



Foto: Rosinak & Partner

Mobilitätskonzept Ebelsberg und Pichling

2. Arbeitsgruppentreffen am 1. Juni 2023 | Dokumentation

Volkshaus Ebelsberg

GZ 22924

1. Hintergrund und Rahmen

In den Stadtteilen Ebelsberg und Pichling befinden sich die größten Stadterweiterungsgebiete in Linz. Bei einer potenziellen Entwicklung dieser Flächen steigt der Nutzungsdruck auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur – bei gleichzeitiger Begrenzung der möglichen Ausbaukapazitäten. Die Stadt Linz hat daher ein Mobilitätskonzept für die beiden Stadtteile beauftragt, welches Maßnahmen zur besseren Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und Möglichkeiten der Optimierung aufzeigen soll.

Im Oktober fanden unter dem Titel „Mobilitätskonzept Ebelsberg/Pichling“ zwei Bürger*innenveranstaltungen in den Volkshäusern Ebelsberg und Pichling statt. Bei den Veranstaltungen haben sich etwa 35 Bewohner*innen für die weitere Zusammenarbeit mit den Planer*innen und den Vertreter*innen der Stadt Linz im Zuge von Workshops angemeldet.

Ein erstes Arbeitsgruppentreffen fand am 25. November 2022 im Pressezentrum Linz (Altes Rathaus) statt. Das zweite Arbeitsgruppentreffen fand am 1. Juni 2023 im Volkshaus Ebelsberg von 18:00 bis 21:00 Uhr statt.

2. Ablauf des zweiten Arbeitsgruppentreffens

Rosinak & Partner präsentierte in einem Rückblick auf das erste Arbeitsgruppentreffen welche Anregungen der Bürger*innen zu folgenden Themenschwerpunkten weiterentwickelt wurden:

- » Siedlungsentwicklung in Kombination mit Verkehrsplanung
- » Kfz-Durchgangsverkehr vermeiden
- » Straßenräume am Menschen ausrichten
- » Radverkehr ausbauen & fördern

Anschließend wurden die folgenden drei neuen Themenschwerpunkte des Abends inkl. bisher erarbeiteter Maßnahmenvorschläge vorgestellt:

- » Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung sicherstellen
- » Klimaresiliente Siedlungs- und Verkehrsplanung
- » Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr

Zu diesen Themen verorteten und ergänzten die Bürger*innen Anmerkungen und Ideen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen auf den Themenplakaten. Diese dienen der Stadt Linz sowie den Expert*innen als Basis für die weitere Bearbeitung des Mobilitätskonzepts. Die Ergebnisse aus den Diskussionen wurden im Plenum im Rahmen von „Blitzlichtern“ präsentiert.

Eine abschließende Bürgerinformationsveranstaltung ist für Herbst 2023 geplant.

3. Anmerkungen und Ideen

Die Anmerkungen und Ideen der Bürger*innen zu den ausgearbeiteten Maßnahmenvorschlägen sind nachfolgend zusammengefasst. Eine Fotodokumentation der relevanten Ausschnitte der kommentierten Themenplakate findet sich in den Kapiteln 4 und 5.

3.1. Themenplakate der Arbeitstische

Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung sicherstellen

- » Die neue S-Bahn-Haltestelle Franckviertel bewirkt eine wesentliche Verbesserung der öffentlichen Verkehrserschließung. Der künftige Umsteigeknoten ermöglicht ein Umsteigen in das Netz der Linz Linien an einem zweiten wichtigen Punkt in der Stadt neben dem Hauptbahnhof. Zusätzlich zur Straßenbahnlinie 27 werden u.a. auch die beiden neuen O-Buslinien 47 und 48 hier halten.
- » Der Realisierungshorizont für den viergleisigen Bahnausbau ist zu lange; ein Provisorium ist seitens den ÖBB betriebstechnisch nicht möglich bzw. scheitert an fehlenden innovativen Zugsicherungssystemen.
- » Die neuen Buslinien Nr. 13 und 14 weisen eine hohe Haltestellendichte auf. Es wird angeregt, die Linie 13 zum Bahnhof Pichling zu führen.
- » Park & Ride-Anlagen sollten möglichst weit am Stadtrand (Bhf. Pichling) bzw. schon in Asten errichtet werden. Für die Akzeptanz von Park & Ride ist die Stellplatzverfügbarkeit am Arbeitsort maßgeblich. Bike & Ride ist an allen Bahnhöfen zu forcieren. Die Zugänglichkeit der beiden Bahnhöfe Ebelsberg und Pichling wird als dringend und wichtig erachtet.
- » In Straßenbahnen sollte (zumindest außerhalb der Stoßzeiten) die Mitnahme von Fahrrädern erlaubt sein. Ebenso sollte beim Klimaticket die kostenlose Fahrradbeförderung inkludiert sein.

Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr

- » Die Strategie, den Verkehrsfluss auf der Achse B1 – Umfahrung Ebelsberg zu erhöhen, im Ortskern Ebelsberg aber weiterhin begrenzt zu halten, um Mehrverkehr zu vermeiden, wird gutgeheißen.
- » Die Vor- und Nachteile der einzelnen Maßnahmen führen dazu, dass es keine ideale Lösung gibt, im politischen Entscheidungsprozess muss eine Abwägung von Vor- und Nachteilen getroffen werden.
- » Insbesondere der zunehmende Lkw-Verkehr wird von den Teilnehmer*innen als Problem erachtet, häufig aufgrund von Überstauungen von Abbiegestreifen durch lange Fahrzeuge oder „schwerfälliges Anfahren“ von Lkw. Kurzfristige Kontrollmaßnahmen scheitern an der Exekutierbarkeit (Ausnahmen vom Verbot), technologische Entwicklungen im autonomen Fahren bräuchten diesbezüglich allenfalls verbesserte Kontrollmöglichkeiten.

Klimaresiliente Siedlungs- und Verkehrsplanung

- » Bäume nicht nur pflanzen, sondern deren Überleben sichern – nicht nur im öffentlichen Gut, sondern vor allem auch bei den Wohnbauträgern, gesetzlich verankern und Erhaltungspflicht prüfen
- » Schwammstadtprinzip einsetzen
- » Prüfen, warum im Schloßpark kürzlich viele Bäume gefällt wurden (Nachpflanzung?)
- » Klimaanalysen bei den Masterplänen und in den Bebauungsplänen sowie der Flächenwidmung berücksichtigen; Flächen ausweisen, die zum Beispiel nur mit Klimamaßnahmen bebaut werden können (Baukörperstellung, Gründächer, Fassadengrün) oder ggf. freizuhalten sind
- » Bahndamm: Begrünung, Gewässerbegrünung

3.2. Themenplakate der betreuten Plakatausstellung

Siedlungsentwicklung in Kombination mit Verkehrsplanung

- » Kurze Wege: in Pichling ein Zentrum bei der Kirche schaffen
- » Es wird bei Betriebsbauten mit zweierlei Maß gemessen, zum Beispiel haben Wohnbauten zum Teil höhere raumordnerische Auflagen als Betriebe.
- » Verkehrsbeschränkte Gebiete einführen (Ein- und Ausfahrtsmodelle im Zuge der Raumplanung)
- » Arbeiten und Wohnen stärker mischen
- » Direktverbindungen zur VOEST im ÖV vor allem regional, mehr Schichtbusse bei der VOEST
- » Hinweis auf Hafentram

Kfz-Durchgangsverkehr vermeiden

- » Die Durchfahrtsperre in der Schwaigaustraße wird in Hinblick auf die Verkehrserzeugung des Projekts „Wohnen am See“ begrüßt. Die Durchfahrt für Einsatzfahrzeuge muss jedoch problemlos möglich sein.
- » Die Durchfahrtsperre in der Rathfeldstraße sowie die Einbahnen in der Oidener Straße und der Theodor-Grill-Straße werden von manchen Teilnehmenden hinsichtlich ihrer Wirksamkeit hinterfragt. Andere Teilnehmende wünschen sich hingegen mehr Sperren, z.B. am Klettfischerweg und am Biberweg.
- » Als Begleitmaßnahme zu Kfz-Durchfahrtsperren sind mögliche Ausweichrouten durch Wohngebiete für den MIV unattraktiv zu gestalten, z.B. durch Schwellen und Einengungen.
- » Das bestehende Lkw-Fahrverbot in Ebelsberg wird nicht eingehalten. Eine bessere Exekution des Verbots wird gefordert, z.B. in Form einer Videoüberwachung.

Straßenräume am Menschen ausrichten

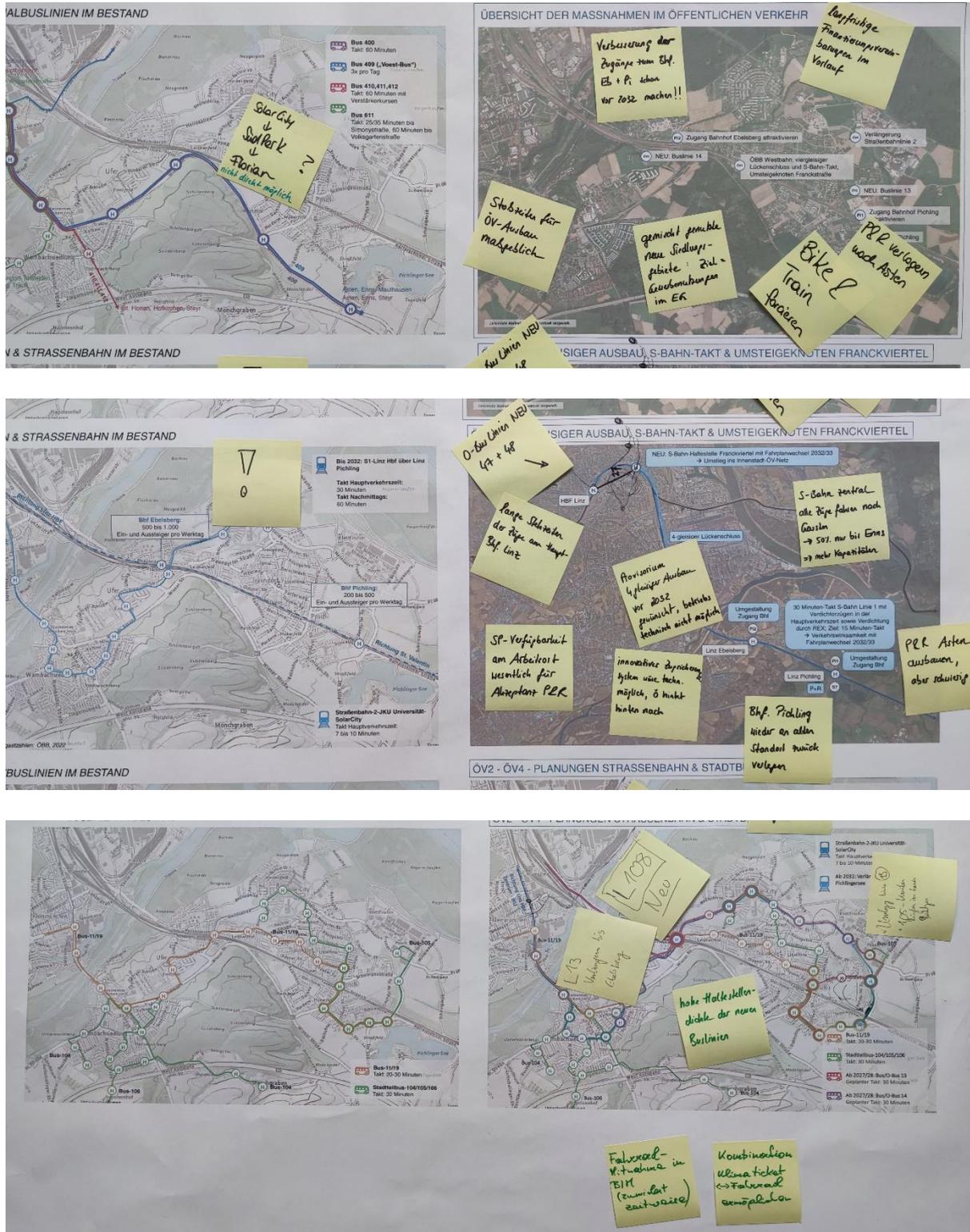
- » Die Umgestaltung der Kreuzung Heliosallee – Traundorfer Straße wird gutgeheißen. Durch die eigene Rechtsabbiegespur von der Heliosallee auf die Moosfelderstraße werden Rückstaus reduziert. Derzeit wird die kombinierte Geradeaus/Rechtsabbiegespur durch rechtsabbiegende Kfz blockiert, wenn eine Straßenbahn quert. Künftig könnten geradeausfahrende Kfz unabhängig von den Rechtsabbiegern zur Traundorfer Straße queren.

Radverkehr ausbauen & fördern

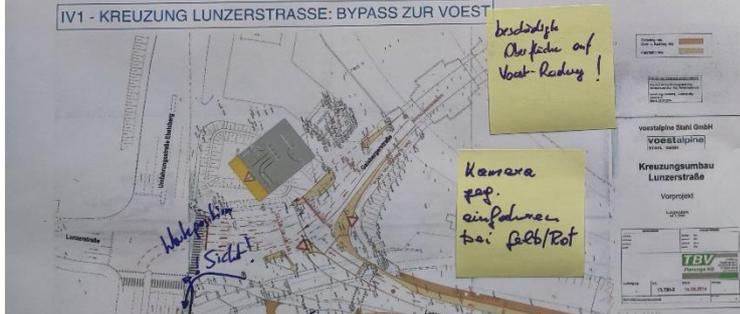
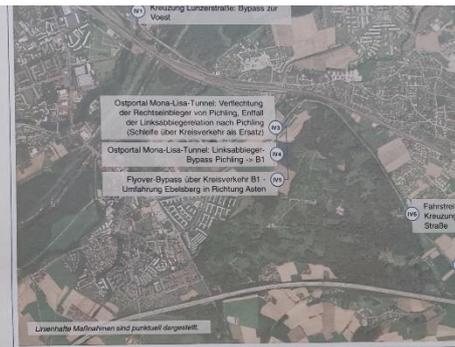
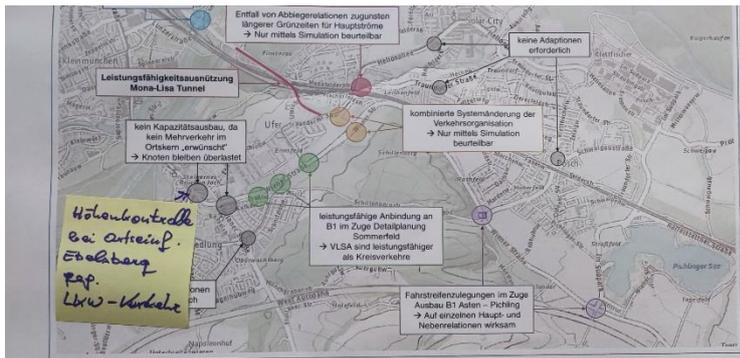
- » Für den Alltagsradverkehr in Ebelsberg und Pichling ist der Radweg auf der Florianerbahn-Trasse nicht relevant. Dennoch soll der Lückenschluss nach St. Florian vollzogen werden, da ein Großteil des Radwegs bereits umgesetzt wurde. Eine Radroute entlang der Bahntrasse, inkl. zusätzlicher Traunquerung, wird als wesentlich praktikabler für den Alltagsradverkehr angesehen.
- » Die Tempo-30-Beschränkung in der Ortsdurchfahrt Ebelsberg wird nicht eingehalten. Es braucht unabhängig von einem Radweg unterstützende Maßnahmen zur Einhaltung der höchstzulässigen Geschwindigkeit, z.B. durch angehobene Querungsstellen für den Fußverkehr.
- » Im Zuge der Errichtung einer Geh- und Radwegverbindung zwischen Brachsenweg und Neufelderstraße sollte der bereits bestehende Weg entlang des Aubachs ebenfalls asphaltiert werden, um eine durchgehende komfortable Befahrbarkeit herzustellen.

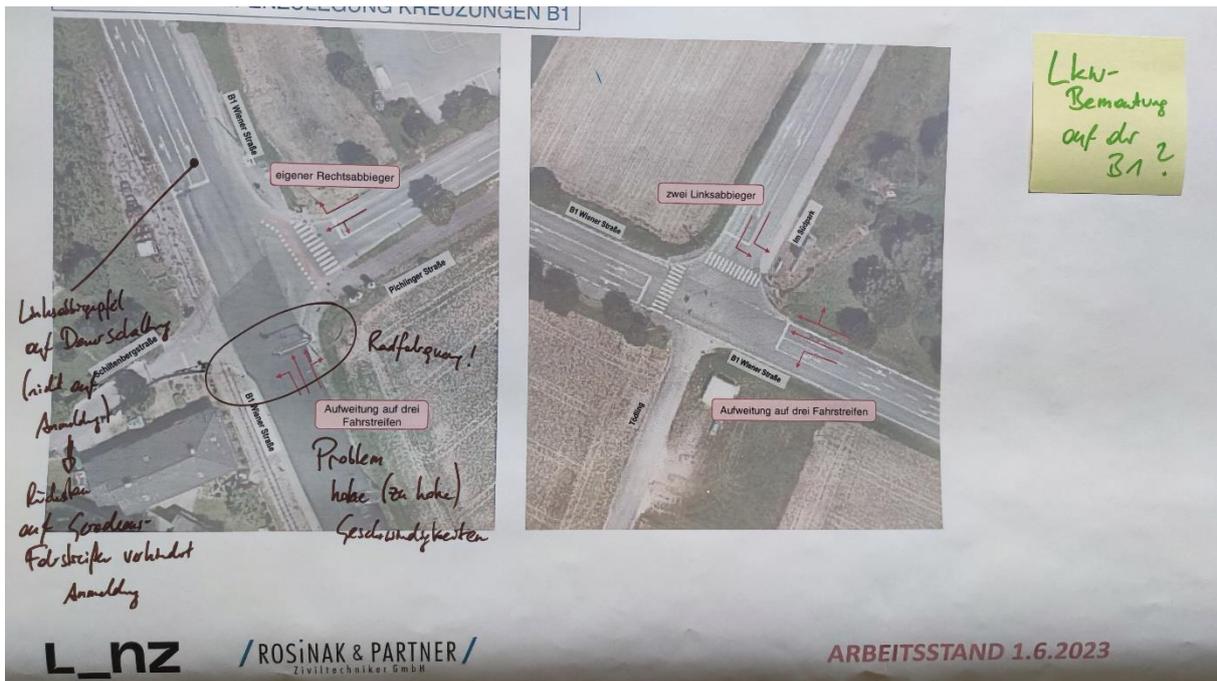
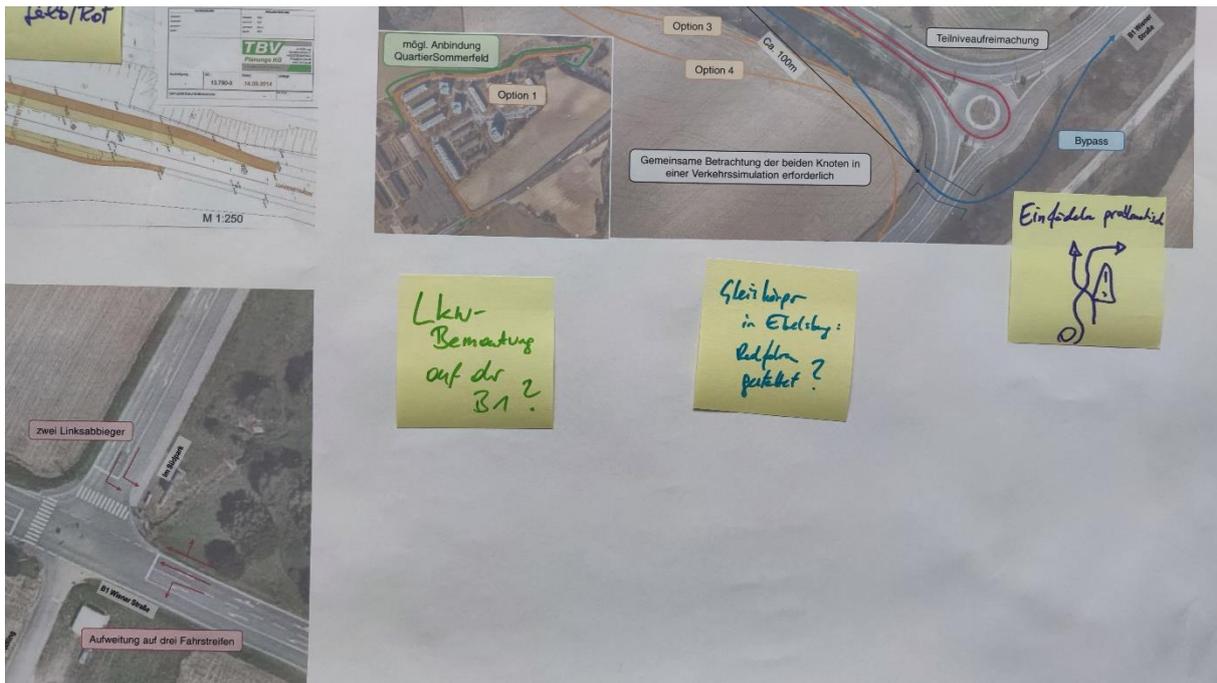
4. Fotodokumentation der Themenplakate der Arbeitstische

4.1. Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung sicherstellen



4.2. Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr





4.3. Klimaresiliente Siedlungs- und Verkehrsplanung

KLIMARESILIENTE STADT- UND VERKEHRSPLANUNG



STADTKLIMAAANALYSE LINZ 2020



WARMING-STRIPES



SCHUTZGEBIETE



MASSNAHMEN

Innen vor Außen

Die **Innenentwicklung** und **Siedlungsverdichtung** in Ebelberg und Pichling soll gezielt gelenkt werden, dazu ist von der Stadt Linz geplant, das Örtliche Entwicklungskonzept zu überarbeiten. Zentrale sowie gut mit der Straßenbahn und vor allem der S-Bahn erschlossene Räume eignen sich im Süden von Linz für **verdichtete Bebauungsformen**. Gleichzeitig sollen die notwendigen Qualitäten in den öffentlichen Freiräumen sowie privaten und teilöffentlichen Freiräumen von neuen größeren Wohnbauvorhaben gesichert werden. Naturnahe Gebiete müssen im Sinne der Klimawandelanpassung erhalten und in ihrer Qualität verbessert werden, das betrifft vor allem auch das Natura 2000 Gebiet Traun-Donau-Auen sowie andere geschützte Landschaftselemente.

Mobilität und Wohnen

Für **größere, mehrgeschossige Siedlungsgebiete** sollen künftig **Mobilitätskonzepte** im Sinne einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung von der Stadt eingefordert werden. Dies ist beispielsweise bei der Projektentwicklung Quartier Sommerfeld bereits der Fall. In diesen Mobilitätskonzepten sollen Maßnahmen, die den raumplanerischen, vor allem aber verkehrlichen Zielen der Stadt Linz gerecht werden, ausgearbeitet werden.

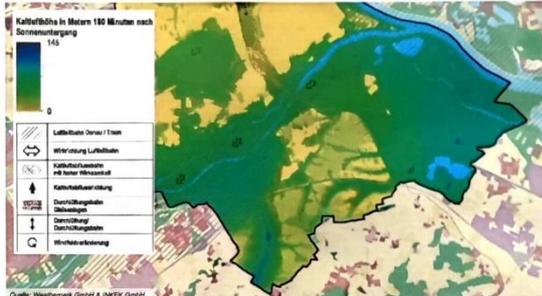
Beschatten, Kühlen und Entwässern

Zur Anwendung kommen müssen bei den größeren Siedlungsentwicklungen auch **Klimawandelanpassungsmaßnahmen** (Beschattung und Kühlung, Versickerungsfähigen für Starkregenereignisse, ...).

PLANUNGSHINWEISE KLIMAWANDELANPASSUNG

Kategorie	Name	Planungshinweise, Ziele, und Maßnahmen	Kategorie	Name	Planungshinweise, Zielvorgaben
Hohe Bedeutung	Maximaler Anteil an begrünten Flächen	Die im städtischen Siedlungsraum zu realisierende Grünfläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Wärmeinhaltes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die Grünflächen sind so zu gestalten, dass sie auch bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Dürre) funktionsfähig bleiben.	Hohe Bedeutung	Maximaler Anteil an durchlässigen Flächen	Die im städtischen Siedlungsraum zu realisierende durchlässige Fläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Wärmeinhaltes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die durchlässigen Flächen sind so zu gestalten, dass sie auch bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Dürre) funktionsfähig bleiben.
	Minimale Flächenversiegelung	Die im städtischen Siedlungsraum zu realisierende versiegelte Fläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Wärmeinhaltes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die versiegelten Flächen sind so zu gestalten, dass sie auch bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Dürre) funktionsfähig bleiben.		Minimale Flächenversiegelung	Die im städtischen Siedlungsraum zu realisierende versiegelte Fläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Wärmeinhaltes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die versiegelten Flächen sind so zu gestalten, dass sie auch bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Dürre) funktionsfähig bleiben.
Mittlere Bedeutung	Maximaler Anteil an durchlässigen Flächen	Die im städtischen Siedlungsraum zu realisierende durchlässige Fläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Wärmeinhaltes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die durchlässigen Flächen sind so zu gestalten, dass sie auch bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Dürre) funktionsfähig bleiben.	Mittlere Bedeutung	Maximaler Anteil an begrünten Flächen	Die im städtischen Siedlungsraum zu realisierende Grünfläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Wärmeinhaltes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die Grünflächen sind so zu gestalten, dass sie auch bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Dürre) funktionsfähig bleiben.
	Minimale Flächenversiegelung	Die im städtischen Siedlungsraum zu realisierende versiegelte Fläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Wärmeinhaltes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die versiegelten Flächen sind so zu gestalten, dass sie auch bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Dürre) funktionsfähig bleiben.		Minimale Flächenversiegelung	Die im städtischen Siedlungsraum zu realisierende versiegelte Fläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Wärmeinhaltes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die versiegelten Flächen sind so zu gestalten, dass sie auch bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Dürre) funktionsfähig bleiben.
Niedrige Bedeutung	Maximaler Anteil an begrünten Flächen	Die im städtischen Siedlungsraum zu realisierende Grünfläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Wärmeinhaltes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die Grünflächen sind so zu gestalten, dass sie auch bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Dürre) funktionsfähig bleiben.	Niedrige Bedeutung	Maximaler Anteil an durchlässigen Flächen	Die im städtischen Siedlungsraum zu realisierende durchlässige Fläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Wärmeinhaltes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die durchlässigen Flächen sind so zu gestalten, dass sie auch bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Dürre) funktionsfähig bleiben.
	Minimale Flächenversiegelung	Die im städtischen Siedlungsraum zu realisierende versiegelte Fläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Wärmeinhaltes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die versiegelten Flächen sind so zu gestalten, dass sie auch bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Dürre) funktionsfähig bleiben.		Minimale Flächenversiegelung	Die im städtischen Siedlungsraum zu realisierende versiegelte Fläche ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung und trägt zur Verbesserung der Luftqualität, zur Reduzierung des Wärmeinhaltes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die versiegelten Flächen sind so zu gestalten, dass sie auch bei Extremwetterereignissen (Starkregen, Dürre) funktionsfähig bleiben.

KALTLUFTABFLUSS



KLIMASENSIBLE FLÄCHEN LT. PLANUNGSHINWEISKARTE



Besser Parken

Die Einführung einer **Parkraumbewirtschaftung** bzw. **Kurzparkzonen** im öffentlichen Raum würde von den Bürger*innen im Planungsprozess zum Mobilitätskonzept Ebelberg-Pichling vielfach gefordert. Aus fachlicher Sicht sollte eine solche Maßnahme jedenfalls in eine Konzeption für die **gesamte Stadt Linz** eingebettet sein und nicht nur in einem Stadteil umgesetzt werden.



Gut durchlüftet

Für eine weiterhin **gut durchlüftete** Stadt ist es wesentlich, jene Freiräume zu sichern, die die Kaltluftströme erhalten. Damit wird sichergestellt, dass sich künftig die Siedlungsgebiete im Linzer Süden nicht so stark erhitzen, wie es die Prognosen voraussagen. Das bedeutet, dass für jene Flächen, die in der Planungshinweiskarte der Klimanalyse Linz als **Ausgleichsräume mit hoher und mittlerer Bedeutung** voranrank sind, auch zielgerichtete Maßnahmen gesetzt werden.

Durch die Strategie der städtebaulichen Nachverdichtung lassen sich übergeordnete Ziele der klimagerechten Stadtentwicklung auf Quartiersebene auch in Ebelberg und Pichling sinnvoll realisieren, jedoch soll im Zusammenhang mit der Klimawandelanpassung lokal das richtige Maß der baulichen Dichte und mögliche Kompensationen bestimmt werden, damit es in bereits klimatisch ungünstigen Verdichtungsräumen zu keiner weiteren Verschlechterung kommt. Das betrifft beispielsweise eine **erhöhte Achtsamkeit auf Baukörperstellungen, Gründächer, gut durchlüftete Frei- und Erholungsflächen, Beschattung auf Verkehrsflächen für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende**.

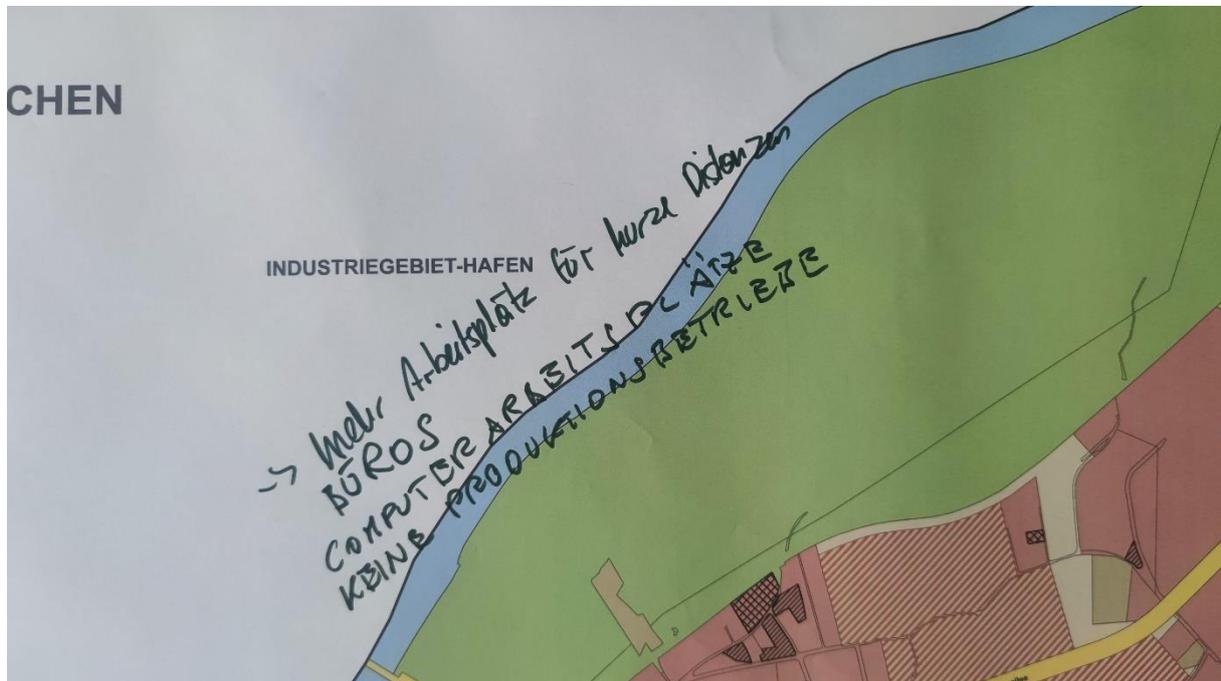


Kfz-Verkehr bündeln

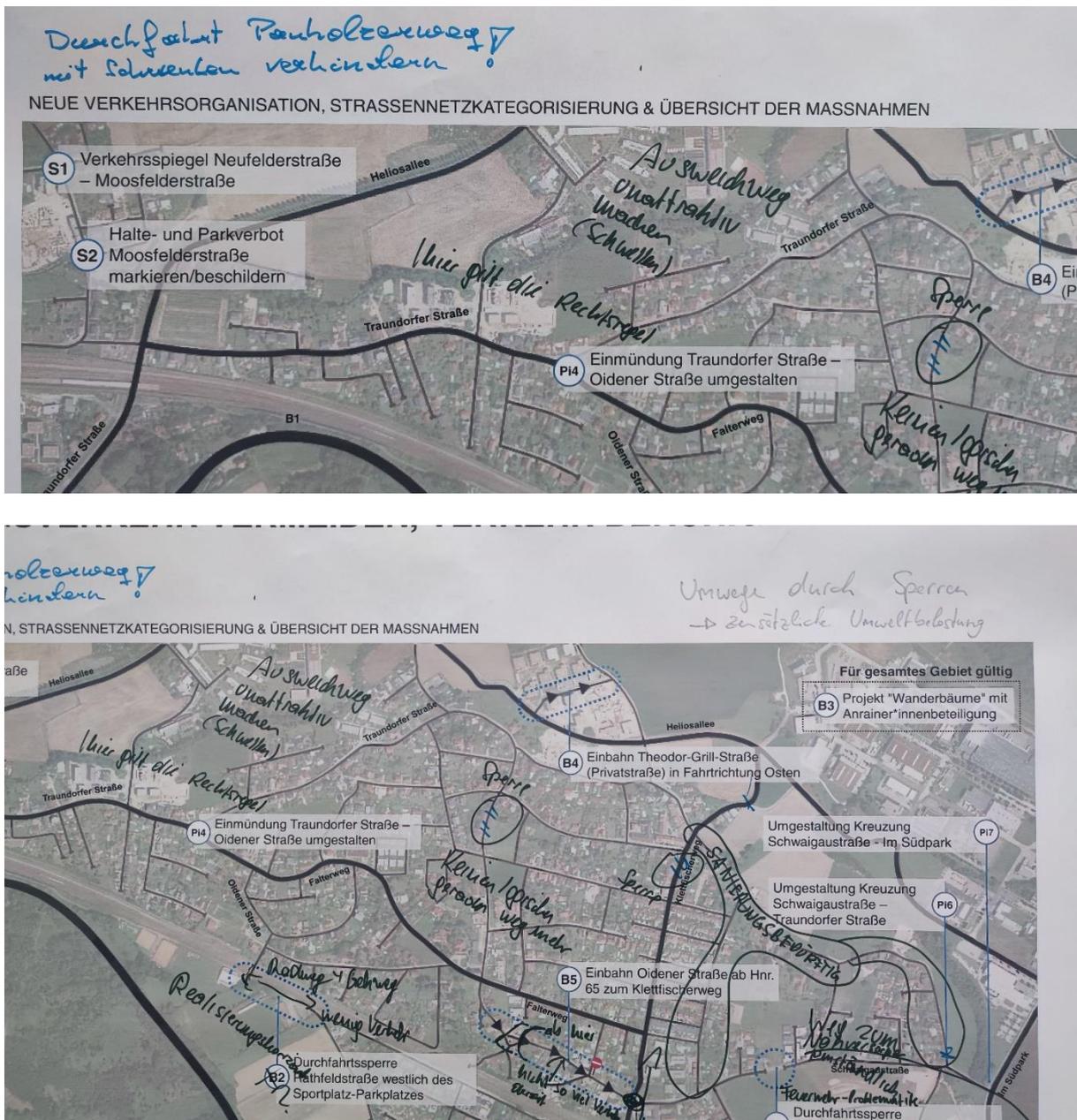
Die Entlastung von Siedlungsgebieten vom Durchgangsverkehr durch **verkehrstechnische Maßnahmen** ist aus lufthygienischer Sicht zu begrüßen. Bei einem Neubau von Straßen zur Erschließung neuer Siedlungsgebiete soll sichergestellt sein, dass der bestehende Kfz-Verkehr sich auch tatsächlich auf die gewünschte Route konzentriert und es nicht zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens kommt. Zusätzliche Versiegelungen sollten so weit wie möglich **hinterhalten** werden.

5. Fotodokumentation der betreuten Plakatausstellung

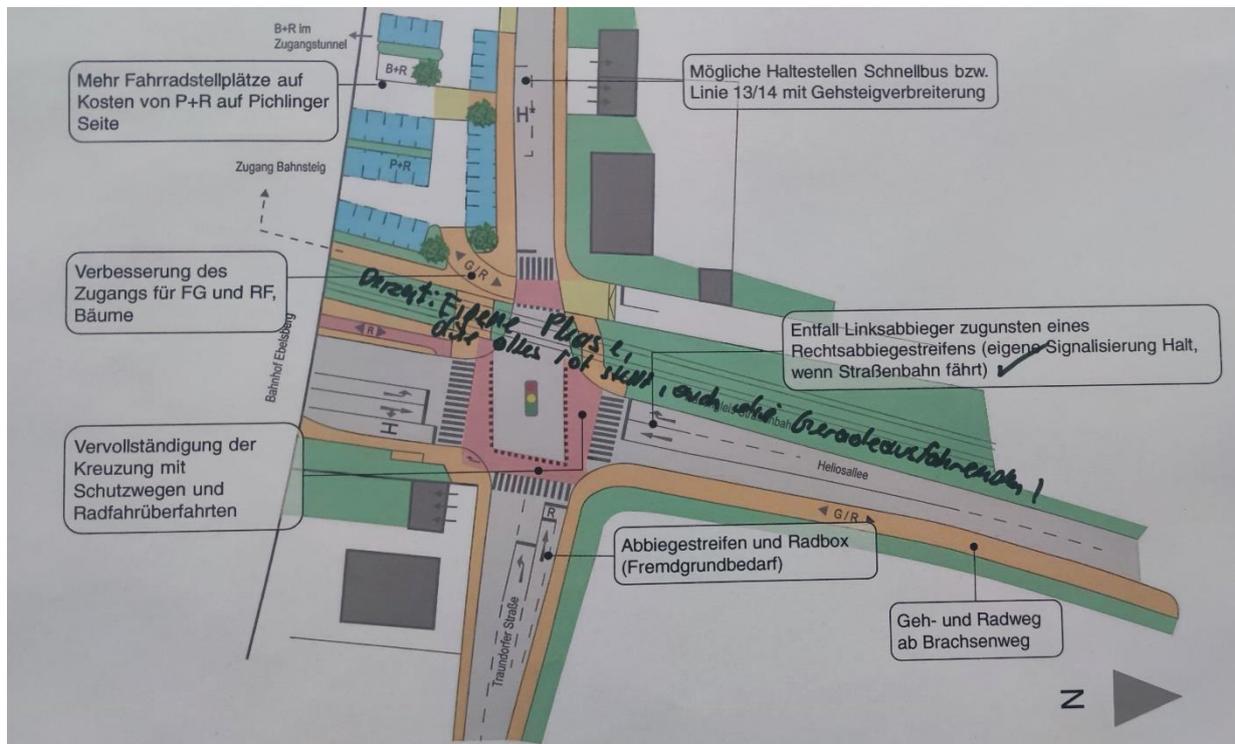
5.1. Siedlungsentwicklung in Kombination mit Verkehrsplanung



5.2. Kfz-Durchgangsverkehr vermeiden

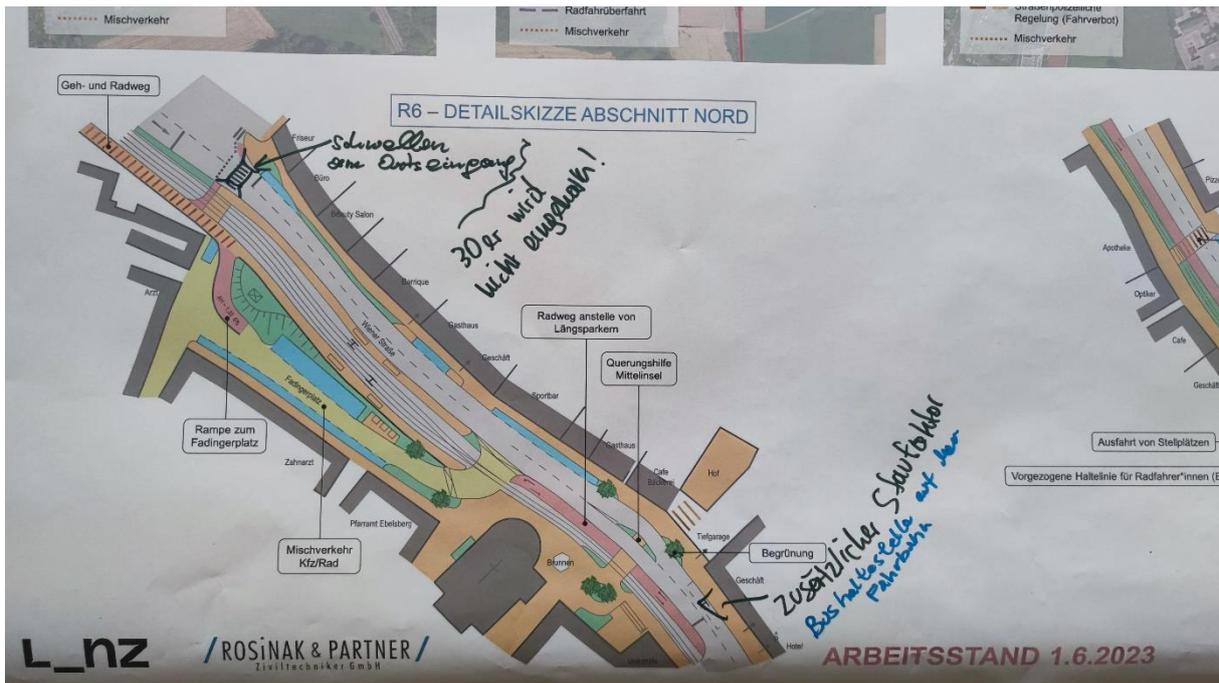


5.3. Straßenräume am Menschen ausrichten



5.4. Radverkehr ausbauen & fördern







6. Impressionen





Foto: Rosinak & Partner



Foto: Rosinak & Partner