

Masterplan Gehen

Schritt für Schritt zur Fußgängerstadt



Masterplan Gehen Linz

Auftraggeber, Eigentümer und Herausgeber

Magistrat der Landeshauptstadt Linz
Planung, Technik und Umwelt
Hauptstraße 1-5
4041 Linz

Projektleitung

DIⁱⁿ Veronika També – Abteilung Mobilitätsplanung / PTU
Roman Minke, MSc – Abteilung Mobilitätsplanung / PTU

Auftragnehmerin

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Bearbeitung

DIⁱⁿ Snejana Nenkova-Bruntsch
DI Alexander Oberroither
DIⁱⁿ Andrea Weninger

Copyright

Magistrat Linz - Planung, Technik und Umwelt, Linz Alle Rechte vorbehalten.

Linz, Mai 2025

Die Online-Version des Masterplan Gehen findet sich unter folgendem Link:
www.linz.at/masterplangehen.php



Titelfoto: unsplash.com

Vorwort

Schritt für Schritt durch unsere Stadt

Linz, eine Stadt, die wächst und sich dynamisch weiterentwickelt, steht an der Schwelle zu einer neuen Ära der Mobilität. Der Masterplan Gehen markiert gemeinsam mit der Linzer Fahrradstrategie einen entscheidenden Schritt hin zu einer zukunftsorientierten Stadt- und Verkehrsplanung, die den Fußgänger*innen einen noch höheren Stellenwert einräumt.

In einer Zeit, in der die Auswirkungen des Klimawandels immer deutlicher spürbar werden und die Gesundheit der Bevölkerung im Fokus steht, gewinnt die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen zunehmend an Bedeutung. Das Gehen, die ursprünglichste und einfachste Form der Fortbewegung, bietet nicht nur zahlreiche gesundheitliche Vorteile, sondern trägt auch maßgeblich zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt bei.

Der Masterplan Gehen für Linz ist mehr als nur ein Konzeptpapier; er ist ein umfassender Fahrplan für die Gestaltung einer fußgängerfreundlichen Stadt. Im Mittelpunkt stehen dabei die Bedürfnisse der Menschen, die sich in Linz zu Fuß bewegen. Ob Pendlerin, Einkäuferin, Spaziergängerin oder Sportlerin – für alle soll Linz zu einer attraktiven und sicheren Umgebung werden.

Die Erarbeitung des Masterplans Gehen war ein intensiver Prozess, der die enge Zusammenarbeit zahlreicher Akteure erforderte. Neben der Stadtverwaltung waren Vertreter*innen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft beteiligt. Ihre Expertise und ihr Engagement haben maßgeblich zum Erfolg dieses Vorhabens beigetragen.

In diesem Plan, der am 5. Juni 2025 vom Linzer Gemeinderat beschlossen worden ist, finden Sie eine detaillierte Analyse der bestehenden Situation, eine klare Zielsetzung sowie konkrete Maßnahmen zur Umsetzung. Die vorgeschlagenen Maßnahmen reichen von der Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur über die Schaffung attraktiver Aufenthaltsbereiche bis hin zur Förderung einer fußgängerfreundlichen Kultur.

Ich bin überzeugt, dass der Masterplan Gehen einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung von Linz leisten wird. Er ist ein Bekenntnis zu einer Stadt, in der die Menschen im Mittelpunkt stehen und in der eine hohe Lebensqualität für alle gewährleistet ist.

Lassen Sie uns gemeinsam Linz zu einer noch lebenswerteren Stadt machen – Schritt für Schritt!

Ihr

Mobilitätsreferent Vizebürgermeister

Mag. Martin Hajart

Wege, die verbinden: Für eine Stadt, die bewegt

Wir gehen jeden Tag – oft unbewusst und manchmal mit einem klaren Ziel vor Augen. Tatsache ist: Gehen ist die natürlichste Form der Fortbewegung. Es ist nicht nur gesund und stärkt das soziale Miteinander, sondern schont auch die Umwelt. In Zeiten der Mobilitäts- und Energiewende rückt diese einfache und zugleich effiziente Art der Fortbewegung wieder verstärkt in den Fokus. Jeder Schritt, den wir zu Fuß statt mit dem Auto zurücklegen, trägt zur Verbesserung des Klimas, unserer Gesundheit und der Lebensqualität in Linz bei.

Um diese Vorteile optimal zu nutzen, wurde der Masterplan Gehen gemeinsam mit verschiedenen Akteur*innen erarbeitet. Das Konzept verbindet übergeordnete Leitbilder, die eine Vision für die Zukunft des Zufußgehens skizzieren, mit konkreten Maßnahmen, die schrittweise in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Grundlage des Masterplans ist eine umfassende Bestandsanalyse, auf deren Basis ein Soll-Fußwegenetz entwickelt wurde.

Die geplanten Maßnahmen reichen von der Errichtung neuer Gehwege und sicherer Schulwege über breitere Gehwege mit Sitzmöglichkeiten bis hin zu barrierefreien Querungen und verkehrsberuhigten Zonen. Dabei stehen die Bedürfnisse aller Generationen im Mittelpunkt – von Kindern, die sicher zur Schule gehen sollen, bis hin zu älteren Menschen, die bequeme und barrierefreie Wege benötigen.

Ein erfreulicher Aspekt ist, dass wir mit der Zustimmung des Gemeinderates für das Gesamtkonzept, Fördermittel des Bundes für Umsetzungen beantragen können.

Unser Ziel ist eindeutig: Wir möchten das Gehen zu einer sicheren, angenehmen und selbstverständlichen Wahl für die Alltagsmobilität machen. Der Masterplan Gehen ist unser Bekenntnis zu einer Stadt, in der die Bedürfnisse der Menschen im Vordergrund stehen. Er ist ein Versprechen für mehr Lebensqualität, Sicherheit und Klimaschutz.

Linz hat das Potenzial, eine Vorzeigestadt für fußgängerfreundliche Stadtentwicklung zu werden – ein Ziel, das greifbar und realisierbar ist.

Dr. Hans-Martin Neumann

Stadtentwicklungsdirektor

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	5
2.	Einleitung.....	8
3.	Methode und Ablauf	9
4.	Analyse.....	10
4.1.	Mobilitätskennzahlen und Bevölkerungsdaten.....	10
4.2.	Fußwegenetz im Bestand	20
4.3.	Gehsteigbreiten	22
4.4.	Tempolimits	25
4.5.	Quellen und Ziele der Zu-Fuß-Gehenden – Wunschlinien.....	27
4.6.	Barrieren	29
4.7.	Schwachstellen	31
4.8.	Fokusräume	34
4.9.	Instrumente der Raum- und Siedlungsentwicklung	37
4.10.	Weitere übergeordnete Konzepte	38
5.	Planungshorizont und Planungseinheit.....	41
6.	Beteiligungsprozess	41
7.	Ziele, Handlungsfelder und Monitoring.....	42
8.	Soll-Fußwegenetz	44
9.	Generelle Maßnahmen und konkrete Standorte für die Umsetzung	46
9.1.	Sichere Querung und Fortbewegung.....	48
9.2.	Hohes subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum	54
9.3.	Barriere- und hindernisfreier öffentlicher Raum.....	55
9.4.	Engmaschiges Fußwegenetz	57
9.5.	Gestärkte lokale Zentren	58
9.6.	Komfortable Fußverkehrsinfrastruktur	60
9.7.	Attraktive Straßen und Plätze	62
9.8.	Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums.....	65
9.9.	Bewusstseinsbildung.....	67
9.10.	Mobilitätsmanagement.....	69
9.11.	Beteiligung und Information	70
9.12.	Fachübergreifende Koordination der Planungsprozesse	72
10.	Kriterien für die Priorisierung von Infrastrukturprojekten	73
11.	Leitprojekte	74
11.1.	Leitprojekt 1 – Hauptplatz / Domgasse / Klosterstraße.....	76
11.2.	Leitprojekt 2 – Hafenstraße / Gallanderstraße	78
11.3.	Leitprojekt 3 – Südliche Landstraße und Achse Martin-Luther-Platz.....	79
11.4.	Leitprojekt 4 – Hinsenkamplatz und Hauptstraße	80
11.5.	Leitprojekt 5 – Lonstorferplatz / Ebenhochstraße und Freytagstraße	81
11.6.	Leitprojekt 6 – Möblierungskonzept	82
11.7.	Leitprojekt 7 – Fußgängerleitsystem für die Linzer Innenstadt.....	82
12.	Ausblick.....	83
13.	Quellen	84

1. Zusammenfassung

Der Masterplan Gehen ist eine Strategie fürs Zu-Fuß-Gehen, mit der sich die Stadt Linz dazu bekennt, Maßnahmen für einen attraktiven und sicheren Fußverkehr umzusetzen und somit den Anteil der Fußwege an die Gesamtwege der Linzerinnen und Linzer zu steigern. Darüber hinaus ist der Masterplan Gehen eine Voraussetzung für die bundesweite, finanzielle Förderung von Fußverkehrsmaßnahmen im Rahmen der Förderschiene „klimaaktiv mobil“. Dabei werden unter anderem Investitions- und Betriebskosten im Zusammenhang mit baulichen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen, Kosten für Maßnahmen in der Raum- und Siedlungsplanung sowie immaterielle Leistungen, die in Zusammenhang mit den Investitions- und Betriebskosten stehen (z.B. externe Planungskosten, Mobilitätshebungen, Digitalisierungsarbeiten usw.), gefördert.

Die Methode und die Bearbeitungsschritte des Masterplan Gehen orientieren sich am Handbuch zur Erstellung eines Örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplan Gehen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) /2/.

In dem vorliegenden Masterplan stehen vor allem jene Personengruppen unserer Gesellschaft im Vordergrund, die am meisten auf das Zu-Fuß-Gehen und auf eine sichere und barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur angewiesen sind, das sind Kinder, Senior*innen, mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen. Es wird somit ein Fokus auf Orte mit hoher Frequenz vulnerabler Personen gelegt. Darunter fallen Volksschulen, Horte, Kinderspielflächen, Sportplätze, Jugendzentren, Altersheime und Wohneinrichtungen für das betreute Wohnen sowie Haltestellen des Schienenverkehrs. Gleichzeitig findet eine Überlagerung mit städtischen Räumen statt, die laut Risikokarte Hitze stadtklimatologisch sanierungsbedürftig sind. Diese Umfeldler werden in einer Gehdistanz von fünf Minuten genauer betrachtet¹.

In insgesamt drei Workshops haben sich Vertreter*innen der Politik und Verwaltung sowie zahlreiche Interessenvertretungen, Initiativen, Wirtschaft, Tourismus usw. an der Erstellung des Masterplan Gehen beteiligt. Dabei wurden Schwachstellen und Maßnahmenvorschläge eingebracht sowie Ziele und Handlungsfelder abgestimmt.

¹ Gehgeschwindigkeit 1,0 m/s

Folgende Ziele und Handlungsfelder für den Fußverkehr in Linz liegen dem Masterplan Gehen zu Grunde:

Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze. ▪ Sichere Querung und Fortbewegung ▪ Hohes subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum ▪ Barriere- und hindernisfreier öffentlicher Raum	Dichtes Fußwegenetz mit kurzen, direkten und komfortablen Wegen ▪ Engmaschiges Fußwegenetz ▪ Gestärkte lokale Zentren ▪ Komfortable Fußverkehrsinfrastruktur
Attraktive und klimaresiliente öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen ▪ Attraktive Straßen und Plätze ▪ Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums	Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation ▪ Bewusstseinsbildung ▪ Mobilitätsmanagement ▪ Beteiligung und Information ▪ Fachübergreifende Koordination der Planungsprozesse

Neben den qualitativen Zielen werden Indikatoren für die Überprüfung der Zielerreichung festgelegt. Der Grad der Zielerreichung wird in Abstand von fünf Jahren evaluiert.

Das Soll-Fußwegenetz stellt die Grundlage für die strategische Planung und die Umsetzung von Maßnahmen für den Ausbau einer qualitativ hochwertigen Fußwegeinfrastruktur dar, die die Bedürfnisse der Zu-Fuß-Gehenden berücksichtigt. Es soll möglichst engmaschig sein, wobei die Maschenweite in Abhängigkeit der Bebauungs- und Bevölkerungsdichte, der Topografie, der Points of Interest sowie der angestrebten Quell- und Zielbeziehungen variiert. Im dichtbebauten städtischen Gebiet sowie im Umfeld wichtiger Einrichtungen fällt die Netzmaschenweite aufgrund der Nutzungsdichte enger aus als am Stadtrand. Die Maschenweite für das Hauptfußwegenetz reicht von 200 m im Zentrum, über 600 m in den zentrumsnahen Stadtteilen bis zu 2 km in Stadtrandlage, jene des Ergänzungsfußwegenetzes von 100 m im Zentrum, über 350 m in den zentrumsnahen Stadtteilen bis zu 700 m in Stadtrandlage.

Je nach Bedeutung und Funktion der Verbindung wird das Soll-Fußwegenetz in zwei unterschiedliche Typen kategorisiert – ein Haupt- und ein Ergänzungsfußwegenetz. Sie sind Grundlage zur Priorisierung von Infrastrukturprojekten. Die wichtigsten Kriterien für die Typologisierung des Fußwegenetzes sind in der Folge angeführt, wobei im Sinne eines zusammenhängenden Netzaufbaus Abweichungen möglich sind.

Hauptfußwegnetz ▪ Direkte und kurze Wege zwischen den Stadtteilen ▪ Anbindung wichtiger POI (z.B. Stadtteilzentren, Einkaufs-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, usw.) ▪ Anbindung von Haltestellen des Schienen- sowie des Busverkehrs	Ergänzungsfußwegenetz ▪ Ergänzende Wege in den Stadtteilen ▪ Anbindung von POI, die für die Nachbarschaft von Bedeutung sind ▪ Anbindung von Bushaltestellen
--	---

Die Maßnahmen sind einerseits den Zielen und Handlungsfeldern und andererseits den Tätigkeitsfeldern gemäß „Handbuch zur Erstellung eines Örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplan Gehen“ /2/ zugeordnet. Als Planungsgrundsatz sind die Aspekte einer inklusiven und gendergerechten Planung zu berücksichtigen.

Es werden einerseits generelle Maßnahmen beschrieben, die für das gesamte Stadtgebiet von Linz gelten und andererseits anhand der Schwachstellenanalyse konkrete Standorte für die Umsetzung von Maßnahmen definiert. Diese werden, je nach aktuellem Planungsstand und vorgesehener Realisierung, in kurzfristige (Planungshorizont bis 3 Jahre) sowie mittel- bis langfristige (Planungshorizont 4 bis 10 Jahre) Maßnahmen klassifiziert. Der Maßnahmenkatalog ist eine Grundlage für die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten zur Förderung des Fußverkehrs. Dieser Katalog ist unter der Berücksichtigung neuer städtebaulichen Entwicklungen laufend zu ergänzen und auf dem aktuellen Stand zu halten.

Für die Budgetierung und Planung ist eine Priorisierung daher sinnvoll und wichtig. Diese ist in Form einer Checkliste aufgebaut und kann anhand Kriterien betreffend die Lage im Netz, die Sicherheit, den Gehkomfort, die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums, die Effizienz sowie die Finanzierung vorgenommen werden. Mehrfache Nennungen einer Prioritätsstufe deuten auf eine höhere Priorisierung hin.

Im Rahmen des Masterplan Gehen werden sieben Leitprojekte ausgearbeitet, die für die Stadt Linz strategisch wichtig sind. Die Leitprojekte beinhalten bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen sowie ein Fußgängerleitsystem. Für jedes Leitprojekt wird ein „Steckbrief“ erstellt, in dem Informationen über die Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen angeführt sind, die das Leitprojekt kennzeichnen. Des Weiteren sind die für die Abstimmung und Umsetzung relevanten Akteur*innen sowie eine grobe Abschätzung des Kostenrahmens und des Realisierungshorizontes enthalten. Folgende Leitprojekte werden ausgewählt:

Leitprojekte
1. Hauptplatz / Domstraße / Klosterstraße
2. Hafenstraße / Gallanderstraße
3. Südliche Landstraße und Achse Martin-Luther-Platz
4. Hinsenkamplplatz und Hauptstraße
5. Lonstorferplatz / Ebenhochstraße und Freytagstraße
6. Möblierungskonzept
7. Fußgängerleitsystem für die Linzer Innenstadt

Der vorliegende Masterplan Gehen dient der Stadt Linz als strategisches Dokument zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens in den kommenden Jahren. Er enthält sowohl qualitative als auch quantitative Ziele und bietet Handlungsempfehlungen und Maßnahmen, wie die Ziele erreicht werden können. Die Netzplanung bildet den Rahmen für strukturelle Entscheidungen und für die Maßnahmen-Priorisierung. Der Fußverkehr in all seiner Vielfalt, was die Nutzergruppen und deren Bedürfnisse betrifft, ist als wichtiger Bestandteil in allen städtischen Planungen zu integrieren. Dafür sind eine fachübergreifende Planung und Umsetzung mit allen relevanten Akteur*innen in der Stadt Linz wie Politik, Verwaltung, Interessenvertretungen, Wirtschaft, Bürgerinitiativen usw. essenziell wichtig.

2. Einleitung

Das Gehen ist die ursprünglichste, gesündeste und klimaschonendste Art sich fortzubewegen. Bereits mit den ersten Schritten im Kleinkindalter erlangt der Mensch die selbständige Mobilität und es ist für uns alle wichtig, diese Mobilität bis ins hohe Alter aufrecht zu erhalten.

Das Zu-Fuß-Gehen hält fit und stärkt das Herz, den Kreislauf und die Konzentration. Zudem fördert es den Muskelaufbau, das gesunde Körpergewicht, das psychische Wohlbefinden und erhöht die Lebenserwartung. Als klimafreundlichste Mobilitätsform trägt das Zu-Fuß-Gehen zur Reduktion der Lärmbelastung und der Emissionen (CO₂, Feinstaub, Stickoxide, Mikroplastik) bei /1/. Das sind wichtige Gründe für die Förderung und die Priorisierung des Zu-Fuß-Gehens in strategischen Planungen als gesunde und nachhaltige Mobilitätsform.

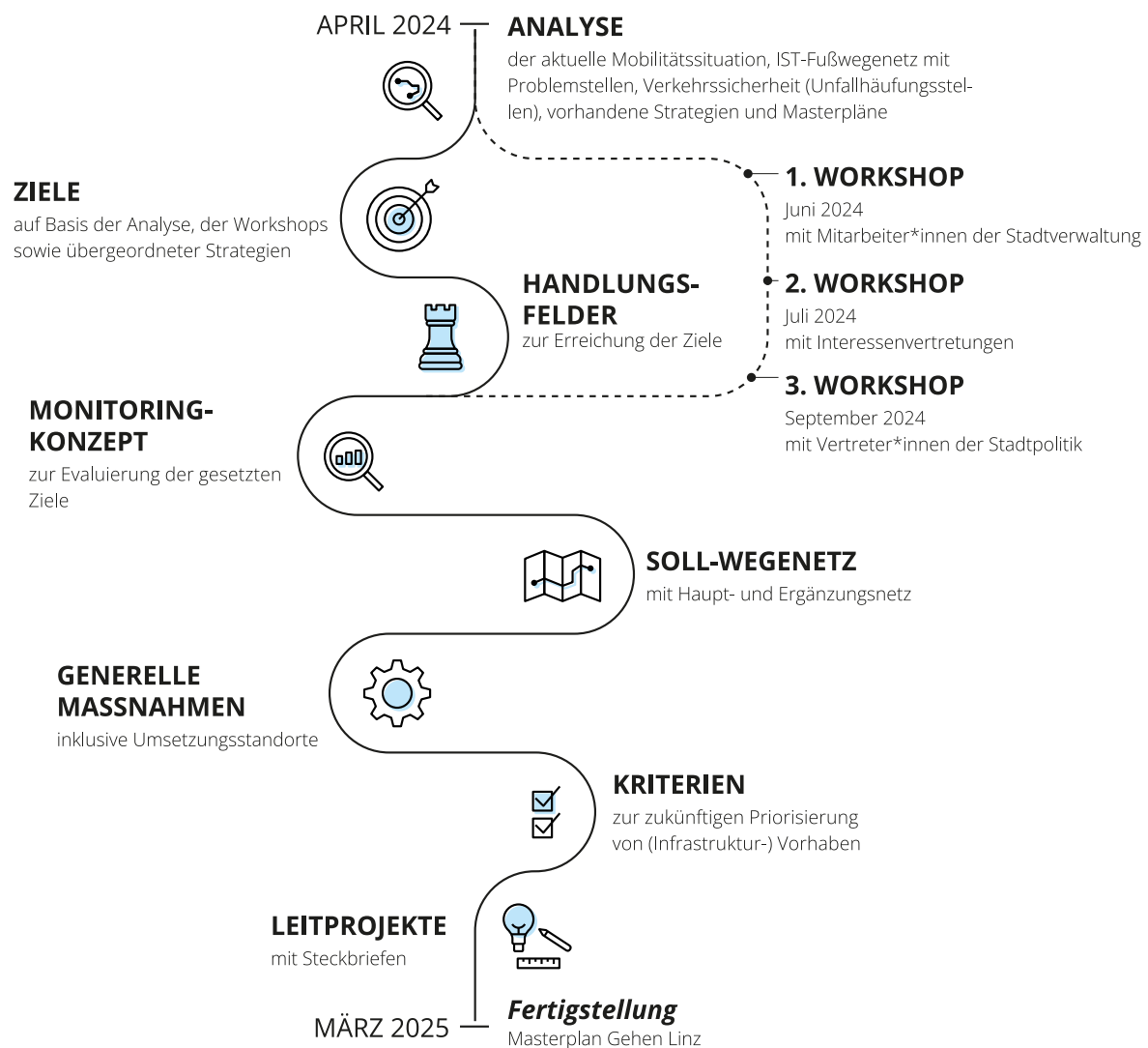
Der Masterplan Gehen ist eine Strategie fürs Zu-Fuß-Gehen, mit der sich die Stadt Linz dazu bekennt, Maßnahmen für einen attraktiven und sicheren Fußverkehr umzusetzen und somit den Anteil der Fußwege an den Gesamtwegen der Linzerinnen und Linzer zu steigern. Dabei ist es besonders wichtig, den Fußverkehr als integrativen Bestandteil der Mobilitätsformen des Umweltverbundes zu betrachten und insbesondere die Synergien mit dem öffentlichen Verkehr zu nutzen. Darüber hinaus ist der Masterplan Gehen eine Voraussetzung für die bundesweite, finanzielle Förderung von Fußverkehrsmaßnahmen im Rahmen der Förderschiene „klimaaktiv mobil“. Dabei werden unter anderem Investitions- und Betriebskosten im Zusammenhang mit baulichen und bewusstsseinsbildenden Maßnahmen, Kosten für Maßnahmen in der Raum- und Siedlungsplanung sowie immaterielle Leistungen, die in Zusammenhang mit den Investitions- und Betriebskosten stehen (z.B. externe Planungskosten, Mobilitätsenerhebungen, Digitalisierungsarbeiten usw.), gefördert /2/ .

3. Methode und Ablauf

Die Methode des Masterplans Gehen orientiert sich am Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplan Gehen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) /2/.

In einem ersten Schritt wird der Bestand analysiert und als Grundlage für die Erarbeitung von Zielen, Handlungsfeldern und Indikatoren für die laufende Überprüfung der Zielerreichung herangezogen. Im zweiten Schritt werden ein Soll-Fußwegenetz, Maßnahmenempfehlungen sowie ein Kriterienkatalog für die Priorisierung von Fußverkehrsprojekten erarbeitet. Zusätzlich zeigen Leitprojekte die Strategie für den Fußverkehr in der Stadt Linz auf und stellen Umsetzungen mit verbesserter Qualität für den Fußverkehr dar.

Abbildung 1: Ablauf des Masterplan Gehen Linz



4. Analyse

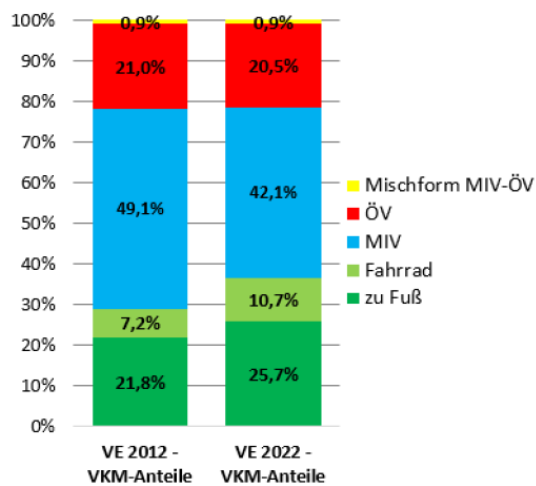
Die Analyse basiert auf bestehenden Konzepten und Strategien des Bundes, des Landes und vor allem der Stadt Linz, sowie Mobilitätskennzahlen, Daten zur Bevölkerungsdichte und -struktur, Points of Interest (POI), Daten zur bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur, Unfallstatistiken und weitere relevante GIS-Daten.

4.1. Mobilitätskennzahlen und Bevölkerungsdaten

4.1.1. Mobilität in Linz

Von 1992 bis 2012 sank der Anteil der Fußwege der Linzer Bevölkerung von 28,6 % auf 21,9 %, während der Anteil des Autoverkehrs von 44,9 % auf 48,5 % anstieg /3/. In den letzten zehn Jahren zeichnet sich allerdings eine Trendwende ab. Die aktuelle Mobilitätserhebung für die Stadt Linz aus dem Jahr 2022 zeigt, dass der Fußverkehrsanteil auf 25,7 % angestiegen ist, während beim Pkw-Verkehr Abnahmen auf 42,1 % zu verzeichnen sind. Der Anteil des Autoverkehrs weist somit den geringsten Wert seit 30 Jahren auf. Auch im Radverkehr werden seit 2012 Zuwächse beobachtet /6/.

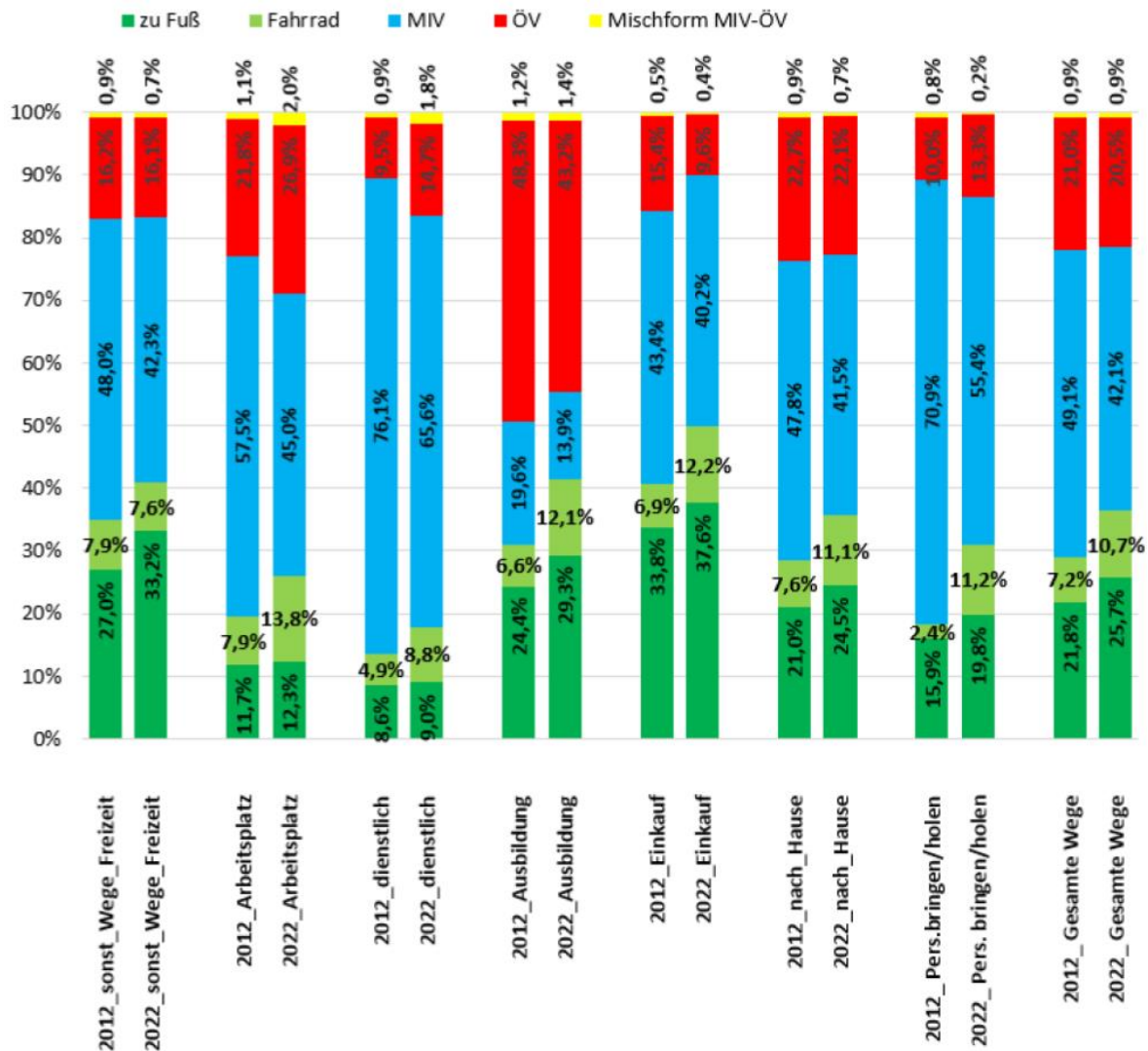
Abbildung 2: Vergleich Modal Split der Stadt Linz 2012 und 2022 (Wege nach Hauptverkehrsmittel)



Quelle: Mobilitätserhebung Linz – Stadt 2022 /6/

Die Modal-Split-Anteile des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs haben im Berufsverkehr zugenommen, während der Anteil des Pkw-Verkehrs stark abgenommen hat. Bei den Wegen zur Schule und im Einkaufsverkehr sind die Anteile des Fuß- und Radverkehrs stark gewachsen. Zunahmen der Fußverkehrsanteile werden auch bei den Freizeitwegen beobachtet (vgl. Abbildung 3).

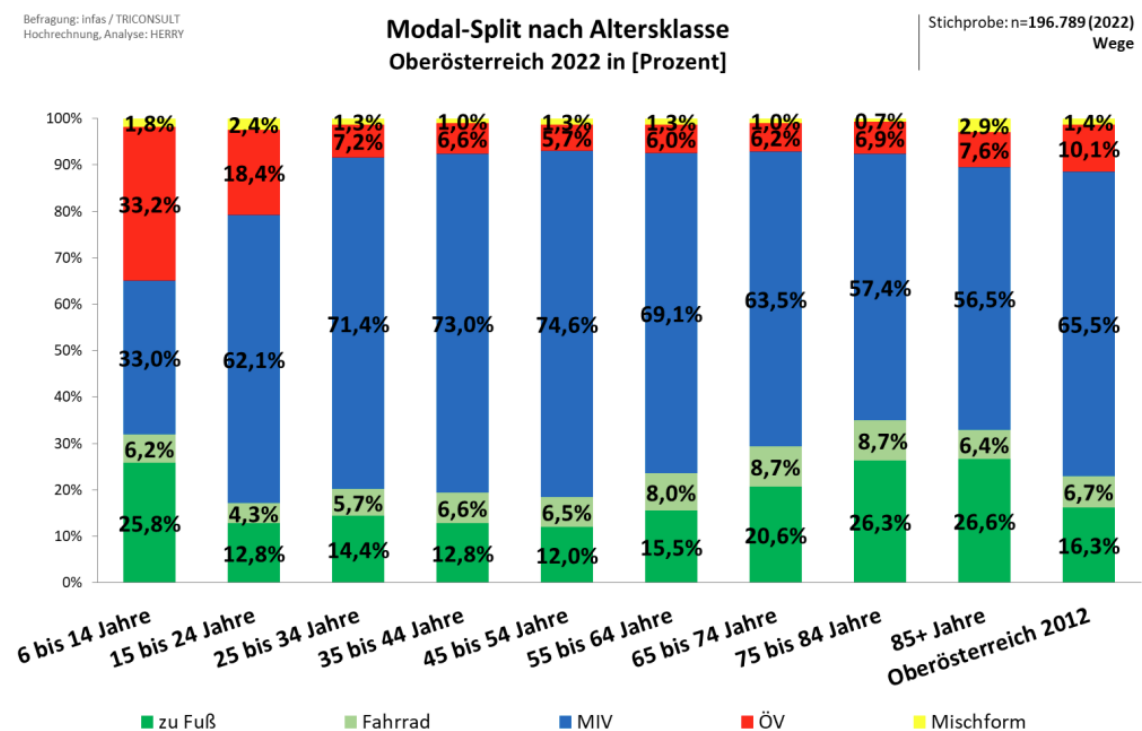
Abbildung 3: Vergleich Modal Split der Stadt Linz 2012 und 2022 (Wege nach Zweck und Hauptverkehrsmittel)



Quelle: Mobilitätserhebung Linz – Stadt 2022 /6/

Der höchste Anteil an Zu-Fuß-Gehenden liegt in der Gruppe der 6 bis 14-jährigen mit 25,8 % sowie in der Gruppe der über 75-Jährigen mit mehr als 26,3 %. Die Bedürfnisse dieser Bevölkerungsgruppen sind bei der Gestaltung des öffentlichen Raums wesentlich. Eine Gestaltung, die sich an diese schutzbedürftigen Nutzergruppen orientiert, erfüllt die Bedürfnisse aller anderen Zu-Fuß-Gehenden in gleichem Maße (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Modal Split 2022 nach Altersklasse Oberösterreich

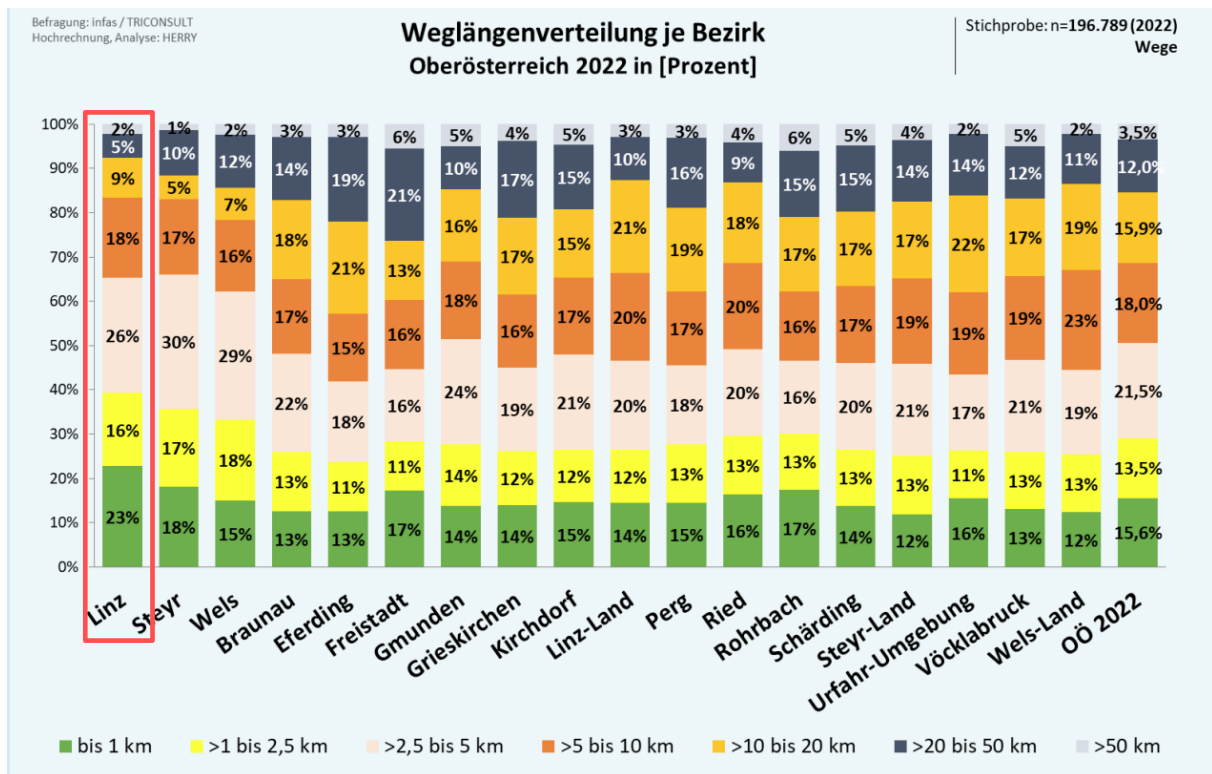


Quelle: Mobilitätserhebung Oberösterreich 2022 /7/

Fast ein Viertel der in der Stadt Linz zurückgelegten Wege hat eine Weglänge von bis zu 1 km, 16 % der Wege sind zwischen 1,0 bis 2,5 km lang, 26 % der Wege sind zwischen 2,5 und 5,0 km lang (vgl. Abbildung 5). Fürs Zurücklegen dieser Wege durch aktive Mobilitätsformen – Zu-Fuß-Gehen und Radfahren – sind also hohe Potenziale vorhanden. Diese können durch die strategische Planung von zusammenhängenden, dichten Fuß- und Radwegenetzen sowie durch deren Ausbau in einer hohen Qualität ausgeschöpft werden.

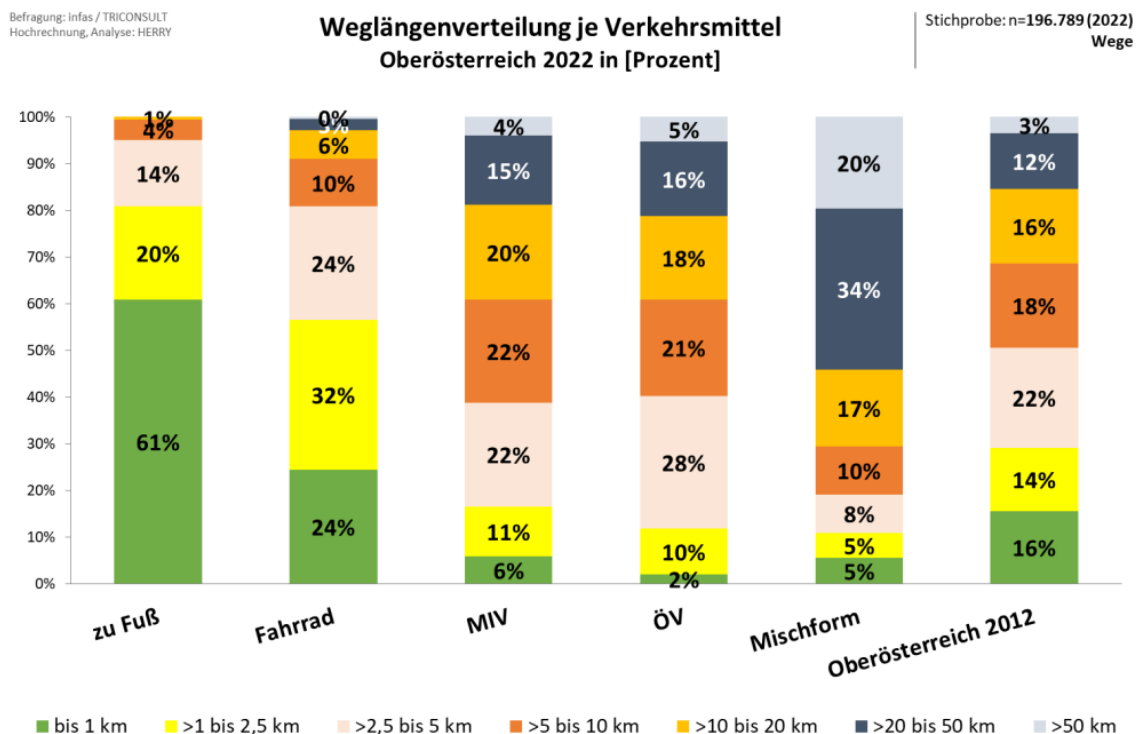
61 % der Wege in Oberösterreich, die zu Fuß zurückgelegt werden, sind unter einem Kilometer lang, 20 % der Wege haben eine Länge zwischen 1,0 und 2,5 km und 14 % der Fußwege sind sogar bis zu 5 km lang. Dennoch sind 6 % der Pkw-Wege kürzer als einen Kilometer, 11 % sind zwischen 1,0 und 2,5 km lang und 22 % sind zwischen 2,5 und 5 km (vgl. Abbildung 6). Bei diesen Wegen besteht ein hohes Verlagerungspotenzial zu Gunsten des Zu-Fuß-Gehens.

Abbildung 5: Wegelängenverteilung Oberösterreich



Quelle: Mobilitätserhebung Oberösterreich 2022 /7/

Abbildung 6: Wegelängenverteilung je Verkehrsmittel Oberösterreich



Quelle: Mobilitätserhebung Oberösterreich 2022 /7/

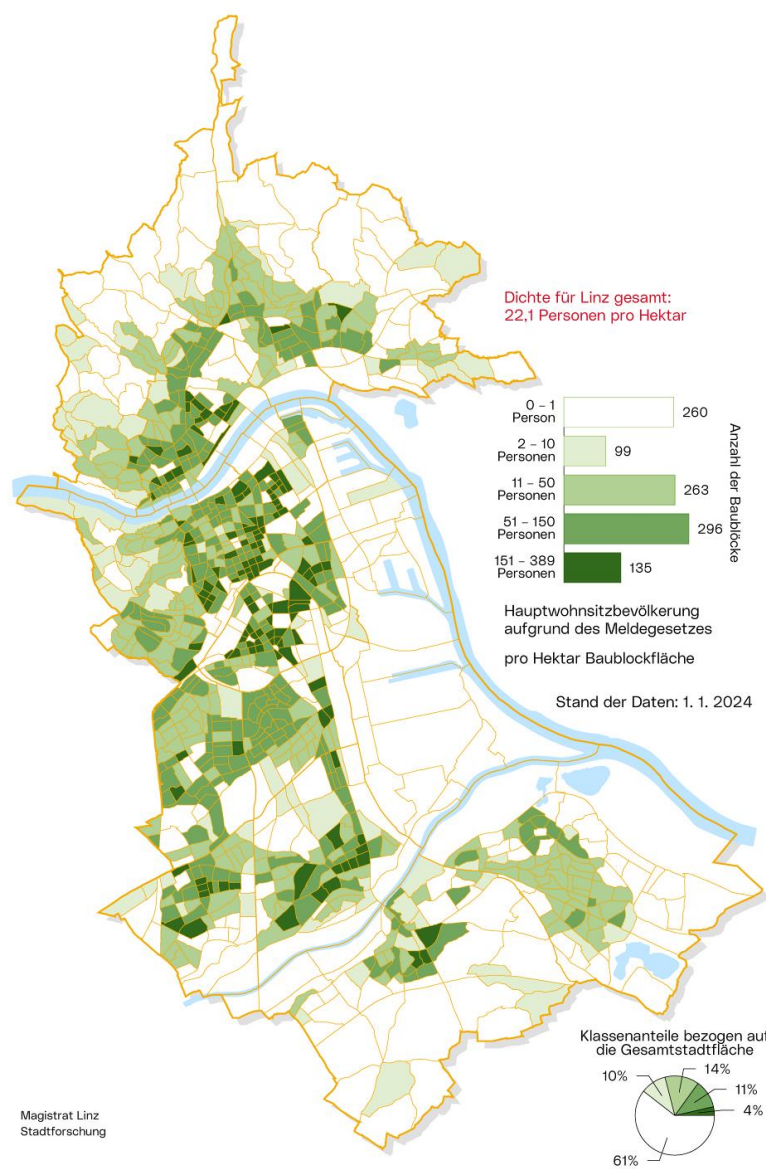
4.1.2. Bevölkerungsdichte und Altersstruktur

Seit 2012 hat die Linzer Bevölkerung um 13,6 % zugenommen. Während der Anteil der 45- bis 54-Jährigen um 13 % abgenommen hat, ist jener der über 65-Jährigen um 48 % gestiegen /6/. Prognosen der demografischen Entwicklung zeigen, dass bis zum Jahr 2040 ein Anstieg vor allem bei jenen Personengruppen zu erwarten ist, die ohne Auto unterwegs sind. Bei den 0 bis 19-Jährigen wird eine Zunahme von 28 %, in der Gruppe der aktiven Senior*innen (65-84 Jahre) von 35 % und bei den über 85-Jährigen von 50 % erwartet /3/.

Die Zusammenstellung der Altersgruppen deutet darauf hin, dass Defizite im bestehenden Fußverkehrsnetz, wie z.B. fehlende Querungshilfen, fehlende oder zu schmale Gehsteige, zu kurze Grünzeiten an Lichtsignalanlagen (Ampeln) vor allem Kinder und ältere Personen besonders beeinträchtigen. Aufgrund der demografischen Entwicklung würde sich dies ohne entsprechende Maßnahmen in Zukunft verstärken. Die Altersstruktur der Bevölkerung und die demografische Entwicklung zeigen, dass ein an die Zukunft orientiertes Verkehrssystem stark auf die Bedürfnisse der nichtmotorisierten Bevölkerung, d.h. der Kinder und Jugendlichen sowie der Senior*innen auszurichten ist.

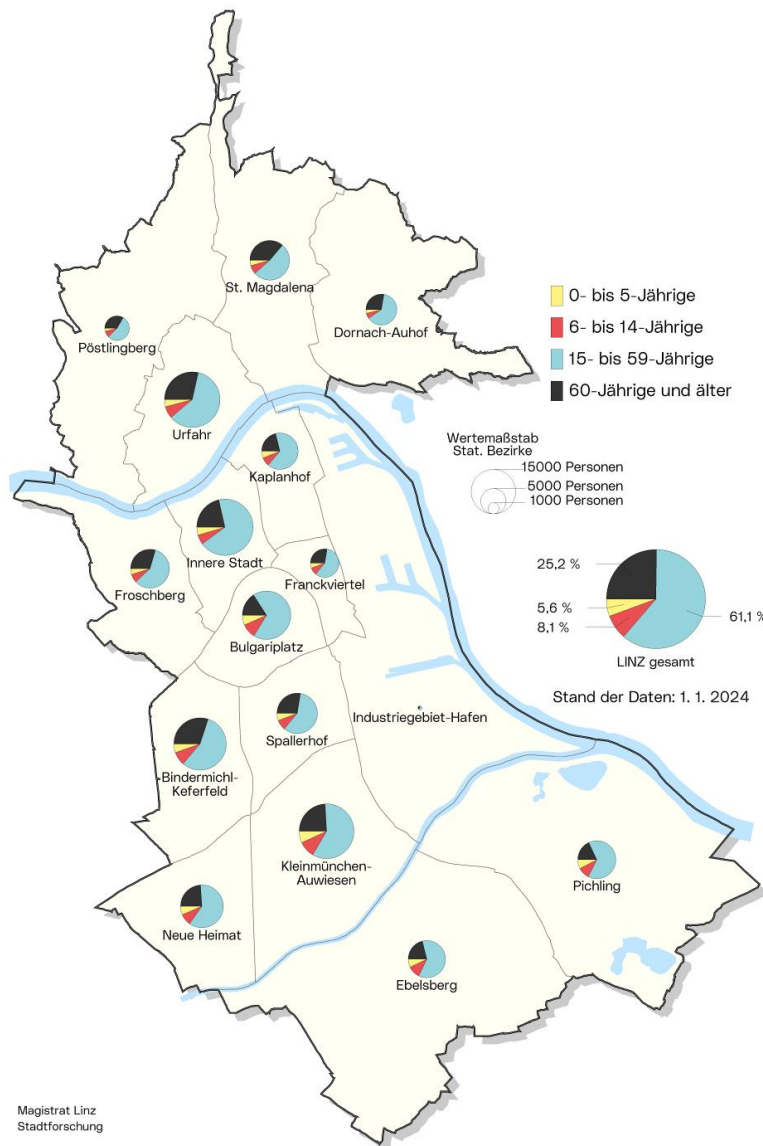
Eine hohe Bevölkerungsdichte mit über 51 Personen pro Hektar ist vor allem in den inneren Stadtteilen (z.B. Innere Stadt, Bulgariplatz, Urfahr und Franckviertel) sowie im Südwesten der Stadt (z.B. Bindermichl-Keferfeld) anzutreffen (vgl. Abbildung 7). Hohe Anteile an Kindern und Jugendlichen bei gleichzeitig hoher Bevölkerungsanzahl sind z.B. in den Stadtteilen Kleinmünchen-Auwiesen, Bulgariplatz und Bindermichl-Keferfeld, jene der Senior*innen z.B. in den Stadtteilen Bindermichl-Keferfeld und Urfahr anzutreffen (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 7: Bevölkerungsdichte Linz nach Hauptwohnsitz, Jahr 2024



Quelle: Stadt Linz, Stadtforschung

Abbildung 8: Altersstruktur der Bevölkerung in Linz, Jahr 2024

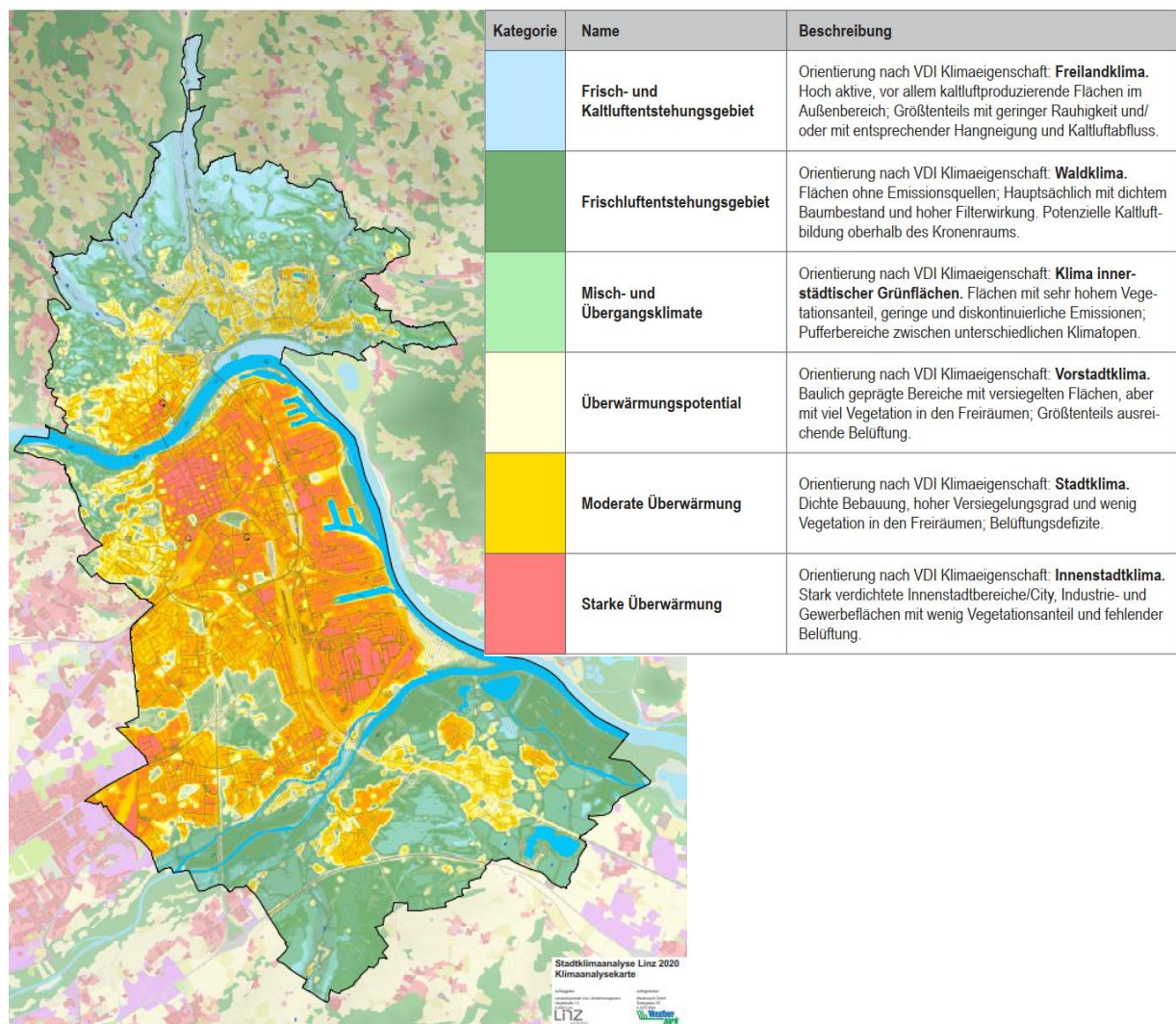


Quelle: Stadt Linz, Stadtforschung

4.1.3. Klimatische Rahmenbedingungen

Die Stadt Linz hat 2020 eine Stadtklimaanalyse mit Planungsempfehlungen /8/ erarbeitet. Stark verdichtete innerstädtische Bereiche sowie Industrie- und Gewerbeflächen mit geringem Vegetationsanteil und wenig Belüftung sind als Gebiete mit starker Überwärmung ausgewiesen. Dies sind u.a. in hohem Ausmaß die Stadtteile Innere Stadt, Bulgaripplatz, Kaplanhof, Industriegebiet-Hafen sowie vereinzelt einige stark versiegelte Flächen wie z.B. in den Stadtteilen Bindermichl-Keferfeld, Spallerhof, Urfahr und Neue Heimat. Als Gebiete mit moderater Überwärmung sind aufgrund der dichten Bebauung, des hohen Versiegelungsgrades, des geringen Vegetationsanteils in den Freiräumen sowie der Belüftungsdefizite weite Teile des Linzer Stadtgebietes ausgewiesen (vgl. Abbildung 9).

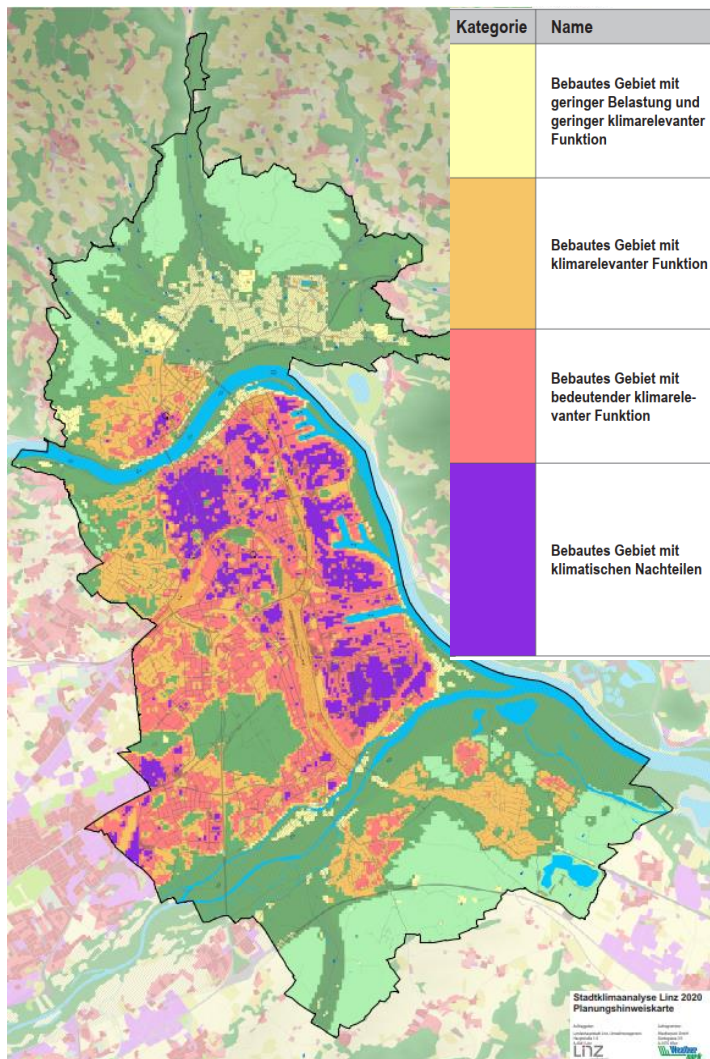
Abbildung 9: Stadtklimaanalyse Linz 2020 - Klimaanalysekarte



Quelle: Stadt Linz, Umweltmanagement

Aus der Klimaanalysekarte werden Planungshinweise abgeleitet. Die in Abbildung 10 violett dargestellten Flächen sind aus Sicht des Stadtklimas sanierungsbedürftige Gebiete in denen Erhöhungen des Vegetationsanteils, Verringerungen des Versiegelungsgrads und des Emissionsaufkommens, insbesondere der Verkehrsemissionen empfohlen sind. In den rot dargestellten Gebieten werden Vergrößerungen des Vegetationsanteils und auf den orange hinterlegten Flächen Dach- und Fassadenbegrünung sowie Beibehaltung/ Ausbau von Grünflächen empfohlen.

Abbildung 10: Stadtklimaanalyse Linz 2020 - Planungshinweiskarte

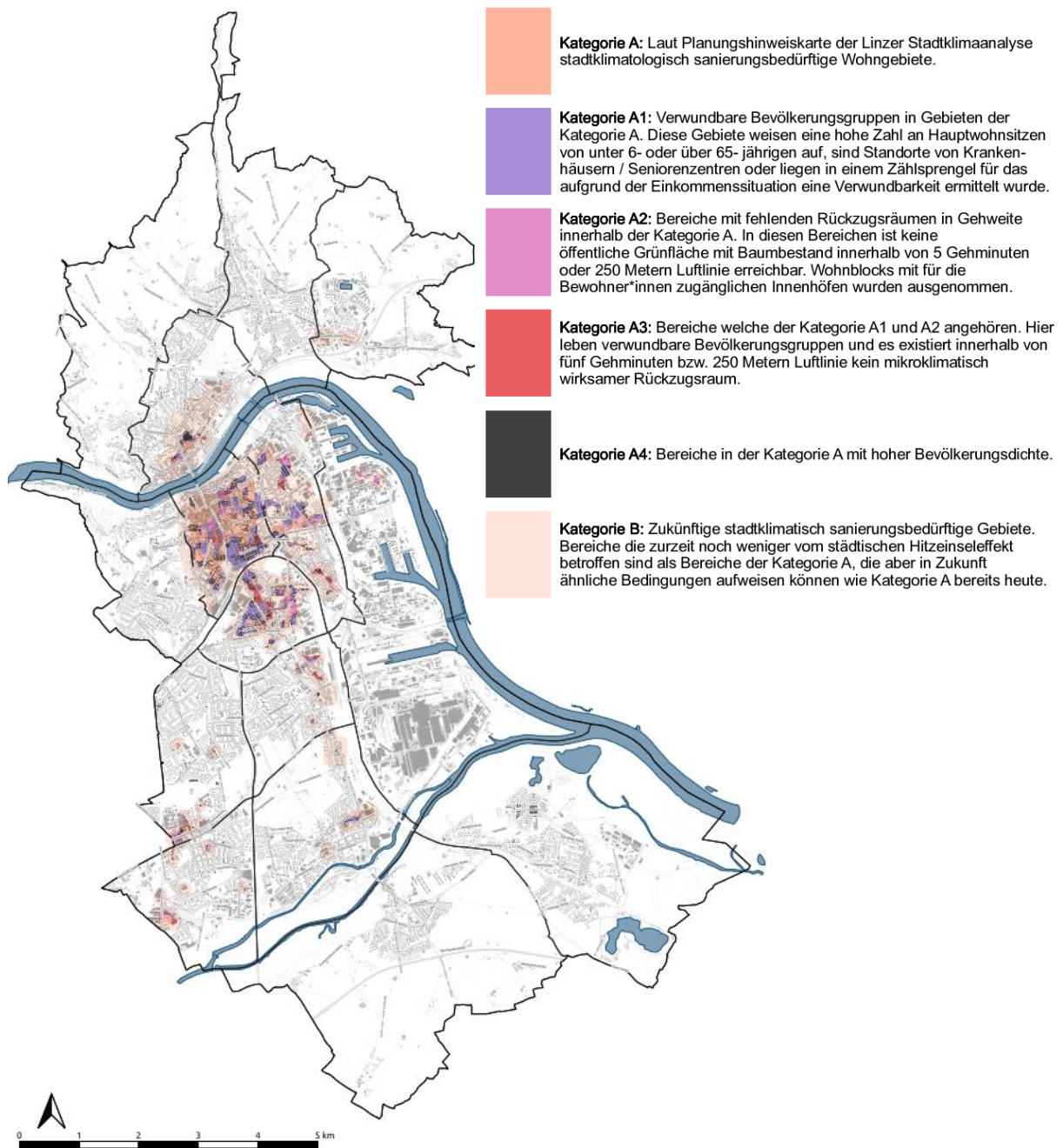


Quelle: Stadt Linz, Umweltmanagement

Im Zuge der Erstellung des Klimawandelanpassungskonzeptes hat die Stadt im Jahr 2023 eine Risikokarte Hitze erstellt, die auf die Ergebnisse und Planungshinweise aus der Klimaanalyse aufbaut. Berücksichtigt werden die Bevölkerungsdichte, die Dichte an Personen im Alter unter sechs und über 65 Jahre, einkommensschwache Bevölkerungsgruppen, Einrichtungen für vulnerablen Personengruppen (z.B. Kindergärten und -krippen, Krankenhäuser, Seniorenzentren), Grünflächen usw. Es werden Gebiete mit einem erhöhten Risiko in Bezug auf die Klimafolge Hitze und mit erhöhtem Handlungsbedarf für Anpassungsmaßnahmen ausgewiesen (vgl. Abbildung 11).

Diese Erkenntnisse fließen – neben weiteren Faktoren wie verkehrliche Zielsetzungen und urbane Entwicklungsprioritäten – in die Definition der Fokusräume im Masterplan Gehen ein. Ziel ist es, die Lebensqualität in diesen Bereichen zu verbessern. Dies kann erreicht werden durch die Reduktion verkehrsbedingter Emissionen, die Errichtung hochwertiger Infrastruktur zur Förderung der aktiven Mobilität, die Minimierung von Versiegelung sowie die Schaffung begrünter und beschatteter Straßenräume mit Aufenthaltsqualität, etwa durch Möblierung, Trinkbrunnen und schattenspendende Elemente.

Abbildung 11: Klimawandelanpassungskonzept Linz – Risikokarte Hitze



Quelle: Stadt Linz, Stadtklimatologie und Umwelt

4.2. Fußwegenetz im Bestand

Die Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur basiert auf Daten der Graphenintegrations-Plattform (GIP)¹ und der Stadt Linz. Das Gelände der Firma VÖEST und des Chemieparks wird dabei außer Betracht gelassen, da es sich um private Flächen handelt. Straßen mit Fußverkehrsanlagen machen etwa 27 % des Linzer Fußwegenetzes aus. Das können straßenbegleitende Gehsteige, Gehwege bzw. Geh- und Radwege sein. In der Analyse wird dabei nicht unterschieden, ob sich die Fußverkehrsanlage nur auf einer Seite oder auf beiden Seiten der Straße befindet. In den dicht besiedelten Bereichen der Stadt sind fast ausnahmslos in allen Straßen Fußverkehrsanlagen vorhanden. In dünn besiedelten Bereichen, auf Verbindungswegen am Stadtrand und in Industrie- und Gewerbegebieten sind meist nur die übergeordneten Straßen mit Fußverkehrsanlagen ausgestattet. Insgesamt bestehen etwa 50 % des Fußwegenetzes aus Straßen ohne Fußverkehrsanlagen (vgl. Abbildung 12).

Gehwege abseits der Straße machen ca. 12 % des Linzer Fußwegenetzes aus. Sie sind charakteristisch für größere Wohnhausanlagen wie z.B. in Auwiesen oder Ebelsberg. Dort stellen sie die Erschließung und feinmaschige Durchwegung her. Zudem durchqueren sie Parks und Naherholungsgebiete. Letzteres gilt auch für Geh- und Radwege abseits der Straße. Sie stellen darüber hinaus oftmals längere Verbindungen her, wie z.B. über die VÖEST-Brücke oder die Steyregger Brücke. Sie machen in etwa 4 % des Fußwegenetzes aus. Generell hat die Stadt Linz durch eine offene Wohnbebauungsstruktur der Nachkriegszeit viele attraktive, halböffentliche Durchwegungen.

Verkehrsberuhigte Bereiche fallen im Vergleich dazu mit 0,6 % gering aus². Sie liegen in Gebieten der Stadt mit hoher Frequenz an Zu-Fuß-Gehenden. Fußgänger- und Begegnungszonen wurden in den letzten Jahren vor allem im Zentrum umgesetzt (z.B. in der Domgasse). Mit drei Schulstraßen wurden kürzlich erste Verkehrsberuhigungsmaßnahmen abseits des Stadtzentrums gesetzt. Derzeit gibt es in Linz lediglich zwei Wohnstraßen.

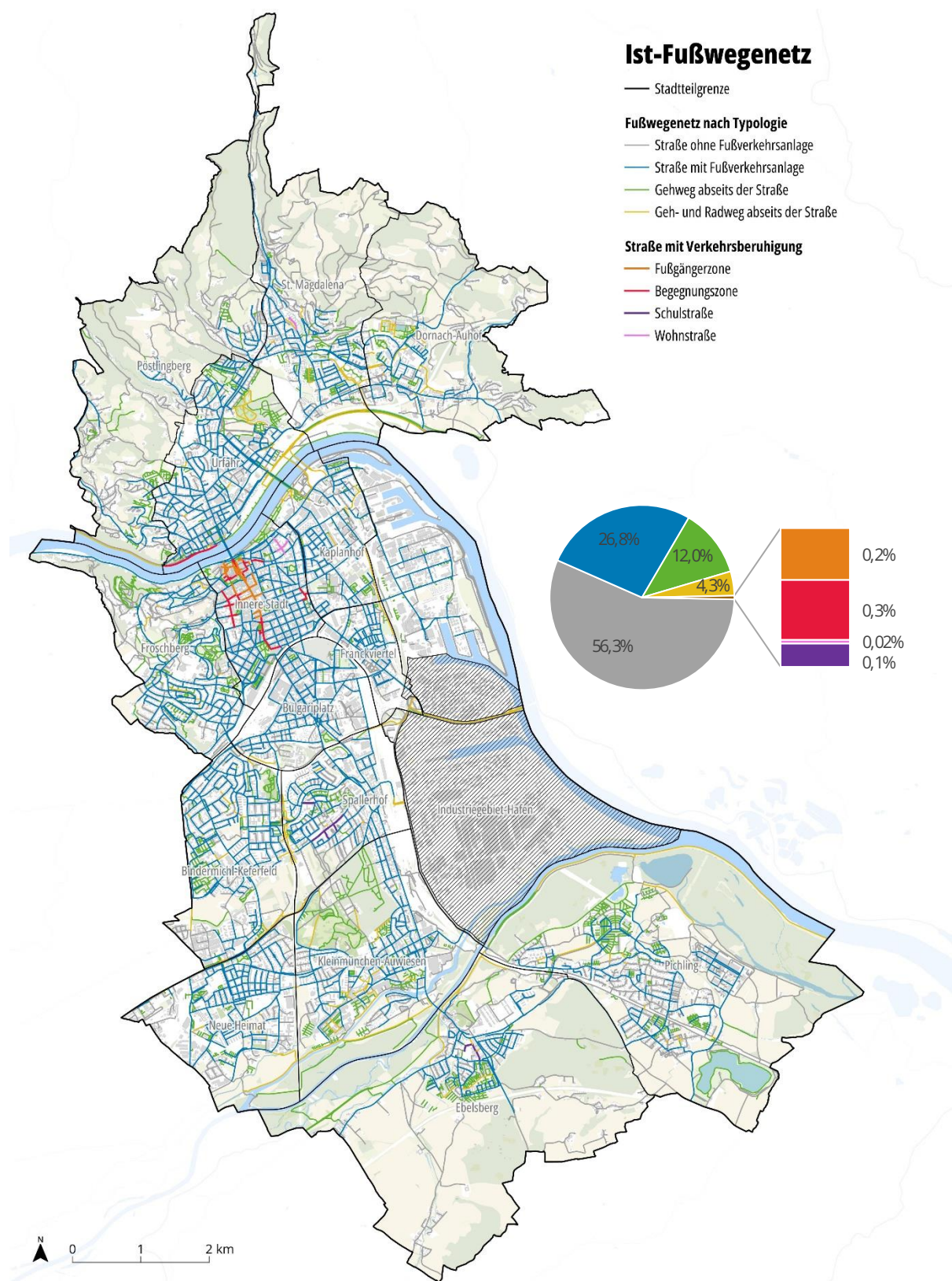
Das Fußverkehrsnetz ist im innerstädtischen Bereich sehr fein strukturiert und ermöglicht dadurch direkte Wege. In den gründerzeitlichen Gebieten der Stadt (Innere Stadt, Bulgariplatz) sind die Straßen orthogonal und mit regelmäßigen Abständen angelegt. Es gibt dort kaum größere Lücken im Netz. In Gegenden mit niedriger Bebauungsdichte sind die Straßen oftmals geschwungen und es fehlt an direkten Durchwegungen. Das verlängert Fußwege je nach Richtung zum Teil beträchtlich. In industriellen Bereichen ist das Fußwegenetz grobmaschig, wodurch weite Distanzen zu gehen sind.

Aus der Analyse des Fußwegenetzes werden unter anderem Erkenntnisse zu fehlenden Gehsteigen und Lücken im Netz abgeleitet. Des Weiteren ist die Analyse Planungsgrundlage für eine fußverkehrsgerechte Struktur künftiger Stadtgebiete.

¹ Österreichweiter Datenstandard für Verkehrsinfrastruktur

² Verkehrsberuhigte Bereiche, wie etwa Fußgängerzonen, haben oftmals einen breiteren und flächigeren Querschnitt als andere Verkehrsräume. Die hier angewandte Berechnung bezieht sich auf die Länge der Verkehrsanlagen. Daher fällt der Anteil der verkehrsberuhigten Flächen etwas geringer aus als bei einer Berechnung über die Fläche.

Abbildung 12: Ist-Fußwegenetz (vgl. Anhang 1)



Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von Stadt Linz, GIP, OSM, BEV, basemap.at

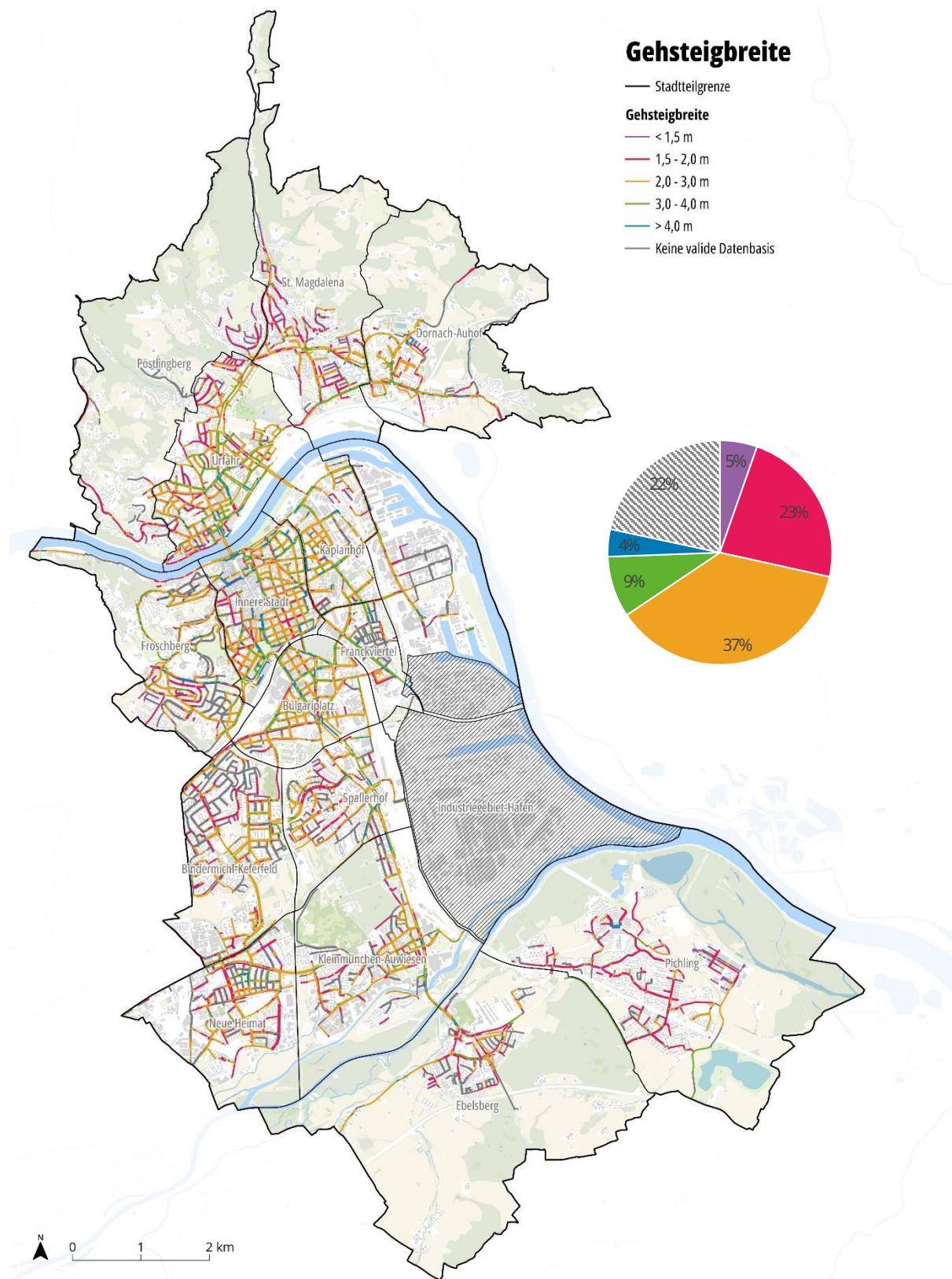
4.3. Gehsteigbreiten

Die Gehsteigbreiten wurden anhand der GIP und aus Vermessungsdaten der Stadt Linz modelliert. Die GIP gibt Aufschluss darüber, an welchen Straßen Gehsteige liegen. Die Vermessungsdaten geben Auskunft über die Abgrenzung der einzelnen Flächen. Da in manchen Bereichen Vermessungsdaten fehlen, gibt es bei etwa 22 % aller Gehsteige keine valide Datenbasis bezüglich der Breite. Das betrifft vorwiegend Einfamilienhausgebiete, aber auch Teile des Franckviertels oder der Neuen Heimat. Etwaige Fehler des Modells wurden manuell für das gesamte Stadtgebiet korrigiert. Bei getrennten Geh- und Radwegen wird nur die Breite des Gehbereichs, bei gemischter Führung die komplette Breite berücksichtigt. Gehwege bzw. Geh- und Radwege abseits der Straße sowie Fußgängerzonen wurden nicht untersucht.

Insgesamt gibt es in Linz ca. 480 km Gehsteige. Im Unterschied zur Analyse des Fußverkehrsnetzes in Kapitel 4.2 werden hier Gehsteige auf beiden Seiten ausgewertet. Etwa 22 % der Gehsteige sind unter 2 m breit. Sie entsprechen somit nicht den Empfehlungen der Richtlinien (RVS Fußverkehr /29/). Schmale Gehsteige befinden sich vor allem in Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte. Entsprechend der höheren Fußverkehrsfrequenz sind in dicht besiedelten Bereichen breitere Gehsteige anzutreffen. 50 % der Gehsteige sind über 2 m breit. In vereinzelt Bereichen beträgt die durchschnittliche Gehsteigbreite über 3 m, wie z.B. in der Nähe des Hauptbahnhofs.

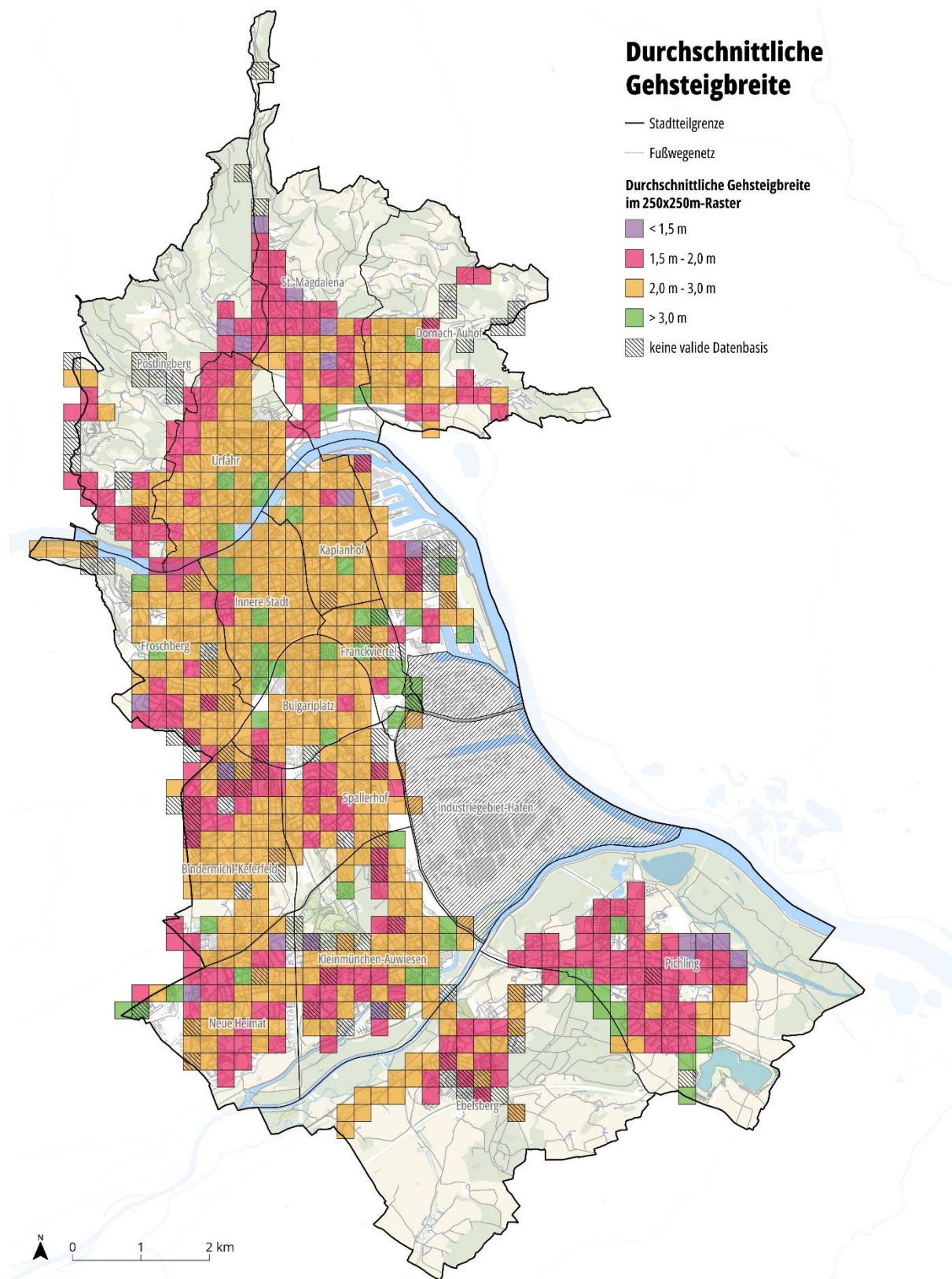
Ausreichende Gehsteigbreiten sind wichtig, da sie einen unmittelbaren Einfluss auf den Gehkomfort, auf die Verkehrssicherheit und auf die Barrierefreiheit der Zu-Fuß-Gehenden haben. Die Gehsteigbreiten sind auch ein wichtiger Aspekt in den in Kapitel 4.8 formulierten Fokusräumen. Anhand dieser Analyse lassen sich jene Orte identifizieren, an denen dringend ein Handlungsbedarf bezüglich der Gehsteigbreiten besteht. Die Abbildung 14 zeigt die durchschnittliche Gehsteigbreite in einem 250-Meter-Raster. Dadurch sind Gebiete mit dringendem Handlungsbedarf ersichtlich. Konkrete Orte mit Handlungsbedarf lassen sich in Abbildung 13 anhand der Breiten der einzelnen Gehsteige identifizieren.

Abbildung 13: Gehsteigbreite im Bestand (vgl. Anhang 2)



Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von Stadt Linz, GIP, OSM, BEV, basemap.at

Abbildung 14: Durchschnittliche Gehsteigbreite im Bestand (vgl. Anhang 3)

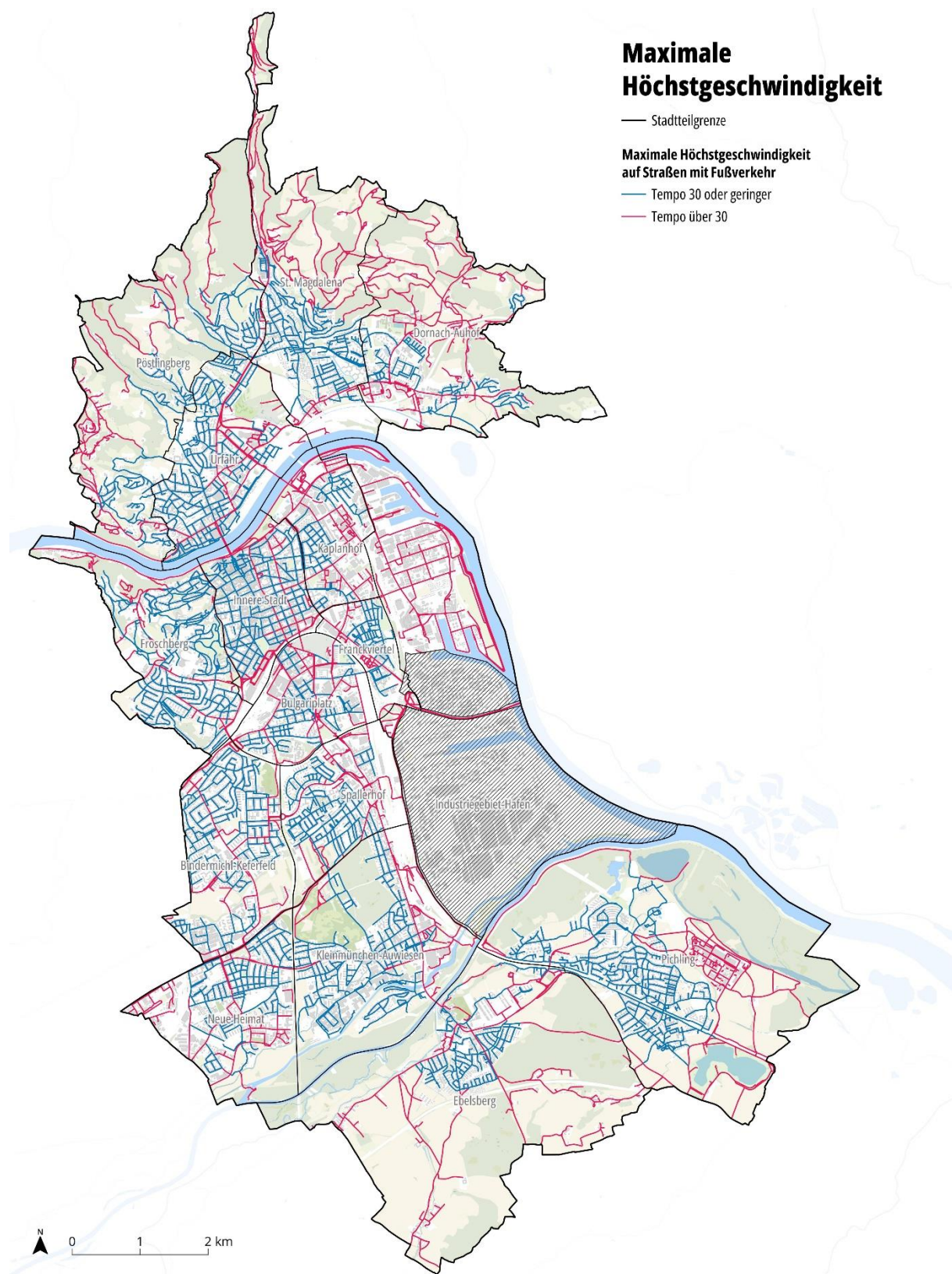


Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von Stadt Linz, GIP, OSM, BEV, basemap.at

4.4. Tempolimits

In großen Teilen der Stadt ist bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h verordnet. Ein höheres Tempolimit gilt auf übergeordneten Straßen, auf Straßen außerhalb von Wohngebieten und in Industrie- und Gewerbegebieten. Damit liegt in Linz eine gute Ausgangslage vor. Das verordnete Tempolimit entspricht aber nicht immer der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit. Gegebenenfalls muss an Orten, die für überhöhte Geschwindigkeit bekannt sind, auf bauliche Maßnahmen oder vermehrte Kontrollen gesetzt werden.

Abbildung 15: Tempolimit auf Straßen mit Fußverkehr (vgl. Anhang 4)



Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von Stadt Linz, GIP, OSM, BEV, basemap.at

4.5. Quellen und Ziele der Zu-Fuß-Gehenden – Wunschlinien

Ziele und Quellen für den Fußverkehr wie z.B. Wohngebiete, Arbeitsstätten, Bildungseinrichtungen, Nahversorger und andere Einkaufseinrichtungen, Grün- und Erholungsräume, Stadtteilzentren, Bahnhöfe, wichtige Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs sind entscheidend für die Wunschlinien der Zu-Fuß-Gehenden. Dabei sind nicht nur bestehende Points of Interest (POI), sondern auch Stadtentwicklungsgebiete und geplante Bauvorhaben, wie z.B. das sowie die Haltestellen der künftigen Stadtbahn von Bedeutung. Wichtige Wunschlinien im Fußverkehr sind bei der Ausarbeitung des Soll-Fußwegenetzes zu berücksichtigen (vgl. Abbildung 16 bzw. Anhang 5).

Im Alltag stehen Einrichtungen mit Versorgungsfunktion (Nahversorgung, Gesundheit, Bildung, Kultur und Soziales) im Vordergrund. Ziel ist es, im Sinne der Stadt der kurzen Wege, Zentren zu stärken und dadurch das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren zu fördern. Das Wunschliniennetz stellt Verbindungen von den Wohnorten zu diesen Zentren her. Eine wichtige Achse erstreckt sich dabei von Urfahr über die Landstraße bis hin zum Hauptbahnhof und in Richtung Bulgariplatz. Aber auch in den einzelnen Stadtteilen gibt es meist ein oder mehrere Zentren, vor allem mit Einrichtungen für den täglichen Bedarf.

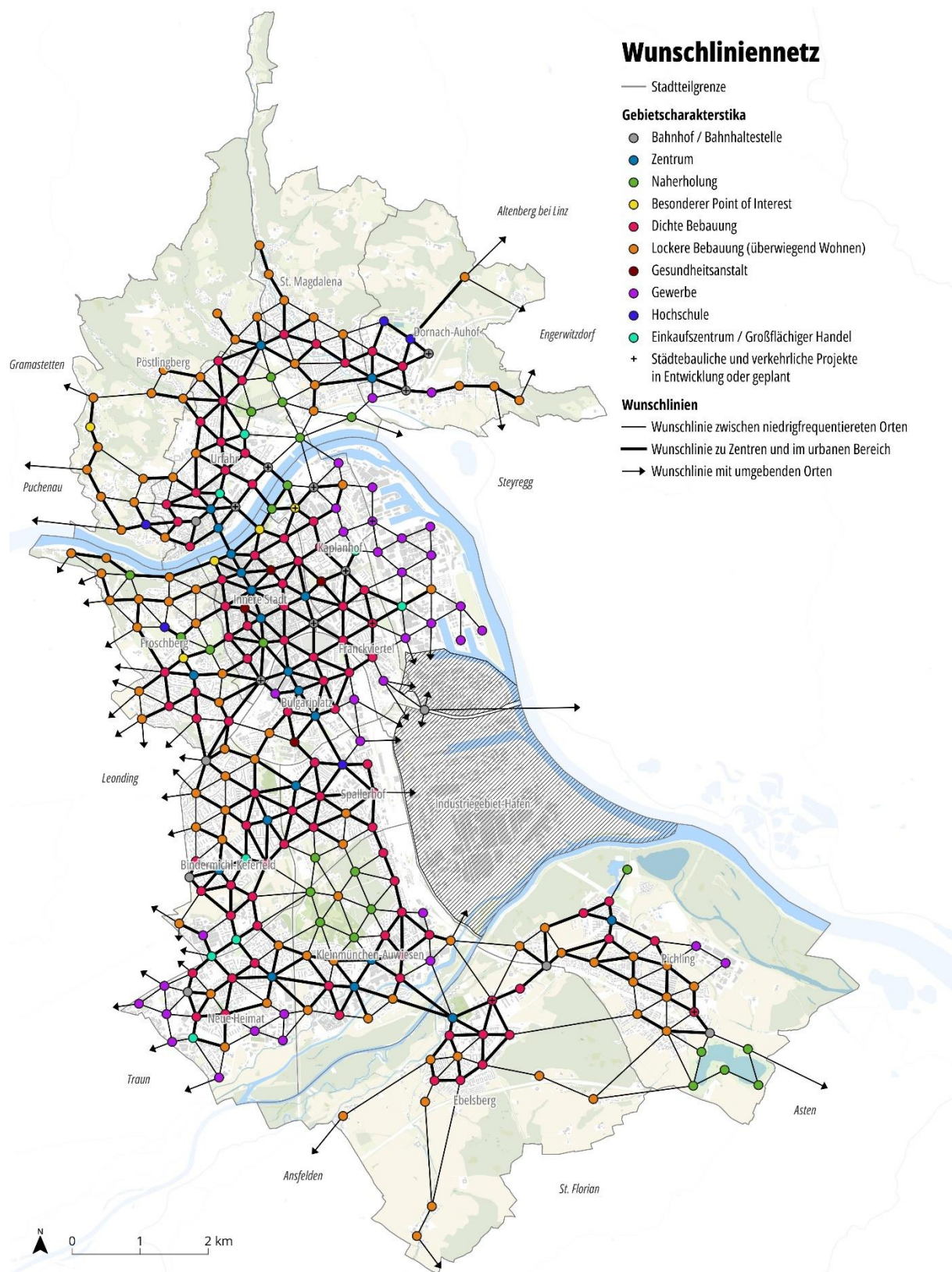
Im Soll-Fußwegenetz werden auch zukünftige Stadtentwicklungsgebiete und Wohnprojekte berücksichtigt, damit möglichst früh, noch in der Phase der Flächenwidmung und Bebauungsplanung, auf die Bedürfnisse der Zu-Fuß-Gehenden Rücksicht genommen werden kann. Dazu zählen etwa das Sommerfeld Ebelsberg, der Trinity-Park, die Post-City, die Projekte Quadrill-Tabakfabrik und Wohnen beim See. Mit der Regional-Stadtbahn ist ein großes Infrastrukturprojekt im öffentlichen Verkehr in Planung. Weiters wird die Westbahnstrecke auf vier Gleise ausgebaut, in der Lastenstraße und in der Blumauerstraße entstehen neue Haltestellen. Die künftigen Haltestellen beider Projekte werden in das Wunschliniennetz integriert, um die Erreichbarkeit zu Fuß so attraktiv wie möglich zu gestalten. Die neue O-Bus-Linie 48 wird künftig zwischen den Haltestellen Karlhof und Neue Heimat verkehren.

Ebenso wichtig ist es, dass die Erholungsräume, wie z.B. der Wasserwald, die Donaulände oder die innerstädtischen Parks fußläufig erreichbar sind. Dies sind auch wichtige Ausgleichsräume an heißen Sommertagen. Ein weiteres wichtiges Ziel sind die zentralen ÖV-Knotenpunkte, wie z.B. der Hauptbahnhof oder der Hinsenkampplatz.

Im innerstädtischen Bereich sind aufgrund des hohen Grads der Nutzungsmischung die Quell-Ziel-Beziehungen vielfältiger. Im Wunschliniennetz nehmen Verbindungen zwischen Einfamilienhausgebieten hingegen nicht die oberste Priorität ein, da alltägliche Erledigungen sich in Richtung der Stadtteilzentren bzw. Nahversorger orientieren. Auch Quell-Ziel-Beziehungen zu Gewerbegebieten sind nicht prioritär. Größere Gewerbe- und Industriebetriebe, z.B. im Osten der Stadt, haben meist ein weites Einzugsgebiet bezüglich ihrer Beschäftigten und Kundschaft. Hier spielt der Fußverkehr keine übergeordnete Rolle.

Verbindungen in das Umland müssen beim Wunschliniennetz mitgedacht werden. Das betrifft vor allem die Stadtgemeinden Leonding und Traun im Osten, deren Siedlungsgebiete nahtlos an die Stadt anschließen. Der Masterplan Gehen für Leonding wird beim Erstellen des Wunschliniennetzes berücksichtigt (vgl. Abbildung 16).

Abbildung 16: Wunschliniennetz (vgl. Anhang 5)



Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von OSM, BEV, basemap.at

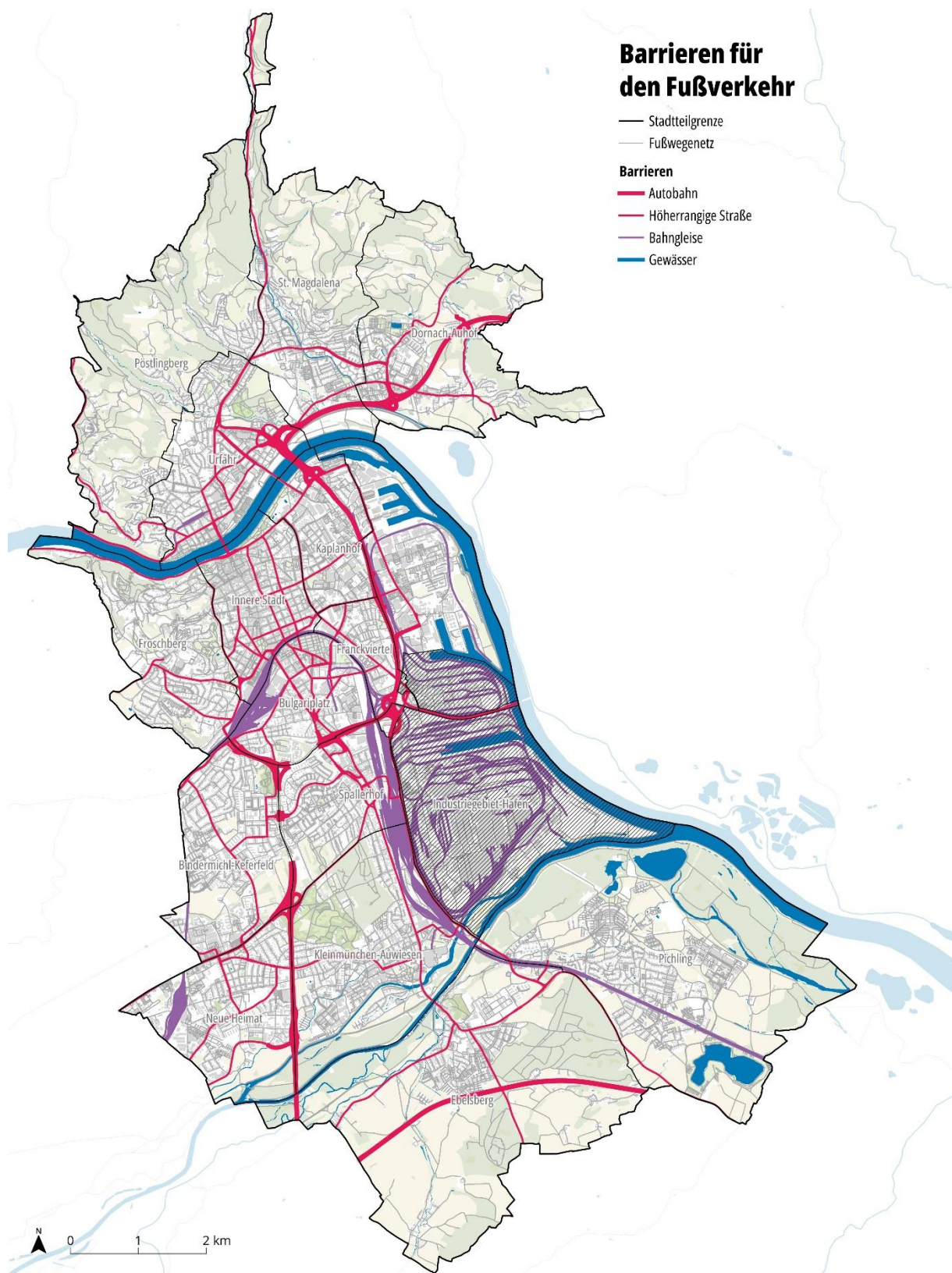
4.6. Barrieren

Für mobilitätseingeschränkte Personen ist bereits die Überwindung von nicht abgesenkten Gehsteigkanten eine Barriere. Auch nicht barrierefreie Unterführungen, fehlende Querungshilfen oder Gehsteige mit Hindernissen bzw. schlecht gewartete Oberflächen können Barrieren für Zu-Fuß-Gehenden sein.

Topografisch gesehen sind Gewässer, allen voran die Donau und die Traun, die größten Barrieren für den Fußverkehr. Ohne Brücken sind sie nicht zu überwinden. Hochrangige Infrastruktur für den Kfz-Verkehr wie die Autobahnen A7 und A1 sind ebenso große Barrieren. In größeren Abständen werden sie überbrückt oder untertunnelt. Im Bereich von Bindermichl ist ca. ein Kilometer der A7 eingehaust, wodurch eine flächige Querung möglich ist. Der künftige Westring stellt als Tunnelbauwerk, abgesehen von der Zufahrt in der Waldeggstraße, keine Barriere dar. An anderen hochrangigen Straßen in der Stadt, z.B. der Wiener Straße, ist das Queren ohne dafür vorgesehene Querungshilfen aufgrund des Straßenquerschnittes und der hohen Kfz-Verkehrsstärken gefährlich. Bahngleise können in der Regel nur an Unter- bzw. Überführungen sowie an ebenerdigen Bahnübergängen gequert werden. So z.B. die Trasse der Westbahn, mit ihrer Hochlage im Zentrum und den etlichen Abstellgleisen entlang des VÖEST-Geländes sowie die Pyhrnbahn, Linzer Lokalbahn und die Mühlkreisbahn, wenn auch in geringerem Ausmaß.

Durch die Überlagerung des Wunschliniennetzes mit diesen Barrieren lassen sich der Querungsbedarf und somit neue potenzielle Querungen identifizieren.

Abbildung 17: Barrieren für den Fußverkehr (vgl. Anhang 6)

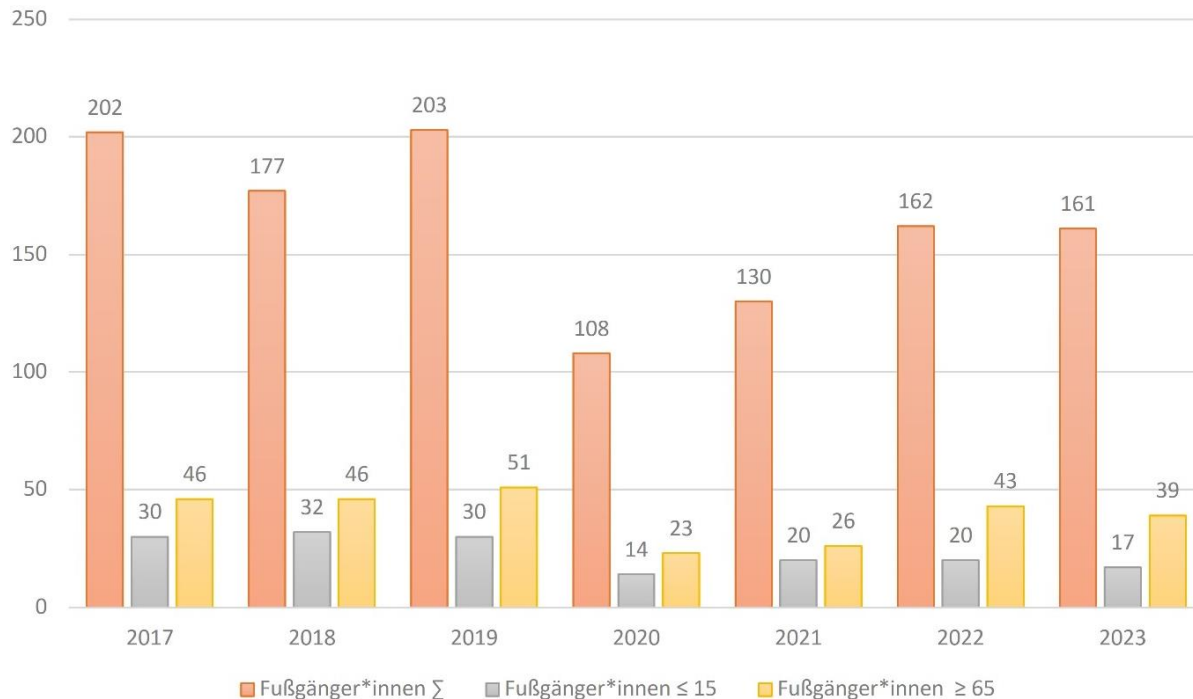


Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von GIP, OSM, BEV, basemap.at

4.7. Schwachstellen

Das Unfallgeschehen offenbart Schwachstellen im Fußverkehr. Für die gesamte Stadt liegen Daten zu den Unfällen mit Fußgängerbeteiligung von 2017 bis 2023 vor. Sie zeigen in diesem Zeitraum einen Rückgang um ca. 25 % von ca. 200 auf 161 Unfälle. /9/

Abbildung 18: Verunglückte Fußgänger*innen nach Altersgruppen /9/



In etwa 10 bis 15 % der Fälle verunglückten Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren. Für Kinder im Volksschulalter werden Schulwegpläne erstellt, die Gefahrenstellen sowie alternative Wegeverbindungen aufzeigen. Aktuell liegen in Linz solche Pläne für sechs Volksschulen vor.

Als Schwachstellen im Sinne des Fußverkehrs werden aber nicht nur Unfallstellen bezeichnet, sondern auch all das, was die Qualität des Zu-Fuß-Gehens mindert. Das sind fehlende Fußverkehrsinfrastrukturen, geringe Gehsteigbreiten, Angsträume, fehlende Begrünung und Beschattung usw. In der Schwachstellenanalyse wurden insgesamt 274 Schwachstellen identifiziert, die sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Aufenthaltsqualität betreffen. Diese entstammen aus den folgenden Quellen:

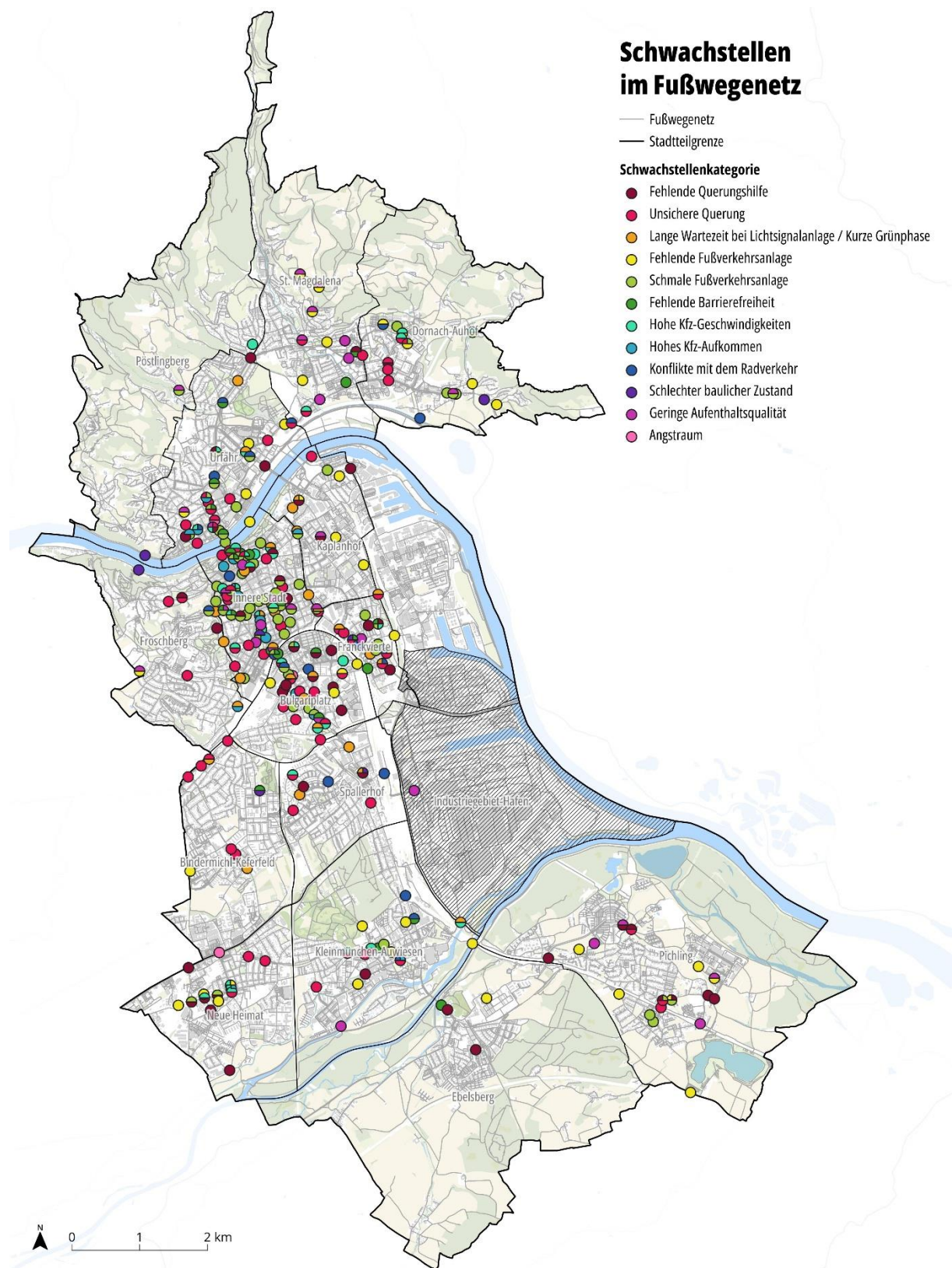
- » Schulwegpläne (Spallerhof /9/, Römerbergschule /11/, Siemensschule /12/, Brucknerstraße /13/, Pichling /14/, Weberschule /15/)
- » Unfallhäufungsstellen mit Fußgängerbeteiligung von 2020 bis 2022 /16/
- » Verkehrskonzepte (Auf die Plätze, fertig, Linz /3/, Mobilitätskonzept Ebelsberg Pichling /4/, Stadtteilverkehrskonzept Neue Heimat /5/, Mobilitätskonzept Linzer Osten, Innenstadtkonzept /28/)
- » Fußverkehrsrelevante Einträge in „Schau auf Linz“ /17/
- » Fußverkehrsanalyse von Linz zu Fuß, 2022 (Franckviertel-Bulgariplatz /18/, Kleinmünchen-Auwiesen /19/)
- » Workshops mit der Stadtverwaltung, Interessenvertretung und politischen Vertreter*innen
- » VÖ Online-Erhebung zu Schwachstellen im Fußverkehr /20/

Die im Masterplan Gehen erhobenen Schwachstellen im Fußverkehrsnetz sind ungleich über die Stadt verteilt. Sie häufen sich in den dicht besiedelten Stadtteilen, wie etwa Innere Stadt, Urfahr und Bulgariplatz. Vermehrt sind hier zu schmale Fußverkehrsanlagen vorzufinden, was auf die historische Bebauung mit engen Straßenquerschnitten bei gleichzeitig hohen und vielfältigen Nutzungsansprüchen zurückzuführen ist. Dazu zählen etwa die Steingasse, die Klammsstraße oder die Baumbachstraße.

Über das ganze Stadtgebiet hinweg betreffen die häufigsten Schwachstellen unsichere Querungen oder fehlende adäquate Querungshilfen. Diese fehlen vor allem an stark befahrene Straßen und in den Umfeldern von Schulen, wie beispielsweise entlang der Unionstraße und der Wiener Straße. Lange Wartezeiten sowie kurze Grünphasen an Ampeln kommen ebenfalls häufig als Schwachstellen vor.

Bemängelt werden auch Konflikte mit dem Radverkehr, die meist auf die Mischung von Rad- und Fußverkehr zurückzuführen sind. Das gänzliche Fehlen von Fußverkehrsanlagen ist vermehrt in Gebieten mit niedriger Dichte vor allem am Stadtrand vorzufinden, etwa in der Rathfeldstraße in Pichling. Angsträume begrenzen sich im Wesentlichen auf die noch vorhandenen Fußgängerunterführungen, z.B. am Hinsenkampplatz. Auf eine fehlende Barrierefreiheit wird immer wieder hingewiesen, vor allem aufgrund von zu hohen Gehsteigkanten im Kreuzungsbereich. Ein schlechter baulicher Zustand der Fußverkehrsanlage scheint hingegen nur selten als Schwachstelle auf.

Abbildung 19: Schwachstellen (vgl. Anhang 7)



Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von GIP, OSM, basemap.at, Stadt Linz, KFV, VCÖ, AUVA, EPIGUS, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Linz zu Fuß;

4.8. Fokusräume

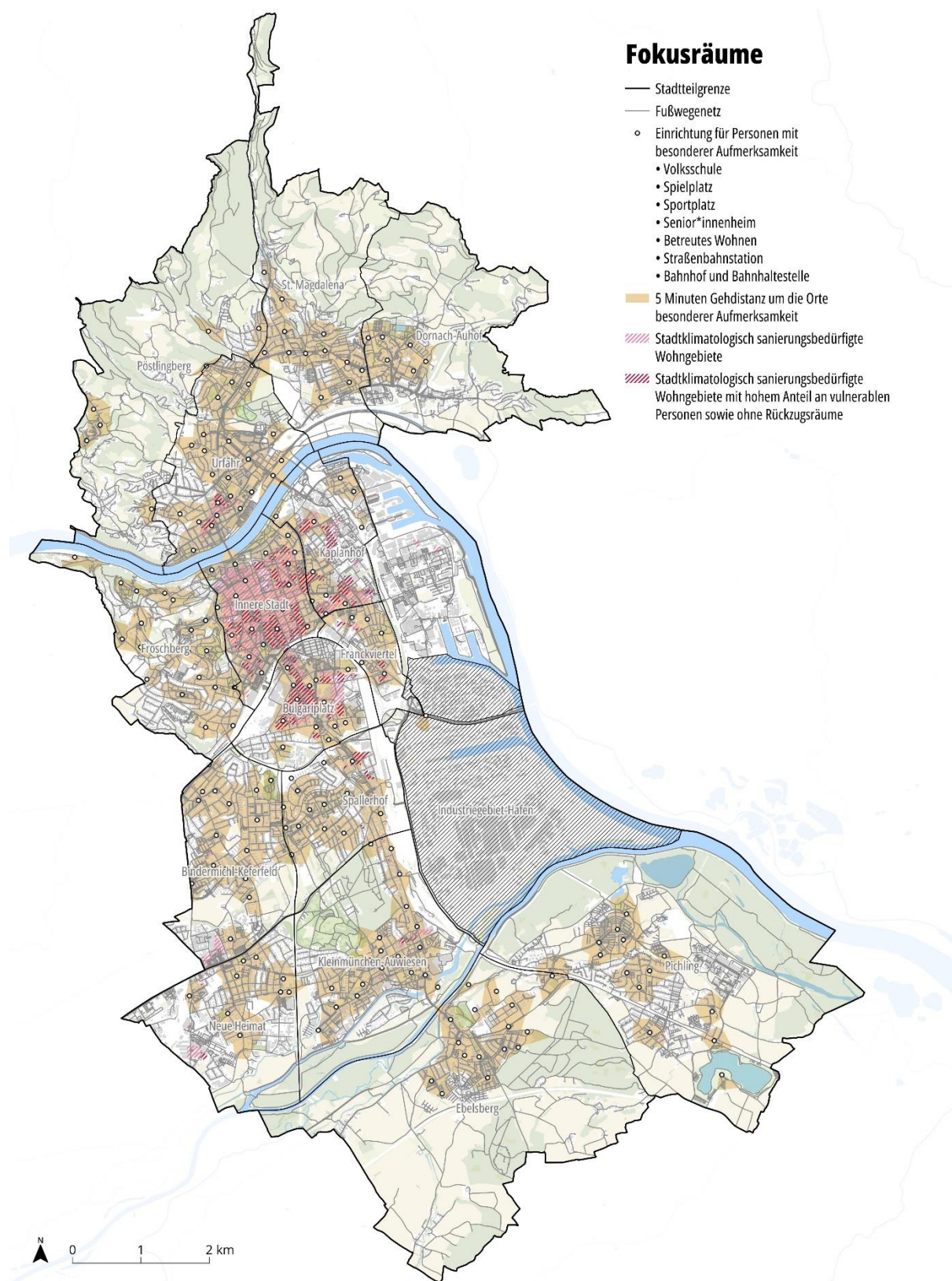
In dem vorliegenden Masterplan stehen vor allem jene Personengruppen unserer Gesellschaft im Vordergrund, die am meisten auf das Zu-Fuß-Gehen und auf eine sichere und barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Es wird somit ein Fokus auf Orte mit hoher Frequenz vulnerabler Personen, also Kindern und Senior*innen gelegt. Bei den Schulen wird ein Augenmerk auf die Volksschulen gelegt, da im Volksschulalter Kinder zum ersten Mal selbstständig unterwegs sind und die Basis ihres Mobilitätsverhaltens gebildet wird. Somit zählen zu den Orten Volksschulen, Horte, Kinderspielflächen, Sportplätze, Jugendzentren, Altersheime und Wohneinrichtungen für das betreute Wohnen sowie Haltestellen des Schienenverkehrs. Dabei werden die Umfelder dieser Einrichtungen in einer Gehdistanz von fünf Minuten genauer betrachtet¹. Der Einzugsbereich umfasst im Wesentlichen die dicht besiedelten Teile der Stadt. Kindergärten und Krabbelstuben werden nicht berücksichtigt, da hier die Kinder immer in Begleitung eines Erwachsenen sind.

Ein weiterer Fokus liegt auf städtischen Räumen, die laut „Risikokarte Hitze“ stadtklimatologisch sanierungsbedürftig sind. Vor allem Wohngebiete in der Inneren Stadt, am Bulgariplatz und in Kaplanhof sind stadtklimatologisch sanierungsbedürftig. In etwa der Hälfte dieser Gebiete lebt ein besonders hoher Anteil an vulnerablen Personen, denen grüne Rückzugsräume in ihrem Wohnumfeld fehlen (vgl. Abbildung 20 bzw. Anhang 8).

Die Fokusräume liefern gemeinsam mit dem Soll-Fußwegenetz eine Grundlage für die Priorisierung von Projekten und Maßnahmen im Fußverkehr. In den Fokusräumen können beispielsweise gezielt jene Gehsteige identifiziert werden, die die Regelbreite von 2 m unterschreiten (vgl. Abbildung 21 bzw. Anhang 9).

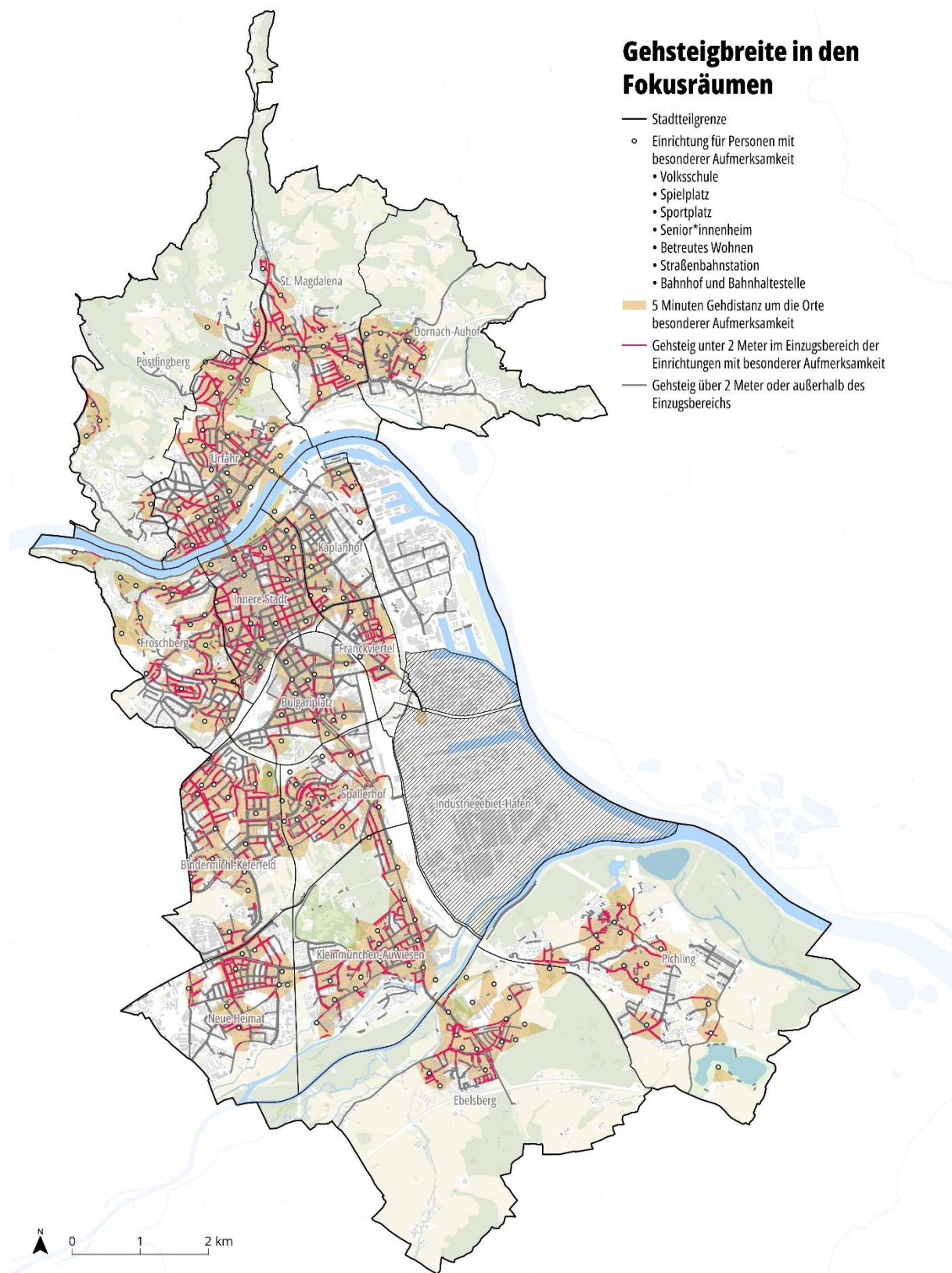
¹ Gehgeschwindigkeit 1,0 m/s

Abbildung 20: Fokusräume (vgl. Anhang 8)



Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von Stadt Linz, GIP, OSM, basemap.at

Abbildung 21: Gehsteigbreiten in den Fokusräumen (vgl. Anhang 9)



Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von Stadt Linz, GIP, OSM, basemap.at

4.9. Instrumente der Raum- und Siedlungsentwicklung

4.9.1. Flächenwidmungsplan und Örtliches Entwicklungskonzept Linz

In Linz liegt ein Örtliches Entwicklungskonzept (Nr. 2) sowie ein Flächenwidmungsplan (Nr. 4) vor. Das Örtliche Entwicklungskonzept gliedert sich in drei Teile – Verkehrs-, Grünland- und Baulandkonzept. In jedem dieser Konzepte sind sowohl allgemeine als auch stadtteilbezogene Ziele und Maßnahmen beschrieben /21/. Eine Aktualisierung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes ist demnächst geplant. Allgemeine Ziele im aktuellen Örtlichen Entwicklungskonzept, die einen Bezug auf das Zu-Fuß-Gehen haben, sind in der Folge angeführt:

Ziele Verkehrskonzept

- Chancengleichheit für möglichst alle
- Verringerung der Verkehrsunfälle und Konflikte
- Vorrang für umweltfreundliche Verkehrsarten
- Attraktive Haltestellen (insbesondere an Umsteigeknoten)
- Entlastung der Innenstadt vom Durchzugsverkehr
- Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf ein unbedingt notwendiges Maß
- Dem Umfeld angepasste Geschwindigkeiten des fließenden Verkehrs
- Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
- Vorrang für den Fuß- und Radverkehr – Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer*innen und kurze, möglichst direkte Wege
- Steigerung des Anteils an Fuß- und Radverkehr

Ziele Grünlandkonzept

- Vorrangige Verbesserung von Bereichen mit unzureichender Begrünung und Grünflächenversorgung

Ziele Baulandkonzept

- Kleinteilige Funktionsmischung
- Schaffung von Grundstücksreserven für die aktuelle und künftige Verwendung als öffentliche Grünflächen oder für öffentliche Einrichtungen
- Symbiose von Wohn-, Freizeit- und Arbeitsbereichen und Sicherung der Nahversorgung
- Ausreichende Versorgung des Stadtgebietes mit allgemeinen Pflichtschulen
- Weitere Minderung der durch Kraftfahrzeuge verursachten Luftverunreinigungen
- Minderung der Verkehrslärmbelastung
- Konzentration der zentralen Einrichtungen und Dienstleistungen unter dem Gesichtspunkt der Verringerung der täglichen Wege
- Konzentration zentraler Dienste und Dienstleistungen innerhalb der einzelnen Stadtteile, verbunden mit dem Ziel der Verringerung der Länge der täglichen Wege
- Kleinteilige Mischung der Funktionen Wohnen und Arbeiten
- Beschränkung der oberirdischen Pkw-Stellplätze

4.9.2. Bebauungsplan

Flächen für die Infrastruktur für Zu-Fuß-Gehende, wie z.B. Durchwegungen oder dem Grundstück angrenzenden Gehsteige werden im Zuge der Erstellung des Bebauungsplans festgelegt. Im oberösterreichischen Raumordnungsgesetz sind Aufschließungsbeiträge vorgesehen, die von der Gemeinde bei unbebauten und als Bauland gewidmeten Grundstücken bzw. Grundstücksteilen für die infrastrukturelle Aufschließung (u.a. für Fußverkehrsinfrastruktur) vorgeschrieben werden.

4.9.3. Parkraumbewirtschaftung

Im Jahr 2001 wurde eine flächendeckende Kurzparkzone für die Linzer Innenstadt eingeführt. Die Parkdauer beträgt maximal 90 Minuten, in einzelnen Bereichen ist eine Parkdauer bis zu 120 Minuten möglich. Im Bereich des Hauptbahnhofs sowie in der Landstraße zwischen Bismarckstraße und Goethestraße darf maximal 30 Minuten geparkt werden /22/.

4.10. Weitere übergeordnete Konzepte

Die folgenden Strategien und Masterpläne der Stadt Linz, des Landes Oberösterreich und des Bundes bilden eine wichtige Basis für den Masterplan Gehen. Allen voran für die Definition der Ziele und Handlungsfelder.

Abbildung 22: Übersicht der Konzepte und Strategien

Masterplan Gehen Österreich 2030	Langfriststrategie 2050 Österreich
▪ attraktives klimafreundliches und energieeffizientes Gesamtverkehrssystem	▪ Dekarbonisierung des Verkehrssektors
▪ hochwertiger Lebensraum in Städten und Gemeinden	▪ Stärkung des öffentlichen Verkehrs
▪ hohe Umweltqualität und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz	▪ Freie Wahl der Mobilitätsform im urbanen und ländlichen Raum durch die Schaffung vielfältiger Mobilitätsangebote und Mobilitätsmanagement-Konzepte
▪ Förderung der Gesundheit der Bevölkerung und einer inklusiven Gesellschaft	▪ Die Stärkung der Stadt- und Ortskerne ermöglicht kurze Wege, die aktiv mobil – zu Fuß oder mit dem Rad – zurückgelegt werden können
▪ Stärkung der lokalen Wirtschaft, insbesondere der Nahversorgung	
▪ erhöhte Verkehrssicherheit und sichere attraktive öffentliche Räume	Mobilitätsleitbild für die Region Linz 2040 „Kumm steig um“
▪ integrative und partizipative Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung	▪ Wahlfreie, flexible und sichere Mobilität für alle ermöglichen
Mobilitätskonzept Linz 2040 „Auf die Plätze, fertig, Linz“	▪ Mit sauberer Mobilität für hohe Lebensqualität und einen attraktiven Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandort sorgen
▪ Reduktion der Zahl der Toten und Verletzten	▪ Die Zahl der Wege, die mit dem öffentlichen Verkehr, dem Rad, zu Fuß und im Mischverkehr (Park & Ride, Bike & Ride) zurückgelegt werden, sollen deutlich mehr werden (von 43 % im Jahr 2012 auf 53 % bis zum Jahr 2040).
▪ Erhöhung des Anteils der Fuß- und Radwege der Linzerinnen und Linzer	
Klimaanpassungskonzept „Zukunft Linz“	Klimaneutralitätskonzept -Klimaneutrale Industriestadt Linz 2040
▪ Stadtklimatisch wirksame Freiflächen schaffen, erhalten und aufwerten	▪ Ausbau und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs im Linzer Stadtgebiet auf 26 % bis 2040 und Erhöhung der Fahrgastzahlen
▪ Aufenthaltsqualität im Freien erhalten und aufwerten	▪ Rückgang des Pkw-Anteils an den Wegen der Linzerinnen und Linzer sowie der Nicht-Linzer*innen im Linzer Stadtgebiet auf 23 % bis 2040
Auswahl an Handlungsempfehlungen: ▪ Begrünung innerstädtischer Plätze ▪ Begrünung von Straßenzügen ▪ Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verschatten ▪ Schaffung kühlender Orte im öffentlichen Raum ▪ Schaffung zusätzlicher Sitzgelegenheiten und Verschattung bestehender ▪ Sichtbarmachen von öffentlichen Trinkbrunnen	▪ Erhöhung des Anteils der zu Fuß zurückgelegten Wege der Linzerinnen im Linzer Stadtgebiet auf 26 % bis 2040
	▪ Erhöhung des Anteils der mit dem Rad zurückgelegten Wege der Linzer*innen im Linzer Stadtgebiet auf 25 % bis 2040
	Folgende Maßnahmen sind vorgesehen: ▪ Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur und Förderung des Fußverkehrs ▪ Erweiterung von verkehrsberuhigten Zonen ▪ Etablierung von Fußgänger*innen- und Begegnungszonen in allen Stadtteilen

Darüber hinaus liegt eine Grundsatzerklärung der Stadt Linz für eine umfassende Klimastrategie der Stadt und das Klimaanpassungskonzept „Zukunft Linz“ aus dem Jahr 2019 vor. Am 01.07.2021 wurden folgenden zehn strategischen Ziele für das Linzer Klimawandelanpassungskonzept /27/ beschlossen:

- Klimaökologische Ausgleichsfunktion auf städtischer Ebene erhalten und aufwerten (beispielsweise bestehende Grünräume erweitern und vernetzen)
- Stadtklimatisch wirksame Freiflächen schaffen, erhalten und aufwerten
- Aufenthaltsqualität im Freien erhalten und aufwerten
- Biodiversität erhalten und fördern
- Veränderte Risikolage bei Extremereignissen berücksichtigen. Berücksichtigung der veränderten Häufigkeit und Intensität in der Stadt- und Raumplanung, in Katastrophenvorsorge sowie im Katastrophenmanagement
- Verbesserung und Ausbau der stadtklimatisch bedeutsamen Datenlage
- Governance – Umgang mit dem Klimawandel als integralen und strategischen Bestandteil der Stadtverwaltung und -entwicklung etablieren
- Interne sowie externe Bewusstseinsbildung intensivieren
- Gesundheit und Wohlbefinden – gesundheitliche Belastungen vermindern und Förderung des Wohlbefindens der Linzer*innen unter veränderten klimatischen Rahmenbedingungen
- Kritische Infrastruktur – Funktionsfähigkeit von kritischer Infrastruktur und kritischen Serviceleistungen sicherstellen.

Ein Aktionsprogramm zeigt insgesamt 30 Aktionen für die Zielerreichung auf, davon relevante für den Fußverkehr sind:

- das Erstellen eines Masterplan Gehen
- die Berücksichtigung des Klimawandelanpassungskonzeptes im gesamtstädtischen Grün- und Freiraumkonzept
- die Ausarbeitung und Anwendung eines Begrünungskonzeptes für den Straßenraum für die innere Stadt
- Ein Pilotprojekt zur Quartiersaufwertung und Umsetzungskonzept für den öffentlichen Raum unter der Berücksichtigung kurzer Wege, sanfter Mobilität und partizipativer Umsetzung
- Errichtung zusätzlicher Trinkbrunnen in laut Risikokarte Hitze zu priorisierenden Gebieten
- Schaffung von mehr Platz für Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und Bäume.

5. Planungshorizont und Planungseinheit

Beim Planungshorizont wird nach einer kurz-, einer mittel- und einer langfristigen Umsetzung der Maßnahmen unterschieden. Bei den kurzfristigen Maßnahmen ist von einem Horizont von bis zu 3 Jahren auszugehen, mittel-fristige Maßnahmen haben einen Umsetzungshorizont von drei bis fünf Jahren, langfristige 5 bis 10 Jahre.

Die Planungseinheit des Masterplans umfasst das gesamte Linzer Stadtgebiet. In der Planung des Soll-Fußwegenetzes werden fußläufige Anbindungen an den umliegenden Gemeinden berücksichtigt.

6. Beteiligungsprozess

In insgesamt drei Workshops haben sich Vertreter*innen der Politik und Verwaltung sowie zahlreiche Interessenvertretungen, Initiativen, Wirtschaft, Tourismus usw. an der Erstellung des Masterplan Gehen beteiligt. Dabei wurden Schwachstellen und Maßnahmenvorschläge eingebracht sowie Ziele und Handlungsfelder abgestimmt.

Abbildung 23: Workshops für die Abstimmung der Ziele des Masterplan Gehen

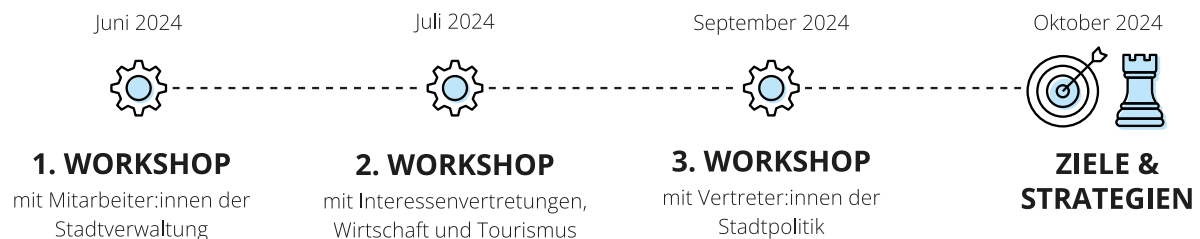


Abbildung 24: Workshop 2 – Interessenvertretungen



Quelle: Rosinak & Partner

7. Ziele, Handlungsfelder und Monitoring

Unter der Berücksichtigung der bestehenden Strategien und Konzepte wurden im Rahmen der drei Workshops vier Ziele für den Fußverkehr in Linz formuliert. Dem zugeordnet sind insgesamt zwölf Handlungsfelder. Sie dienen als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung.

Abbildung 25: Ziele und Handlungsfelder für den Masterplan Gehen

Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze.	Dichtes Fußwegenetz mit kurzen, direkten und komfortablen Wegen
▪ Sichere Querung und Fortbewegung	▪ Engmaschiges Fußwegenetz
▪ Hohes subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum	▪ Gestärkte lokale Zentren
▪ Barriere- und hindernisfreier öffentlicher Raum	▪ Komfortable Fußverkehrsinfrastruktur
Attraktive und klimaresiliente öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen	Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation
▪ Attraktive Straßen und Plätze	▪ Bewusstseinsbildung
▪ Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums	▪ Mobilitätsmanagement
	▪ Beteiligung und Information
	▪ Fachübergreifende Koordination der Planungsprozesse

Neben den qualitativen Zielen werden Indikatoren für die Überprüfung der Zielerreichung festgelegt (vgl. Abbildung 26). Dabei wird der Ist-Zustand ermittelt und Zielwerte definiert, die aus heutiger Sicht realistisch erscheinen. Mit diesen Indikatoren kann die Stadt Linz laufend beobachten, ob sie am richtigen Weg ist und inwieweit die Ziele erreicht werden können. Der Grad der Zielerreichung wird in Abstand von fünf Jahren evaluiert. Eine Übersicht der Ziele, Handlungsfelder, Maßnahmen und Indikatoren ist im Anhang 10 enthalten.

Abbildung 26: Ziele und Indikatoren für den Masterplan Gehen

Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze.				
	Ist 2024	Bis 2030	Bis 2035	Bis 2040
Die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgänger*innen werden reduziert.	152 ¹	140	130	110
Fußgängerzonen, Wohnstraßen und Begegnungszonen werden ausgeweitet.	96.070 m ²	100.000 m ²	105.000 m ²	110.000 m ²
Die Anzahl der Schulen mit verkehrsberuhigtem Schulumfeld (Begegnungszone, Fußgängerzone, Erschließung durch Geh- und Radweg) und Schulstraßen steigt.	9	12	15	18
Dichtes Fußwegenetz mit kurzen, direkten und komfortablen Wegen				
	Ist 2024	Bis 2030	Bis 2035	Bis 2040
Der Anteil der Hauptwohnsitze mit einer hochrangigen ÖV-Erschließung (Güteklassen A bis B) wird gesteigert.	ca. 66 %	70 %	75 %	80 %
Der Anteil der aktiven Mobilität der Linzer Bevölkerung wird erhöht.	36,4 % ²	40 %	45 %	50 %
Attraktive und klimaresiliente öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen				
	Ist 2024	Bis 2030	Bis 2035	Bis 2040
Die Anzahl der städtischen Trinkbrunnen im gesamten Stadtgebiet steigt.	90	103	113	123
Die Anzahl der wegbegleitenden städtischen Bäume im gesamten Stadtgebiet steigt.	12.422	12.750	13.000	13.250
Attraktive und klimaresiliente öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen				
	Ist 2024	Bis 2030	Bis 2035	Bis 2040
Die Anzahl der Volksschulen mit einem Schulwegplan steigt.	6	41	41	41
Die Anzahl der Stelen für das Fußgänger*innen-Leitsystem wird ausgeweitet.	0	12	17	22

¹ Statistik Austria, Stand 2023

² Stand 2022

8. Soll-Fußwegenetz

Das Zu-Fuß-Gehen ist mit einem hohen persönlichen Energieverbrauch verbunden. Aus diesem Grund sind für Zu-Fuß-Gehenden möglichst kurze und direkte Wege, die keine Überwindung von Niveauunterschieden erfordern, besonders wichtig. Verlaufen die Wege in einer attraktiven und klimaangepassten Umgebung, werden die zurückgelegten Distanzen kürzer empfunden.

Das Soll-Fußwegenetz stellt die Grundlage für die strategische Planung und die Umsetzung von Maßnahmen für den Ausbau einer qualitativ hochwertigen Fußwegeinfrastruktur dar, die die Bedürfnisse der Zu-Fuß-Gehenden berücksichtigt. Es wird auf Basis der vorangegangenen Analyse (vgl. Kapitel 4) erarbeitet.

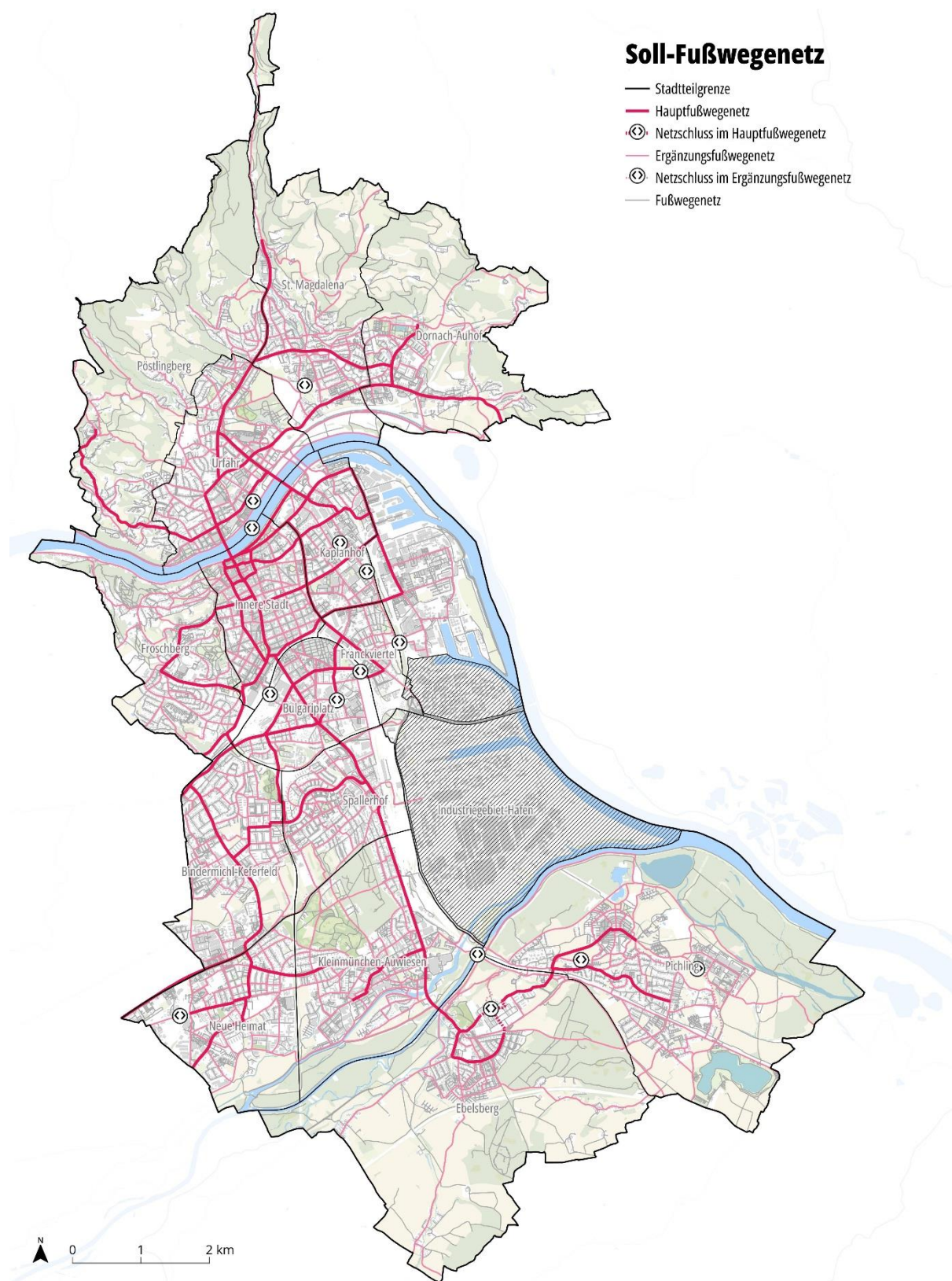
Das Soll-Fußwegenetz soll möglichst engmaschig sein und enthält neben den kleinteiligen Verbindungen in den Nachbarschaften, die u.a. aus verkehrsberuhigten Straßen und Grundstücksdurchwegungen bestehen, wichtige übergeordnete Quell-Ziel-Verbindungen zwischen Stadtteilzentren, ÖV-Umsteigeknoten, öffentliche Einrichtungen, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen usw. Das Soll-Fußwegenetz wird somit je nach Bedeutung und Funktion der Verbindung in zwei unterschiedlichen Typen kategorisiert – ein Haupt- und ein Ergänzungsfußwegenetz.

Die Abschnitte des Hauptfußwegenetzes liegen zum Teil entlang von stark befahrenen Hauptstraßen. Diese Verbindungen sind nicht immer attraktiv, stellen aber oft den schnellsten und kürzesten Weg zwischen den Stadtteilen oder zwischen wichtigen POIs oder ÖV-Haltestellen dar. Einer Attraktivierung dieser Straßen für die Zu-Fuß-Gehenden z.B. durch breite Gehsteige, Begrünung, Beschattung, Sitzgelegenheiten, Belebung der Erdgeschosszonen usw. wird in der strategischen Planung Priorität eingeräumt. Somit liefert die Typologisierung des Soll-Fußwegenetzes eine Grundlage zur Priorisierung von Infrastrukturprojekten (vgl. Kapitel 10). Die wichtigsten Kriterien für die Typologisierung des Fußwegenetzes sind in der Folge angeführt, wobei im Sinne eines zusammenhängenden Netzaufbaus Abweichungen möglich sind.

Hauptfußwegnetz	Ergänzungsfußwegenetz
▪ Direkte und kurze Wege zwischen den Stadtteilen	▪ Ergänzende Wege in den Stadtteilen
▪ Anbindung wichtiger POIs (z.B. Stadtteilzentren, Einkaufs-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, usw.)	▪ Anbindung von POIs, die für die Nachbarschaft von Bedeutung sind
▪ Anbindung von Haltestellen des Schienen- sowie des Busverkehrs	▪ Anbindung von Bushaltestellen

Die Maschenweite des Soll-Fußwegenetzes variiert in Abhängigkeit der Bebauungs- und Bevölkerungsdichte, der Topografie, der Points of Interest sowie der angestrebten Quell- und Zielbeziehungen. Im dichtbebauten städtischen Gebiet sowie im Umfeld wichtiger Einrichtungen fällt die Netzmaschenweite aufgrund der Nutzungsdichte enger aus als am Stadtrand. Die Maschenweite für das Hauptfußwegenetz reicht von 200 m im Zentrum, über 600 m in den zentrumsnahen Stadtteilen bis zu 2 km in Stadtrandlage, jene des Ergänzungsfußwegenetzes von 100 m im Zentrum, über 350 m in den zentrumsnahen Stadtteilen bis zu 700 m in Stadtrandlage.

Abbildung 27: Soll-Fußwegenetz (vgl. Anhang 11)



Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von GIP, OSM, basemap.at

9. Generelle Maßnahmen und konkrete Standorte für die Umsetzung

Im vorliegenden Masterplan Gehen werden einerseits generelle Maßnahmen beschrieben, die für das gesamte Planungsgebiet (Stadt Linz) gelten und andererseits anhand der Schwachstellenanalyse (vgl. Kapitel 4.7) konkrete Standorte für die Umsetzung von Maßnahmen definiert.

Alle generellen Maßnahmen werden den jeweiligen Zielen und Handlungsfeldern zugeordnet und entsprechend des „Handbuch zur Erstellung eines Örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplan Gehen“ /2/ in den Tätigkeitsfeldern bauliche Maßnahmen, bewusstseinsbildende Maßnahmen und Informations- und Leitsysteme eingeteilt. Unabhängig von der Art der Maßnahmen ist eine inklusive und gendergerechte Planung in den Mittelpunkt zu stellen und als Planungsgrundsatz zu verstehen.

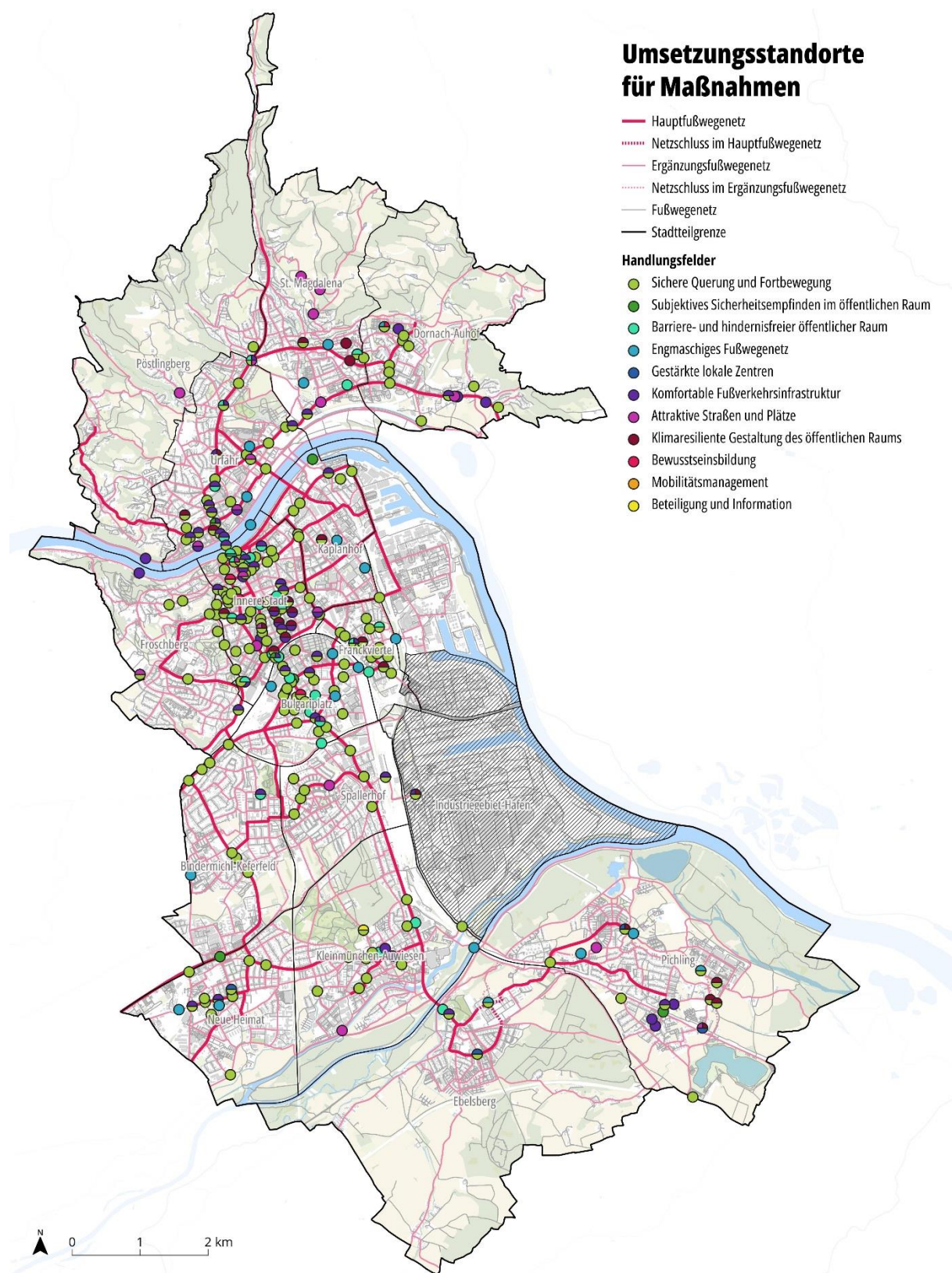
Die Maßnahmen mit den konkreten Umsetzungsstandorten erhalten eine Zuordnung zu den entsprechenden generellen Maßnahmen und zu den Tätigkeitsfeldern lt. Handbuch Masterplan Gehen. Sie werden, je nach aktuellem Planungsstand und vorgesehener Realisierung, in kurzfristige (Planungshorizont bis 3 Jahre) sowie mittel- bis langfristige (Planungshorizont 4 bis 10 Jahre) Maßnahmen klassifiziert.

Aufgrund der zahlreichen fehlenden Querungsmöglichkeiten sind ergänzende Querungsstellen eine der häufigsten Maßnahmen, die im vorliegenden Masterplan Gehen entwickelt werden. Weitere wichtige Maßnahmen sind die Verkehrsberuhigung und die Herstellung komfortabler Fußverkehrsinfrastruktur, etwa durch die Verbreiterung von Gehsteigen. Dies wird durch die umfassende Neuorganisation des Verkehrs im Innenstadtkonzept, im Süden der Inneren Stadt ermöglicht /28/.

Bei vielen Umsetzungsstandorten werden auch Maßnahmen für eine klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums vorgesehen, vor allem in den stark durch Überhitzung belasteten Stadtteile im Zentrum der Stadt. Vereinzelt werden Lücken im Fußverkehrsnetz geschlossen – etwa durch die Öffnung von Grundstücken. Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung, zum Mobilitätsmanagement sowie zur Beteiligung und Information haben nur selten konkrete Umsetzungsstandorte, da sie die gesamte Stadt betreffen.

Die Maßnahmen werden in einem Plan verortet sowie tabellarisch aufgelistet und beschrieben (vgl. Anhang 12 und Anhang 13). Der Maßnahmenkatalog ist eine Grundlage für die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten zur Förderung des Fußverkehrs. Er ist unter der Berücksichtigung neuer städtebaulichen Entwicklungen laufend zu ergänzen und auf dem aktuellen Stand zu halten.

Abbildung 28: Umsetzungsstandorte für Maßnahmen (vgl. Anhang 12)



Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von GIP, OSM, basemap.at

9.1. Sichere Querung und Fortbewegung

9.1.1. Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur sicheren Querung anbieten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze	Sichere Querung und Fortbewegung	Bauliche Maßnahmen
▪ Gesicherte Querungsstellen müssen entlang von Wunschlinien, d.h. dort wo sie tatsächlich gebraucht werden, positioniert sein. Falsch positionierte Querungshilfen werden aufgrund des Umwegs nicht angenommen. ▪ Die Sichtbeziehungen an Querungsstellen müssen für alle Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere für Kinder (0,8 m Augenhöhe /30/) und Personen im Rollstuhl, gewährleistet sein. Die Sichtbeziehungen können z.B. durch Gehsteigvorziehungen oder Entfall von Pkw-Stellplätzen und anderen Sichthindernissen im öffentlichen Straßenraum verbessert werden. ▪ Die Querungsdistanz soll möglichst kurz sein. Dazu kann z.B. die Fahrbahn verengt oder die Gehsteige vorgezogen werden. Ein Queren in Etappen kann durch Mittelinseln oder Mittelstreifen ermöglicht werden. ▪ Niedrige Geschwindigkeiten des Fahrzeugverkehrs verbessern die Reaktionsfähigkeit, reduzieren den Bremsweg und erhöhen die Verkehrssicherheit an Querungsstellen. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen können beispielsweise Fahrbahnanhebungen, -verengungen, ein strukturierter Fahrbahnbelag oder Bodenmarkierungen sein. ▪ Die Querungsstelle ist so zu beleuchten, dass ausreichende Sicht auf wartende und querende Fußgänger*innen gewährleistet werden kann. ▪ An lichtsignalgeregelten Kreuzungen sind Warteflächen ausreichend groß zu dimensionieren. Querungen sind nach Möglichkeit an allen Kreuzungsästen anzubieten. ▪ Die Bedürfnisse von sinnes- und mobilitätseingeschränkten Personen sowie Kindern sind an Querungsstellen zu berücksichtigen. ▪ Bei der Planung von Querungsstellen ist die RVS 03.02.12 Fußverkehr /29/ in der gültigen Fassung zu berücksichtigen. Dabei sind im Sinne einer Angebotsplanung künftige städtebauliche Entwicklungen sowie Einrichtungen für schutzbedürftigen Personen wie Kinder oder Senior*innen zu beachten.		

Abbildung 29: Querungshilfe Mittelinsel Volksgartenstraße



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

Abbildung 30: Schutzweg Promenade



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.1.2. Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur sicheren Fortbewegung in Längsrichtung anbieten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze	Sichere Querung und Fortbewegung	Bauliche Maßnahmen
■ Baulich getrennte Gehsteige sind vor allem bei hohen Verkehrsstärken und hohen Geschwindigkeiten wichtig. Dabei ist die Regelbreite gem. RVS 03.02.12 Fußverkehr /29/ in der gültigen Fassung zu berücksichtigen. In Bereichen von Einrichtungen mit hohen Fußverkehrsstärken wie z.B. ÖV-Umsteigeknoten, Bildungseinrichtungen, Einkaufsnutzungen usw. sind entsprechende Zuschläge zur Regelbreite einzuplanen. Dabei sind Einschränkungen der Regelbreite aufgrund von Hindernissen wie Poller, Verkehrszeichen, Laternenmasten, Schaltschranke etc. zu vermeiden. ■ In schmalen Straßen mit geringen Kfz-Verkehrsstärken, in denen keine Gehsteige umgesetzt werden können, sind die Geschwindigkeiten auf 30 km/h oder wenn möglich auf 20 km/h zu reduzieren. Der Fußverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam geführt werden. In solchen Fällen können auch Wohnstraßen oder Begegnungszonen verordnet und entsprechend gestaltet werden. ■ Für den Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur sind Synergien mit anderen anstehenden Umbauten wie z.B. Instandhaltung oder Kanalarbeiten zu nutzen. ■ Bei Stadtentwicklungsgebieten ist eine Gehsteigbreite vorzusehen, die den zu erwartenden Fußverkehrsfrequenzen entspricht.		

Abbildung 31: Gehsteiglückenschluss Landwiedstraße



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.1.3. Verkehrsberuhigte Straßen ausweiten und ansprechend gestalten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze	Sichere Querung und Fortbewegung	Bauliche Maßnahmen
▪ Besonders sicher und attraktiv für die Zu- Fuß-Gehenden sind Fußgängerzonen. Auch Begegnungszonen und Wohnstraßen räumen dem Fußverkehr deutlich mehr Priorität ein. Als temporäre Maßnahme können im Bereich von Volksschulen Schulstraßen verordnet werden, die den Kfz-Verkehr und die Fahrzeuggeschwindigkeit reduzieren. Der Ausbau von Fußgänger- und Begegnungszonen sowie von Wohn- und Schulstraßen ist voranzutreiben und auf das gesamte Linzer Stadtgebiet auszuweiten. ▪ Eine weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahme sind die sogenannten „Superblocks“. Durch Diagonalfilter wird der Durchzugs-Kfz-Verkehr in Wohngebieten verhindert und in den Hauptverkehrsstraßen gebündelt. Die Zufahrt ist lediglich für Anrainende möglich. Somit wird der Kfz-Verkehr reduziert und die Verkehrsflächen können zugunsten der aktiven Mobilität und des Aufenthalts im öffentlichen Raum neu verteilt werden. ▪ Gestalterische Maßnahmen wie z.B. Fahrbahnverengungen, -anhebungen und -verschwenkungen, Materialwechsel, gestalterische Elemente (z.B. Möblierung, Bepflanzung, Poller usw.) unterstützen die Einhaltung der verordneten Regelungen. ▪ Bei der Verordnung von Schulstraßen ist auf wichtige begleitende Maßnahmen, wie die Errichtung von Elternhaltestellen in einer fußläufigen Entfernung zur Schule zu achten. Der Fußweg von der Elternhaltestelle zur Schule sollte sicher und ausreichend dimensioniert sein. ▪ In Fußgängerzonen, Begegnungszonen und Wohnstraßen spielt der Aufenthalt eine wichtige Rolle. Durch Begrünung und Beschattung, Trinkbrunnen und Sitzmöbel im öffentlichen Raum werden das Verweilen und die Fortbewegung attraktiver.		

Abbildung 32: Fußgängerzone Herrenstraße



Quelle: Rosinak & Partner

Abbildung 33: Begegnungszone Schillerstraße



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.1.4. Geschwindigkeiten des Fahrzeugverkehrs reduzieren und Verkehrsverhalten kontrollieren

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze	Sichere Querung und Fortbewegung	Bauliche Maßnahmen
■ Im Sinne der Verkehrssicherheit ist Tempo 30 flächendeckend, ausgenommen Vorrangstraßen, umzusetzen. Auch auf Vorrangstraßen mit sensiblen Einrichtungen wie z.B. Schulen und Senior*innen-Wohnheime wird die Einführung von Tempo 30 empfohlen. ■ Die intuitive Einhaltung der verordneten Geschwindigkeit ist durch gestalterische Maßnahmen zu unterstützen (vgl. Kapitel 9.1.3). ■ Elektronische Geschwindigkeitsanzeigen mit stationären Dialog-Displays unterstützen ein angepasstes Verkehrsverhalten durch das unmittelbare Feedback an die Fahrzeuglenkenden. ■ Regelmäßige Polizeikontrollen und Radarmessungen mit stationären oder mobilen Radarboxen sowie das Strafen von Fahrzeugfahrer*innen mit regelwidrigem Verhalten erhöhen mittelfristig die Akzeptanz von Geschwindigkeitsregelungen. Bei Tempokontrollen ist eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen der Stadt Linz und der Exekutive zielführend. ■ Regelwidriges Verhalten wie z.B. Halten und Parken auf dem Gehsteig verstärkt kontrollieren und strafen.		

Abbildung 34: Fairnesszone Obere Donaulände



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.1.5. Kurze Wartezeiten und ausreichende Grünzeiten für Fußgänger*innen bei Lichtsignalanlagen vorsehen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze	Sichere Querung und Fortbewegung	Bauliche Maßnahmen

- Bei lichtsignalgeregelten Schutzwegen sind Wartezeiten möglichst kurz zu halten. Gemäß Richtlinie RVS 03.02.12 /29/ sollen sie am besten 40 Sekunden nicht überschreiten, da bei längeren Wartezeiten das Rotsignal oft missachtet wird.
- Die Grünphase und die Räumzeit für Zu-Fuß-Gehende müssen ausreichend lang sein, damit auch langsamere Personen sicher queren können /29/. Die Räumzeiten sind zu kommunizieren (z.B. mit Räumzeitanzeige oder durch Aufklärungskampagnen), so dass Stresssituationen beim Queren vermieden werden.
- Die Lichtsignalsteuerung soll den Zu-Fuß-Gehenden eine Querung in einem Zug ermöglichen, Wartezeiten auf Schutzinseln sind zu vermeiden.
- Lichtsignalanlagen, bei denen die Zu-Fuß-Gehenden z.B. mit Dauergrün oder mit sehr kurzen Wartezeiten nach einer Bedarfsanmeldung priorisiert werden, sind überall dort, wo es möglich ist, anzuwenden.
- Lichtsignalanlagen an Kreuzungen mit geringem Fahrzeugverkehr und geringen Querungslängen sind zu vermeiden und zu reduzieren, da sie unnötige Wartezeiten für Fußgängerinnen schaffen und oft von den Querenden missachtet werden.
- Notwendige Umplanungen und Anpassungen von bestehenden Lichtsignalanlagen sind anlassbezogen zu nutzen um die Grün- und Wartezeiten für Fußgänger*innen zu überprüfen. Wenn möglich sind Adaptierungen im Sinne einer fußverkehrsfreundlichen Signalisierung vorzunehmen.

Abbildung 35: KI-Ampel Kapuzinerstraße



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.1.6. Fußverkehr vom Rad- und Kfz-Verkehr baulich trennen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze	Sichere Querung und Fortbewegung	Bauliche Maßnahmen
▪ Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden treten bei gemischten Geh- und Radwegen oft Konflikte auf. Überall dort, wo die Platzverhältnisse es zulassen, sind getrennte bauliche Rad- und Gehwege zu errichten. Dabei sind die Gehwege mit taktil wahrnehmbaren und kontrastreichen Elementen von den Radwegen zu trennen. ▪ Gemischte Geh- und Radwege sind nur dann in Betracht zu ziehen, wenn die Fuß- und Radverkehrsfrequenzen sehr gering sind /32/. Bei der Planung sind nicht nur bestehende Frequenzen, sondern auch künftige städtebauliche Entwicklungen zu berücksichtigen. ▪ Bei nicht ausreichenden Platzverhältnissen ist die Geschwindigkeit auf der Fahrbahn durch Tempolimits auf maximal 30 km/h zu reduzieren, so dass der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt werden kann.		

Abbildung 36: Getrennter Geh- und Radweg Lederergasse



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

Abbildung 37: Getrennter Geh- und Radweg östl. Hessenplatz



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.2. Hohes subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

9.2.1. Fußverkehrsinfrastruktur und Aufenthaltsräume ausreichend beleuchten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze	Hohes subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum	Bauliche Maßnahmen
▪ Durch eine gute Beleuchtung des öffentlichen Straßenraums steigt die Verkehrssicherheit der Zu-Fuß-Gehenden bei Dunkelheit, da sie Gefahren im Verkehr besser erkennen und von Fahrzeuglenker*innen besser gesehen werden. ▪ Eine Ausleuchtung des öffentlichen Raums ist auch für die soziale Sicherheit entscheidend. Dunkle Angsträume z.B. in Parks oder Fußgängerunterführungen sind eine Barriere für viele Nutzergruppen wie Frauen, Kinder und ältere Personen. ▪ Die Stadt Linz erarbeitet derzeit ein Beleuchtungskonzept, das dazu dient, das öffentliche Gut ausreichend und energieeffizient zu beleuchten und Angsträume einzudämmen.		

9.2.2. Freie Sichtfelder ermöglichen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze	Hohes subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum	Bauliche Maßnahmen
▪ Die Vermeidung von nicht einsehbaren Bereichen (z.B. Nischen in der Bebauung oder Bewuchs) schafft freie Sichtachsen und somit soziale Sicherheit. ▪ Hochstämmige Bäume, niedrige Gräser und Blumenbeete als Begrünungselemente sind Sträuchern vorzuziehen. ▪ Die gute Einsehbarkeit in den öffentlichen Straßenräumen ist bei Neuplanungen bereits in der frühen Planungsphase zu berücksichtigen.		

9.2.3. Fußgängerunterführungen hell und freundlich gestalten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze	Hohes subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum	Bauliche Maßnahmen
▪ Fußgängerunterführungen sind zu vermeiden und nur in Ausnahmefällen, wenn keine anderen Lösungen möglich sind, vorzusehen. ▪ Unterführungen sind hell zu gestalten und ausreichend zu beleuchten. Der Anstrich und die Beleuchtung sind regelmäßig zu warten und zu erneuern. ▪ Fußgängerunterführungen sind von Nischen und nicht einsehbare Bereiche unbedingt freizuhalten.		

9.3. Barriere- und hindernisfreier öffentlicher Raum

9.3.1. Barrierefreies Queren ermöglichen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze	Barriere- und hindernisfreier öffentlicher Raum	Bauliche Maßnahmen
▪ An Querungsstellen sind die Randsteine abzusenken. Die 3 cm-Absenkung ist für das Ertasten des Randsteins von Menschen mit Sehbehinderungen notwendig. Für die vollständige Barrierefreiheit für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator ist eine 0 cm-Absenkung anzustreben. Die differenzierte Gehsteigabsenkung mit 3 cm-Bordstein und eine anschließende Nullabsenkung in Kombination mit kontrastreichen, taktilen Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen bietet die beste Qualität. ▪ Auch in Begegnungszonen sind an geeigneten Stellen sichere Querungsstellen für blinde und sehbehinderte Personen mit taktilen Leitsystemen vorzusehen. ▪ Bestehende Querungsstellen, an denen taktile Leitsysteme fehlen, sind entsprechend nachzurüsten.		

Abbildung 38: Taktiles Leitsystem Weingartshofstraße



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

Abbildung 39: Akustikampel Wiener Straße



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.3.2. Barrierefreie Fortbewegung und Überwindung von Höhendifferenzen ermöglichen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Selbstbestimmte Mobilität für alle durch sichere Straßen und Plätze	Barriere- und hindernisfreier öffentlicher Raum	Bauliche Maßnahmen
- Rampen im öffentlichen Raum sollen nicht mehr als 6 % geneigt sein. Alle 10 m sind horizontale Podeste mit einer Tiefe von 1,20 m (bei Richtungsänderungen mind. 1,50 m) anzuordnen (ÖNORM B 1600). - Topografisch bedingte Längsneigungen von mehr als 6 % sind mit griffigen Oberflächen und über 10 % mit Handläufen auszustatten (ÖNORM B 1600). - An wichtigen Fußverkehrsrouten, an denen z.B. durch Unter- oder Überführungen Barrieren überwunden werden müssen, sind zusätzlich zu den behindertengerechten Rampen, ausreichend dimensionierten Lifte vorzusehen. - Für eine barrierefreie Fortbewegung sollte die Querneigung von Gehsteigen möglichst gering sein (max. 2 %). - Taktile Leitsysteme für Menschen mit Sehenschränkungen sind bei Neuplanungen zu berücksichtigen und im Bestand nachzurüsten. - Oberflächen für den Fußverkehr sind so zu gestalten, dass sie mit Rollstühlen und Rollatoren gut berollbar sind und keine Stolperfallen enthalten. - Gestalterische und informative Elemente im öffentlichen Straßenraum wie z.B. Möblierung, Begrünung, Trinkbrunnen, Mistkübel, Postkästen, Gastronomiebereiche, Verkehrszeichen, Elemente eines Fußverkehrsleitsystems usw. sind so zu positionieren, dass sie keine Hindernisse für blinde und sehingeschränkte Personen sind. Sie müssen taktil und kontrastreich erfassbar sein. - Baustelleneinrichtungen und Umleitungen des Fußverkehrs im Bereich von Baustellen sind barrierefrei auszuführen. Dieser Aspekt spielt für mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen eine sehr wichtige Rolle und ist daher als Teil des Baustellen-Genehmigungsprozesses zu berücksichtigen. - Gehsteige im Bereich von Ein- und Ausfahrten sowie bei Einmündungen von Nebenstraßen mit Vorrang für die Fußgänger*innen (Lichtsignalanlage, Schutzweg), niveaugleich ausführen.		

Abbildung 40: Lift zum Schloss



Quelle: Rosinak & Partner

Abbildung 41: Barrierefreier Gebäudezugang



Quelle: Rosinak & Partner

9.4. Engmaschiges Fußwegenetz

9.4.1. Lücken im Fußwegenetz schließen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Dichtes Fußwegenetz mit kurzen, direkten und komfortablen Wegen	Engmaschiges Fußwegenetz	Bauliche Maßnahmen
▪ Barrieren für den Fußverkehr wie z.B. Gewässer, Bahngleise, starkbefahrene Straßen ohne Querungsmöglichkeit, fehlende Gehsteige und Durchwegungen usw. verursachen Lücken im Fußwegenetz. Diese sind mit geeigneten baulichen Maßnahmen wie z.B. Errichtung von Gehsteigen und Gehwegen, Angebot an sichere Querungshilfen usw. zu schließen. ▪ Bereits in der Flächenwidmung ist dafür Sorge zu tragen, dass die Wunschlinien im Fußwegenetz berücksichtigt werden. Im Jahr 2025 sollen das Örtliche Entwicklungskonzept der Stadt Linz und im Zuge dessen der Flächenwidmungsplan überarbeitet werden. Der Soll-Fußwegenetz ist dabei als Grundlage aufzunehmen. ▪ Bauwerber sollen im Zuge des Baubewilligungsverfahrens zur Kostenübernahme für die Herstellung eines Gehsteiges bis zu einer Breite von 2,0 m entlang des Bauplatzes verpflichtet werden.		

9.4.2. Grundstücke für Durchwegung öffnen und langfristig sicherstellen

Ziel	Handlungsfeld	Maßnahmenkategorie
Dichtes Fußwegenetz mit kurzen, direkten und komfortablen Wegen	Engmaschiges Fußwegenetz	Bauliche Maßnahmen
▪ Durchwegungen schaffen kurze Wege und sind überall dort, wo es möglich ist zu öffnen. Das Nutzungsrecht für öffentliche Wegebeziehungen ist bereits im Zuge von Genehmigungsverfahren für Bauvorhaben vertraglich zu vereinbaren. ▪ Falls es zu Privatstraßen keine alternative Anbindung im öffentlichen Gut gibt, ist die Durchwegung durch Servitute sicherzustellen, oder eine Übernahme in das öffentliche Gut zu prüfen. ▪ Vorhandene Durchwegungen in der Verlängerung von Sackgassen sind gem. §53/11b der StVO entsprechend zu kennzeichnen und somit sichtbar zu machen. ▪ Eine attraktive und sichere Gestaltung der Durchwegungen mit ausreichender Beleuchtung und befestigter Oberfläche fördern deren Nutzung zu jeder Tages- und Jahreszeit.		

Abbildung 42: Herrenstraße und Promenadengalerien



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.5. Gestärkte lokale Zentren

9.5.1. Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sicherstellen und die Erreichbarkeit verbessern

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Dichtes Fußwegenetz mit kurzen, direkten und komfortablen Wegen	Gestärkte lokale Zentren	Bauliche Maßnahmen
- Die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungs- und andere wichtige Einrichtungen ist durch vielfältige Angebote an Gütern des täglichen Bedarfs in Wohnortnähe zu fördern. Dadurch werden Kfz-Fahrten eingespart und kurze Wege geschaffen. Durch städte- und raumplanerische Instrumente ist dafür Sorge zu tragen, dass die notwendigen Flächen für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sichergestellt werden. - Nutzungsdurchmischungen sind durch Auflagen bereits in der Flächenwidmung zu verankern. - Leerstehende Flächen sind durch Förderungen von Privatinitiativen und temporäre Pop-Up-Nutzungen in Kombination mit einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums (z.B. Begrünung, Beschattung, Trinkbrunnen, Sitzmöglichkeiten, WC-Anlagen usw.) zu beleben.		

Abbildung 43: Landstraße Höhe Bischofstraße

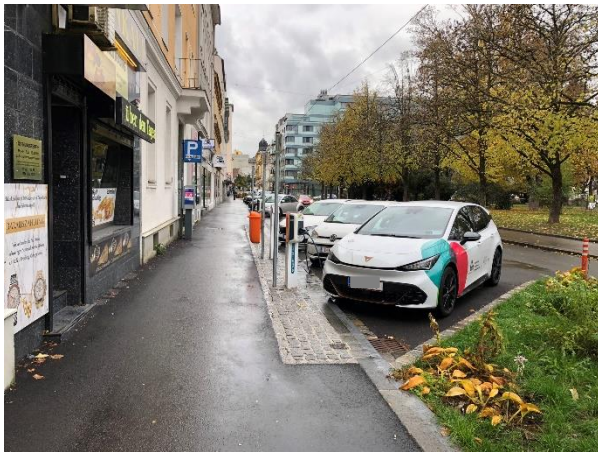


Quelle: Rosinak & Partner

9.5.2. Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen und multimodale Knoten verbessern

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Dichtes Fußwegenetz mit kurzen, direkten und komfortablen Wegen	Gestärkte lokale Zentren	Bauliche Maßnahmen
- Das Mobilitätsangebot tim (täglich.intelligent.mobil.) der Linz AG Linien verknüpft an insgesamt zwölf Standorten in innerstädtischer und peripherer Lage multimodale Angebote wie (e-)Carsharing, Mietwagen, öffentliche E-Ladestationen, Fahrradabstellplätze oder Anruf-Sammel-Taxi (AST) zu vergünstigten Tarifen. Ein Ausbau des Angebotes und die flächendeckende Bereitstellung von tim-Stationen im gesamten Stadtgebiet sind weiter zu verfolgen. - Die multimodalen Knoten müssen so wie auch die ÖV-Haltestellen fußläufig sicher und attraktiv erreichbar sein und an wichtigen Fußwegverbindungen entsprechend der Netzplanung situiert werden. - Die neuen Haltestellen der Stadt- und Regionalbahn müssen attraktiv und sicher an die Siedlungsgebiete angebunden werden. Fußgänger*innen sind die Hauptkund*innen von Straßenbahn, Bahn und Bus.		

Abbildung 44: TIM-Mobilitätsknoten Südlicher Hessenplatz



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.6. Komfortable Fußverkehrsinfrastruktur

9.6.1. Gehsteige und Gehwege in ausreichender Breite herstellen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Dichtes Fußwegenetz mit kurzen, direkten und komfortablen Wegen	Komfortable Fußverkehrsinfrastruktur	Bauliche Maßnahmen
▪ Ausreichende Gehsteigbreiten sind für eine komfortable Fortbewegung von Zu-Fuß-Gehenden erforderlich. Bei Neu- und Umplanungen sollte eine Regelbreite von 2,0 m nicht unterschritten werden. ▪ In Bereichen mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen und dort wo Fußgänger*innen nebeneinander gehen wie z.B. in Einkaufsstraßen, in Schulumfeldern, bei Wohneinrichtungen für Senior*innen, an ÖV-Umsteigeknoten sind entsprechend breitere Gehsteige gem. RVS 03.02.12 Fußverkehr /29/ vorzusehen. ▪ Gehsteige können z.B. durch Reduktion von Fahrbahnbreiten, Einführung von Einbahnregelungen, punktuelle Fahrbahnverengungen usw. verbreitert werden. ▪ Sollten die Platzverhältnisse für die Errichtung von ausreichend breiten Gehsteigen nicht gegeben sein, ist dort wo es möglich ist, die Geschwindigkeit des Fahrzeugverkehrs zu reduzieren und der Fußverkehr auf die Fahrbahn zu führen (z.B. Wohnstraße, Begegnungszone, Tempo 20, Tempo 30).		

Abbildung 45: Gehsteigverbreiterung Südlicher Hessenplatz



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

Abbildung 46: Getrennter Geh- und Radweg Untere Donaulände



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.6.2. Hindernisfreie Fortbewegung ermöglichen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Dichtes Fußwegenetz mit kurzen, direkten und komfortablen Wegen	Komfortable Fußverkehrsinfrastruktur	Bauliche Maßnahmen
- Die für den Fußverkehr vorgesehenen Flächen sind frei von Hindernissen wie z.B. Verkehrszeichen, Poller, Müllcontainer, Werbetafeln, Medieninfrastruktur usw. zu halten. Sie sind überall dort, wo es möglich ist, auf dem Parkstreifen, am Gehsteigrand oder auf anderen dafür geeigneten Flächen außerhalb der Gehsteige zu platzieren. - Baustellen sind hindernisfrei für die Zu-Fuß-Gehenden einzurichten und Umwege sind möglichst zu vermeiden. - Das Hineinragen von Senkrecht- und Schrägparkern auf den Gehsteig ist entsprechend der StVO durch Änderung der Parkordnung zu beheben. - Flächen für Ladetätigkeit sind im ausreichenden Ausmaß vorzusehen, so dass regelwidrige Ladevorgänge am Gehsteig vermieden werden. - Bei der Genehmigung von Gastgärten ist eine den Fußgängerfrequenzen entsprechende verbleibende Gehsteigbreite zu gewährleisten.		

9.6.3. Oberflächen der Fußverkehrsinfrastruktur störungsfrei gestalten und instand halten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Dichtes Fußwegenetz mit kurzen, direkten und komfortablen Wegen	Komfortable Fußverkehrsinfrastruktur	Bauliche Maßnahmen
- Gehsteige und Aufenthaltsbereiche sind eben und rutschfest zu bauen. Die Fugen von Plasterungen sollen keine Stolperfallen für sehbehinderten Menschen und Menschen mit Gehhilfen darstellen. - Durch regelmäßige Instandhaltung sind die Oberflächen für den Fußverkehr störungsfrei zu halten. Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und ältere Personen, die auf Rollatoren und Rollstühlen angewiesen sind, besonders wichtig. Oberflächenschäden sind in derselben Materialität zu beheben.		

9.6.4. Niveaugleiche Fortbewegung ermöglichen, Fußgängerunter- und -überführungen vermeiden

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Dichtes Fußwegenetz mit kurzen, direkten und komfortablen Wegen	Komfortable Fußverkehrsinfrastruktur	Bauliche Maßnahmen
- Das Überwinden von Höhendifferenzen ist für Zu-Fuß-Gehende mit hohem Energieverbrauch verbunden und verlängert subjektiv die Länge des zurückgelegten Weges. Zudem kann es zu regelwidrigem Verhalten führen. Fußgängerunter- und -überführungen sind deswegen zu vermeiden. - Fußgängerunterführungen an bestehenden Kreuzungen und im Bereich von ÖV-Haltestellen sind im Zuge von Umplanungen und Neugestaltungen sukzessive aufzulassen und durch fußgängerfreundliche, niveaugleiche Querungshilfen zu ersetzen.		

9.7. Attraktive Straßen und Plätze

9.7.1. Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum anbieten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Attraktive und klimaresiliente öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen	Attraktive Straßen und Plätze	Bauliche Maßnahmen
▪ Von der Stadt Linz ist ein Konzept für Sitzmöblierung im gesamten Stadtgebiet auszuarbeiten. ▪ Auf wichtigen Fußverkehrsachsen mit Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion und überall dort, wo die Platzverhältnisse es zulassen, sind Sitzmöglichkeiten anzubieten. Sie sind eine wichtige Voraussetzung, damit ältere Menschen und Personen mit Erkrankungen ihre täglichen Wege zu Fuß erledigen können. ▪ Sitzmöbel sind idealerweise in einem Abstand von ca. 200 bis 300 m anzuordnen und zu beschatten /33/, /34/. ▪ Sitzelemente können auch multifunktional genutzt werden, z.B. für einen längeren Aufenthalt, zum kurzen Ausrasten, zum Spielen usw. Bei der Gestaltung und Positionierung ist allerdings darauf zu achten, dass sie auch von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen gut erreichbar und nutzbar sind. ▪ Dort wo keine baulichen Maßnahmen möglich sind, sind temporäre und kurzfristig umzusetzenden „Grätzloasen“ und Parklets, die auf Initiative der Bewohner*innen entstehen, zu fördern.		

Abbildung 47: Bänke im Volksgarten



Quelle: Abteilung Kommunikation Stadt Linz

Abbildung 48: Kurzverweilbänke Schillerstraße



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.7.2. Wegbegleitendes Spiel und Spielelemente in Aufenthaltsbereichen anbieten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Attraktive und klimaresiliente öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen	Attraktive Straßen und Plätze	Bauliche Maßnahmen
▪ Kinder bewegen sich gerne zu Fuß im öffentlichen Raum, wenn er Abwechslung und Anregung bietet. Wegbegleitende Spielelemente wie z.B. Bodenmarkierungen, farbige Plasterungen, Gestaltungselemente, die zum Balancieren geeignet sind, Wasserspiele usw. schaffen dafür Anreize. ▪ Auf die sichere Gestaltung der wegbegleitenden Spielelemente ist besonders zu achten.		

9.7.3. Erdgeschosszonen attraktiv gestalten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Attraktive und klimaresiliente öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen	Attraktive Straßen und Plätze	Bauliche Maßnahmen
▪ Abwechslungsreiche und attraktive Erdgeschosszonen und Fassaden tragen dazu bei, dass Wege zu Fuß als kürzer wahrgenommen werden. Wichtig dabei sind vielfältige Nutzungen, die zur Teilhabe und Interaktion anregen. ▪ In Bebauungsplänen können die räumlichen Voraussetzungen für nutzungsoffene Erdgeschosse im Neubau geschaffen werden. ▪ Leerstand in Erdgeschosszonen ist mit dauerhaften Konzepten und Förderungen bzw. mit kurzfristigen Pop-Up-Nutzungen zu beleben. ▪ Eine zusätzliche Aufwertung des öffentlichen Raums unterstützt die Belebung der Erdgeschosszonen. Als wichtige Kooperationspartner*innen sind die Wirtschaft und private Bauträger*innen einzubeziehen. ▪ In die Gestaltung von Fassaden, Feuermauern und Erdgeschosszonen können im Rahmen von Projekten lokale Künstler*innen, Bürgerinitiativen und Kinder einbezogen werden.		

Abbildung 49: Landstraße Höhe Bischofstraße



Quelle: Rosinak & Partner

9.7.4. Haltestellenumfelder attraktiv gestalten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Attraktive und klimaresiliente öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen	Attraktive Straßen und Plätze	Bauliche Maßnahmen
▪ Der öffentliche Verkehr und das Zu-Fuß-Gehen sind zwei Mobilitätsformen, die untrennbar miteinander verbunden sind. Kurze Wege zur Haltestelle und attraktive Haltestellenbereiche fördern das Zu-Fuß-Gehen. ▪ Die Haltestellen sind witterungsgeschützt, beschattet, beleuchtet, wenn möglich begrünt und mit ausreichenden Sitzmöglichkeiten auszustatten. ▪ Echtzeit-Informationen zu Abfahrtszeiten und zu Umleitungen oder Fahrtbehinderungen sind ein wichtiges Angebot an die Fahrgäste.		

- Bei Planungen im Bereich von ÖV-Haltestellen wie z.B. Radwegführungen dürfen keine Verschlechterungen für die Zu-Fuß-Gehenden entstehen. Durch die Ausführung von Haltestellen als Haltestellenkap können die Platzverhältnisse für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende verbessert werden. Die vielfältigen innerstädtischen Anforderungen an den öffentlichen Raum sind seitens der Konzessionsbehörde stärker zu berücksichtigen.

Abbildung 50: Überdachter Haltestellenbereich Solar-City



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.7.5. Hygiene und Sauberkeit im öffentlichen Raum sicherstellen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Attraktive und klimaresiliente öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen	Attraktive Straßen und Plätze	Bauliche Maßnahmen
■ Der öffentliche Raum ist dann attraktiv, wenn er sauber ist. Möglichkeiten zur Abfallentsorgung sind flächen-deckend, entlang von Fußgängerrouen, im Umfeld von Bildungs-, Freizeit- und andere stark frequentierte Einrichtungen, in Parks, an ÖV-Haltestellen usw. bereitzustellen. ■ Öffentlich zugängliche WC-Anlagen sind im gesamten Stadtgebiet, z.B. im Bereich von Spielplätzen, Parks, Einkaufsstraßen, wichtige touristische Routen usw. anzubieten. Es ist darauf zu achten, dass sie behinderten- (Benutzung mit Eurokey) und kindgerecht sind.		

Abbildung 51: Öffentliches WC Ottensheimer Straße



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.8. Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

9.8.1. Straßen und Plätze entsiegeln, begrünen und beschatten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Attraktive und klimaresiliente öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen	Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums	Bauliche Maßnahmen
▪ Wenn der öffentliche Raum entsiegelt, begrünt und beschattet wird, werden Hitzeinseln in der Stadt reduziert und das Mikroklima verbessert. Vor allem für ältere Menschen, für Kinder und für Menschen mit Erkrankungen, die im dicht bebauten städtischen Raum leben, sind kühle Aufenthaltsräume besonders wichtig. ▪ Attraktive und klimafitte Straßen und Aufenthaltsräume sind z.B. mit Baumpflanzungen, wegbegleitenden Grünstreifen, Mikrofreiräumen, Fassadenbegrünung, begrünte Haltestellen usw. zu schaffen. ▪ Geh- und Radwege sind, wenn möglich, durchgehend zu begrünen und zu beschatten. ▪ Bäume sollen nach dem Schwammstadt-Prinzip gepflanzt werden, damit, Niederschlagswasser längerfristig gespeichert wird. Im Winter kann salzhaltiges Wasser aus der Fahrbahn direkt in den Kanal geleitet werden. ▪ Es sind schattenspendende und hitzeresistente Baumarten zu wählen. ▪ Dort wo keine Baumpflanzungen möglich sind, können andere schattenspendende Elemente wie z.B. Sonnensegel oder ein Dach aus Kletterpflanzen umgesetzt werden. ▪ Die Begrünung von Fassaden kann im Zuge von Neubauprojekten vorgeschrieben werden. ▪ Entsiegelung trägt dazu bei, dass Regenwasser natürlich ins Grundwasser versickert. Dies ist besonders bei Starkregenereignissen wichtig, die immer öfter vorkommen, da das Kanalsystem entlastet wird.		

Abbildung 52: Adalbert-Stifter-Platz



Quelle: Abteilung Kommunikation, Stadt Linz

Abbildung 53: Geh- und Radweg Harrachstraße



Quelle: Abteilung Kommunikation, Stadt Linz

9.8.2. Abkühlung durch Trinkbrunnen und Wasserelemente anbieten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Attraktive und klimaresiliente öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen	Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums	Bauliche Maßnahmen

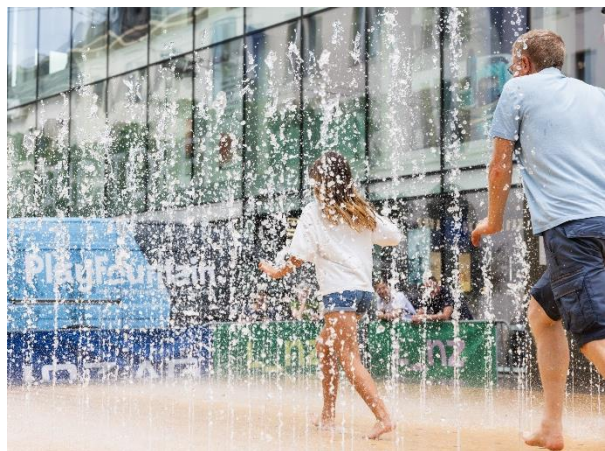
- In den Sommermonaten sorgen Trinkbrunnen für Abkühlung und sind ein wichtiger Attraktivitätsfaktor fürs Zu-Fuß-Gehen. Im gesamten Stadtgebiet sind somit Trinkbrunnen anzubieten. Hydranten können bei Bedarf in Trinkbrunnen umfunktioniert werden.
- Springbrunnen, Wasserspiele und andere Wasserelemente im öffentlichen Raum tragen zu einem kühlen Mikroklima bei. Dabei sind Systeme mit einem möglichst geringen Wasserverbrauch anzuwenden.

Abbildung 54: Trinkbrunnen Hauptplatz



Quelle: Abteilung Kommunikation, Stadt Linz

Abbildung 55: Temporäres Wasserspiel Martin-Luther-Platz



Quelle: Medienservice, Stadt Linz

9.8.3. Oberflächen hell und versickerungsfähig gestalten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Attraktive und klimaresiliente öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen	Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums	Bauliche Maßnahmen

- Helle Oberflächen reflektieren das Licht und speichern weniger Wärme. Entsprechend wenig ist die Wärme, die an die Umgebung abgegeben wird. Somit sind bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen und Gehwegen Materialien mit heller Farbe und hohem Rückstrahlvermögen anzuwenden.
- Versickerungsfähige Oberflächenbeläge tragen dazu bei, dass Regenwasser nicht in den Kanal fließt, sondern im Boden gespeichert wird.

Abbildung 56: Versickerungsfähige Gehfläche Promenade



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

Abbildung 57: Helle Beläge Landstraße Höhe Taubenmarkt



Quelle: Abteilung Kommunikation, Stadt Linz

9.9. Bewusstseinsbildung

9.9.1. Kampagnen für die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens ausarbeiten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Bewusstseinsbildung	Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Kampagnen entwickeln, die die gesundheitlichen und klimarelevanten Aspekte des Zu-Fuß-Gehens in Vordergrund stellt und zum Gehen motiviert. Die Initiative „Österreich zu Fuß“ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unterstützt dabei Städte und Gemeinden /38/. - Aufklärungskampagnen zur Einhaltung von Verkehrsregeln und Rücksichtnahme im Verkehr stärken das gegenseitige Verständnis aller Verkehrsteilnehmer*innen. Dabei können Themen wie z.B. Einhaltung von Tempo 30, Schrittgeschwindigkeit in Schul- und Wohnstraßen, Verhalten in Begegnungszonen, den unsichtbaren Schutzweg, usw. behandelt werden. - Vortragsreihen und Initiativen wie z.B. die GEHspräche oder das MitGEHBankerl des Linz zu Fuß machen den Bürger*innen Themen des Zu-Fuß-Gehens bewusst. Durch mögliche Kooperationen mit der Stadt Linz können diese Initiativen zusätzlich unterstützt werden.		

9.9.2. Digitale Anwendungen als Anreiz fürs Zu-Fuß-Gehen entwickeln und implementieren

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Bewusstseinsbildung	Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Digitale Anwendungen wie Apps oder Webseiten können einem breiten Nutzerkreis Informationen zu kurzen und attraktiven Wegen, sehenswerten Orten, Veranstaltungen usw. vermitteln. Die Webseite www.linz-zu-fuss.at enthält bereits wichtige Informationen für Zu-Fuß-Gehenden wie Trinkbrunnen, öffentliche WC-Anlagen, MitGEHbankerl, Unterstände in Parkanlagen u.a. Als gutes Beispiel kann auch die App www.wien-zu-fuss.at/app/ angeführt werden. Dabei können täglich Schritte gesammelt und in regionalen Produkten eingelöst werden. Solche oder ähnliche digitale Anwendungen sollen weiter ausgebaut und implementiert werden. - Anwendungen und Anreize können auch auf einzelne Zielgruppen wie z.B. Senior*innen, Schüler*innen, Mitarbeiter*innen eines Betriebes usw. ausgerichtet sein.		

9.9.3. Temporäre Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen umsetzen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Bewusstseinsbildung	Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Mit Hilfe von temporären Maßnahmen wird der öffentliche Raum schnell und kostengünstig aufgewertet. Sie können von lokalen Initiativen angeregt oder im Zuge von Partizipationsprojekten umgesetzt werden. In vielen Fällen sind temporäre Maßnahmen ein Zwischenschritt vor einer dauerhaften Umgestaltung, da dadurch eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht wird. - Mögliche Maßnahmen können sein: Parkstreifen oder ganze Straßenzüge für die aktive Mobilität (Parklets, Spielbereiche usw.) zur Verfügung stellen, mit Hilfe von Planzentrögen und „Wanderbäumen“ Straßenzüge begrünen und verkehrsberuhigen (Fahrbahn einengen), mit entsprechender Möblierung attraktive Aufenthaltsräume schaffen usw.		

Abbildung 58: Mobile Begrünung Promenade



Quelle: Abteilung Kommunikation, Stadt Linz

Abbildung 59: Stadtoase Promenade



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.10. Mobilitätsmanagement

9.10.1. Mobilitätsmanagement für Schulen fördern

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Mobilitätsmanagement	Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Der Schulweg soll verstärkt aktiv, zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt werden. Das fördert die gesunde Entwicklung von Kindern und Jugendlichen und bestimmt ihr Mobilitätsverhalten im erwachsenen Alter. Gleichzeitig soll der Elternverkehr im Schulumfeld reduziert werden, damit die Sicherheit für die Zu-Fuß-Gehenden erhöht wird. - Neben verkehrsorganisatorischen und gestalterischen Maßnahmen, die die aktive Mobilität von Schüler*innen und Eltern unterstützen, ist das Verkehrsverhalten verstärkt durch bewusstseinsbildende Maßnahmen wie z.B. Pedibus, Velobus, Punkte sammeln, Schulwegrätsel, Mobilitätsfeste und -workshops usw. zu lenken. Der Leitfaden des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) „Mobilitätsmanagement für Bildungs- und Jugendeinrichtungen“ /35/ enthält eine Reihe an Aktionen und Angebote. - Bildungseinrichtungen sind von der Stadt Linz in der Planung und Umsetzung von schulischem Mobilitätsmanagement zu unterstützen.		

9.10.2. Mobilitätsmanagement für Betriebe fördern

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Mobilitätsmanagement	Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Mobilitätsmanagement für Betriebe fördert das umweltfreundliche Mobilitätsverhalten der Beschäftigten. Mögliche Maßnahmen können beispielsweise ein Jobticket, ein Jobrad oder ein Punktesystem mit Gegenleistungen für einen aktiven Arbeitsweg sein. - Die Stadt Linz unterstützt eine betriebliche Mobilitätsberatung für Betriebe und Organisationen.		

9.10.3. Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen umsetzen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Mobilitätsmanagement	Bewusstseinsbildende Maßnahmen
Mobilitätsmanagement-Maßnahmen bei Veranstaltungen, die den Kfz-Verkehr reduzieren können, sind konsequent umzusetzen. Mögliche Maßnahmen sind z.B. ÖV-Tickets, die im Preis der Veranstaltung enthalten sind, verstärkte Intervalle im öffentlichen Verkehr, Einsatz von Shuttlebussen, Radabstellanlagen, Informationskampagnen, Fußwegeleitsystem vor Ort usw.		

9.10.4. Mobilitätsfeste auf Stadt- und Stadtebene veranstalten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Mobilitätsmanagement	Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Im Rahmen von Mobilitätsfesten für Städte und Stadtteile kann das Bewusstsein der Anrainer*innen für die umweltfreundlichen Mobilitätsformen und insbesondere für die aktive Mobilität gefördert werden. - Die Einbeziehung von möglichst vielen unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen, Schulen, Betrieben, Wirtschaft, Vereine usw. ist anzustreben. So kann das gegenseitige Verständnis für die Vielfalt der Bedürfnisse der einzelnen Gruppen gestärkt werden.		

Abbildung 60: Mobilitätsfest Stadt Linz



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

Abbildung 61: Leitsystem zum Mobilitätsfest



Quelle: Abteilung Mobilität, Stadt Linz

9.11. Beteiligung und Information

9.11.1. Fußverkehrsrelevante Daten als Grundlage für Planungen erheben

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Beteiligung und Information	Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Die Erhebung und Dokumentation von Daten zur bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur wie z.B. Gehsteigbreiten, Barrierefreiheit im öffentlichen Raum usw. liefern wichtige Grundlagen für weiterführende Planungen und Behebungen von Schwachstellen. Die Datengrundlagen zur Fußverkehrsinfrastruktur in der Stadt Linz sind konsequent aufzubereiten und laufend zu aktualisieren. - Dauerzählstellen für den Fußverkehr an gezielt gewählten Standorten liefern Daten, die die Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens quantifizieren und fußverkehrsfreundliche Maßnahmen begründen.		

9.11.2. Informationen gezielt an interessierte Nutzergruppen bereitstellen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Beteiligung und Information	Informations- und Leitsysteme
- Informationen zu Baustellen sowie zu sicheren und barrierefreien Umleitungen sind zielgerichtet an bestimmte Nutzergruppen wie z.B. Bildungseinrichtungen, Behindertenverbände, Einrichtungen für Senior*innen, bereitzustellen. Dies kann über die von den einzelnen Gruppen üblicherweise genutzten Informationskanälen, sowohl digital als auch analog, erfolgen. Die Informationen sind jedenfalls barrierefrei zu übermitteln. - Workshops und Mobilitätstrainings für Senior*innen sowie für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen verhelfen diesen Personengruppen zu einer selbstbestimmten Mobilität. Diese können z.B. von Behinderten- bzw. Senior*innen-Verbänden oder von anderen gemeinnützigen Organisationen initiiert werden. - Schulwegpläne für Volksschulen zeigen Gefahrenstellen auf und geben Empfehlungen zum sicheren Schulweg. Schulwegpläne sind für alle Linzer Volksschulen auszuarbeiten und aktuell zu halten. Sie sind von der Schule zu Beginn des Schuljahres den Eltern und Erziehungsberechtigten zu kommunizieren. Gefahrenstellen sollen prioritär behandelt und rasch entschärft werden.		

9.11.3. Fußverkehrsleitsystem und taktile Stadtpläne etablieren und ausweiten

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Beteiligung und Information	Informations- und Leitsysteme
- Ein Fußverkehrsleitsystem ermöglicht sowohl Tourist*innen als auch Stadtbewohner*innen eine gute Orientierung und kurze Wege. Dadurch kann das Zu-Fuß-Gehen in der Stadt attraktiviert und gefördert werden. Ein Fußgänger*innen-Leitsystem ist flächendeckend zu etablieren, wobei in einem ersten Schritt mit der Umsetzung in der Linzer Innenstadt begonnen werden kann. - Zusätzlich zu den wichtigen Points of Interest sind auch Trinkbrunnen, WC-Anlagen, Sitzgelegenheiten, schattige Plätze und anderen für die Zu-Fuß-Gehenden wichtigen Informationen bereitzustellen. Die Entfernung kann als Distanz in Meter oder als Zeit in Minuten angegeben werden. - Im Sinne der Stadt der kurzen Wege sind auch öffentliche und private Durchgänge, die für die Öffentlichkeit geöffnet sind, zu kennzeichnen. - Die Informationen sind so aufzubereiten und darzustellen, dass sie für möglichst viele unterschiedliche Nutzergruppen (z.B. Menschen im Rollstuhl, Menschen mit Sehbehinderung, Kinder usw.) zugänglich sind, u.a. ist ein taktiler Stadtplan anzubieten.		

9.12. Fachübergreifende Koordination der Planungsprozesse

9.12.1. Qualitätsbeirat für Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in Stadtentwicklungsgebieten etablieren

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Fachübergreifende Koordination der Planungsprozesse	Bewusstseinsbildende Maßnahmen

- Damit im Zuge von Stadtentwicklungsprojekten die Interessen von Zu-Fuß-Gehenden berücksichtigt werden, ist ein Qualitätsbeirat für Fuß- und Radinfrastruktur zu etablieren. Er übernimmt die Aufgabe der Qualitätssicherung, stärkt die fachübergreifende Planung und Abstimmung und ermöglicht einen „Blick von außen“.

9.12.2. Audits für Fuß- und Radverkehr in die Stadtentwicklung integrieren

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Fachübergreifende Koordination der Planungsprozesse	Bewusstseinsbildende Maßnahmen

- Audits sind Instrumente für die Qualitätssicherung im Planungsprozess. Im Rahmen von Audits werden Verkehrssicherheitsthemen von Expert*innen geprüft und die Interessen aus Sicht verschiedener Beteiligter beleuchtet. Die Vorgaben und Empfehlungen aus dieser Prüfung fließen in die weitere Planung ein. Dabei ist insbesondere ein Fokus auf den Fuß- und Radverkehr, als wichtige Mobilitätsformen der Zukunft, zu legen.
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) bieten eine ganzheitliche und fachübergreifende Sicht auf die Planung. Dabei werden städtebauliche, architektonische und verkehrliche Aspekte betrachtet und eine hohe Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erreicht. Wichtige Stakeholder sind in den Planungsprozess einzubeziehen. Im Rahmen von Planungen für Stadtstraßen (Landesstraßen) sind Betriebs- und Gestaltungskonzepte auszuarbeiten, wie beispielsweise aktuell das Vorhaben Hauptstraße in Linz Urfahr.

9.12.3. Austauschformate der Stadtverwaltung mit fußverkehrsrelevanten Institutionen schaffen

Ziel	Handlungsfeld	Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen
Förderung des Zu-Fuß-Gehens durch Anreize und Kommunikation	Fachübergreifende Koordination der Planungsprozesse	Bewusstseinsbildende Maßnahmen

- Ein laufender Austausch zwischen den relevanten Abteilungen der Stadtverwaltung mit den Stadtteilzentren, Interessenvertretungen und Institutionen, die im Bereich des Fußverkehrs tätig sind, kann die Qualität der Planung und Umsetzung deutlich verbessern. Dieser Austausch soll Schwachstellen und mögliche Maßnahmen im Fußverkehr aufzeigen und die Bedürfnisse unterschiedlicher Interessensgruppen berücksichtigen.

10. Kriterien für die Priorisierung von Infrastrukturprojekten

Infrastrukturmaßnahmen und -projekte können aufgrund unterschiedlicher Faktoren nicht gleichzeitig umgesetzt werden. Für die Budgetierung und Planung ist eine Priorisierung daher sinnvoll und wichtig. Die Priorisierung ist in Form einer Checkliste aufgebaut und kann anhand von Kriterien zur Lage im Netz, zur Sicherheit, zum Gehkomfort, zur attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums, zur Effizienz sowie zur Finanzierung vorgenommen werden. Mehrfache Nennungen einer Prioritätsstufe deuten auf eine höhere Priorisierung hin.

Prioritätsstufe 1	▪ Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, sowie zur Sanierung von Unfall- und Gefahrenstellen	▪ Projekte auf dem Hauptfußwegenetz	▪ Projekte in den Fokusräumen (vgl. Kapitel 4.8)
Prioritätsstufe 2	▪ Projekte zum Lückenschluss im Fußwegenetz und zur Verbesserung des Gehkomforts	▪ Projekte auf dem Ergänzungsfußwegenetz und/oder im Umfeld von Bushaltestellen	▪ Projekte, die Synergien mit anderen Projekten aufweisen und im Zuge dessen realisiert werden können (z.B. Straßensanierung, Radverkehrsprojekte usw.)
Prioritätsstufe 3	▪ Projekte mit gesicherter Finanzierung, die kurzfristig umgesetzt werden können	▪ Projekte zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität	

11. Leitprojekte

Sieben Projekte, die für die Förderung des Zu-Fuß-Gehens in der Stadt Linz strategisch wichtig sind, werden als Leitprojekte definiert. Aufgrund der konkreten Planungen können diese Projekte kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Die Leitprojekte beinhalten bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen sowie ein Fußgängerleitsystem (vgl. Abbildung 62).

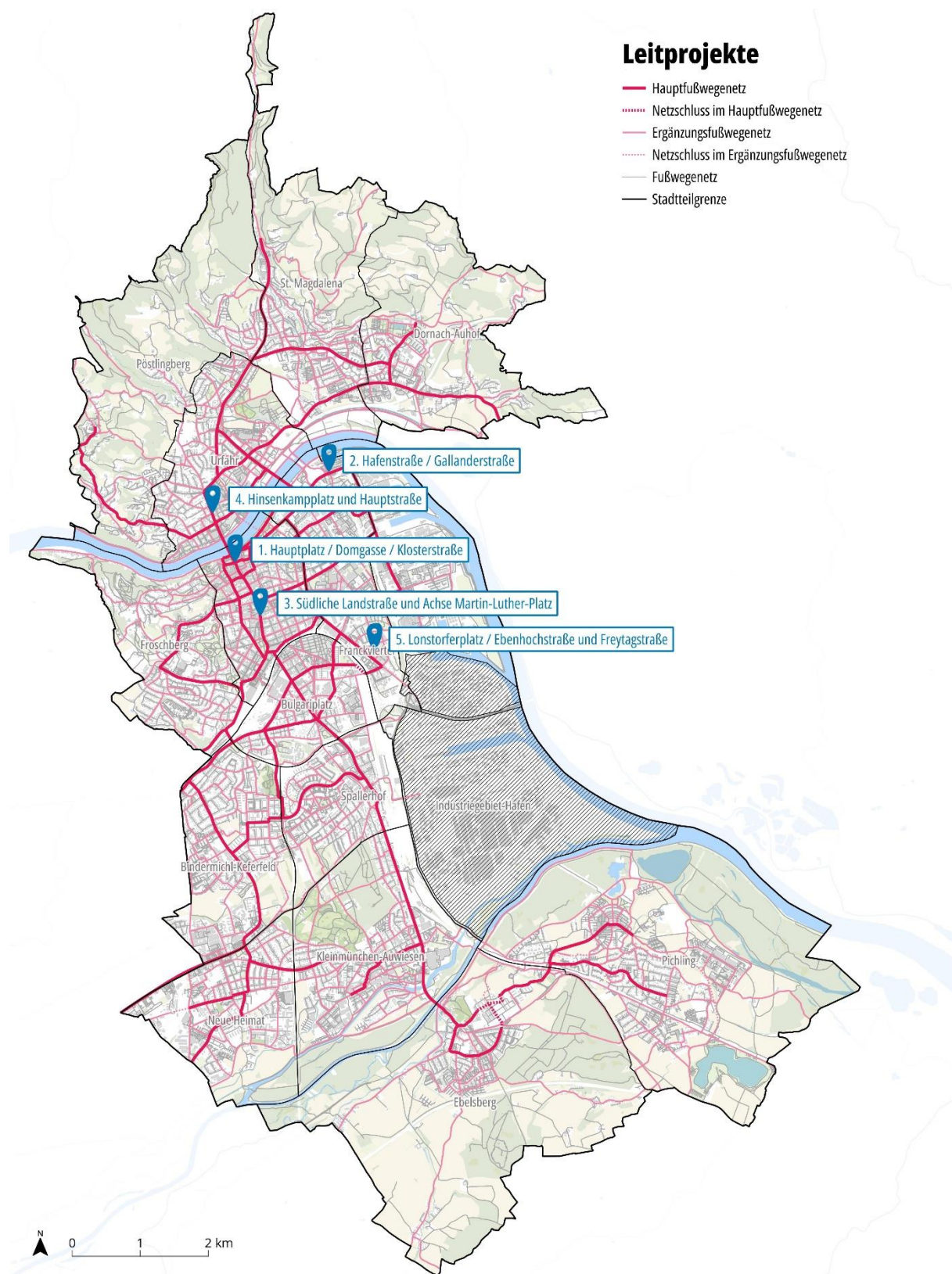
Für jedes Leitprojekt wird ein Steckbrief erstellt, in welchem Informationen über die Zuordnung zu den Zielen, Handlungsfeldern und generellen Maßnahmen angeführt sind. Außerdem sind die für die Abstimmung und Umsetzung relevanten Akteur*innen sowie eine grobe Abschätzung des Kostenrahmens enthalten. Dabei gilt für die Angabe der Kosten folgender Rahmen:

€€€ bis 100.000

€€€ 100.000 bis 500.000 €

€€€ mehr als 500.000 €

Abbildung 62: Verortung der baulichen und verkehrsorganisatorischen Leitprojekte

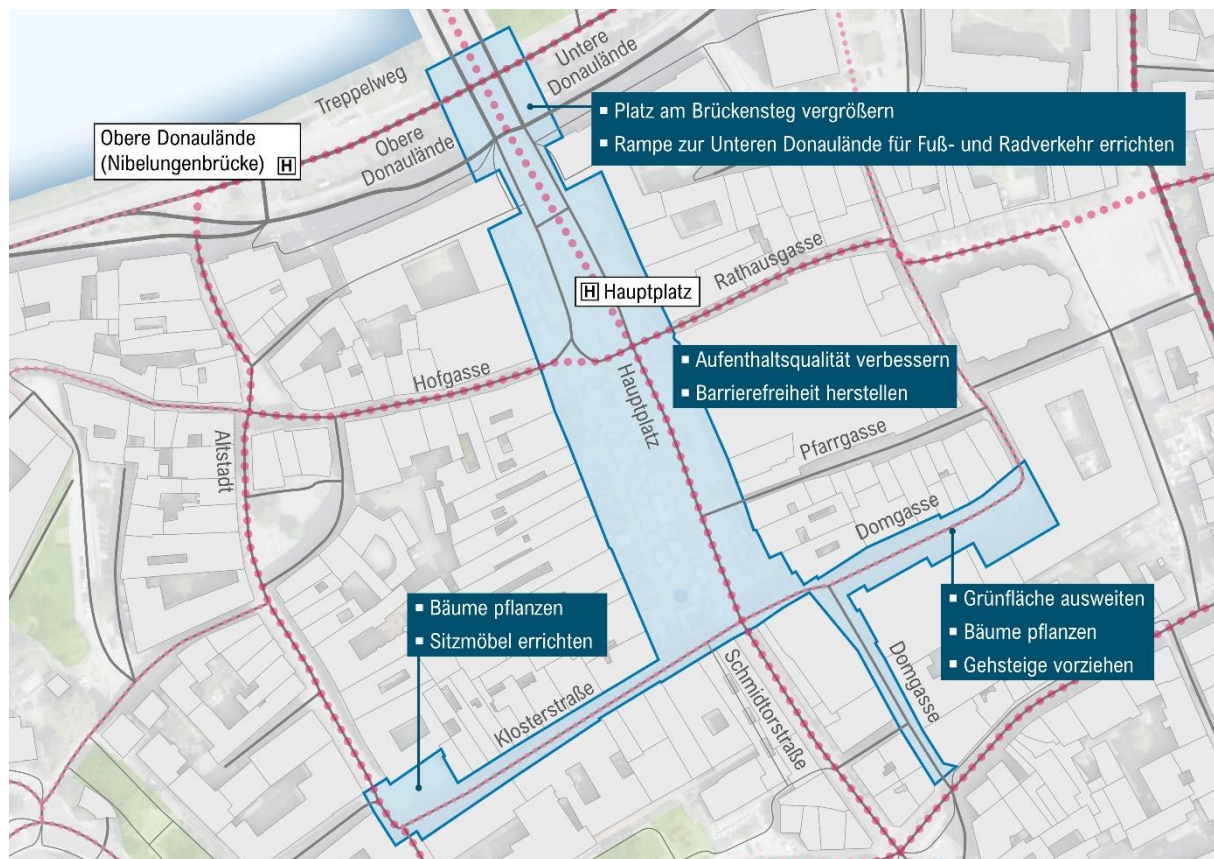


Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von GIP, OSM, basemap.at

11.1. Leitprojekt 1 – Hauptplatz / Domgasse / Klosterstraße

Zuordnung zu generellen Maßnahmen	▪ Verkehrsberuhigte Straßen ausweiten und ansprechend gestalten ▪ Barrierefreie Fortbewegung und Überwindung von Höhendifferenzen ermöglichen ▪ Niveaugleiche Fortbewegung ermöglichen ▪ Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum anbieten ▪ Haltestellenumfelder attraktiv gestalten ▪ Straßen und Plätze entsiegeln, begrünen und beschatten
Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen	▪ Bauliche Maßnahme
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten	€€€

Abbildung 63: Leitprojekt 1 – Hauptplatz / Domgasse / Klosterstraße



Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von GIP, BEV OSM, basemap.at

Der Linzer Hauptplatz ist zentraler Treffpunkt und ein Ort für Aufenthalt und Festivitäten. Zugleich befinden sich im historischen Gebäudeensemble viele Restaurants und Geschäfte. Der Platz wird von der Straßenbahnachse aus der Schmidtorstraße in Richtung Nibelungenbrücke durchquert. In den letzten Jahren wurde der Hauptplatz schrittweise verkehrsberuhigt – zuletzt mit der Umwandlung zur Fußgängerzone. Für den Pkw-Verkehr ist der Platz somit nicht mehr befahrbar. Der bauliche Zustand spiegelt allerdings die neue Verkehrsorganisation und die sich ändernden Ansprüche an den öffentlichen Raum z.B. hinsichtlich Beschattung und Möblierung noch nicht wider. Zudem sind der Hauptplatz und insbesondere die Straßenbahnstation nicht barrierefrei ausgeführt.

Entsprechend wurde im Herbst 2024 ein Wettbewerb zur Umgestaltung des Hauptplatzes gestartet. Im Zuge dessen soll auch die Untere Donaulände über eine Rampe für den Fuß- und Radverkehr direkt und barrierefrei erreichbar sein. Die an den Hauptplatz angrenzende Klosterstraße und Domgasse waren nicht Teil des Wettbewerbsgebiets, sollen aber im Zuge des Projektes ebenfalls durch Maßnahmen wie Begrünung, Baumpflanzung und Möblierung attraktiviert werden.

Abbildung 64: Visualisierung Grüne Oase Neptunbrunnen Hauptplatz



Quelle: 3:0 Landschaftsarchitektur

Abbildung 65: Visualisierung Neugestaltung Straßenbahnhaltestellen/ Hauptplatz

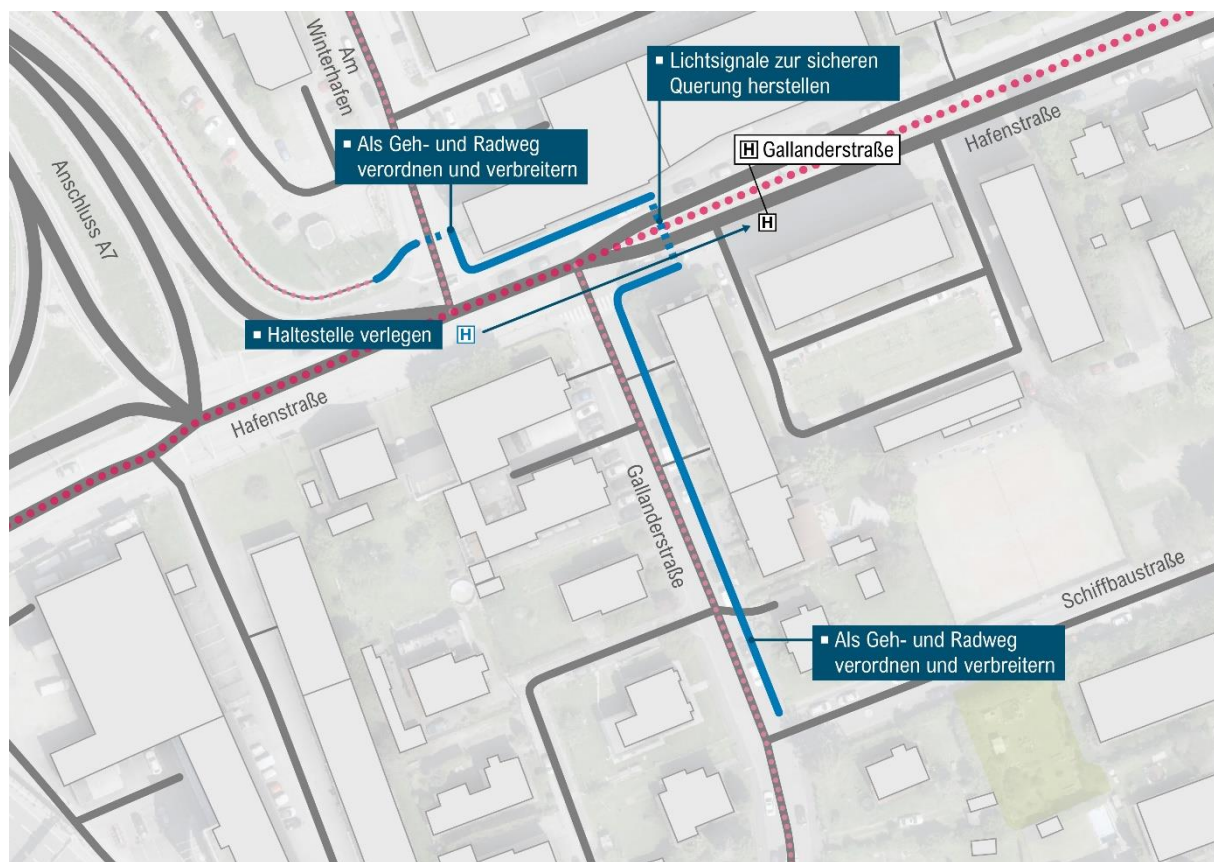


Quelle: 3:0 Landschaftsarchitektur

11.2. Leitprojekt 2 – Hafenstraße / Gallanderstraße

Zuordnung zu generellen Maßnahmen	▪ Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen und multimodale Knoten verbessern ▪ Gehsteige und Gehwege in ausreichender Breite bauen bzw. verbreitern ▪ Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur sicheren Fortbewegung in Längsrichtung anbieten
Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen	▪ Bauliche Maßnahme
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten	€€

Abbildung 66: Leitprojekt 2 – Hafenstraße / Gallanderstraße



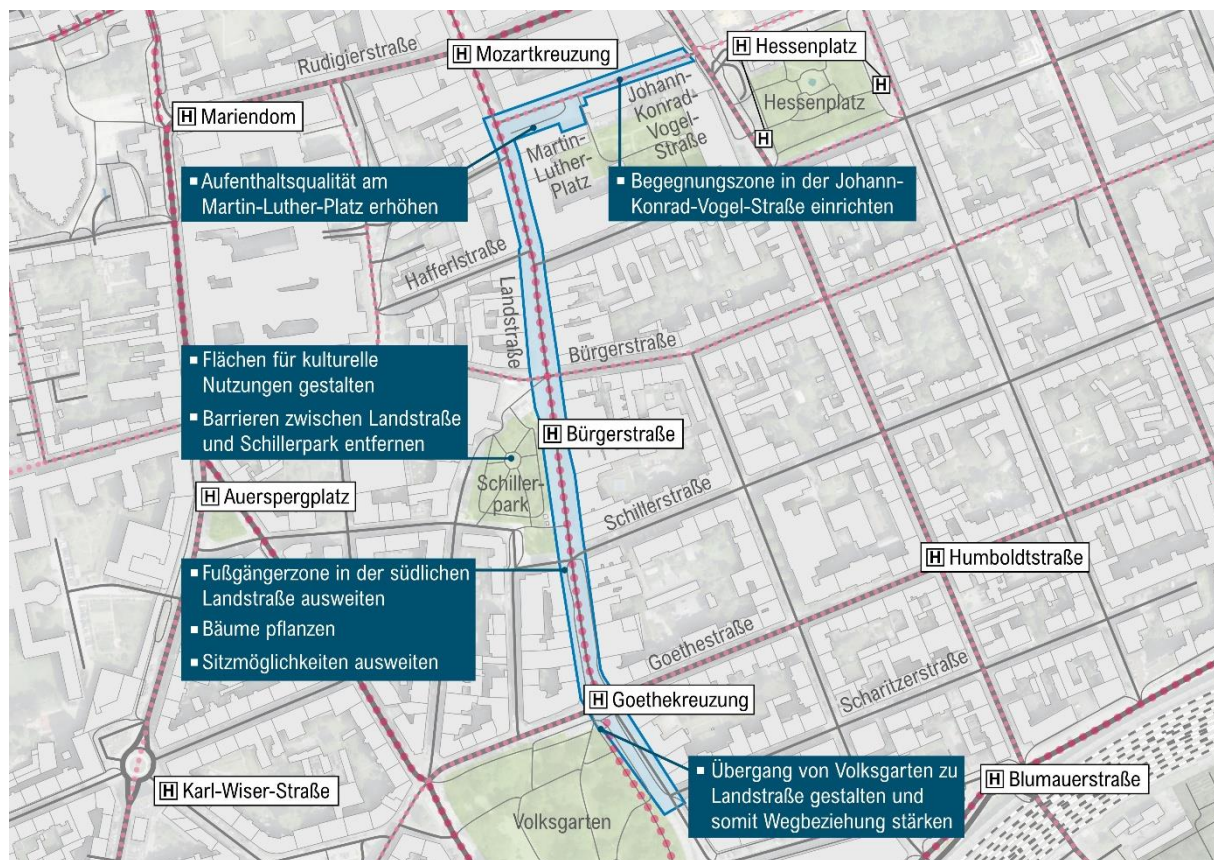
Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von GIP, BEV OSM, basemap.at

Die Gallanderstraße stellt für das Wohngebiet südlich der Hafenstraße eine wichtige Verbindung zur nächsten Bushaltestelle (Stadtbuslinie 27 und Regionalbuslinien) sowie zur Donaulände dar. Eine ähnliche Funktion nimmt die Straße Am Winterhafen für das nördlich der Hafenstraße liegende Quartier ein. Der Gehsteig in der Hafenstraße nördlich der Gallanderstraße ist mit einer Breite von einem Meter derzeit sehr schmal. Dieser Gehsteig soll künftig verbreitert und als Geh- und Radweg verordnet werden. Die Sicherheit beim Queren der Hafenstraße soll erhöht werden, indem der Schutzweg östlich der Einmündung der Gallanderstraße mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet wird. Die Bushaltestelle in Richtung Hafen wird östlich dieses Schutzwegs verlegt und befindet sich damit künftig direkt gegenüber der Haltestelle in Richtung Innenstadt. Der Gehsteig auf der östlichen Seite der Gallanderstraße wird ebenfalls verbreitert und als Geh- und Radweg verordnet.

11.3. Leitprojekt 3 – Südliche Landstraße und Achse Martin-Luther-Platz

Zuordnung zu generellen Maßnahmen	- Verkehrsberuhigte Straßen ausweiten und ansprechend gestalten - Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum anbieten - Straßen und Plätze entsiegeln, begrünen und beschatten
Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen	Bauliche Maßnahme
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten	€€€

Abbildung 67: Leitprojekt 3 – Südliche Landstraße und Achse Martin-Luther-Platz



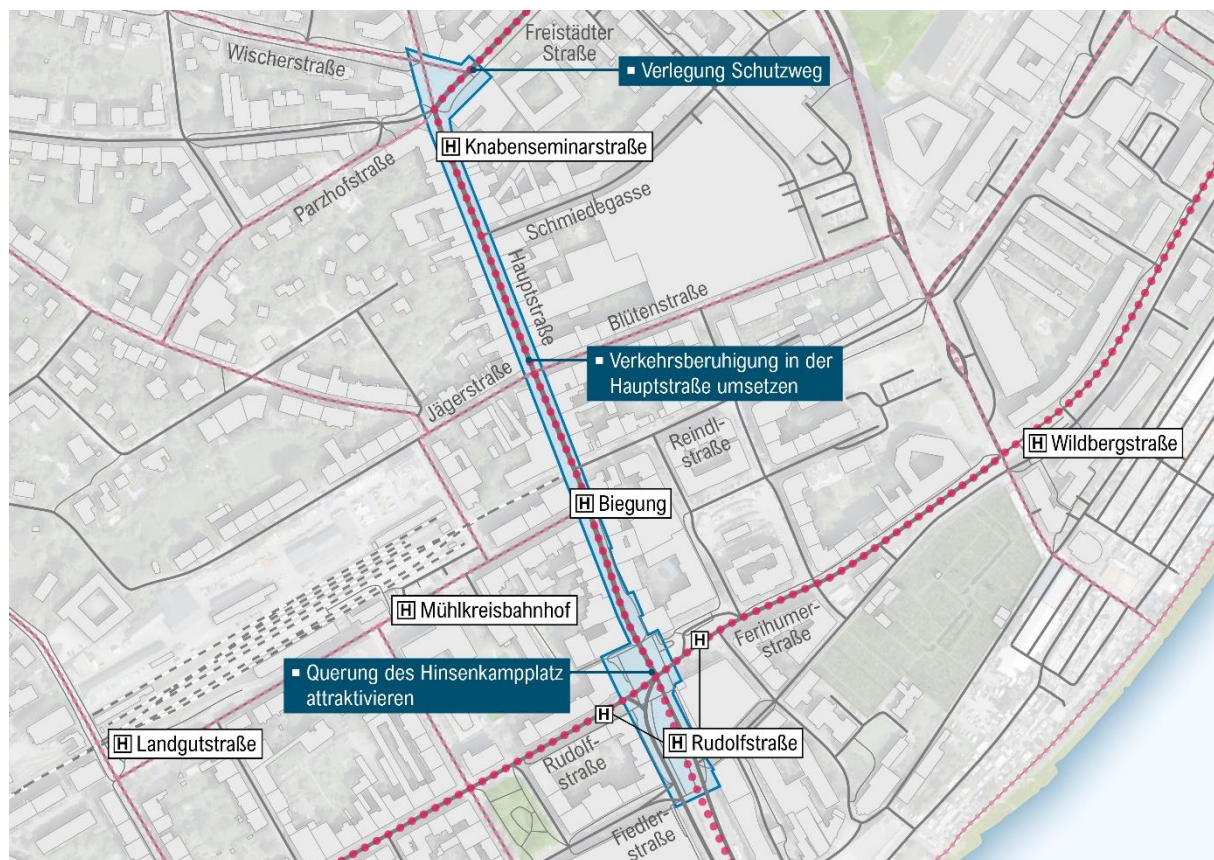
Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von GIP, BEV OSM, basemap.at

Die Landstraße ist die wichtigste fußläufige Verbindung vom Bahnhof und von den südlichen Stadtteilen in Richtung Innenstadt. Entlang dieser befinden sich Geschäfte, Parks sowie kulturelle und öffentliche Institutionen. Die Straßenbahnachse in Richtung Hauptplatz und Urfahr verläuft ebenso entlang der Landstraße. Der südliche Abschnitt der Landstraße vom Martin-Luther-Platz bis zur Scharitzerstraße ist derzeit als Begegnungszone verordnet. Im Linzer Innenstadtkonzept ist für diesen Bereich vorgesehen, die Fußgängerzone auszuweiten und entsprechend umzugestalten. In diesem Zusammenhang sollen auch die Parks und der Übergang zu diesen von der Landstraße aufgewertet werden. In der Landstraße sollen Bäume gepflanzt, Sitzmöglichkeiten ausgeweitet und Bewegungsräume für Kinder geschaffen werden. Für den Martin-Luther-Platz und die angrenzende Konrad-Vogel-Straße fand 2024 ein Wettbewerb zur Umgestaltung statt. Die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich soll verbessert werden. Zudem wird die Johann-Konrad-Vogel-Straße zur Begegnungszone.

11.4. Leitprojekt 4 – Hinsenkamplatz und Hauptstraße

Zuordnung zu generellen Maßnahmen	- Verkehrsberuhigte Straßen ausweiten und ansprechend gestalten - Fußgängerunterführungen hell und freundlich gestalten
Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen	Bauliche Maßnahme
Umsetzungszeitraum	Mittelfristig/langfristig
Kosten	€€€

Abbildung 68: Leitprojekt 4 – Hinsenkamplatz und Hauptstraße



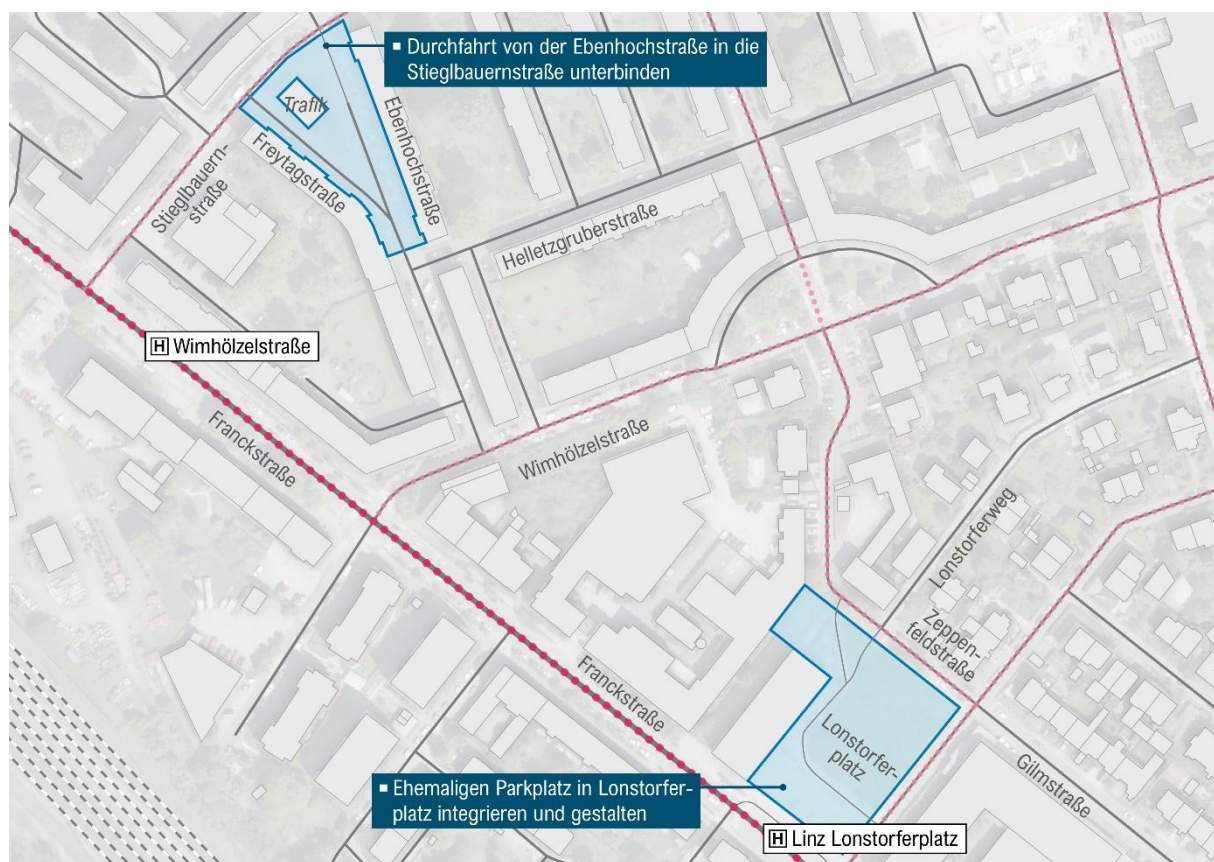
Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von GIP, BEV OSM, basemap.at

Die Urfahrner Hauptstraße ist eine Einkaufsstraße und eine wichtige fußläufige Verbindung in Richtung Innenstadt. Der im Süden anschließende Hinsenkamplatz ist ein Verkehrsknotenpunkt und dient als Umsteigepunkt im städtischen und regionalen ÖPNV-Netz. Die fußläufige Querung dieses Platzes ist derzeit ausschließlich durch Unterführungen möglich. Dies ist hinsichtlich der subjektiven Sicherheit, sowie einer komfortablen und barrierefreien Erreichbarkeit eine Schwachstelle im Fußwegenetz. Als wichtige Einkaufsstraße soll die Hauptstraße verkehrsberuhigt und umgestaltet werden. Die Unterführungen am Hinsenkamplatz sollen attraktiver gestaltet werden. Derzeit wird ein Verkehrskonzept Urfahr West ausgearbeitet. Im Zuge dessen werden die Planungen für die Urfahrner Hauptstraße und für den Hinsenkamplatz konkretisiert.

11.5. Leitprojekt 5 – Lonstorferplatz / Ebenhochstraße und Freytagstraße

Zuordnung zu generellen Maßnahmen	▪ Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sicherstellen und die Erreichbarkeit verbessern ▪ Verkehrsberuhigte Straßen ausweiten und ansprechend gestalten ▪ Straßen und Plätze entsiegeln, begrünen und beschatten
Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen	▪ Bauliche Maßnahme
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten	€€

Abbildung 69: Leitprojekt 5 – Lonstorferplatz / Ebenhochstraße und Freytagstraße



Quelle: Eigene Abbildung basierend auf Daten von GIP, BEV OSM, basemap.at

Im Franckviertel finden in den nächsten Jahren umfangreiche Wohnbautätigkeiten statt. Entsprechend steigt der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum. Im Rahmen der Absiedelung eines Supermarkts soll der dazugehörige Parkplatz in den Lonstorferplatz integriert und umgestaltet werden. Der Kiosk an der Stieglbauernstraße ist ein wichtiger Treffpunkt für die Nachbarschaft. Zusätzlich ist gegenüber dem Kiosk, an der Ecke Ebenhochstraße/Stieglbauernstraße, die Errichtung eines Supermarktes geplant. Um diesen Treffpunkt weiter zu attraktivieren, soll die Ebenhochstraße eine Sackgasse werden. Eine Durchfahrt von der Stieglbauernstraße ist somit künftig nicht mehr möglich. Der Vorplatz des Kiosks soll somit verkehrsberuhigt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität vergrößert werden.

11.6. Leitprojekt 6 – Möblierungskonzept

Zuordnung zu generellen Maßnahmen	▪ Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum anbieten
Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen	▪ Bauliche Maßnahmen
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten	€

Ziel des Möblierungskonzeptes ist es, ein ausreichendes Angebot an Sitzmöbeln im öffentlichen Straßenraum, vor allem entlang von wichtigen Fußgängerrouen und im Umfeld von Wohneinrichtungen für Senior*innen, bereitzustellen. Durch die Möglichkeit des Sitzens und des Ausrastens werden Alltagswege für ältere Menschen sowie für Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen zumutbar und der öffentliche Raum wieder erlebbar. Im Zuge des Konzepts soll die bestehende Stadtmöblierung zum Sitzen hinsichtlich der Anzahl und Verteilung im öffentlichen Raum sowie hinsichtlich des Zustands und der Qualität analysiert werden. Darauf aufbauend sollen neue Standorte für Sitzmobiliar identifiziert werden. Dazu werden fünf verschiedene Sitztypen klassifiziert. Diese Sitztypen sollen an bestehenden und neuen Standorten erprobt und später ausgeweitet werden.

11.7. Leitprojekt 7 – Fußgängerleitsystem für die Linzer Innenstadt

Zuordnung zu generellen Maßnahmen	▪ Fußverkehrsleitsystem und taktile Stadtpläne etablieren und ausweiten
Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen	▪ Informations- und Leitsysteme
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten	€

Die Stadt Linz hatte anlässlich der Kulturhauptstadt 2009 bereits ein Fußgängerleitsystem in der Innenstadt errichtet. Dieses wurde nach 14 Jahren aufgrund von Abnutzungen und mangels Aktualität abgebaut. Ein neues Fußgängerleitsystem für die Linzer Innenstadt soll die Orientierung erleichtern und die fußläufige Erreichbarkeit stärker ins Bewusstsein rücken. Dafür werden wichtige Points of Interest (POIs) wie Sehenswürdigkeiten, Kultureinrichtungen und Verkehrsknotenpunkte mit Angabe der Wegdauer in Minuten auf übersichtlichen Karten dargestellt. Ergänzend sollen barrierefreie und taktile Stadtpläne die Nutzbarkeit für alle Personengruppen gewährleisten. Durch die Kooperation mit Linz Tourismus könnten Infoscreens das Leitsystem digital erweitern, beispielsweise durch Echtzeitinformationen zu Veranstaltungen oder Gastronomieangeboten. Das System bietet zahlreiche Vorteile: Es stärkt die Nachhaltigkeit und Lebensqualität, indem es den Fußverkehr als umweltfreundliche und gesunde Mobilitätsform fördert und gleichzeitig den Kfz-Verkehr reduziert. Wirtschaftlich profitieren der Einzelhandel und die Gastronomie von einer besseren Orientierung, während touristische Angebote sichtbarer werden. Zusätzlich positioniert sich Linz durch ein solches Leitsystem als moderne und innovative Stadt, die nachhaltig und bürgerfreundlich handelt. Ein lokal entwickeltes Leitsystem bietet spezifische, stadt eigene Informationen und ist unabhängig von technischen Barrieren wie Akku, Roaming oder App-Nutzung. Analoge Systeme sind auch für spontane Orientierung unverzichtbar und können durch ihr modernes, ästhetisches Design in das Stadtbild integriert werden.

12. Ausblick

Der vorliegende Masterplan Gehen dient der Stadt Linz als strategisches Dokument zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens in den kommenden Jahren. Er enthält sowohl qualitative als auch quantitative Ziele und bietet Handlungsempfehlungen und Maßnahmen, wie die Ziele erreicht werden können. Die Netzplanung bildet den Rahmen für strukturelle Entscheidungen und für die Maßnahmen-Priorisierung. Der Fußverkehr in all seiner Vielfalt, was die Nutzergruppen und deren Bedürfnisse betrifft, ist als wichtiger Bestandteil in allen städtischen Planungen zu integrieren. Dafür sind eine fachübergreifende Planung und Umsetzung mit allen relevanten Akteur*innen in der Stadt Linz wie Politik, Verwaltung, Interessenvertretungen, Wirtschaft, Bürgerinitiativen usw. essenziell wichtig.

13. Quellen

- /1/ <https://vcoe.at/gesunde-staedte>
- /2/ Handbuch zur Erstellung eines Örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Wien, 2023
- /3/ Mobilitätskonzept für die Stadt Linz
Magistrat der Landeshauptstadt Linz
Linz, 2021
- /4/ Mobilitätskonzept Ebelsberg Pichling
Magistrat der Landeshauptstadt Linz
Linz, 2023
- /5/ Stadtteilverkehrskonzept Neue Heimat
Magistrat der Landeshauptstadt Linz
Linz, 2023
- /6/ Ergebnis der Oö. Verkehrserhebung 2022
Das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung und das Verkehrsaufkommen im Bezirk Linz - Stadt
Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und
öffentlicher Verkehr
Linz, 2023
- /7/ Verkehrserhebung Oberösterreich 2022
Ergebnisbericht
Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und
öffentlicher Verkehr
Linz, 2023
- /8/ Stadtklimaanalyse Linz
Weatherpark GmbH Meteorologische Forschung und Dienstleistungen
i.A. Umweltmanagement der Stadt Linz
Linz, 2021
- /9/ Verunglückte Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in Linz über die Jahre 2017 bis 2023
EPIGUS-Institut für ganzheitliche Unfall- und Sicherheitsforschung
Wien, 2024
- /10/ Protokoll zum Schulwegplan Volksschule 21 – Spallerhof, Linz
Kuratorium für Verkehrssicherheit
Wien, 2024
- /11/ Protokoll zum Schulwegplan Volksschule 6 – Römerbergschule, Linz
Kuratorium für Verkehrssicherheit
Wien, 2024

- /12/ Protokoll zum Schulwegplan Volksschule 35 – Siemensstraße, Linz
Kuratorium für Verkehrssicherheit
Wien, 2024
- /13/ Protokoll zum Schulwegplan Volksschule des Vereins für Franziskanische Bildung Brucknerstraße, Linz
Kuratorium für Verkehrssicherheit
Wien, 2024
- /14/ Protokoll zum Schulwegplan Volksschule 44 – Pichling, Linz
Kuratorium für Verkehrssicherheit
Wien, 2024
- /15/ Schulwegplan Volksschule 14 – Weberschule, Linz
Kuratorium für Verkehrssicherheit, Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
Wien, 2024
- /16/ FG-Unfallhäufungsstellen 2020-2022, Linz (Ortsgebiet)
Statistik Austria
Linz, 2024
- /17/ Datensatz mit Einträgen von „Schau auf Linz“
Magistrat der Stadt Linz
Linz, 2024
- /18/ Fußverkehrs-Check im Stadtteil Franckviertel-Bulgaripplatz
Klimabündnis Oberösterreich
Linz, 2022
- /19/ Fußverkehrs-Check im Stadtteil Kleinmünchen-Auwiesen
Klimabündnis Oberösterreich
Linz, 2022
- /20/ Datensatz mit Einträgen von „Check: Problemstellen beim Gehen“
<https://map.vcoe.at/gehen/>
Verkehrsclub Österreich
Wien, 2024
- /21/ Örtliches Entwicklungskonzept Linz Nr. 2
Magistrat der Landeshauptstadt Linz
Linz, 2013
- /22/ https://www.linz.at/serviceguide/viewchapter.php?chapter_id=122157#infomaterial
- /23/ Besser Gehen in Österreich!
Masterplan Gehen 2030
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Wien, 2022
https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/masterplangehen.html

- /24/ Langfriststrategie 2050 – Österreich
Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus
Wien, 2019
- /25/ Mobilitätsleitbild für die Region Linz
Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr
Linz, 2018
- /26/ Klimaneutrale Industriestadt Linz 2040
Klimaneutralitätskonzept
Magistrat Linz – Büro Stadtregierung Linz
Linz, 2024
- /27/ Klimawandelanpassungskonzept „Zukunft Linz“
Magistrat Linz – Planung, Technik und Umwelt
Linz 2023
Gemeinderatsbeschluss am 29.06.2023
- /28/ „Best of Linz“ - Ein Entwicklungskonzept für die Linzer Innenstadt
Magistrat Linz – Planung, Technik und Umwelt
Linz, 2024
- /29/ RVS 03.02.12 Fußverkehr i.d.g.F.
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
- /30/ RVS 03.04.13 Kinderfreundliche Mobilität i.d.g.F.
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
- /31/ RVS 02.02.36 Alltagsgerechter Barrierefreier Straßenraum i.d.g.F.
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
- /32/ RVS 03.02.13 Radverkehr i.d.g.F.
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
- /33/ Leitfaden „Öffentliche Sitzbänke“
Fußverkehr Schweiz
Zürich, 2019
- /34/ Leitfaden „Sitzfibel“
Stadt Wien
Wien, 2021
- /35/ Mobilitätsmanagement für Bildungs- und Jugendeinrichtungen – Aktionsideen
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Wien, 2023
- /36/ Leitfaden Schulstraße – Anleitung und Tipps zur Umsetzung
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Wien, 2023

/37/ <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/angebote-beratung/pedibus.html>

/38/ <https://oesterreichzufuss.at/gemeinden-und-stadte/>

Anhang

- Anhang 1: Ist-Fußwegenetz
- Anhang 2: Gehsteigbreite im Bestand
- Anhang 3: Durchschnittliche Gehsteigbreite im Bestand
- Anhang 4: Maximale Höchstgeschwindigkeit
- Anhang 5: Wunschliniennetz
- Anhang 6: Barrieren für den Fußverkehr
- Anhang 7: Schwachstellen im Fußwegenetz
- Anhang 8: Fokusräume
- Anhang 9: Gehsteigbreiten in den Fokusräumen
- Anhang 10: Übersicht der Ziele, Handlungsfelder, Maßnahmen und Indikatoren
- Anhang 11: Soll-Fußwegenetz
- Anhang 12: Umsetzungsstandorte für Maßnahmen
- Anhang 13: Liste der Schwachstellen und Maßnahmen

