungsentwicklung beachten				
Ladestationen für E-Autos im öffentlichen Straßenraum schaffen				
Straßenbegleitendes Grün: Bäume, Bepflanzung am Straßenrand				
Versiegelte Flächen minimieren				
Wassertaxi von Traun/Weikersee zum Stadtzentrum				

EBELSBERG - SCHWERPUNKTTHEMA

RADVERKEHR FÖRDERN UND AUSBAUEN

	WENIG WICHTIG	WICHTIG	SEHR WICHTIG	SEHR WICHTIG & DRINGEND
Lücken im Radwegenetz schließen			●●●●●	●●●●●●●●●●
Radschnellrouten ins Stadtzentrum schaffen		●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Raddurchfahrt Ortskern Ebelsberg erleichtern (kein Radweg, viel Kfz-Verkehr, Konflikte mit Fußgängern)			●●●●●	●●●●●●●●●●
Kombi Fahrrad + ÖV erleichtern (z.B. Fahrradmitnahme in Straßenbahn)	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum errichten	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Radroulen ins Umland schaffen (z.B. in Richtung Asten)	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Naherholungsgebiete im Radverkehr anbinden (z.B. Traunerauen, Pichlingensee)	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Ehemalige Florianerbahn für Radverkehr ausbauen	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Bestehende Fahrradfallen entschärfen		●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Beschilderung / Bodenmarkierung von Radwegen verbessern	●●●●	●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●

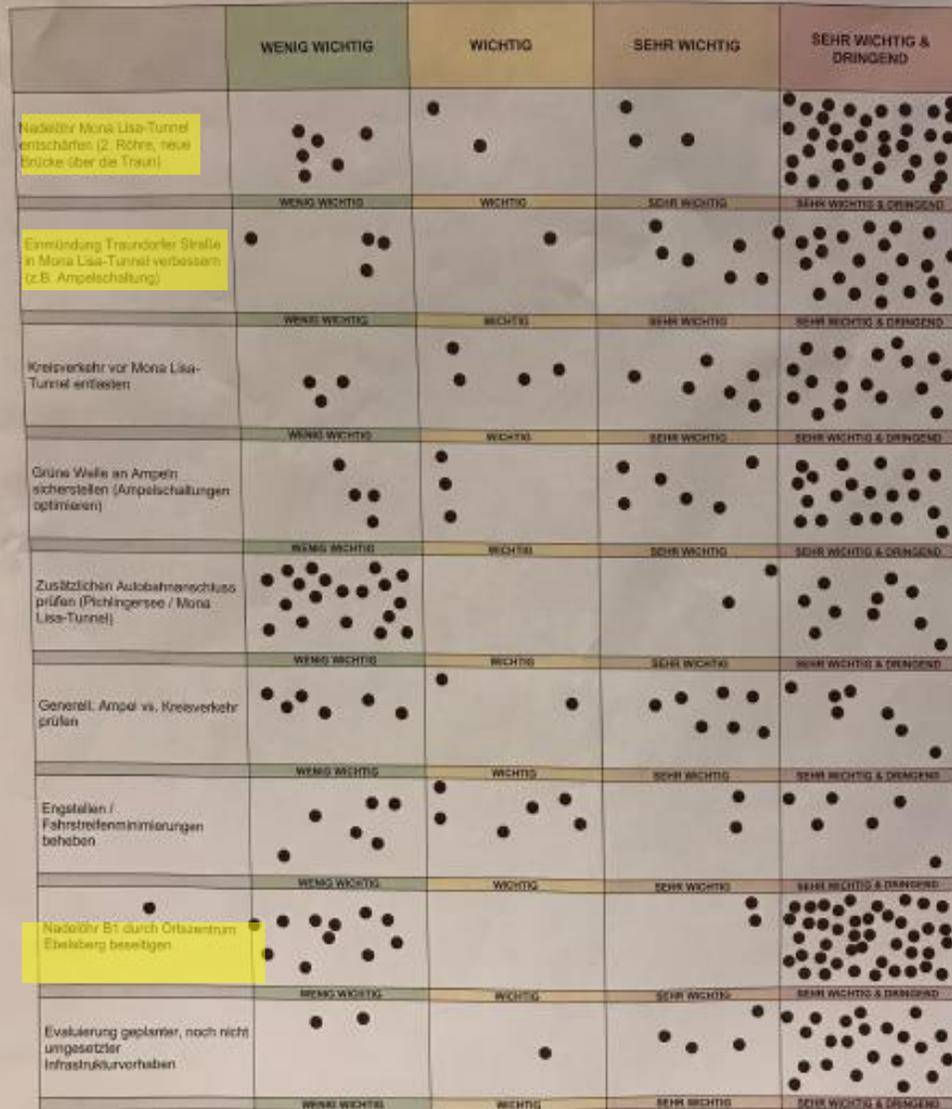
PICHLING - SCHWERPUNKTTHEMA

RADVERKEHR FÖRDERN UND AUSBAUEN

	WENIG WICHTIG	WICHTIG	SEHR WICHTIG	SEHR WICHTIG & DRINGEND
Lücken im Radwegenetz schließen	●●●●	●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Radschnellrouten ins Stadtzentrum schaffen	●●●●	●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Raddurchfahrt Ortskern Ebelsberg erleichtern (kein Radweg, viel Kfz-Verkehr, Konflikte mit Fußgängern)	●●●●	●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Kombi Fahrrad + ÖV erleichtern (z.B. Fahrradmitnahme in Straßenbahn)	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum errichten	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Radroulen ins Umland schaffen (z.B. in Richtung Asten)	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Naherholungsgebiete im Radverkehr anbinden (z.B. Traunerauen, Pichlingensee)	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Ehemalige Florianerbahn für Radverkehr ausbauen	●●●●●	●●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Bestehende Fahrradfallen entschärfen	●●●●	●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●
Beschilderung / Bodenmarkierung von Radwegen verbessern	●●●●	●●●●	●●●●●	●●●●●●●●●●

EBELSBERG - SCHWERPUNKTTHEMA

LEISTUNGSFÄHIGE STRAßEN FÜR DEN KFZ-VERKEHR



PICHLING - SCHWERPUNKTTHEMA

LEISTUNGSFÄHIGE STRAßEN FÜR DEN KFZ-VERKEHR

