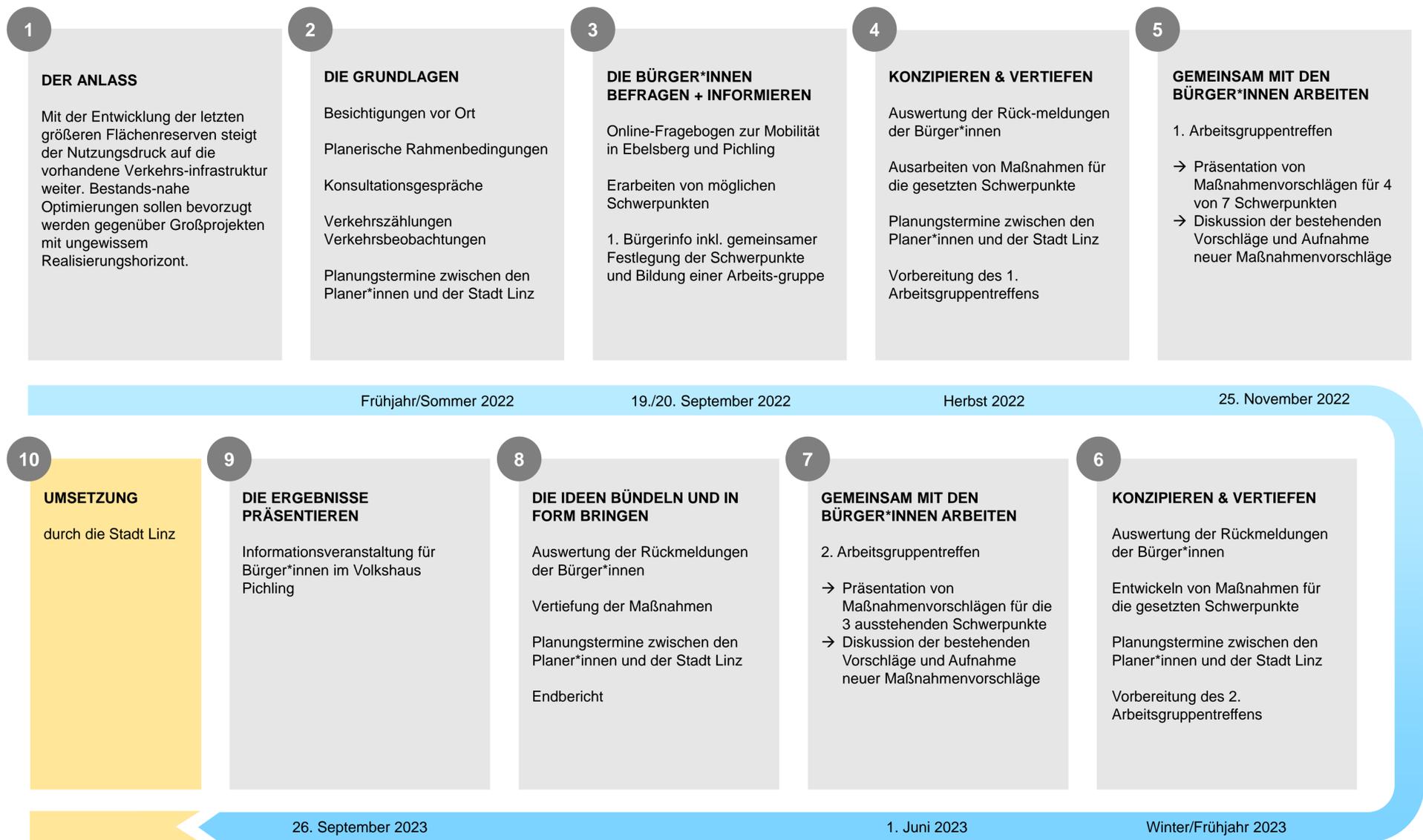


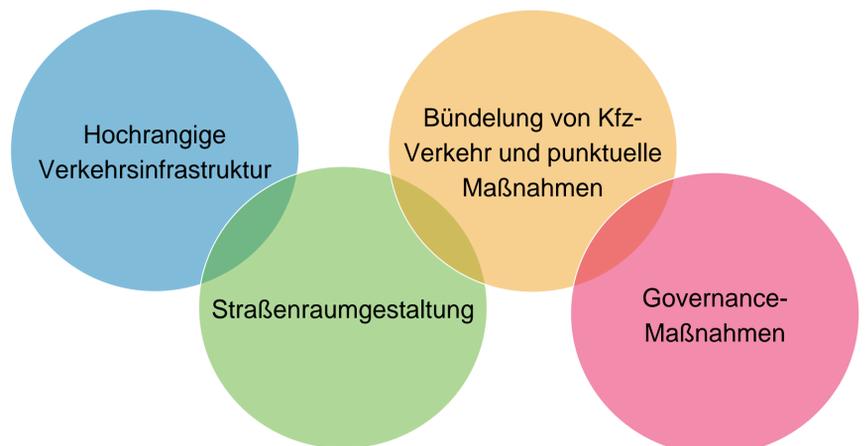
PLANUNGSPROZESS



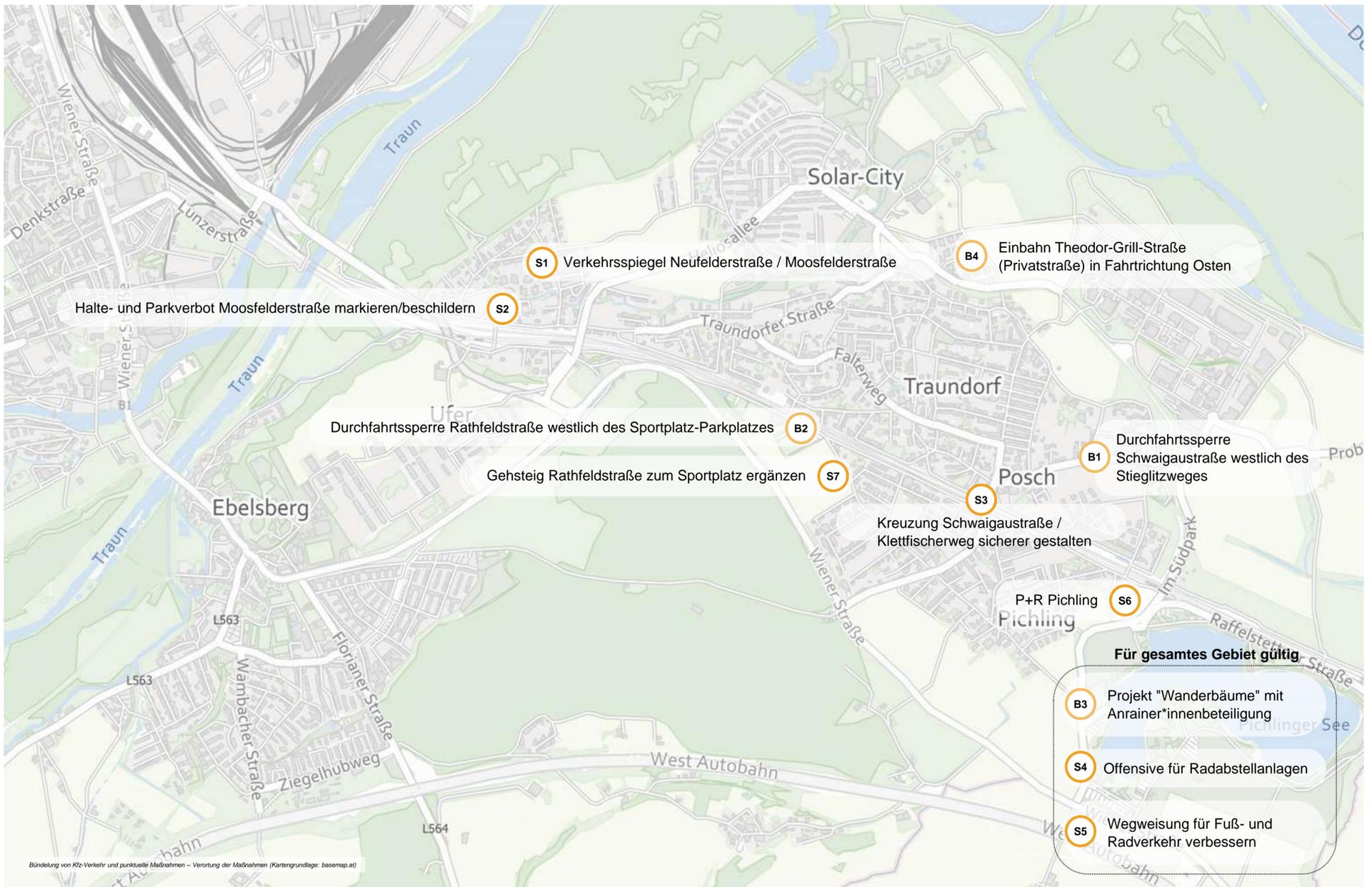
ZIELE

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

HANDLUNGSFELDER



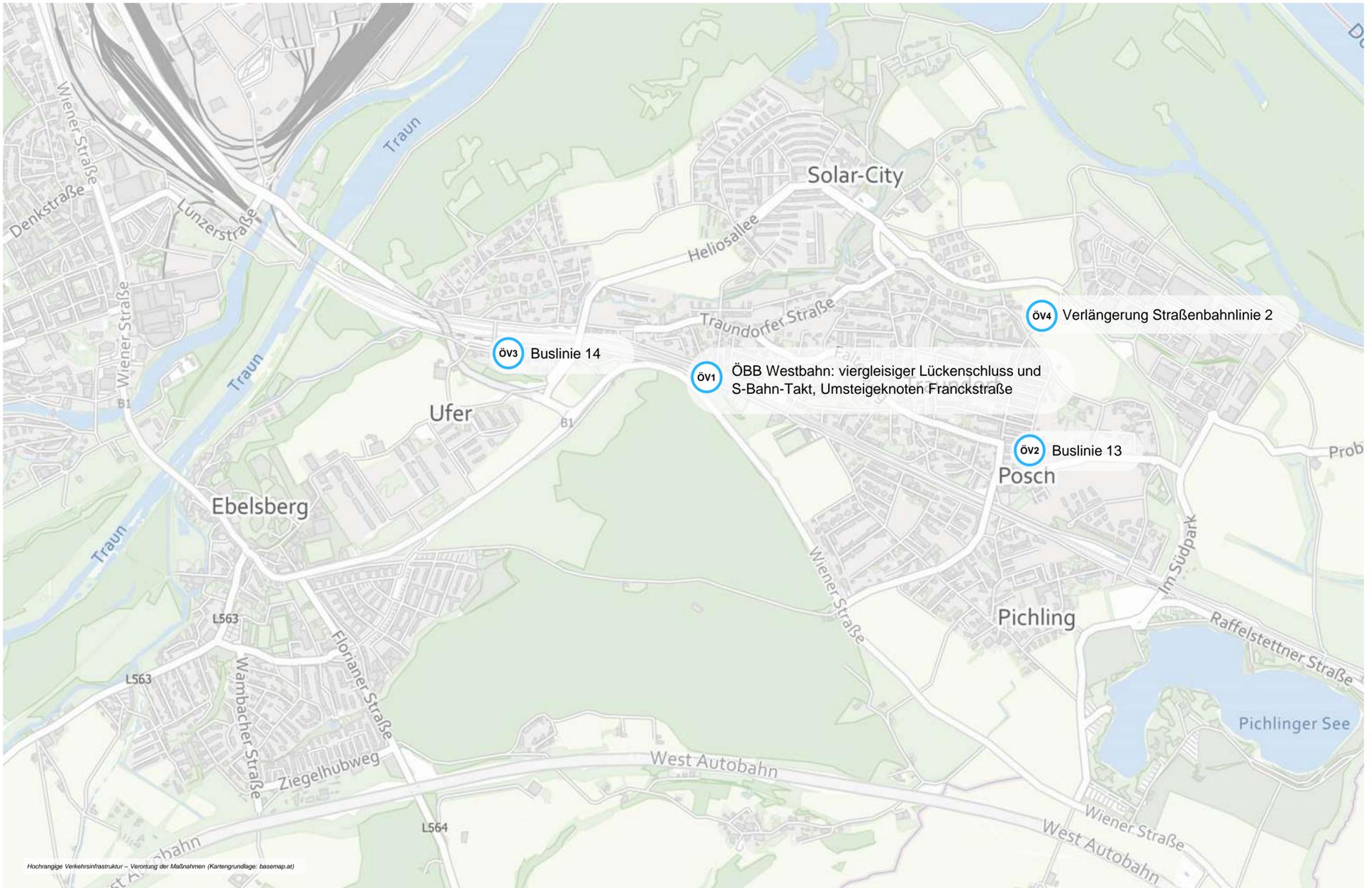
BÜNDELUNG VON KFZ-VERKEHR UND PUNKTUELLE MASSNAHMEN



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

HOCHRANGIGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR ÖFFENTLICHER VERKEHR (ÖV)



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. Sie soll 2027/28 in Betrieb gehen. Im Süden von Linz entfaltet die Linie 14 erst mit der Besiedlung einer zweiten Phase des Entwicklungsgebietes, 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.

ÖV4 Verlängerung Straßenbahnlinie 2

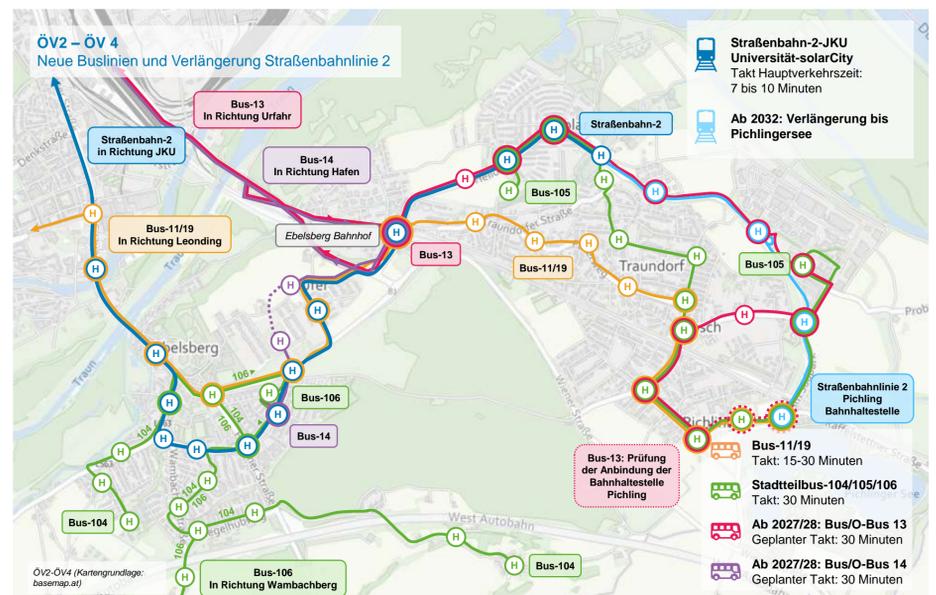
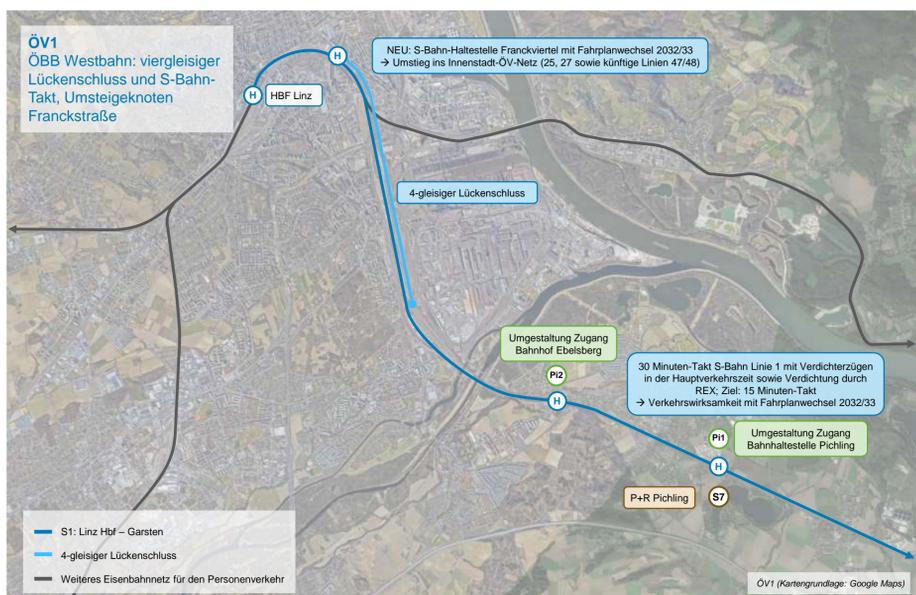
Die Verlängerung vervollständigt die Linie 2 zwischen der solarCity und der Bahnhaltestelle Pichling mit Anbindung des Gewerbegebietes Südpark. Als Vorstufe soll die Linie 13 die wesentlichen Teile dieses östlichen Astes übernehmen. Eine Realisierung der Straßenbahn ist erst mit der Einführung des S-Bahn-Taktes auch an der Bahnhaltestelle 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 Kleffischerweg 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, dem solarCity, der Zierfelderstraße und dem Südpark herstellt.

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen	kurzfristig mittelfristig langfristig → bis 2032
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur	Handlungsträger und Involvierte • ÖBB
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung	Nächste Schritte 1. laufende Gespräche mit ÖBB führen
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen	kurzfristig mittelfristig (Betriebsaufnahme 2027/2028) langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur	Handlungsträger und Involvierte • Linz Linien • Stadt Linz
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung	Nächste Schritte 1. Finanzierung der ÖV-Linie sicherstellen 2. Prüfung der Anbindung der Bahnhaltestelle Pichling 3. laufende Gespräche mit Linz Linien führen
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	

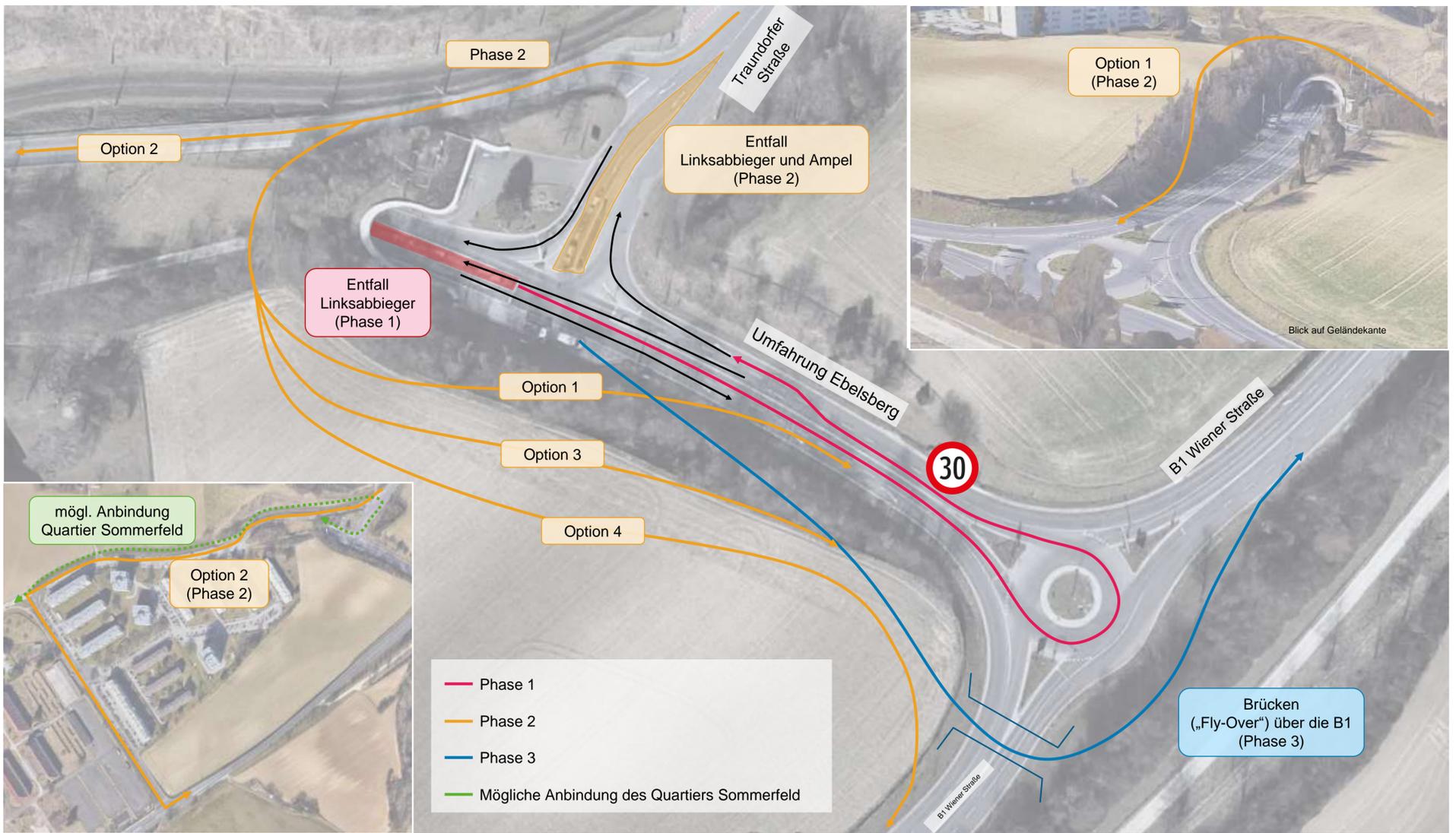
Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen	kurzfristig mittelfristig (Betriebsaufnahme 2027/28) langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur	Handlungsträger und Involvierte • Stadt Linz • Linz Linien • Bauträger
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung	Nächste Schritte 1. Finanzierung der ÖV-Linie sicherstellen 2. Betriebsaufnahme durch Linz Linien 3. Prozess mit Bauträgern zur Linienführung auf dem Areal der eh. Hillerkaserne weiterführen
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen	kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur	Handlungsträger und Involvierte • Linz Linien • Stadt Linz
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung	
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	



HOCHRANGIGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR

KFZ-VERKEHR / INDIVIDUALVERKEHR (IV)



IV1 - IV4 Strategie zur Ausnutzung 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 Umsetzungszeitpunkte 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 auszunutzen. 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 Stadtverkehrskonzept 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	<ul style="list-style-type: none"> voestalpine (Grundstückseigentümer) Stadt Linz
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	<ol style="list-style-type: none"> Gespräche zur Finanzierung mit der voestalpine wieder aufnehmen Adaptierung der Planung

IV2 Ostportal Mona-Lisa-Tunnel Phase 1: Entfall der Linksabbiegerrelation 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 Linksabbiegerrelation von der Umfahrung nach Pichling entfallen. Dadurch kann der bestehende Linksabbiegestreifen, der im Tunnel beginnt, aufgelöst und der Platz für einen Einfädelstreifen für Rechtsabbieger 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 Entlastung 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.

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 Linksabbiegerrelation 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 abweigend – 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 Durchfahrtsperre 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 IV5 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.

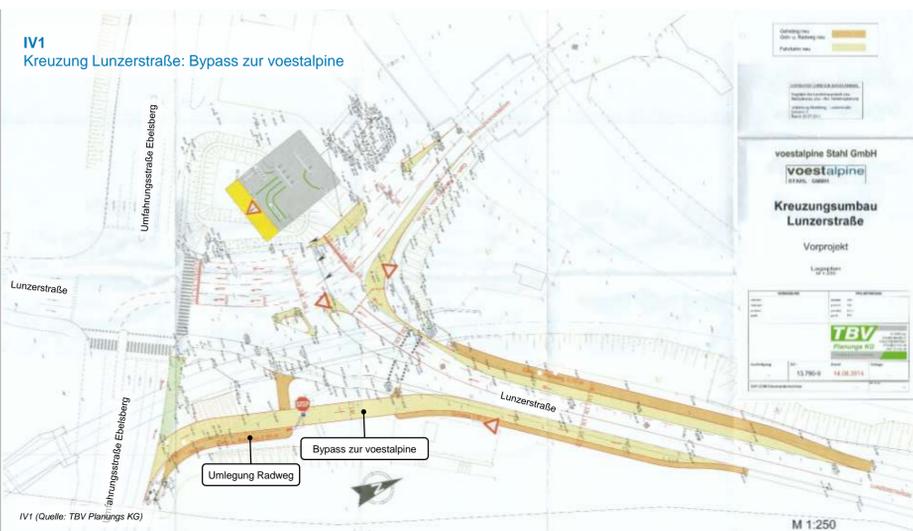
IV4 Ostportal Mona-Lisa-Tunnel Phase 3: Flyover-Bypass über Kreisverkehr B1 – Umfahrung Ebelsberg in Richtung Asten

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 Linksabbiegestrome 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.

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	<ul style="list-style-type: none"> Stadt Linz Land OÖ Land OO
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	<ol style="list-style-type: none"> Detailprüfung der verkehrlichen Auswirkungen (Verkehrssimulation)

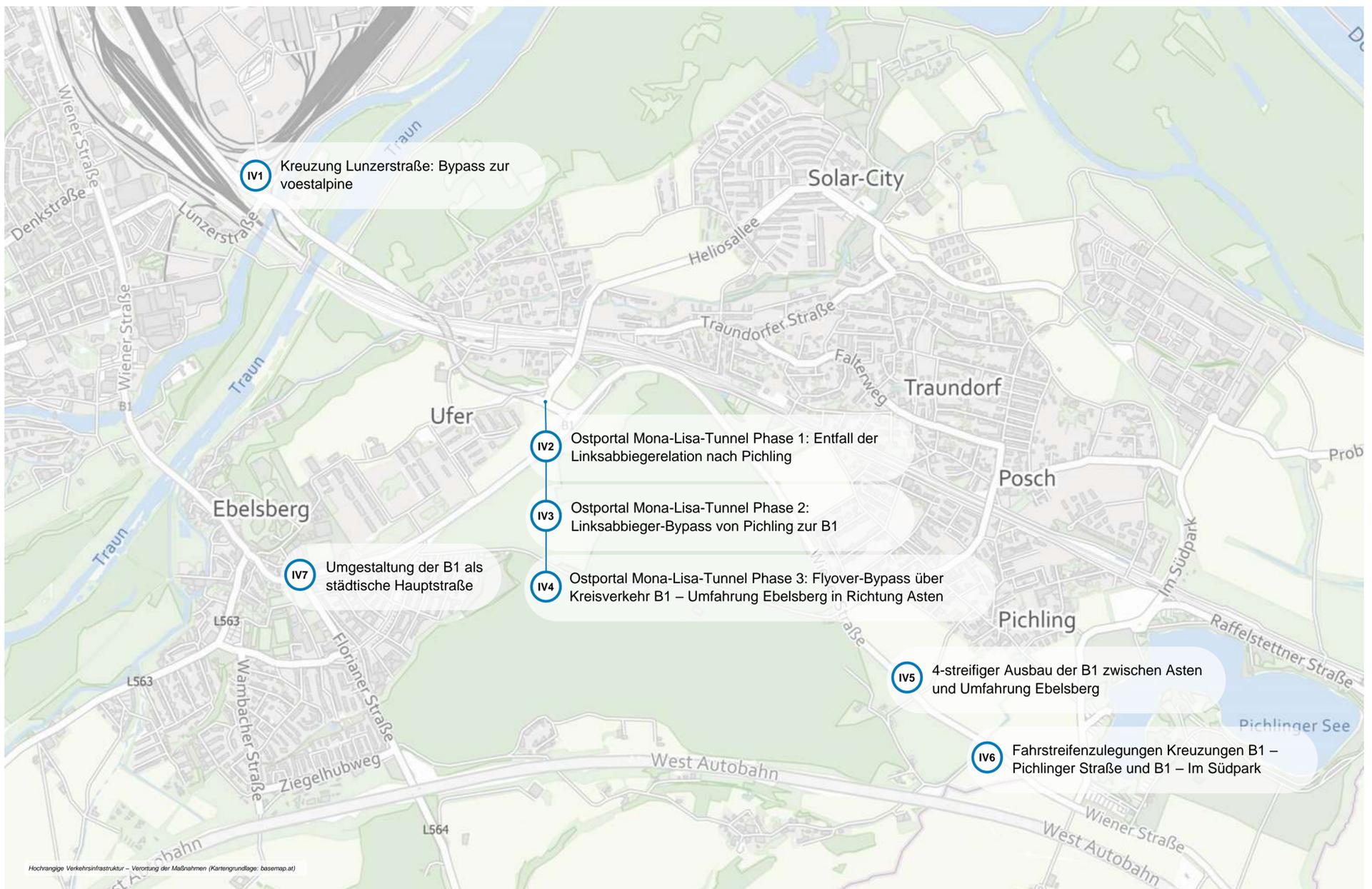
Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen	kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur	Handlungsträger und Involvierte
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung	<ul style="list-style-type: none"> Stadt Linz Land OÖ Grundstückseigentümer
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	<ol style="list-style-type: none"> Verhandlungen zur Grundabtretung starten Projekt ausarbeiten (Verkehrssimulation und Kostenschätzung)

IV1 Kreuzung Lunzerstraße: Bypass zur voestalpine



HOCHRANGIGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR

KFZ-VERKEHR / INDIVIDUALVERKEHR (IV)



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. Betriebsgebietentwicklung (Südpark) erforderlich werden.

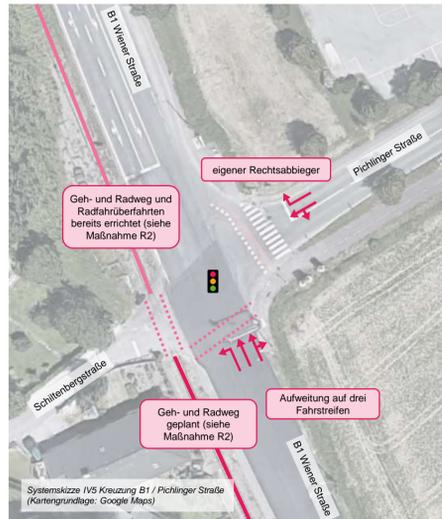
In der Pichlinger Straße kann die Leistungsfähigkeit der Ausfahrt auf die B1 durch einen zweiten Fahrstreifen (also eigene Links- und Rechtsabbiegestreifen) effektiv erhöht werden. Auch eine geeignete Detektion bzw. Grünschalung der Linksabbieger von der B1 in die Pichlinger Straße kann zu einer Erhöhung 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 Fahrrichtung Asten weitergeführt werden. Überlegungen des Landes OÖ dazu liegen vor.

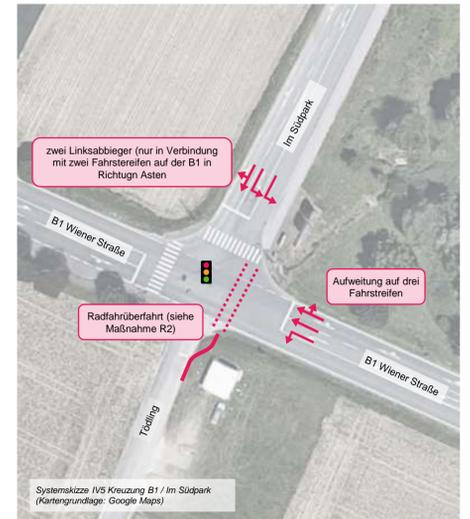
Als nächste Schritte müssen die erforderlichen Grundabtretungen eingeleitet werden und Straßendetailprojekte ausgearbeitet werden. In Abstimmung mit der Maßnahme G2 (Mobilitätskonzepte für die Entwicklung größerer Siedlungsgebiete) ist ein Monitoring der Leistungsfähigkeit bei größeren Siedlungsentwicklungen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

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen	kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur	Handlungsträger und Involvierte
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung	Land OÖ Stadt Linz
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	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 unklar. 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 ÖÖVV 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.

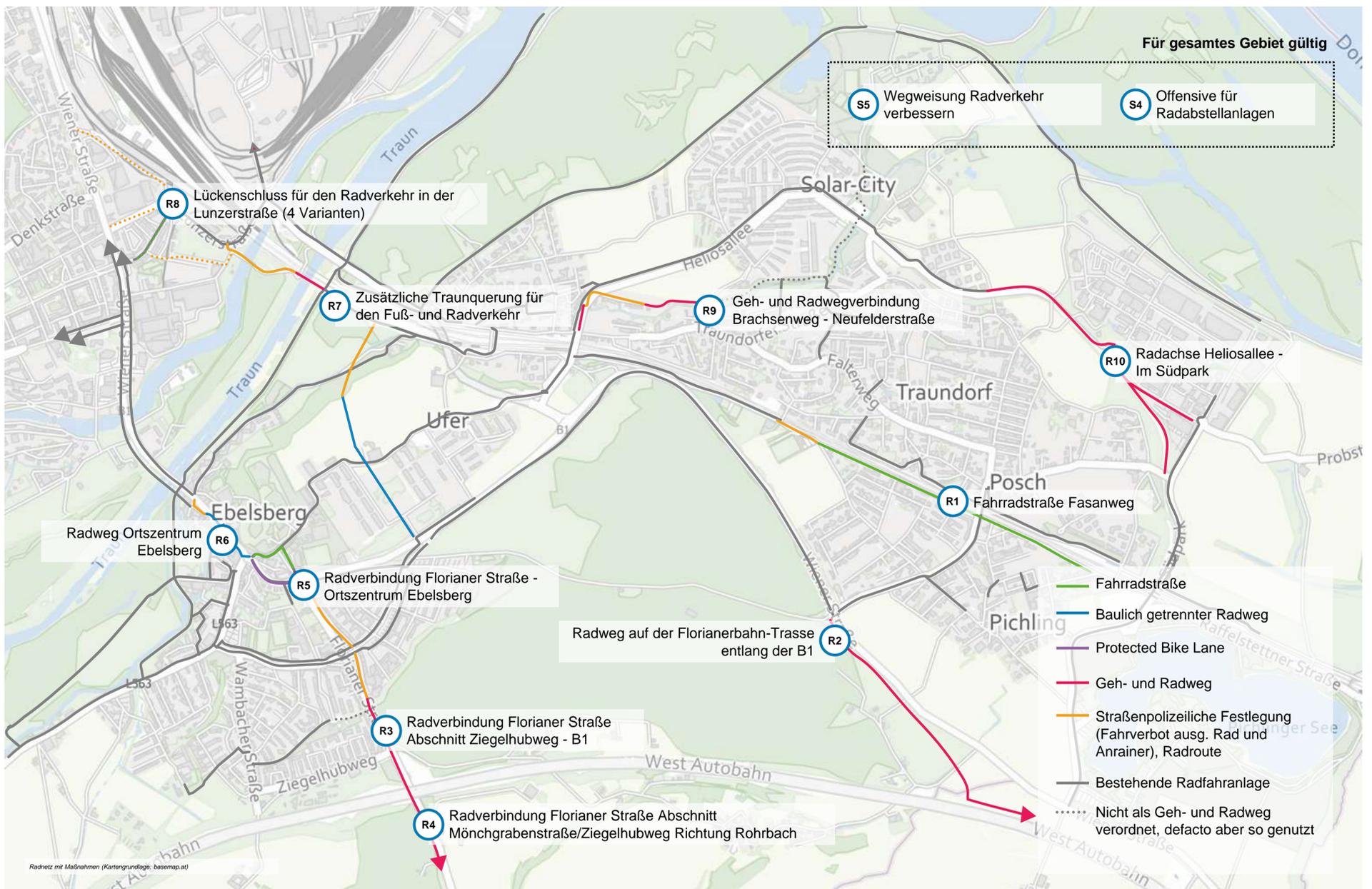
IV7 Umgestaltung der B1 als städtische Hauptstraße

Die wesentlichen Elemente einer städtischen Hauptstraße sind eine 2- oder 4-Streifigkeit (allenfalls mit Busfahrstreifen), beidseitige baulich getrennte Radwege, beidseitige Gehsteige mit mind. 2,5 m Breite, wenn sie an Bebauung angrenzen, bzw. mind. 2 m Breite, wenn sie an eine Grünfläche angrenzen. 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.

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	Land OÖ Stadt Linz
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	1. Abstimmungen des Landes mit Umlandgemeinden

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	Land OÖ Stadt Linz
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	1. Projekt für Abschnitt Ebelsberg ausarbeiten 2. Abstimmung mit dem Land OÖ

HOCHRANGIGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR RADVERKEHR (R)

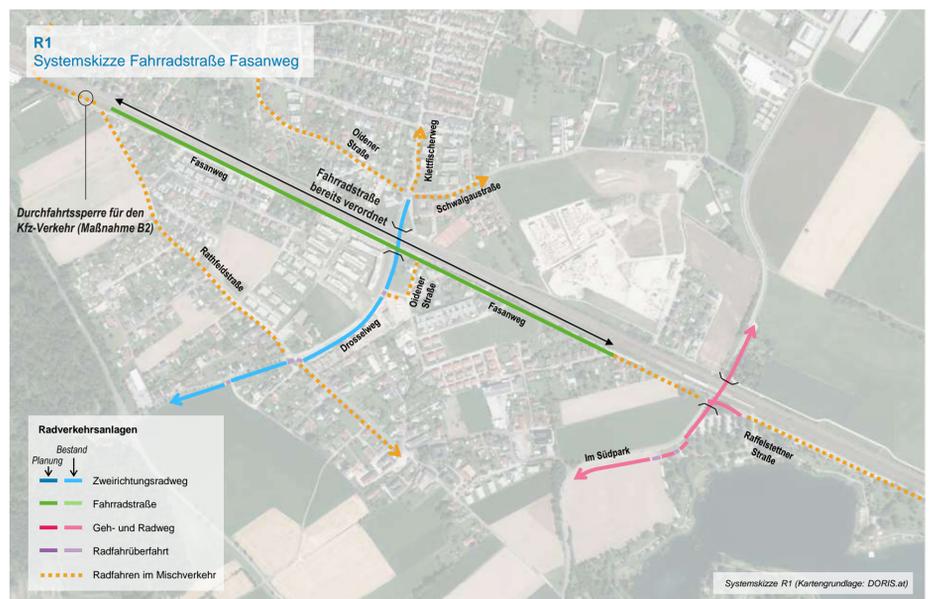


R1 Fahrradstraße Fasanweg

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.



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	Stadt Linz
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	1. Markierungs- und Beschilderungsarbeiten



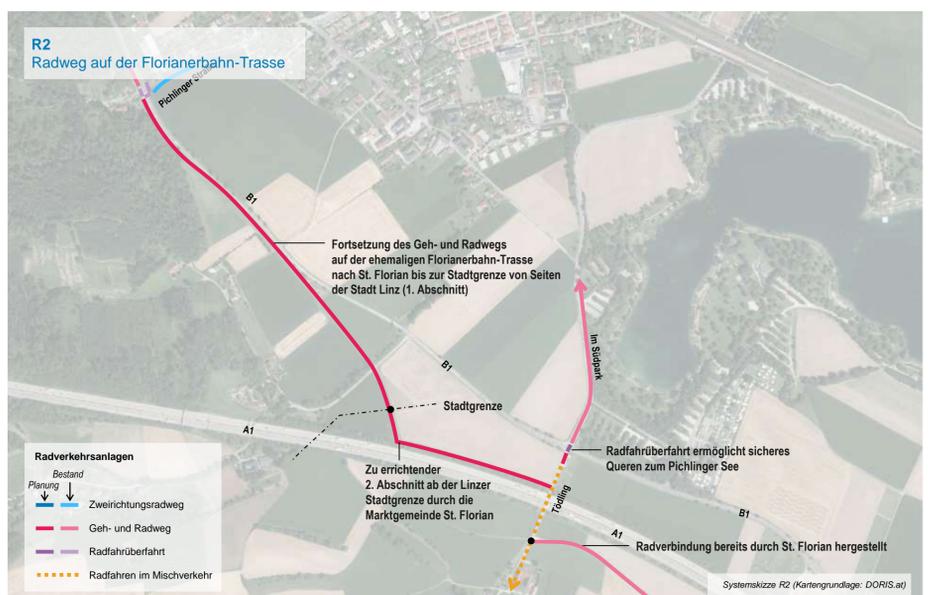
R2 Radweg auf der Florianerbahn-Trasse entlang der B1

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

- Von der Schiltbergstraße 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	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen	kurzfristig (Abschnitt 1) mittelfristig (Abschnitt 2) langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur	Handlungsträger und Involvierte
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung	Stadt Linz Marktgemeinde St. Florian
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	1. Markierungs- und Beschilderungsarbeiten 2. Adaptierung der Kreuzungen mit der B1 im 1. Abschnitt 3. Verordnungsverfahren für den 2. Abschnitt einleiten



HOCHRANGIGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR RADVERKEHR (R)

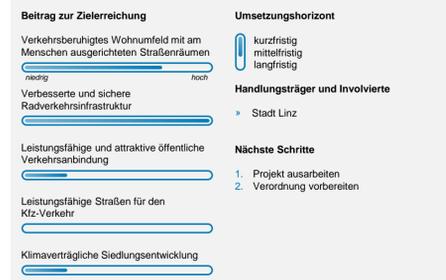
R4 Radverbindung Florianer Straße Abschnitt Mönchgrabenstraße/Ziegelhubweg Richtung Rohrbach

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.

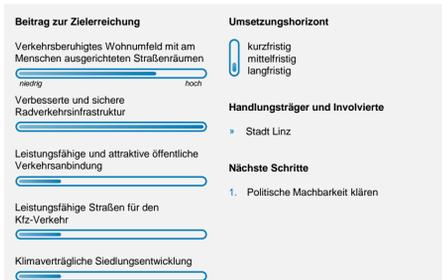
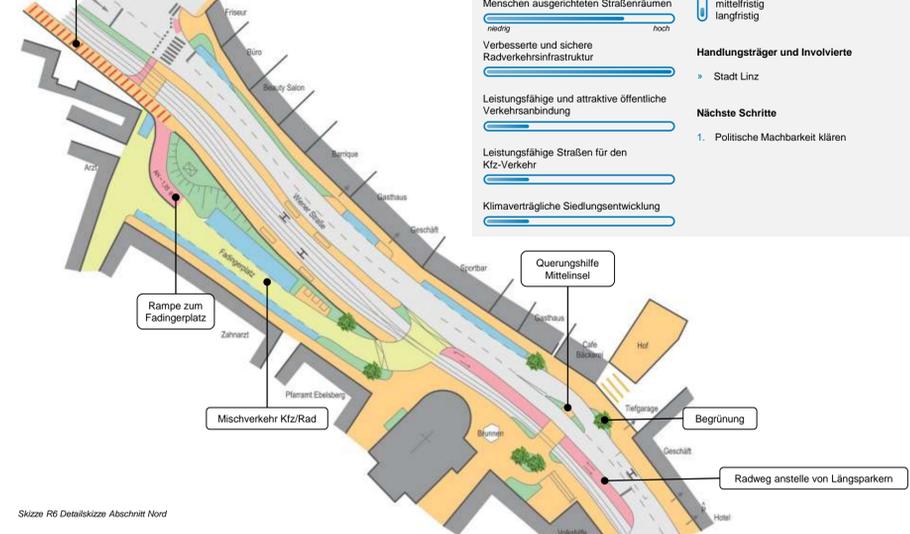


R5 Radverbindung Florianer Straße bis Ortszentrum Ebelsberg

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.

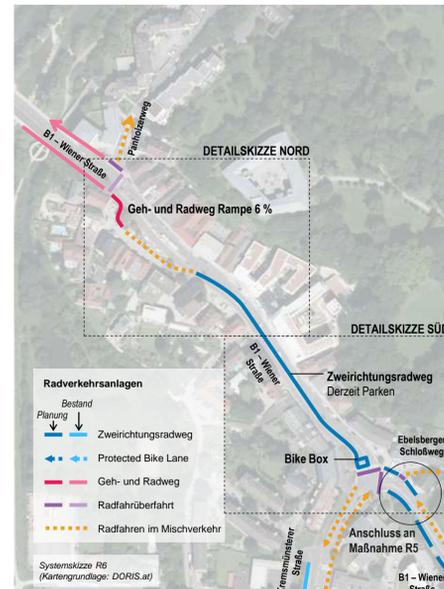


R6 Detailskizze Abschnitt Nord



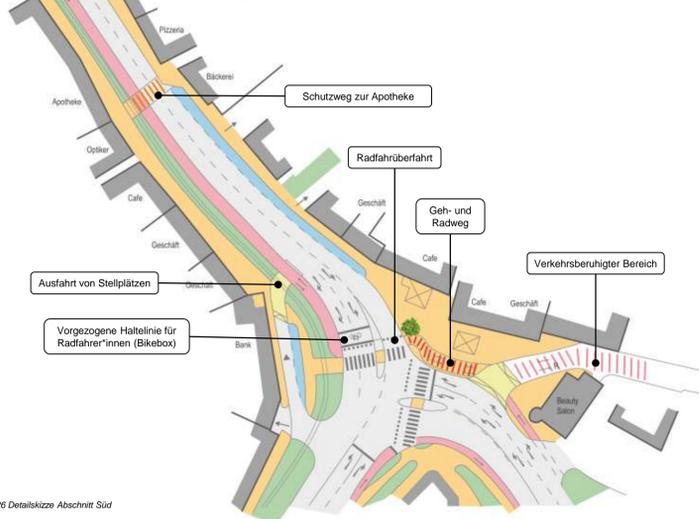
R6 Radweg Ortszentrum Ebelsberg

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 Jahrtausendende weiterhin hohen Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr bedingen eine für Radfahrer*innen unattraktive Verkehrssituation, auch wenn die gefährlichen 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 Kurzpark (Apothek, 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 Kurzpark-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.



Ortsdurchfahrt Ebelsberg (Foto: Rosinak & Partner)

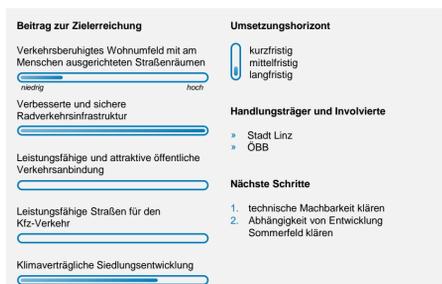
R6 Detailskizze Abschnitt Süd



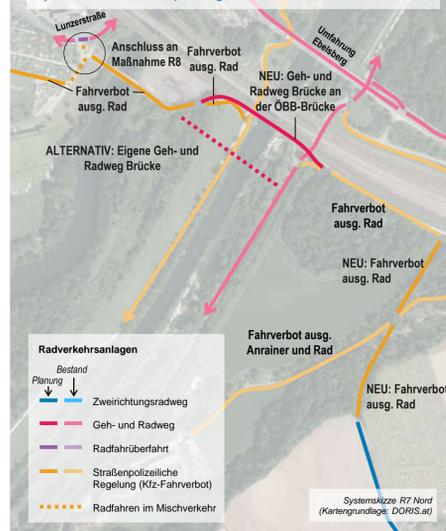
Skizze R6 Detailskizze Abschnitt Süd

R7 Zusätzliche Traunquerung für den Fuß- und Radverkehr

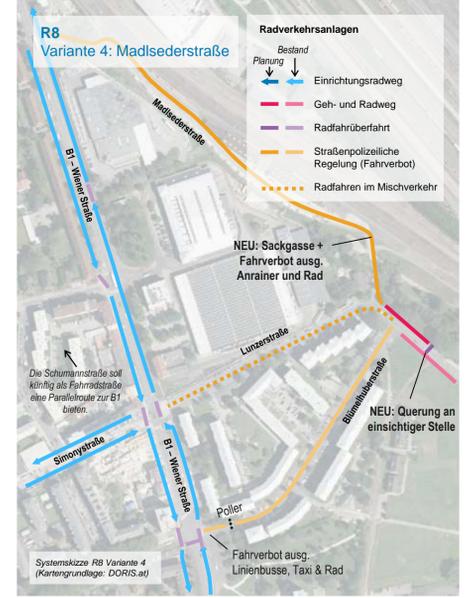
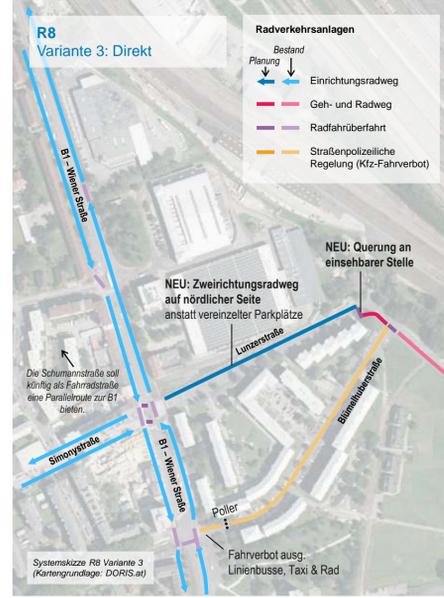
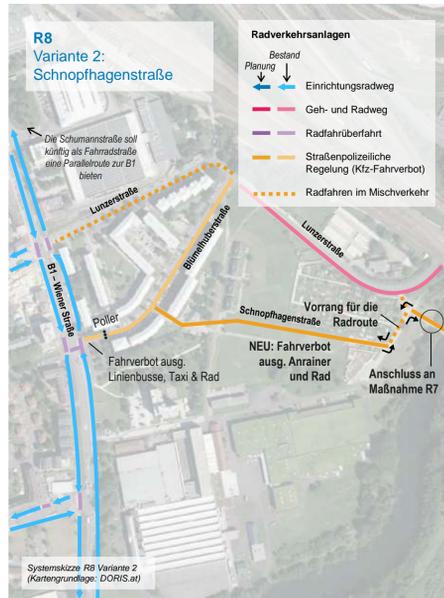
Ein wichtiger Teil des Mobilitätskonzeptes für die Entwicklung des Sommerfeldes (eh. Hillerkaserne) ist eine möglichst direkte Rad- und Fußverbindung über die Traun und den Jauckerbach in Richtung Stadt. Eine neue Traunbrücke könnte konstruktiv auch für den öffentlichen Verkehr genutzt werden. Als Straßenbrücke steht sie dann jedoch unter dem Druck, auch für den motorisierten Verkehr zur Verfügung zu stehen. Dadurch ergeben sich aber auch Fragen der nördlichen und südlichen Einbindungen in das Straßennetz – mit entsprechendem finanziellem Aufwand. Eine Fuß- und Radwegbrücke, die konstruktiv westseitig an das Tragwerk der ÖBB-Brücke angehängt ist, erscheint in diesem Kontext als machbare, landschaftlich attraktivere und deutlich kostengünstigere Variante. Trotzdem muss diese Möglichkeit zunächst technisch und rechtlich mit den ÖBB geklärt 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 Schnopphagenstraße, die nur einen kleinen Lückenschluss bei der dortigen Ortsstelle des Roten Kreuzes erfordert.



R7 Systemskizze Traunquerung für den Fuß- und Radverkehr



HOCHRANGIGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR RADVERKEHR (R)



R8 Lückenschluss für den Radverkehr in der Lunzerstraße

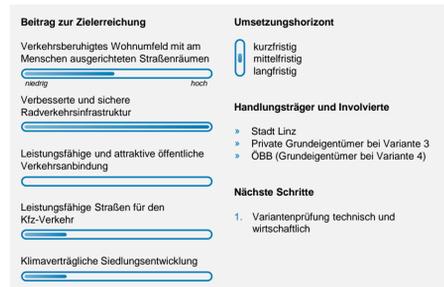
Der Radweg an der Lunzerstraße westlich der Bahnlinie endet derzeit bei der Blümelhuberstraße. Eine stadteinwärts gerichtete Verbindung zu den Hauptradwegen entlang der B1 Wiener Straße fehlt. Für den Lückenschluss gibt es vier Varianten:

- 1) Die wenig komfortable, weil umwegbehaftete Führung durch die Blümelhuberstraße - z.B. als Fahrradstraße;
- 2) die in Maßnahme R7 (zusätzliche Trauerquerung für den Fuß- und Radverkehr) erwähnte Route durch die Schnophagenstraße (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, nordsüdliche 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.



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



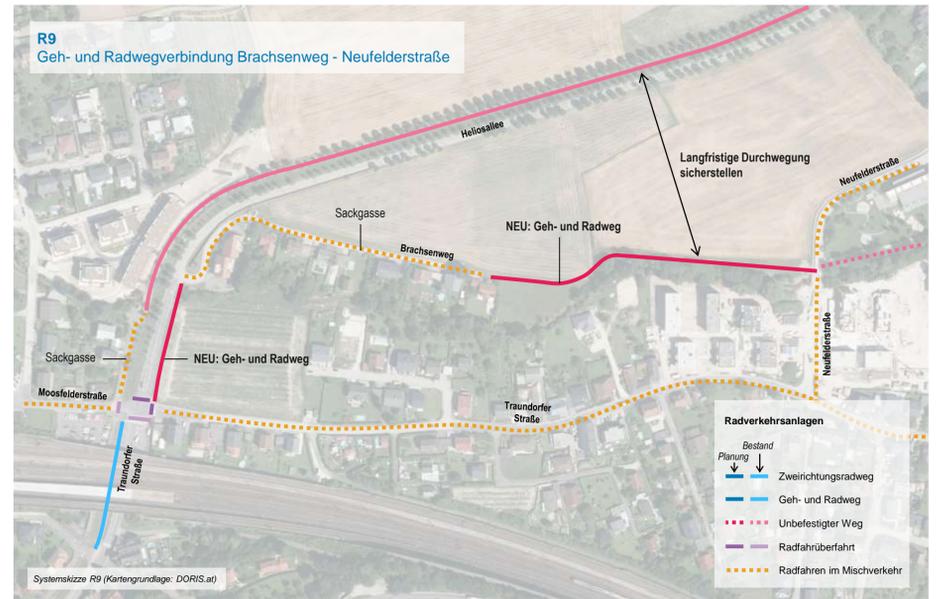
Ende des Geh- und Radwegs in der Lunzerstraße (Foto: Rosinak & Partner)

R9 Geh- und Radwegverbindung Brachsenweg - Neufelderstraße

Die Traudendorfer Straße in Pichling stellt eine direkte Verbindung vom Siedlungsbereich zwischen den Bahnlinien 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 Traudendorfer 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 P13 beschrieben.



Brachsenweg (Foto: Rosinak & Partner)

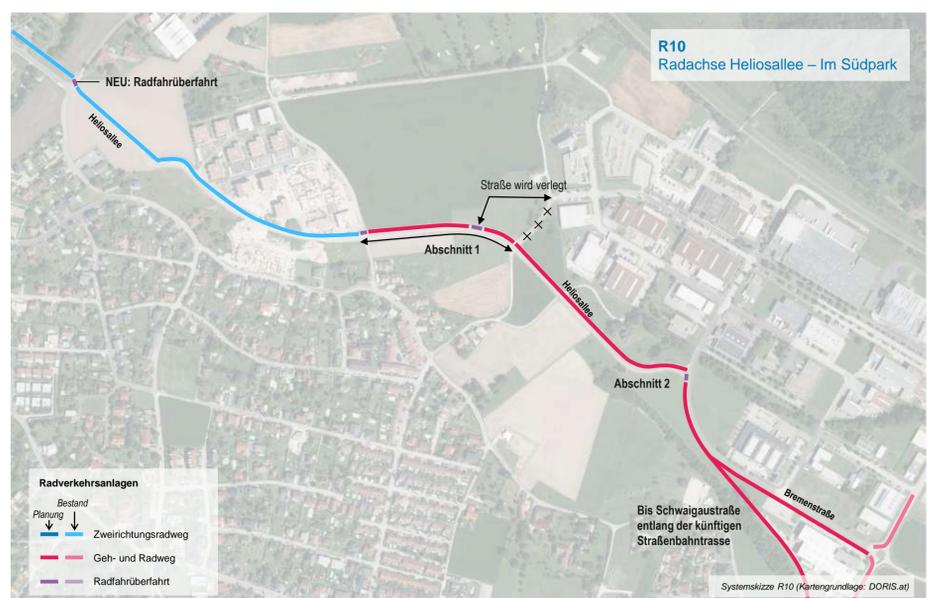
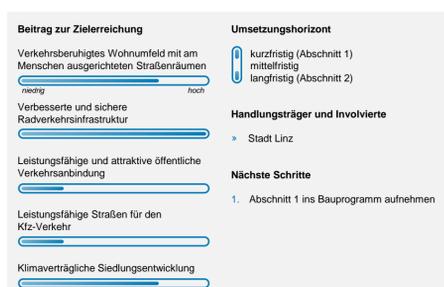


R10 Radachse Heliosallee - Im Südpark

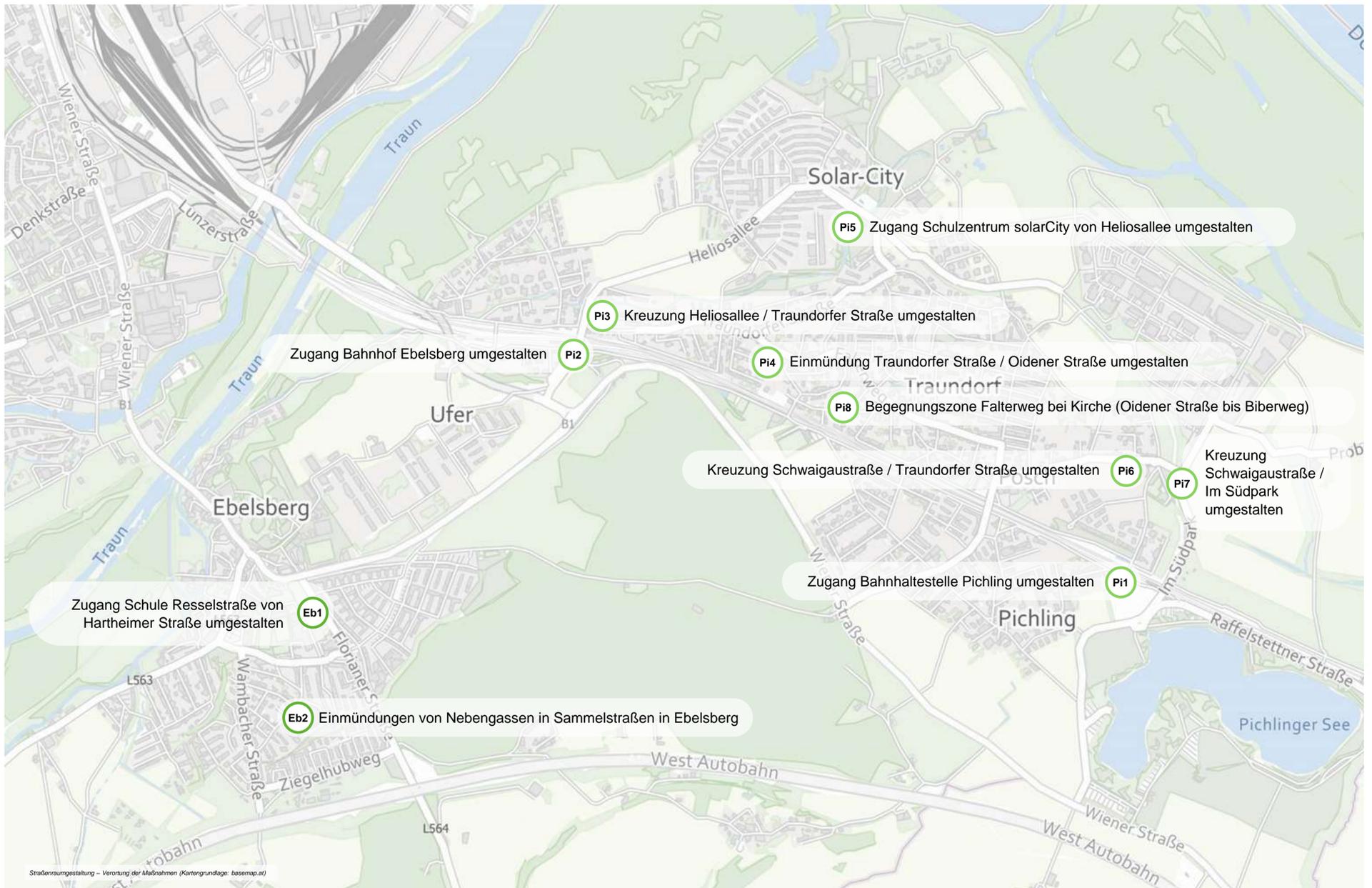
Vor kurzem wurde die Heliosallee östlich der neuen Siedlung an der Theodor-Grill-Straße bis zur Bremenstraße im Südpark verlängert. Die Weiterführung des Geh- und Radweges zumindest bis zum Kleffischenweg ist noch ausständig. Sie ist derzeit noch abhängig von einer Betriebsverlängerung im Südpark und 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.



Heliosallee verlängert ohne Radweg (Foto: Rosinak & Partner)



STRASSENRAUMGESTALTUNG



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.

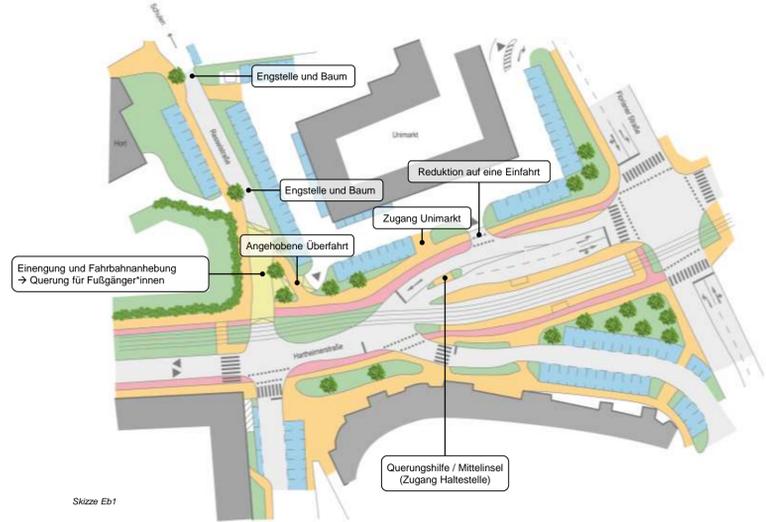
Die Resselstraße ist während der Schulbeginnzeit mit einem Fahrverbot belegt, als Sackgasse ist sie auch während der übrigen Zeiten nur sehr wenig befahren. Für Schüler*innen bleibt trotzdem selbst in der wichtigen Zugangsrelation von der Straßenbahnhaltestelle in der Hartheimer Straße nur ein schmaler 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.



Luftbild Hartheimer Straße (Quelle: DORIS.at)

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

Eb1 Skizze Zugang Schule Resselstraße von Hartheimer Straße



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 einzuziehen (z.B. durch Fahrbahnhebungen o.ä.) kann aber vorallem 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.



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

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

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 unbaut. Sollte das Siedlungsgebiet dort verdichtet werden, kann die zumindest sozial/kulturelle Zentrumsfunktion durch Gestaltung als Begegnungszone verdeutlicht werden.



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

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen <small>niedrig</small> <small>hoch</small>	kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur	Handlungsträger und Involvierte
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung	• Stadt Linz
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	1. Konzept für die Ansiedlung von Zentrumsnutzungen erstellen

STRASSENRAUMGESTALTUNG PICHLING

Pi4 Einmündung Traundorfer Straße / Oidener Straße umgestalten

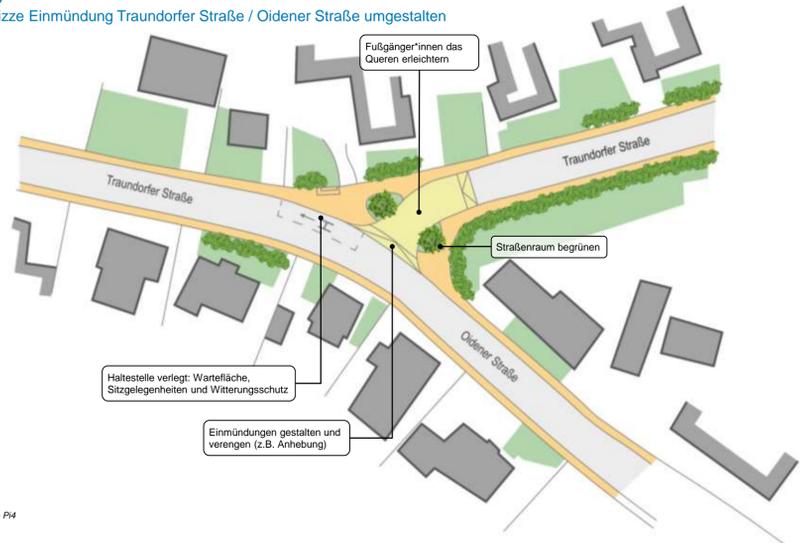
Die Kreuzung der Traundorfer Straße mit der Oidener Straße ist derzeit ausschließlich auf den Kfz-Verkehr ausgelegt. Die Fahrflächen nehmen sehr viel Platz ein, die Gehsteige sind schmal und verlaufen nur an den Rändern. Vor allem Eltern mit Kinderwagen klagen darüber, dass die Kreuzung nur mit Mühe 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.



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

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen 	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 	

Pi4 Skizze Einmündung Traundorfer Straße / Oidener Straße umgestalten



Skizze Pi4

Pi5 Zugang Schulzentrum solarCity von Heliosallee umgestalten

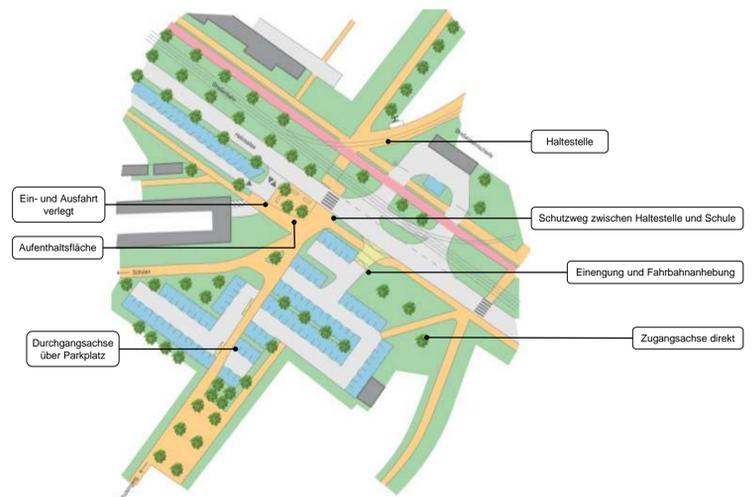
Die Umfelder von Schulen bieten eine gute Möglichkeit mit der Umgestaltung der Straßenräume und deren Ausrichtung am Menschen statt am Kfz-Verkehr zu beginnen. Für Fußgänger*innen bzw. Schüler*innen, die aus dem Bereich der Straßenbahnschleife zum Schulzentrum gelangen wollen, gibt es im Bestand keine 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.



Luftbild Zugang Schulzentrum solarCity (Quelle: DORIS.at)

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen 	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 	

Pi5 Skizze Zugang Schulzentrum solarCity von Heliosallee umgestalten



Skizze Pi5

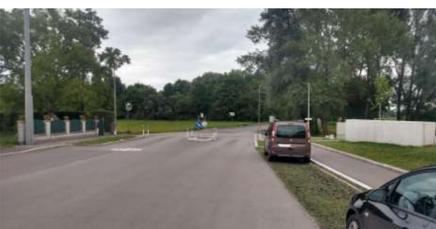
Pi6 Kreuzung Schwaigaustraße / Traundorfer Straße umgestalten

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" steigt 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.

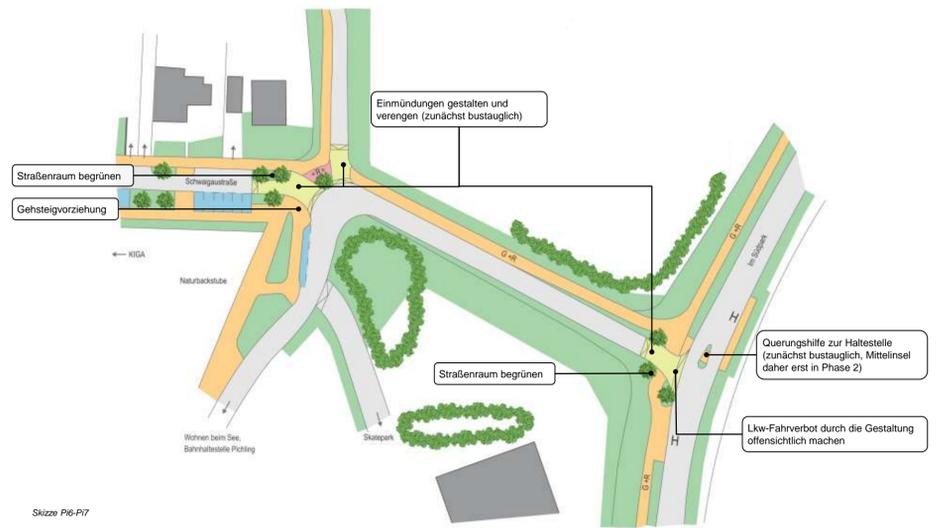
Einmündung von Straßen, in denen gebietsfremder Verkehr unerwünscht ist, müssen optisch eingeeignet werden – z.B. durch Fahrbahnhebungen, o.ä. An der Kreuzung Traundorfer Straße / Schwaigaustraße muss gemäß den Planungen für die Buslinie 13 eine Bustrasse berücksichtigt werden. Im Zuge der Umgestaltung 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	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen 	kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte ► Stadt Linz ► Linz Linien
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	Nächste Schritte 1. Projekt ausarbeiten
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	



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

Pi6 - Pi7 Skizze Umgestaltung der Kreuzungen Traundorfer Straße mit Schwaigaustraße und Im Südpark



Skizze Pi6-Pi7

Pi7 Kreuzung Schwaigaustraße / Im Südpark umgestalten

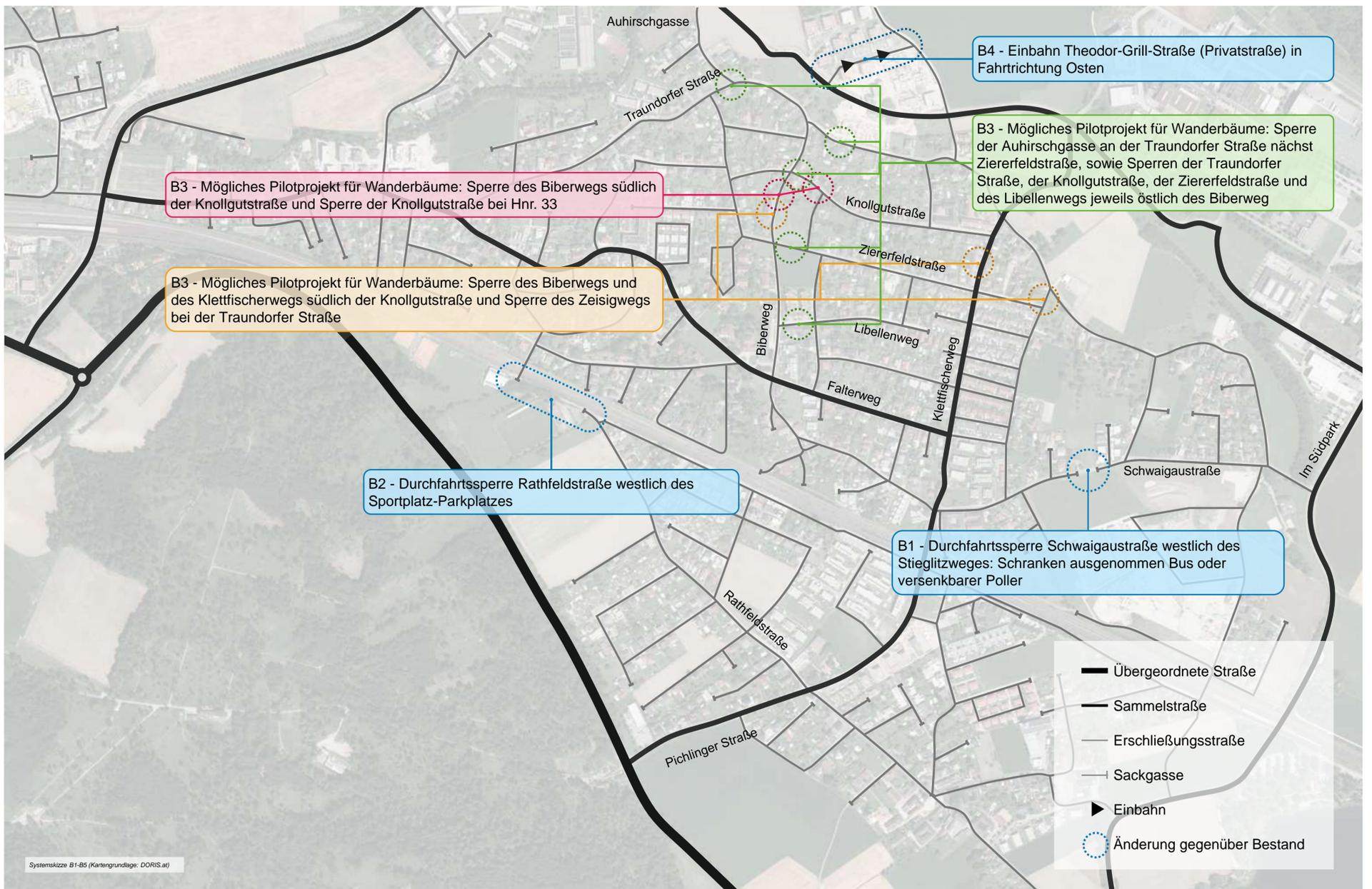
Auch die Kreuzung Im Südpark / Schwaigaustraße ermöglicht im Bestand das Abbiegen für den Schwerverkehr, auch wenn die Durchfahrt durch Pichling eigentlich verboten ist. Durch Umgestaltung der Kreuzung soll dieses Verbot zumindest in der Relation Gewerbegebiet Südpark und der Schwaigaustraße verdeutlicht werden – verbunden mit einer Querungsstelle zur Bushaltestelle der Stadteillinie 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.



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

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen 	kurzfristig (Phase 1) mittelfristig langfristig (Phase 2)
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 	

BÜNDELUNG VON KFZ-VERKEHR & PUNKTUELLE MASSNAHMEN DURCHFAHRTSSPERREN



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.

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	Stadtlinz Linz Linien
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	1. Systemprüfung Schranken oder Poller

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.

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	Stadtlinz
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	1. Eintaktung der Maßnahmen im Zuge der Markierungsarbeiten Fahrradstraße Fasanweg (R1)

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 Haupttrassen zu bündeln. Das Ziel kann durch Durchfahrtsperren erreicht werden, die entweder nur durch Beschilderung verordnet werden, oder tatsächlich physisch eingerichtet werden – für den Radverkehr und allenfalls für den Stadteibus 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 Durchfahrtsperren 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 Auhrschgasse an der Traundorfer Straße nächst Ziererfeldstraße, sowie Sperren der Traundorfer Straße, der Ziererfeldstraße und des Libellenwegs jeweils östlich des Biberwegs

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	Stadtlinz
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	1. Beteiligungskonzept erarbeiten



Wanderbäume (Foto: Lichtgut/Julian Rettig)

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

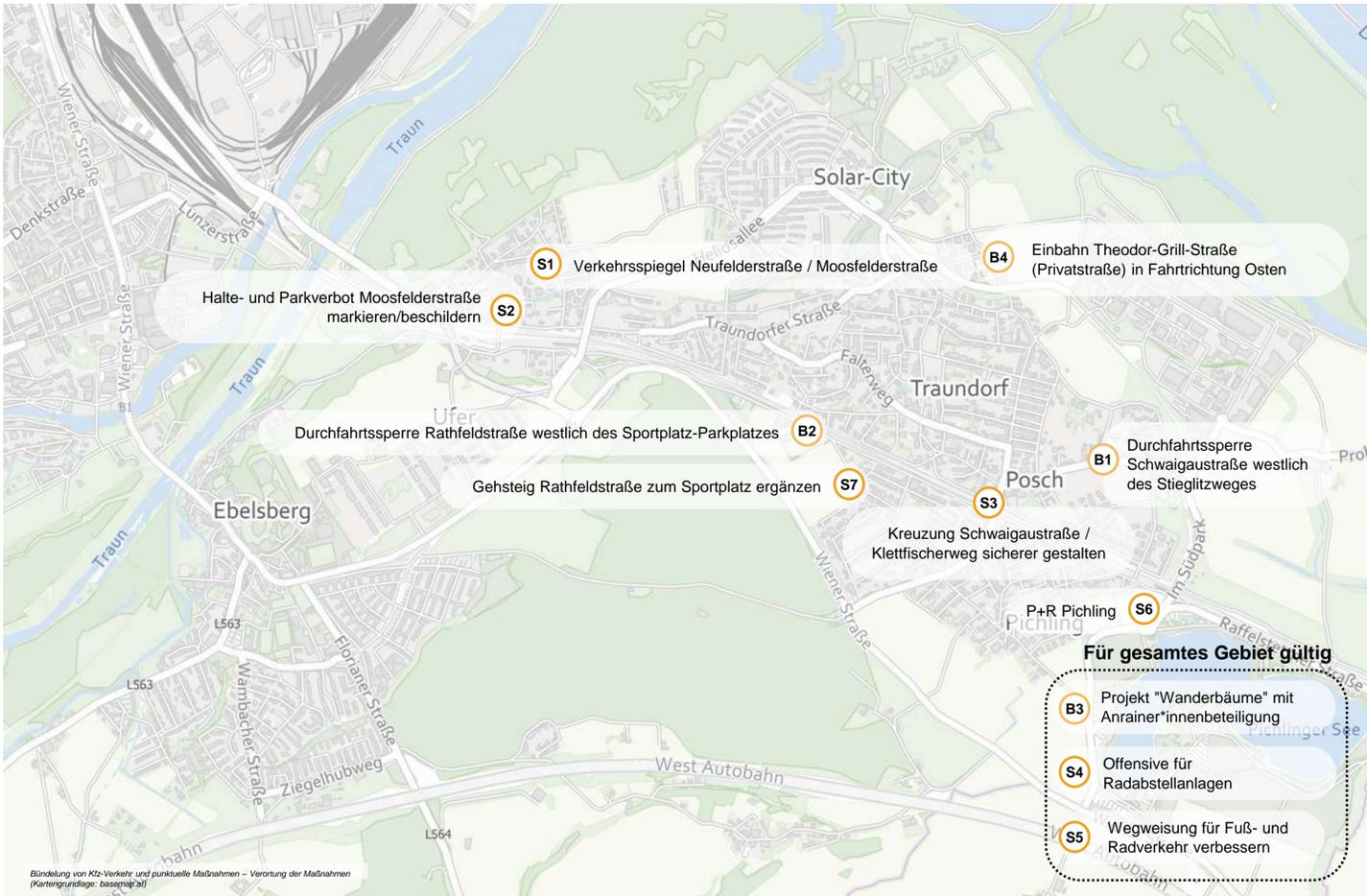
Die Theodor-Grill-Straße mündet als Privatstraße in der Kurveninnenseite in die Heliosallee. Die Sichtverhältnisse sind aufgrund der Längsparkstreifen entlang der Heliosallee eingeschränkt. Als einfache Gegenmaßnahme soll die Privatstraße zur Einbahn in Fahrtrichtung Osten werden. Wichtig ist, dass das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



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

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	Stadtlinz Wohnbauträger
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr	Nächste Schritte
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung	1. Gespräch mit Wohnbauträger aufnehmen 2. Verordnung erteilen

BÜNDELUNG VON KFZ-VERKEHR & PUNKTUELLE MASSNAHMEN



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.

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen 	 kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte ► Stadt Linz
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	Nächste Schritte 1. Erhebung der vorhandenen Radabstellanlagen 2. Konzept für Ergänzungen ausarbeiten
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	

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.

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen 	 kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte ► Stadt Linz
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	Nächste Schritte 1. Wegweisungskonzept ausarbeiten
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	

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 Straßennetz kategorisierung 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.



Kreuzung Neufelderstraße / Moosfelderstraße (Foto: Rosinak & Partner)

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen 	 kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte ► Stadt Linz
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	

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.



Kreuzung Neufelderstraße / Moosfelderstraße (Foto: Rosinak & Partner)

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen 	 kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte ► Stadt Linz
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	Nächste Schritte 1. Halte- und Parkverbot verordnen
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	

S3 Kreuzung Schwaigaustraße / Klettfischerweg sicherer gestalten

Im Nahbereich der Kreuzung mit dem Klettfischerweg sind die Sichtverhältnisse in der Schwaigaustraße 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 Radfahrerüberfahrt 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.

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen 	 kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte ► Stadt Linz
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	

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 P12), 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.

Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont
Verkehrsberuhigtes Wohnumfeld mit am Menschen ausgerichteten Straßenräumen 	 kurzfristig mittelfristig langfristig
Verbesserte und sichere Radverkehrsinfrastruktur 	Handlungsträger und Involvierte ► Stadt Linz, ÖBB ► Grundstückseigentümer
Leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrsanbindung 	Nächste Schritte 1. Gespräche mit ÖBB einleiten
Leistungsfähige Straßen für den Kfz-Verkehr 	
Klimaverträgliche Siedlungsentwicklung 	

S7 Gehsteig Rathfeldstraße zum Sportplatz ergänzen

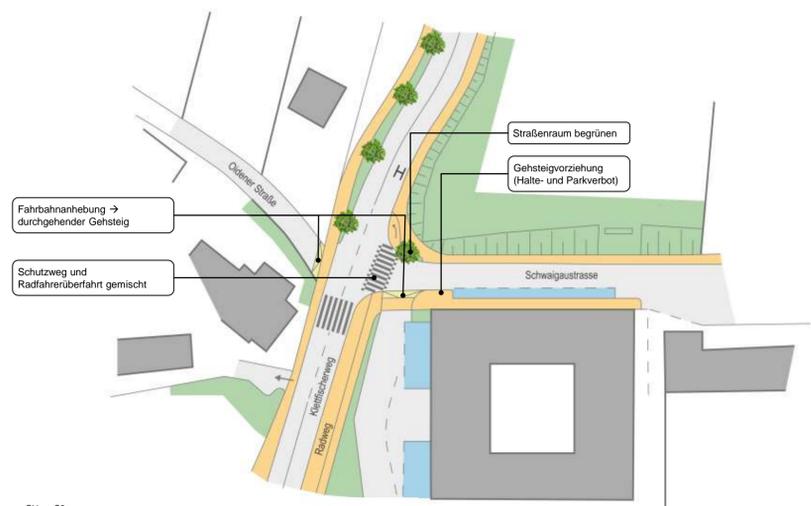
Die Rathfeldstraße ist ein wichtiger Zugang zum Sportplatz südlich der Bahntrasse. Zwischen dem Storchweg und dem Sportplatz gibt es derzeit keinen Gehsteig. Im Sinne einer Straßengestaltung, die an den Menschen ausgerichtet ist, soll der Straßenquerschnitt mit möglichst schmaler Fahrbahn (Sackgassenschließung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



Systemskizze S7 (Kartengrundlage: DORIS.at)

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

S3 Skizze Kreuzung Schwaigaustraße / Klettfischerweg sicherer gestalten



Skizze S3

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

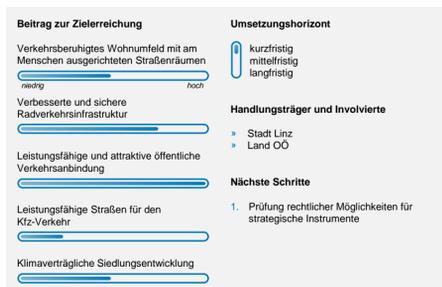
G5 Parkraumbewirtschaftung: gebührenpflichtige Kurzparkzone

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 Mitschnutzung 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 stadtvorgänglichen 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 Entwicklungsfelder 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.

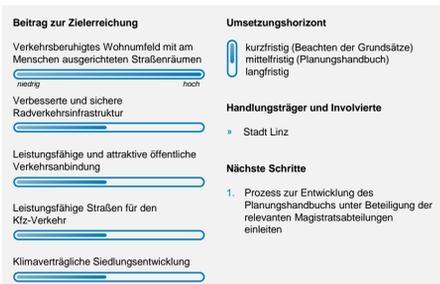
Das "Sommerfeld" soll ein Pilotprojekt für die Erprobung des Modells zur strategischen Entwicklung von bestehenden Baulandreserven (Maßnahme G1) sein.



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-Ladepunkte in Parkstreifen
- » Fahrbahnhaltestellen für Busse bevorzugt gegenüber Buchten
- » Erhalt und Pflege von Bäumen



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.

