

**Örtliches Entwicklungskonzept Linz Nr. 2**

**Verkehrskonzept**

**Themen-, Ziel- und Maßnahmenkatalog**

Gemeinderatsbeschluss 23.05.2013

Bearbeitung: StPL/Abt. Verkehrsplanung, DI Karl, DI Kropf

# INHALTVERZEICHNIS

<b>EINLEITUNG .....</b>	<b>1</b>
<b>1. GESAMTTEIL .....</b>	<b>2</b>
<b>2. LINZ-NORD.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1. LINZ-NORD-GESAMT .....</b>	<b>7</b>
2.1.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	7
2.1.2. ÖPNV.....	8
2.1.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	9
<b>2.2. STADTTEIL URFAHR-ZENTRUM .....</b>	<b>10</b>
2.2.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	10
2.2.2. ÖPNV.....	11
2.2.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	12
<b>2.3. STADTTEIL HARBACH/STEG/ST. MAGDALENA .....</b>	<b>13</b>
2.3.1. ÖPNV und FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	13
2.3.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	13
<b>2.4. STADTTEIL DORNACH-AUHOF .....</b>	<b>14</b>
2.4.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	14
2.4.2. ÖPNV.....	14
2.4.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	15
<b>2.5. STADTTEIL KATZBACH .....</b>	<b>16</b>
2.5.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	16
2.5.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	16
<b>2.6. STADTTEIL PÖSTLINGBERG.....</b>	<b>17</b>
2.6.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	17
2.6.2. ÖPNV.....	17
2.6.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	17

<b>2.7. STADTEIL GRÜNDBERG/HASELGRABEN .....</b>	<b>18</b>
2.7.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	18
2.7.2. ÖPNV.....	18
<b>3. LINZ-MITTE.....</b>	<b>19</b>
<b>3.1. LINZ MITTE-GESAMT.....</b>	<b>19</b>
3.1.1. ÖPNV.....	19
3.1.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	19
<b>3.2. STADTEIL STADTZENTRUM (INNENSTADT).....</b>	<b>20</b>
3.2.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	20
3.2.2. ÖPNV.....	21
3.2.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	21
<b>3.3. STADTEIL FROSCHBERG, FREINBERG.....</b>	<b>22</b>
3.3.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	22
3.3.2. ÖPNV.....	22
3.3.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	23
<b>3.4. STADTEIL FRANCKVIERTEL, KAPLANHOFVIERTEL .....</b>	<b>24</b>
3.4.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	24
3.4.2. ÖPNV.....	24
3.4.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	25
<b>4. LINZ-OST .....</b>	<b>26</b>
<b>4.1. LINZ-OST-GESAMT .....</b>	<b>26</b>
4.1.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	26
4.1.2. ÖPNV.....	26
4.1.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	27
4.1.4. Schiffsverkehr.....	28

<b>5. LINZ-SÜDWEST.....</b>	<b>29</b>
<b>5.1. STADTTEIL ANDREAS-HOFER-PLATZ-VIERTEL, MAKARTVIERTEL.....</b>	<b>29</b>
5.1.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	29
5.1.2. ÖPNV.....	29
5.1.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	30
<b>5.2. STADTTEIL BINDERMICHL, OED.....</b>	<b>31</b>
5.2.1. ÖPNV.....	31
5.2.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	31
<b>5.3. STADTTEIL SPALLERHOF, NEUE WELT.....</b>	<b>32</b>
5.3.1. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	32
<b>5.4. STADTTEIL NEUE HEIMAT, WEGSCHEID.....</b>	<b>32</b>
5.4.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	32
5.4.2. ÖPNV.....	32
5.4.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	33
<b>5.5. STADTTEIL KLEINMÜNCHEN.....</b>	<b>34</b>
5.5.1. ÖPNV.....	34
5.5.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	34
<b>6. LINZ-SÜD.....</b>	<b>35</b>
<b>6.1. LINZ-SÜD GESAMT.....</b>	<b>35</b>
6.1.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen.....	35
6.1.2. ÖPNV.....	36
6.1.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	37

## LEGENDE

NR

1 Fortlaufende Nummerierung eines Kapitels

**P** = Prioritätenreihung

L = langfristig, M = mittelfristig, K = kurzfristig

## EINLEITUNG

Das Örtliche Entwicklungskonzept der Landeshauptstadt Linz Nr. 2 stellt eine grundlegende Überarbeitung des rechtswirksamen Örtlichen Entwicklungskonzeptes Linz Nr. 1 im Sinne des § 35 OÖ. ROG dar.

Das Örtliche Entwicklungskonzept enthält als Grundlage der übrigen Flächenwidmungsplanung die längerfristigen Ziele und Festlegungen der örtlichen Raumordnung und ist auf einen Planungszeitraum von zehn Jahren ausgelegt.

Das ÖEK Linz Nr. 2 besteht aus einer Bestandsaufnahme und -analyse, einem Themen-, Ziel und Maßnahmenkatalog und einem Funktionsplan, welcher Teil der Verordnung des Flächenwidmungsplanes ist.

Inhaltlich ist es gegliedert in das Baulandkonzept, das Grünlandkonzept und das Verkehrskonzept.

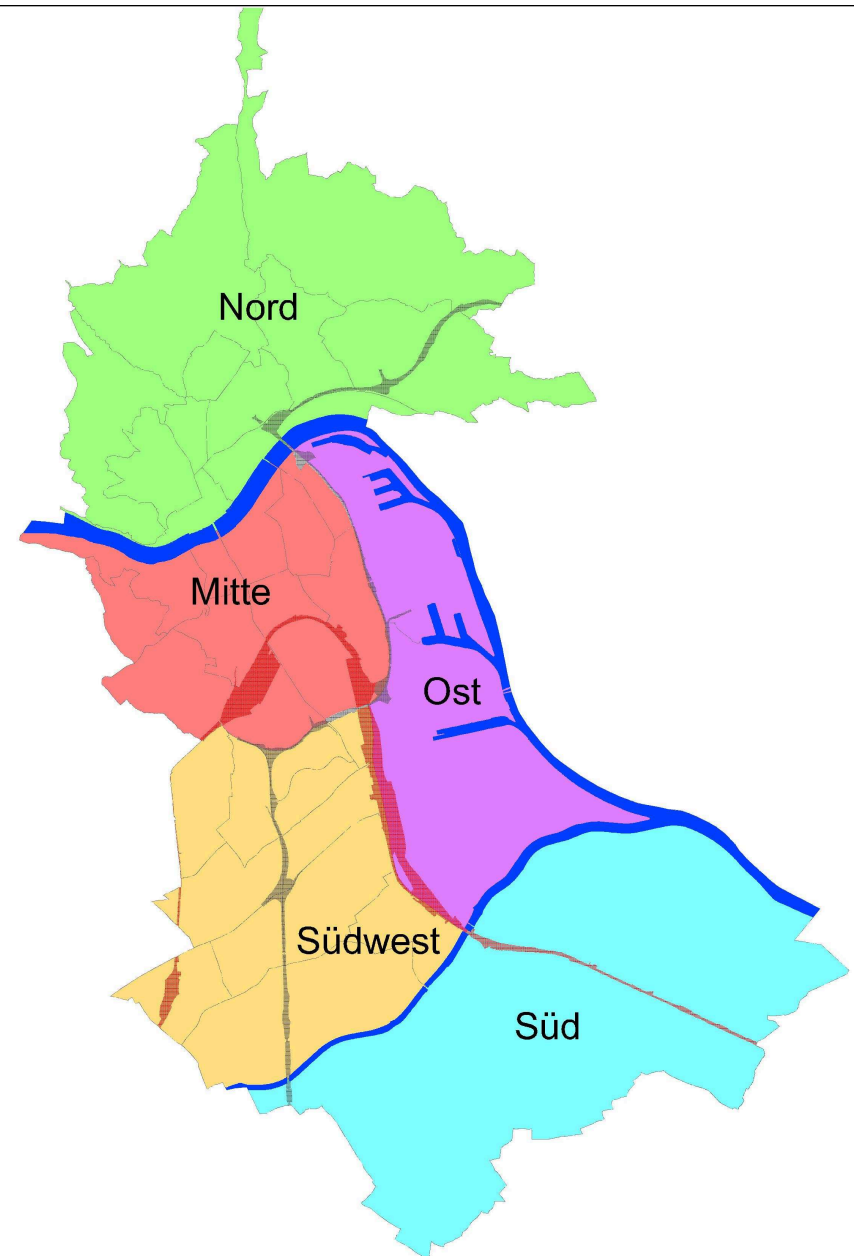


Abb.: Überblick über die Teilbereiche des Stadtraumes Linz

# 1. GESAMTTEIL

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Unterschiedliche Lebensmuster bewirken unterschiedliche Mobilitätsanforderungen zwischen verschiedenen Personengruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zielgruppenorientierte Planungen für Gruppen mit ähnlichen Mobilitätsmustern</li> <li>➤ Chancengleichheit für möglichst alle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Vermeidung von Angsträumen auf öffentlichen Plätzen und Unterführungen durch helle, gut einsehbare Gestaltungen</li> <li>➤ Berücksichtigung besonderer Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen durch barrierefreie Plätze, Straßen und Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel</li> <li>➤ Attraktivierung von Schulwegen durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen, z.B. Aufstandsflächen, verbesserte Erkennbarkeit der Kinder durch entsprechende Sichtwinkel, Bodenmarkierungen etc.</li> <li>➤ Frauenparkplätze in Tiefgaragen besonders beleuchtet und in der Nähe der Zu- und Ausgänge</li> <li>➤ Tastkanten für Sehbehinderte und Blinde</li> <li>➤ Elternhaltestellen, damit Kinder auch ein Stück zu Fuß zur Schule gehen müssen</li> <li>➤ Kurze Wege, gute Verknüpfungen zwischen den einzelnen Mobilitätsformen</li> <li>➤ Spezielle Verkehrssicherheitskampagnen für verschiedene Nutzergruppen, z.B. Mobilitätstraining mit Fahrzeugen, Benutzung von Tiefgaragen und deren Automaten etc.</li> </ul>	K/M
2	Allgemeines	Leistungsfähige, betriebssichere Donauquerungen und Querungen des Bahnboogens im Sinne eines ausgewogenen Gesamtverkehrssystems	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zusätzliche Donauquerungen, Verkehrsertüchtigung von bestehenden Brücken für den Fahrradverkehr und den öffentlichen Verkehr</li> <li>➤ Adaptierung der Durchlässe unter der Westbahn</li> </ul>	M/L



3	Verkehrssicherheit	Verringerung der Verkehrsunfälle und Konflikte	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beseitigung von Unfallschwerpunkten ist ein ständiger Auftrag.</li> <li>➤ Auf Bedürfnisse von Personen mit Kleinkindern, von Kindern, sowie älteren Personen und Behinderten ist besonders Rücksicht zu nehmen.</li> </ul>	K/M
4	Öffentlicher Personennahverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zur Gewährleistung einer stadtverträglichen Mobilität ist den umweltfreundlichen Verkehrsarten, zu denen auch der ÖPNV gehört, der Vorrang zu geben.</li> <li>➤ Eine möglichst bald wirksame, massive Verbesserung des ÖPNV ist Schwerpunkt der städtischen Verkehrsplanung.</li> <li>➤ Die Ausgestaltung der Haltestellen, insbesondere der Umsteigehaltestellen, soll attraktiv und bürgerfreundlich erfolgen.</li> <li>➤ Die Abstimmung der städtischen und regionalen Verkehrsplanung soll so erfolgen, dass regionale PendlerInnen und stadtbezogener Ziel- und Quellverkehr zunehmend nicht mehr auf das Kfz angewiesen sind.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Optimierung des bestehenden städtischen ÖPNV-Netzes, z.B. Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 bis zum Bahnhof Pichling und der Linie 3 bis nach Traun</li> <li>➤ Maßnahmen an der Linienführung zur weiteren Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Erhöhung des Bedienungsangebotes (z.B. zweite Schienenachse Linz)</li> <li>➤ Weiterführung des Linzer Beschleunigungsprogrammes (LIBE) zur Minimierung der Wartezeiten für Busse und Straßenbahnen an Lichtsignalanlagen</li> <li>➤ Optimale Nutzung und Verbesserung des bestehenden Schienennetzes in der Stadt (ÖBB, Lokalbahn), sowohl für den Personenverkehr, als auch für den Güterverkehr (Erschließung von Betriebsbaugebieten) usw.</li> <li>➤ Verlängerung der Linzer Lokalbahn bis in den Süden oder Osten der Stadt - Schaffung einer attraktiven Nahverkehrsverbindung Linzer HBF-St.Valentin bzw. St.Georgen/Gusen</li> <li>➤ Attraktive Verknüpfung zwischen dem Linz Linien-Netz und der regionalen Schienenachse nach Rohrbach</li> <li>➤ Eine weitere regionale Schienenachse nach Gallneukirchen/Pregarten soll einer Machbarkeitsstudie unterzogen werden</li> <li>➤ Attraktive Verknüpfung des schienengebundenen Regionalverkehrs mit dem städtischen Bus- und O-Busnetz</li> <li>➤ Nach Möglichkeit Ausweisung von neuem Bauland nur mehr in fußläufiger Entfernung zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs</li> </ul>	<p>M/L</p> <p style="text-align: right;">L</p> <p style="text-align: right;">K/L</p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fahrgastfreundliche Ausgestaltung aller Haltestellen mit Warteflächen, Witterungsschutz, Beleuchtung, Radabstellmöglichkeiten usw.</li> <li>➤ Koordinierung von öffentlichen Nahverkehrsprojekten in der Stadt und im Zentralraum Linz</li> <li>➤ Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs durch PendlerInnen soll durch attraktive Kombi-Angebote erhöht werden (OÖ. Verkehrsverbund).</li> <li>➤ Eine Entzerrung der täglichen Verkehrsspitzen soll durch variable Arbeits- und Schulbeginnzeiten angestrebt werden.</li> <li>➤ Erhöhung der Reisegeschwindigkeit der städtischen und regionalen Buslinien; dazu sind neben neuen Streckenführungen und entsprechenden Steuerungseinrichtungen zur Beeinflussung der Ampelanlagen weitere Busspuren usw. vorzusehen (grüne Welle für Bus und O-Bus).</li> <li>➤ Park &amp; Ride ist möglichst nahe an den Verkehrsquellen in der Region zu fördern.</li> </ul>	<p>M/L</p> <p>K/L</p> <p>M/L</p> <p>M/L</p>
5	Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Entlastung der Innenstadt vom Durchzugsverkehr</li> <li>➤ Der Kfz-Verkehr ist auf ein unbedingt notwendiges Maß zu beschränken.</li> <li>➤ Der fließende Verkehr soll sich mit einer auf das Umfeld angepassten Geschwindigkeit bewegen.</li> <li>➤ Verkehrsberuhigung in Wohngebieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ausbau des Bundesstraßennetzes gemäß den geplanten bzw. bewilligten Bauvorhaben (A26-Linzer Autobahn/Westtangente, Donaubrücke), Ostumfahrung</li> <li>➤ Verringerung von Lärm- und Abgasbelastungen in allen Stadtbereichen, vorwiegend in Wohngebieten</li> <li>➤ Durch verkehrsberuhigende Maßnahmen sind städtische Lebensräume ("Straßenfreiräume"), insbesondere in den Bereichen mit hohem Wohnanteil und hoher Bebauungsdichte, zu sichern. Straßen, Plätze und Wege sind über ihre Verkehrsfunktion hinaus als öffentlicher Raum zu gestalten.</li> <li>➤ Die Dimensionierung der Straßenbreiten soll auch als geschwindigkeitsregulierende Maßnahme herangezogen werden.</li> <li>➤ Flächendeckende verkehrsberuhigte Zonen (Tempo 30-Zonen) vorwiegend in Wohngebieten</li> </ul>	<p>M/L</p> <p>K/L</p> <p>K</p>





## 2. LINZ-NORD

### 2.1. LINZ-NORD-GESAMT

#### 2.1.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Angenehme Fußwege und kurze Fußwegverbindungen sind zu selten. Das Radfahren ist auf Hauptverkehrsachsen in Bereichen ohne Radweg unattraktiv und bei Engstellen oft gefährlich.	Für FußgängerInnen und RadfahrerInnen als umweltfreundliche VerkehrsteilnehmerInnen soll die Attraktivität der Fuß- und Radwege gesteigert und gefördert werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lückenschluss von Rad- und Fußwegen beiderseits der Freistädter Straße, z.B. im Bereich Umspannwerk</li> <li>➤ Beiderseits der Leonfeldner Straße Ausbau von baulichen Radwegen bis zur Lederfabrik bzw. Öffnung von geplanten Busspuren</li> <li>➤ Bei neuen Bauvorhaben ist auf eine gute Erschließung für FußgängerInnen zu achten.</li> <li>➤ Abstimmung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne auf diese Zielsetzungen</li> <li>➤ Verbreiterung der Nibelungenbrücke zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beim nicht motorischen Verkehr</li> <li>➤ Mit der Errichtung der zweiten Schienenachse Linz im Bereich Hinsenkamplatz ist sowohl der motorisierte Individualverkehr als auch der RadfahrerInnenverkehr neu zu ordnen.</li> <li>➤ Verbesserung der Radwegführung im Rahmen der Ausbauüberlegungen zur Eisenbahnbrücke</li> </ul>	<p>K/M</p> <p>M/L</p> <p>K</p> <p>K</p> <p>K/M</p> <p>M/L</p> <p>K/L</p>

### 2.1.2. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
2	Die Verkehrszunahme beim motorisierten Individualverkehr führt auf den Hauptachsen zunehmend zu Behinderungen beim Busverkehr.	Verbesserung der Situation an Haltestellen und an Kreuzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bau von Haltestellenkaps zur besseren Nutzung der Niederflurtechnik</li> <li>➤ Priorisierung des ÖPNV an Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA)</li> <li>➤ Koordinierung der Fahrpläne der einzelnen Linien (kurze Wartezeiten zum Umsteigen)</li> <li>➤ Radfahrabstellanlagen an Bushaltestellen (Bike &amp; Ride)</li> </ul>	K/M
3	Mühlkreisbahn endet im Bahnhof Urfahr. Kein direkter Anschluss des Personenverkehrs an die Westbahn und die Straßenbahnlinie 1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Attraktivierung der Trasse der Mühlkreisbahn (regionale Schienenachse) und des schienengebundenen ÖPNV in der Stadt (zweite Schienenachse Linz)</li> <li>➤ Neunutzung des Mühlkreisbahnhofsareals, auch als attraktiver Umsteigeknoten (z.B. Bus-Straßenbahn)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Weiterbearbeitung der vorliegenden Studien; ober- und unterirdische Varianten - Variantenentscheidung</li> <li>➤ Neue Haltestellen in Urfahr</li> <li>➤ Verkehrsführung Straßenbahnlinie 1, 2 und 3 – Verknüpfung mit der regionale Schienenachse und zweiten Schienenachse Linz sowie der Pöstlingbergbahn</li> <li>➤ Zentrale Tieflage in Urfahr wird angestrebt</li> <li>➤ Neubau oder Umbau Eisenbahnbrücke</li> <li>➤ Sicherung bzw. Festlegung einer Bahntrasse durch Urfahr für eine zusätzliche regionale Schienenachse in Richtung Gallneukirchen/Pregarten</li> </ul>	K/M

### 2.1.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
4	Hoher Anteil an Durchzugsverkehr in Wohngebieten und innerstädtischen Bereichen; Verteilung des Verkehrs auf große Flächen	Bündelung des Verkehrs auf Hauptachsen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Definieren von Durchfahrts- und Einfahrtsstraßen</li> <li>➤ Verkehrslenkungsmaßnahmen</li> <li>➤ Umbau der Hinsenkampkreuzung und Schaffung einer West-Ost-Verbindung wird angestrebt</li> <li>➤ Verbesserte Donauquerung für den MIV durch eine neue Straßenbrücke im Bereich der Eisenbahnbrücke oder kombinierte Straßen-Eisenbahnbrücke mit getrennten Trassen für den MIV und den Bahnbetrieb</li> </ul>	K/L
5	Hohe Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsachsen bzw. Einfahrtsstraßen aus den Umlandgemeinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>➤ Funktionelle Gliederung des Straßennetzes</li> </ul>	Weitere bauliche Maßnahmen nur dort, wo sie der Verkehrssicherheit bzw. der Verbesserung Lebensqualität der BewohnerInnen dienen.	K/L
6	Verdrängungseffekt durch Parkraumbewirtschaftung, speziell in den an das Zentrum von Urfahr angrenzenden Bereichen	Vermeidung von gebietsfremden DauerparkernInnen und PendlerInnenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Attraktivierung des ÖPNV</li> <li>➤ Bereitstellung von Park &amp; Ride-Parkplätzen an geeigneten Standorten (z.B. Jäger im Tal, Lederfabrik und/oder in den Umlandgemeinden)</li> </ul>	M/L

## 2.2. STADTTEIL URFAHR-ZENTRUM

Im Zentrum von Urfahr bewegt sich vergleichbar der Innenstadt eine Mischung aus FußgängerInnenInnen, RadfahrerInnen, ÖPNV und MIV in großer Zahl auf historisch gewachsenen und daher flächenmäßig beschränkten Flächen. Durch die intensive Nutzung und durch die Vielfalt auf kleinstem Raum muss es oberstes Ziel sein, die schwachen VerkehrsteilnehmerInnen zu schützen.

### 2.2.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Die Hauptstraße stellt das Rückgrat des Zentrums von Urfahr dar. Die Mischung aus FußgängerInnen-, öffentlichem und Individualverkehr führt zwangsläufig zu Konflikten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Attraktivität der Hauptstraße für FußgängerInnen soll gesteigert werden.</li> <li>➤ Verringerung des motorisierten Individualverkehrs</li> <li>➤ Geringere stadtverträgliche Fahrgeschwindigkeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erarbeiten eines Wirtschafts- bzw. Bewirtschaftungskonzeptes für den Bereich Innenstadt</li> <li>➤ Aktivitäten der Gewerbetreibenden (Feilbieten von Waren auf der Straße, Schanigärten etc.)</li> <li>➤ Verkehrsentflechtung mit der künftigen Einbeziehung des Areals Mühlkreisbahnhof in die Zentrumsentwicklung</li> </ul>	M/L K L
2	Mangelnde qualitative Ausgestaltung des Straßenraums für FußgängerInnen; fehlende Bewusstseinsbildung für einen fußgängerInnenfreundlichen Straßenraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Attraktivierung des Straßenraumes für FußgängerInnen</li> <li>➤ Schaffung einer positiven Grundeinstellung aller Betroffenen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stufenweise Schaffung von fußgängerInnenfreundlichen Bereichen durch bauliche Anpassungen und Verkehrslenkungsmaßnahmen, z.B. auch Begegnungszonen</li> <li>➤ Verkehrsberuhigung, zumindest im Bereich zwischen der Biegung und der Rudolfskreuzung</li> </ul>	M/L L
3	Im Zentrum von Urfahr fehlen Radabstellanlagen.	Schaffung von - wenn möglich - überdachten Radabstellanlagen	Erarbeiten eines entsprechenden Konzeptes durch den Radverkehrsbeauftragten mit den Betroffenen	K/M



### 2.2.2. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
4	Die Buslinien sind zu wenig attraktiv, Straßenbahnlinien sollten noch mehr beschleunigt werden.	Beschleunigung und Bevorzugung des ÖPNV gegenüber MIV und damit kürzere Reisezeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beeinflussungsmöglichkeit der VLSA durch das Projekt LIBE</li> <li>➤ Halteverbote, Busspuren</li> <li>➤ Bau von Haltestellenkaps</li> </ul>	K/M
5	Durch Umsteigen wird zu viel Zeit verloren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Umsteigebeziehungen beim Bahnhof Urfahr sollten verbessert werden.</li> <li>➤ Verknüpfung der Mühlkreisbahn (regionale Schienenachse) und der Straßenbahnlinie 1, 2 und 3 bzw. mit der zweiten Schienenachse Linz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Berücksichtigung der Verknüpfung von Bussen (teilweise Postbus, Linz Linien-Busse) und der Straßenbahn bei der Neugestaltung des Areals Mühlkreisbahnhof bzw. eines anderen neu zu schaffenden Verkehrsknoten in Urfahr</li> <li>➤ Verlängerung der Mühlkreisbahn (regionale Schienenachse) zu den Straßenbahnlinien 1, 2 und 3 und Weiterführung auf der Trasse der zweiten Schienenachse Linz</li> </ul>	L
6	Das in der Reindlstraße vorhandene Schienennetz kann für eine attraktive Bahn nicht mehr verwendet werden. Die Prognos-Studie hat die Lösungsansätze formuliert, welche von der Stadt und vom Land OÖ beschlossen worden sind.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Umsetzung der Prognos-Studie auf Basis der neuen Projektsüberlegung (regionale Schienenachse)</li> <li>➤ Zweite Schienenachse Linz</li> </ul>	Weitere Entwicklung der regionale Schienenachse und Bau einer zweiten Schienenachse durch Linz	M/L

### 2.2.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
7	Die Wohngebiete sind durch den motorisierten Verkehr zu stark geprägt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Lebensqualität in Wohngebieten sollte erhöht werden.</li> <li>➤ Funktionelle Gliederung des Straßenverkehrs</li> <li>➤ Verringerung des gebietsfremden Verkehrs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bessere Überwachung der Verkehrsmaßnahmen</li> <li>➤ Verkehrsberuhigungsmaßnahmen</li> <li>➤ Straßenraumgestaltung</li> <li>➤ Lenkung des Verkehrs auf definierte Hauptachsen, wie z.B. die Wildbergstraße - Leonfeldner Straße - Freistädter Straße</li> </ul>	K/L
8	Verkehrsstau auf den Hauptverkehrsachsen durch Verkehrsüberlastung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Verkehrszunahme im Zentrum von Urfahr soll nachhaltig verhindert werden.</li> <li>➤ Neuordnung des Verkehrs in der Rudolfstraße, wenn die 4. Donaubrücke realisiert ist und Umbau der Hinsenkampkreuzung mit einer Durchbindung der Rudolfstraße in die Ferihumerstraße in Fahrtrichtung nach Osten zur Wildbergstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ständige Optimierung der VLSA erforderlich</li> <li>➤ Plafondierung der Verkehrsmengen zu den Hauptverkehrszeiten bei VLSA</li> <li>➤ Bau der 4. Donaubrücke in Verbindung mit der A26 Linzer Autobahn/Westtangente</li> <li>➤ Terminlicher Koordination mit der Attraktivierung des ÖPNV</li> <li>➤ Neugestaltung der Hinsenkampkreuzung - unter einer besonderen Berücksichtigung des nicht motorisierten Verkehrs</li> </ul>	K/L K/L M/L M/L M/L

#### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
9	Gewerbetreibende, BewohnerInnen und KundInnen finden zu wenig Parkraum.	Schaffung von zusätzlichen, vorwiegend unterirdischen, Parkmöglichkeiten an verkehrstechnisch günstigen Stellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Garagen mit Mehrfachnutzung sollen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan berücksichtigt werden.</li> <li>➤ Die Stadt Linz sollte durch entsprechende Standortplanung die Errichtung von Tiefgaragen fördern.</li> </ul>	K/M
10	Die BewohnerInnen im Bereich Karlohof-Viertel finden kaum mehr freie Parkplätze.	Die BewohnerInnen der Gebiete sollten gegenüber Gebietsfremden bevorzugt werden, indem sie in zumutbarer Entfernung Stellplätze vorfinden.	Errichtung von BewohnerInnensammelgaragen	M

## 2.3. STADTTEIL HARBACH/STEG/ST. MAGDALENA

### 2.3.1. ÖPNV und FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Die Erschließung von St. Magdalena und Obersteg mit Stadtteilbussen ist unzureichend.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beschleunigung dieser Buslinien, in diesem Fall der Stadtteillinie</li> <li>➤ Überprüfung einer bedarfsgerechten Linienführung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beeinflussungsmöglichkeit der VLSA durch das Projekt LIBE</li> <li>➤ Bau von Haltestellenkaps</li> <li>➤ Buslinie zwischen St. Magdalena und Urnenhain wurde bereits eingerichtet</li> </ul>	K/M

### 2.3.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
2	Gebietsfremder Durchzugsverkehr durch die Wohngebiete zur Auffahrt A7	Verhinderung des gebietsfremden Durchzugsverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Funktionelle Gliederung des Straßennetzes</li> <li>➤ Straßenpolizeiliche Maßnahmen</li> <li>➤ Bessere Überwachung des Verkehrs</li> </ul>	M K K

#### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
3	BesucherInnen des Friedhofes finden sehr schwer einen Parkplatz in zumutbarer Entfernung.	Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen	Suche nach einem geeigneten Grundstück	K/M

## 2.4. STADTTEIL DORNACH-AUHOF

### 2.4.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Das Rad- und Fußwegenetz weist noch Lücken auf.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Schaffung einer guten Radwegverbindung von der Universität zum Stadtzentrum Ur-fahr</li> <li>➤ Attraktivierung und Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes in die Naherholungs-gebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bau weiterer Radwege im Bereich der Freistädter Straße zwischen Katzbach und der A7-Abfahrt beim Urnenfriedhof</li> <li>➤ Fußwegverbindungen Richtung St. Magdalena, Ur-fahrனர் Grüngürtel</li> <li>➤ Verbesserung des Radwegnetzes im Bereich der Ferdinand-Markl-Straße/Dornacher Straße</li> </ul>	<p>K</p> <p>M</p> <p>M/L</p>

### 2.4.2. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
2	Für den Stadtteil Dornach-Auhof sind die Bereiche östlich der Landstraße nur teilweise verkehrsgünstig ange-schlossen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gute Vernetzung des ÖPNV</li> <li>➤ Attraktive Umsteigepunkte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verbesserung des Angebotes beim öffentlichen Ver-kehr durch die zweite Schienenachse Linz (höhere Taktfrequenz, Erschließung neuer Stadtteile)</li> <li>➤ Überprüfung von Umsteigemöglichkeiten in die Stadtzentren Urfahr und Linz, sowie Bereich Ple-schinger See</li> <li>➤ Freihalten eines Korridors im Bereich Science Park für die zukünftige Schienenachse nach Gallneukir-chen/Pregarten</li> </ul>	<p>M/L</p> <p>K/M</p> <p>K/L</p>

### 2.4.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
3	Der Lärm und die Abgase der A7 bewirken für die BewohnerInnen des Stadtteiles Dornach-Auhof eine Beeinträchtigung der Lebensqualität.	Entlastung der BewohnerInnen von Lärm und Abgasen	Weitere Verbesserung der Schallschutzmaßnahmen an der A7	M
4	Im Bereich der Freistädter Straße - zwischen Johann-Wilhelm-Klein-Straße und Altenberger Straße - kommt es immer wieder zu Stauungen. Busse können deshalb nicht fahrplanmäßig fahren. Die Querung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen ist nur in kurzen Grünphasen möglich. Die Stauungen führen zu Lärm- und Abgasemissionen.	Verbesserung der Verkehrssituation für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und abbiegende Fahrzeuge und Busse	Weitere Optimierung der VLSA, speziell im Hinblick auf Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr	K/M
5	Durchzugsverkehr in der Altenberger Straße bedingt durch Universität und Höhere Schulen, Einkaufszentrum	Entlastung des Wohngebietes vom Durchzugsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Autobahnhalbanschlussstelle Altenberger Straße A7 - Richtung Zentrum</li> <li>➤ Verkehrslenkende Maßnahmen in der Altenberger Straße</li> </ul>	K/M

#### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
6	Parkplatzmangel in den dicht bebauten Gebieten	Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen für BewohnerInnen	Bau von Tiefgaragen bzw. BewohnerInnenparkgaragen	M/L
7	Stellplatzdefizit im Bereich Biesenfeld	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Schaffung zusätzlicher Stellplätze für BewohnerInnen im Rahmen der Möglichkeit des BewohnerInnenparkens</li> <li>➤ BewohnerInnensammelgarage (Tiefgarage)</li> </ul>	Ausreichendes Stellplatzangebot bei Neubauten und Sanierungen - eventuell als Kombination mit BewohnerInnensammelgarage	K/M
8	Parkplatzbedarf für die Geschäfte entlang der Freistädter Straße	Erhaltung von Oberflächenparkplätzen für den vorwiegend lokalen geschäfts- und dienstleistungsbedingten Verkehr	Durch straßenpolizeiliche Maßnahmen (z.B.: Ladezonen, Behindertenparkplätze) soll den besonderen Bedürfnissen beim Stellplatzbedarf Rechnung getragen werden.	K/M

## 2.5. STADTTEIL KATZBACH

### 2.5.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Fuß- und Radwegenetz weist noch Lücken auf	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Schaffung einer möglichst attraktiven Radwegverbindung im Bereich Freistädter Straße</li> <li>➤ Ergänzung und Attraktivierung des Fuß- und Radwegenetzes in die Naherholungsgebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Planung einer Radroute zwischen Dornach-Auhof und dem nördlichen Ortsteil Katzbach (Freistädter Straße/B125)</li> <li>➤ Fußwegverbindungen Richtung Plesching und dem Urfahrner Grüngürtel</li> </ul>	K  M

### 2.5.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
2	Der Verkehr in der Freistädter Straße steigt - insbesondere durch den PendlerInnenverkehr - ständig an.	Verringerung bzw. Vermeidung des Verkehrszuwachses	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kein durchgehend vierspuriger Ausbau der Freistädter Straße</li> <li>➤ Förderung alternativer Verkehrsformen wie: Radfahren, FußgängerInnen im öffentlichen Nahverkehr</li> <li>➤ Keine Umfahrung von Katzbach</li> <li>➤ Verkehrsvermeidung durch Prinzip der kurzen Wege</li> </ul>	K/L  K/L  K

#### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
3	Parkplatzbedarf für die Geschäfte im Ortszentrum	Erhaltung von Oberflächenparkplätzen für den vorwiegend lokalen geschäfts- und dienstleistungsbedingten Verkehr	Bei Bau eines Radweges und eventuell einer Busspur sollen Ersatzflächen vorgesehen werden.	M/L

## 2.6. STADTTEIL PÖSTLINGBERG

### 2.6.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Durch die hügelige Struktur des Gebietes sind oftmals Höhendifferenzen zu überwinden, wodurch Rad- und Gehwege nicht immer die erforderliche Eignung für Behinderte und ältere Menschen haben.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verbesserung von Rad- und Fußwegverbindungen</li> <li>➤ Verbesserung der Orientierung</li> </ul>	Prüfungen der Situation vor Ort: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bei Bedarf neue Stiegen und Rampenanlagen</li> <li>➤ Besondere Berücksichtigung von SeniorInnen, Kindern und Personen mit Kinderwägen</li> <li>➤ Beschilderung von radfahrfreundlichen Routen auf verkehrsarmen Straßen</li> </ul>	K/L

### 2.6.2. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
2	Durch die Verkehrszunahme auf der Hauptachse (Hagenstraße/Hohe Straße) kommt es zunehmend zu Behinderungen beim Busverkehr.	Verbesserung der Situation an Haltestellen und an Kreuzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bau von Haltestellenkaps zur besseren Nutzung der Niederflurtechnik</li> <li>➤ Priorisierung des ÖPNV an VLSA (Näheres siehe Kapitel MIV)</li> </ul>	K/M L

### 2.6.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
3	Auf der Hagenstraße/Hohe Straße bestehen Engstellen. Es fehlen Gehsteige und Querungshilfen für FußgängerInnen. Autobusse im Gegenverkehr werden behindert.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Entschärfen der Engstellen</li> <li>➤ Ergänzender Bau von Gehsteigen und Fahrbahnteilern</li> </ul>	Bau von Fahrbahnteilern und Querungshilfen im Bereich der Anton-Bruckner-Privatuniversität	K

**Ruhender Kfz-Verkehr**

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
4	Verdrängungseffekt durch Parkraumbewirtschaftung, speziell in die an das Zentrum von Urfahr angrenzenden Bereiche.	Vermeidung von Dauerparken der PendlerInnen in diesen Wohngebieten	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Attraktivierung des ÖPNV und Bereitstellung von Umsteigeparkplätzen an geeigneten Standorten bzw. in den Umlandgemeinden</li> <li>➤ Ausweiten des BewohnerInnenparkens auch auf Bereiche innerhalb dieses Gebietes, wo ein entsprechender Bedarf besteht</li> </ul>	M/L

**2.7. STADTTEIL GRÜNDBERG/HASELGRABEN**

**2.7.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen**

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Das Fuß- und Radwegenetz weist noch Lücken auf.	Ergänzung und Attraktivierung des Fuß- und Radwegenetzes in die Naherholungsgebiete	Fußwegverbindungen Richtung Gründberg, Ober-Unterbürger, östlicher Haselgraben (Wanderwege)	M

**2.7.2. ÖPNV**

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
2	Durch die Verkehrszunahme auf den Hauptachsen Leonfeldner Straße und Haselgraben kommt es zunehmend zu Behinderungen beim Busverkehr.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verbesserung der Situation an Haltestellen und an Kreuzungen</li> <li>➤ Planung einer weiteren P+R-Anlage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bau von Haltestellenkaps zur besseren Nutzung der Niederflurtechnik</li> <li>➤ Priorisierung des ÖPNV an VLSA</li> <li>➤ Ständiger Auftrag der Koordinierung der Fahrpläne der einzelnen Linien (kurze Wartezeiten zum Umsteigen)</li> <li>➤ Prüfung der Möglichkeit, zumindest teilweise eine Busspur bzw. Busschleuse einzurichten</li> <li>➤ Untersuchung eines Standortes für eine P+R-Anlage im Bereich Lederfabrik</li> </ul>	K/L



### 3. LINZ-MITTE

#### 3.1. LINZ MITTE-GESAMT

##### 3.1.1. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Durch die Verkehrszunahme beim motorisierten Individualverkehr auf den Hauptachsen kommt es zunehmend zu Behinderungen beim Busverkehr.	Verbesserung der Situation an Haltestellen und an Kreuzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bau von Haltestellenkaps zur besseren Nutzung der Niederflurtechnik</li> <li>➤ Priorisierung des ÖPNV an VLSA</li> <li>➤ Ständiger Auftrag zur Koordinierung der Fahrpläne der einzelnen Linien (kurze Wartezeiten zum Umsteigen)</li> <li>➤ Radfahrabstellanlagen an Bushaltestellen (Bike &amp; Ride)</li> </ul>	K/L
2	Durch Unfälle und Veranstaltungen wird der Straßenbahnbetrieb oft beeinträchtigt bzw. unterbrochen.	Schaffung eines stabilen Straßenbahnbetriebes	Eine zweite Schienenachse durch Linz erlaubt eine ringförmige Erschließung der Stadt und ermöglicht einen weniger störungsanfälligen Betriebsablauf, sowie die Erschließung neuer Stadtteile mit der Straßenbahn.	M/L

##### 3.1.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

###### Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
3	Hoher Anteil an Durchzugsverkehr in Wohngebieten und Kernbereichen; Verteilung des Verkehrs auf große Flächen	Bündelung des Verkehrs auf Hauptachsen	Definieren von Durchfahrts- und Einfahrtsstraßen, sowie Verkehrslenkungsmaßnahmen	K/L

###### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
4	Verdrängungseffekt durch Parkraumbewirtschaftung, speziell in den an die Innenstadt angrenzenden Bereichen	Vermeidung von Dauerparken der PendlerInnen in diesen Wohngebieten	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Attraktivierung des ÖPNV und Bereitstellung von Park &amp; Ride-Parkplätzen am Stadtrand bzw. in den Umlandgemeinden (Pichlinger See, Jäger im Tal)</li> <li>➤ Ausweiten des BewohnerInnenparkens</li> </ul>	M/L

### 3.2. STADTEIL STADTZENTRUM (INNENSTADT)

In keinem anderen Bereich der Stadt Linz bewegt sich eine Mischung aus FußgängerInnen, RadfahrerInnen, ÖPNV und MIV in derart großer Zahl auf historisch gewachsenen und daher flächenmäßig beschränkten Flächen wie in der Innenstadt. Durch die intensive Nutzung und durch die Vielfalt auf kleinstem Raum muss es ein Ziel sein, dass im Verkehr mit seinen vielen Konfliktpunkten die schwachen VerkehrsteilnehmerInnen geschützt werden.

#### 3.2.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Die FußgängerInnenzonen sind mit Ausnahme der FußgängerInnenzone in der Landstraße zu wenig belebt.	Die Attraktivität der FußgängerInnenzonen soll gesteigert werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erarbeiten eines Wirtschafts- bzw. Bewirtschaftungskonzeptes für den Bereich Innenstadt</li> <li>➤ Aktivitäten der Gewerbetreibenden (Feilbieten von Waren auf der Straße, Schanigärten, verkehrsberuhigte Zone etc.)</li> </ul>	M
2	Die FußgängerInnenzonen sind teilweise nicht vernetzt (Schillerpark, Landstraße).	Die Verbindung und eine weitere Abrundung der FußgängerInnenzonen sollten erfolgen.	Schaffung einer FußgängerInnenzone auf der westlichen Seite der Landstraße zwischen der Hafferlstraße bis zum Schillerpark	M
3	Das Radfahren in Nord-Süd-Richtung westlich der Innenstadt ist nur teilweise möglich.	Schaffung einer Nord-Süd-Radroute westlich der Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beschilderungsmaßnahmen</li> <li>➤ Bauliche Maßnahmen</li> <li>➤ Querungshilfen für RadfahrerInnen</li> </ul>	K/L
4	Von Wilhering kommend fehlt der Radweg entlang der Donau.	Berücksichtigung in einem regionalen Radwegekonzept ist anzustreben	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Weiterbearbeitung der vorliegenden Machbarkeitsstudie für den Radweg Wilhering-Linz</li> <li>➤ Bau des Radweges spätestens mit der 4. Donaubrücke</li> <li>➤ Verbreiterung der Nibelungenbrücke zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den nicht motorisierten Verkehr (siehe auch Teilkonzept Nord)</li> </ul>	M  K/M

### 3.2.2. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
5	Die Buslinien müssen attraktiv sein und die Straßenbahnlinien sollten noch mehr beschleunigt werden.	Beschleunigung und Bevorzugung des ÖPNV gegenüber MIV und damit kürzere Reisezeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beeinflussungsmöglichkeit der VLSA durch das Projekt LIBE</li> <li>➤ Halteverbote, Busspuren</li> <li>➤ Bau von Haltestellenkaps</li> </ul>	K/M
6	Durch Umsteigen geht zu viel Zeit verloren.	Die Umsteigebeziehungen beim Bahnhof sollten weiter verbessert werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die City-S-Bahn wird durch das Konzept einer Schienenachse bis Rohrbach ersetzt.</li> <li>➤ Die zweite Schienenachse Linz wird in den Bahnhof eingebunden.</li> </ul>	M/L

### 3.2.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV) Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
7	Die Wohngebiete sind durch den motorisierten Verkehr zu stark geprägt.	Die Lebensqualität in Wohngebieten sollte erhöht werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lenkung des Verkehrs auf den Straßenring um das Stadtzentrum: A26-Linzer Autobahn/Westtangente, Gruberstraße-Khevenhüllerstraße-Blumauerstraße und Donaulände</li> <li>➤ Dazwischen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Straßenraumgestaltung</li> </ul>	K/M
8	Der Verkehr auf den Hauptachsen staut häufig durch Verkehrsüberlastung.	Die Verkehrszunahme in der Innenstadt soll wirksam verhindert werden. Verkehrsberuhigung entlang der Westtangente, wenn die 4. Donaubrücke und die neue Westtangente durch die Tunnel geführt werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ständige Optimierung der VLSA erforderlich</li> <li>➤ Dosierung der Verkehrsströme in die Stadt</li> <li>➤ Bau der 4. Donaubrücke in Verbindung mit dem Tunnel und terminlicher Koordination mit der Attraktivierung des ÖPNV</li> </ul>	K/L

### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
9	Gewerbetreibende, BewohnerInnen und KundInnen finden zu wenig Parkraum.	Schaffung von zusätzlichen Parkmöglichkeiten an verkehrstechnisch günstigen Stellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Garagen mit Mehrfachnutzung sollen im Flächennutzungsplan berücksichtigt werden.</li> <li>➤ Die Stadt Linz sollte durch entsprechende Standortplanung die Errichtung von Tiefgaragen fördern.</li> </ul>	K/M

### 3.3. STADTTEIL FROSCBERG, FREINBERG

#### 3.3.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Durch die hügelige Struktur des Gebietes sind oftmals Höhendifferenzen zu überwinden, wodurch Rad- und Gehwege nicht die erforderliche Bequemlichkeit haben.	Verbesserung von Rad- und Fußwegverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prüfungen der Situation vor Ort</li> <li>➤ Bei Bedarf neue Stiegen und Rampenanlagen</li> <li>➤ Besondere Berücksichtigung von SeniorInnen, Kindern und Personen mit Kinderwägen</li> <li>➤ Schaffung einer Radroute von der Ziegeleistraße über die Niederreithstraße zur äußeren Waldeggstraße</li> <li>➤ Verbesserte Querungshilfen über die Kudlichstraße, die Ziegeleistraße und die Achse Roseggerstraße-Kapuzinerstraße</li> <li>➤ Beschilderung von radfahrfreundlichen Routen auf verkehrsarmen Straßen</li> </ul>	K/L

#### 3.3.2. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
2	Durch die Verkehrszunahme auf den Hauptachsen (Ziegeleistraße und Roseggerstraße-Kapuzinerstraße) kommt es zunehmend zu Behinderungen beim Busverkehr.	Verbesserung der Situation an Haltestellen und an Kreuzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bau von Haltestellenkaps zur besseren Nutzung der Niederflurtechnik</li> <li>➤ Priorisierung des ÖPNV an VLSA</li> </ul>	K/M

### 3.3.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
3	Verdrängungseffekt durch Parkraumbewirtschaftung, speziell in den an die Innenstadt angrenzenden Bereichen	Vermeidung von Dauerparken der PendlerInnen in diesen Wohngebieten	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Attraktivierung des ÖPNV und Bereitstellung von Umsteigeparkplätzen am Stadtrand bzw. in den Umlandgemeinden</li> <li>➤ Ausweiten des BewohnerInnenparkens auch auf Bereiche innerhalb dieses Gebietes entsprechend dem Bedarf</li> </ul>	K/M
4	Parkplatzsuchverkehr bei Großveranstaltungen im Stadion	Verminderung der Belastungen für die BewohnerInnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Rigorosere Überwachung durch die Polizei</li> <li>➤ Zusätzliche straßenpolizeiliche Maßnahmen bei Großveranstaltungen (Zufahrtssperren für Wohngebiete) – Verkehrskonzept für Großveranstaltungen wurde bereits ausgearbeitet</li> </ul>	K/M

### 3.4. STADTTEIL FRANCKVIERTEL, KAPLANHOFVIERTEL

#### 3.4.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Im Bereich der Firma Nestlé und bei der Tabakfabrik weist der Radweg Gruberstraße-Khevenhüllerstraße-Franckstraße Lücken auf.	Schließung der Lücke möglichst durch einen baulichen Radweg	Flächenvorsorge, Sicherung im Bebauungsplan bzw. Umsetzung der vorliegenden Pläne in Abstimmung mit der Entwicklung des Tabakfabrikgeländes, sowie bei der Firma Nestlé, im Zusammenhang mit der Planung der zweiten Schienenachse Linz	K/M

#### 3.4.2. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
2	Durch die Verkehrszunahme auf den Hauptachsen Gruberstraße-Khevenhüllerstraße-Franckstraße kommt es zunehmend zu Behinderungen beim Busverkehr.	Verbesserung der Situation an Haltestellen und an Kreuzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bau von Haltestellenkaps zur besseren Nutzung der Niederflurtechnik</li> <li>➤ Priorisierung des ÖPNV an VLSA</li> <li>➤ Ständiger Auftrag der Koordinierung der Fahrpläne der einzelnen Linien (kurze Wartezeiten zum Umsteigen)</li> </ul>	K/M
3	Das teilweise vorhandene Schienennetz kann für eine attraktive Bahn nicht mehr verwendet werden. Die Prognos-Studie hat die Lösungsansätze formuliert, welche von der Stadt und vom Land OÖ beschlossen worden sind.	Umsetzung der Prognos-Studie (City-S-Bahn) bzw. nachfolgender Studien für eine zweite Schienenachse Linz und einer regionalen Schienenachse	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Realisierung des Projektes Zweite Schienenachse Linz</li> <li>➤ Realisierung der regionalen Schienenachse</li> <li>➤ Schaffung eines attraktiven Nahverkehrsknotens im Bereich Franckstraße/Lastenstraße mit entsprechender Infrastruktur (E-Ladestationen, Fahrradabstellanlagen etc.)</li> </ul>	M/L

### 3.4.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
4	Der Durchzugsverkehr auf die Achse Gruberstraße-Khevenhüllerstraße-Franckstraße bewirkt einen schlechten Verkehrsfluss und Probleme für einfahrende und abbiegende Fahrzeuge.	Verbesserte Umweltbedingungen durch mehr Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit im Verkehr	Optimierung der VLSA-Regelung, Grüne Welle, laufende Anpassung der Programme	K/L
5	Probleme im Bereich Südbahnhof: Ausfahrt Tiefgarage, Schillerstraße	Verbesserung der Ausfahrt aus der Garage	Ständige Verkehrsbeobachtung, Nachjustieren der VLSA	K/L

#### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
6	Die BewohnerInnen im Bereich AKH und Kaplanhofviertel finden kaum mehr freie Parkplätze.	Die BewohnerInnen der Gebiete sollten gegenüber Gebietsfremden bevorzugt werden, indem sie in zumutbarer Entfernung Stellplätze vorfinden.	Weiterführung des BewohnerInnensammelgaragenkonzeptes	K/L

## 4. LINZ-OST

### 4.1. LINZ-OST-GESAMT

#### 4.1.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Die Fahrradinfrastruktur soll verbessert werden.	Mehrere Anschlüsse an das bestehende Radwegenetz	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Schaffung eines Radweges entlang der Donau, zumindest bis zum Handelshafen, mit einer Option einer Weiterführung bis zum Traunuferradweg (über Derfflingerstraße, Liebigstraße und Lastenstraße)</li> <li>➤ Schaffung von Radabstellanlagen im Bereich der Haltestellen von ÖPNV-Haltestellen; vermehrte Hinweise auf die gekennzeichnete Radroute über die Lederergasse zur Posthofstraße und zum Hafen</li> <li>➤ Schaffung eines Radweges in der Industriezeile und einer verbesserten Anbindung an das bestehende Radwegenetz im Bereich Prinz-Eugen-Straße/ Petzoldstraße</li> </ul>	M/L

#### 4.1.2. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
2	Der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr ist zu gering.	Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr in Linz-Ost	Beschleunigung der Linz Linien GmbH-Buslinien durch Busspuren und Bevorrangung der Busse bei VLSA entsprechend LIBE	K/L
3	Busse stehen im Stau	Kürzere Reisezeiten	Weitere Optimierung der Busspur Prinz-Eugen-Straße/ Industriezeile durch eine verbesserte VLSA-Regelung	K/M
4	Anschlüsse sind zu selten und daher ergeben sich unzumutbare Umsteigezeiten.	Die Umsteigebeziehungen sollten verbessert werden.	Verstärkte Koordinierung und Vernetzung der verschiedenen Linien durch eine entsprechende Fahrplangestaltung	K/L
5	Fehlende schienengebundene Nahverkehrsmittel	Untersuchung für weitere Verwendung bestehender Schienentrassen zur Erschließung der Industrie mit öffentlichem Nahverkehr	Freihaltung der notwendigen Flächen	K/L



6	Das Streckennetz von VÖEST und Chemie ist zurzeit nicht für den ÖPNV nutzbar.	Koordinierung mit VÖEST und Chemie, um in das Industriegebiet mit dem schienengebundenen ÖPNV hineinfahren zu können.	Bestehende Schienenstränge nutzen bzw. adaptieren und mit zusätzlichen Schienensträngen ergänzen; ständiger Auftrag für Entscheidungsträger zur Kooperation	K/L
7	Die Geschwindigkeit auf der Eisenbahnbrücke ist sehr gering. Außerdem erfordert dies lange Sperrzeiten und das Bauwerk hat nur mehr eine beschränkte Lebensdauer.	Erhalt bzw. Neubau der Eisenbahnbrücke und Donauquerung für die Straßenbahn bzw. den motorisierten Individualverkehr.	<b>3 Szenarien sind möglich:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erhalt der bestehenden Eisenbahnbrücke und Adaptierung für einen zukünftigen Straßenbahnbetrieb, sowie Bau einer neuen Straßenbrücke unterwasserseitig</li> <li>➤ Neubau einer kombinierten Straßenbahn – Straßenbrücke</li> <li>➤ Zwei neue Brücken (eine für die Straßenbahn, eine für den Straßenverkehr)</li> </ul>	M/L

### 4.1.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV) Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
8	Kreuzung Am Winterhafen/Hafenstraße: Fahrzeuge vom Bereich Winterhafen können nur unter unsicheren und erschwerten Bedingungen einfahren.	Verkehrstechnisch sauberer Anschluss des Bereichs rund um den Winterhafen	Erschließung des Bereichs Winterhafen über die Kreuzung Hafenstraße/Industriezeile und gleichzeitig Ausbau dieser Kreuzung mit einer verkehrstechnisch einwandfreien Lösung	L
9	Durch die vielen Betriebe und das Industriegebiet ergibt sich ein hoher Anteil an Lastkraftfahrzeugen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bessere Nutzung der vorhandenen Gleisanlagen und des Hafens für Transporte</li> <li>➤ Lenkung des Lkw-Verkehrs zur Autobahn und Umfahrung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ausbau des Containerterminals im Bereich des Stadthafens und/oder VÖEST-Hafens</li> <li>➤ Verkehrslenkungsmaßnahmen, um die Benutzung des Nebingerknotens durch Lkw's zu fördern</li> </ul>	K/L
10	Die A7 ist zunehmend überlastet.	Verbesserung des Verkehrsablaufes	Untersuchung, ob es möglich ist, zusätzlich zu den Fahrspuren einen Pannestreifen auszubilden, der bei Bedarf (z.B. Baustellenumleitungen, Tagesspitzen, ÖPNV etc.) zeitlich befristet als Fahrspur verwendet werden kann (Projekt ASFINAG).	M/L

**Ruhender Kfz-Verkehr**

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
11	Anteil der BenutzerInnen des MIV ist zu groß und eine Hinwendung zum ÖPNV wird seitens der betroffenen Personen, die dort ihren Arbeitsplatz haben, nicht akzeptiert.	Die Nachfrage zur Benutzung des ÖPNV soll erhöht werden.	Durch Parkraumbewirtschaftung wird mit sanftem Druck die Hinwendung zum ÖPNV erreicht.	K/M
12	Bestehende Parkplätze sind mangelhaft begrünt und gestaltet.	Höheres Ambiente, auch im Betriebsbaugebiet bzw. Industriegebiet	Gestaltung von Parkplätzen, Ruhezeiten und Freiflächen, sowie Verbesserung des Kleinklimas durch Bepflanzung	M

**4.1.4.Schiffsverkehr**

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
13	Massengüter der Industrie im OÖ Zentralraum könnten preisgünstiger und umweltschonender transportiert werden.	Leistungssteigerung der Umschlagstätigkeiten mit kürzeren Beladezeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Erstellung eines langfristigen Konzeptes, das die zukünftige Hauptnutzung und Aufgaben der einzelnen Hafenbecken fixiert (Stadthafen, Betriebshafen, Tankhafen, Zentralhafen, Freizeithafen usw.).</li> <li>➤ Beseitigung der Untiefe im Donauabschnitt Deggen-dorf/Passau</li> </ul>	M/L

## 5. LINZ-SÜDWEST

### 5.1. STADTTEIL ANDREAS-HOFER-PLATZ-VIERTEL, MAKARTVIERTEL

#### 5.1.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Unattraktives Radfahren von der Franckstraße über Lastenstraße/ Gürtelstraße zum Bulgariplatz	Schaffung einer guten Radwegverbindung	Bau eines Radweges - ist Projektbestandteil der zweiten Schienenachse Linz	M/L
2	Radwegelücke zwischen der Rilkestraße und der Dinghoferstraße	Lückenschluss	Bau eines Radweges	M/L

#### 5.1.2. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
3	Der Hauptbahnhof ist an das bestehende Liniennetz der Linz Linien aus Richtung der Unionstraße nur mangelhaft angeschlossen.	Gute Vernetzung des ÖPNV durch attraktiven Umsteigeknotenpunkt (Schaffung einer Fußwegverbindung vom Bus in der Unionstraße zum Bahnhof)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Schaffung einer Fußwegverbindung vom Bus in der Unionstraße zum Bahnhof</li> <li>➤ Straßenbahnverlängerung zum Harter Plateau ist bereits in Betrieb. Bestehende FußgängerInnenunterführung bei der Straßenbahnhaltestelle Gaumberg ermöglicht die ÖV-Verknüpfung mit der Unionstraße.</li> </ul>	K/M

### 5.1.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
4	<p>Durch das Bauprojekt Trendzone</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ grüne Mitte Linz (ehemaliger Frachtenbahnhof)</li> <li>➤ Verbauung der Heizhausstraße</li> <li>➤ Nachnutzung des Brau AG-Gelände</li> </ul> <p>kann von einem wesentlich gesteigerten zukünftigen Verkehrsaufkommen ausgegangen werden.</p>	<p>Schaffung eines Verkehrssystems, welches in der Lage ist, die zu erwartende Verkehrsnachfrage zu erfüllen.</p>	<p>Entwicklung von Projekten, welche Verkehrsumlenkungen ermöglichen (Umbau der A7-Anschlussstelle Wiener Straße, Ausbau des ÖPNV - zweite Schienenachse Linz).</p>	M/L

#### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
5	<p>In den dicht bebauten Gebieten herrscht Parkplatzmangel.</p>	<p>Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen für BewohnerInnen.</p>	<p>Bau von Tiefgaragen bzw. BewohnerInnenparkgaragen oder Parkplatz bei Wiener Straße-Turmstraße-Wankmüllerhofstraße</p>	M/L
6	<p>Stellplatzdefizit im Bereich Bulgariplatz</p>	<p>Schaffung zusätzlicher Stellplätze für BewohnerInnen.</p>	<p>Mit der Umsetzung einer Verkehrslösung für den fließenden Verkehr im Bereich Lastenstraße-Bulgariplatz-Oberfeldstraße ist auch der ruhende Verkehr zu berücksichtigen - eventuell Bau einer Tiefgarage als BewohnerInnen-sammelgarage.</p>	M/L

## 5.2. STADTTEIL BINDERMICHL, OED

### 5.2.1. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Die Buslinien 41/43, sowie 18 und 25 fahren über die Landwiedstraße, Ramsauerstraße bzw. Muldenstraße und stehen - bedingt durch den hohen Anteil des MIV - im Stau.	Beschleunigung dieser Buslinien	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beeinflussungsmöglichkeit der VLSA durch das Projekt LIBE</li> <li>➤ Busspuren wurden teilweise errichtet</li> <li>➤ Bau von Haltestellenkaps</li> <li>➤ Kreuzungsumbau Landwied-/Salzburger Straße - eigene Rechtsabbiegespur</li> </ul>	K/M
2	Der Bahnhof Oed und die Verknüpfung mit den Linz Linien (Linie 25) ist zu wenig bekannt.	Schaffung eines attraktiven Knotenpunktes (Bahn, Bus, Fahrrad)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Attraktivierung zusätzlicher Fahrradständer und E-Lade-Stationen</li> <li>➤ Möglichst geringe Umsteigedauer durch Abstimmung der Fahrpläne</li> </ul>	K/M

### 5.2.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
3	Im Bereich Bindermichl und Oed finden die BewohnerInnen schwer freie Parkplätze.	Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten	Weiterführen des BewohnerInnenparkgaragenkonzeptes	K/L

### 5.3. STADTTEIL SPALLERHOF, NEUE WELT

#### 5.3.1. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

##### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Stellplatzdefizit im Gebiet Spallerhof durch das BBRZ	Schaffung zusätzlicher Stellplätze für BewohnerInnen und Behinderte zum BBRZ	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tiefgarage beim BBRZ</li> <li>➤ Weiterführen des BewohnerInnenparkgaragenprojektes</li> </ul>	M/L

### 5.4. STADTTEIL NEUE HEIMAT, WEGSCHEID

#### 5.4.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Fehlender Radweg auf der Dauphinestraße nordseitig zwischen Haiderstraße und Laskahofstraße	Schließung der Radweglücke	Bau eines Radweges (durch Busspur- und Radwegerrichtung zwischen Einfahrt Hofer-Markt und Laskahofstraße nur noch ein kurzer Lückenschluss erforderlich)	L

#### 5.4.2. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
2	Bedingt durch den hohen Anteil des MIV kommt es zu einer Reduktion der Geschwindigkeit des ÖPNV in der Dauphinestraße. Der ÖPNV ist daher unattraktiv und kann wenig zur Entlastung dieser Hauptverkehrsachse beitragen.	Beschleunigung und Bevorzugung des ÖPNV gegenüber MIV und damit kürzere Reisezeiten.	Bau einer Busspur in der Dauphinestraße zwischen Schörgenhubstraße und Laskahofstraße (Busspurerrichtung zwischen Einfahrt Hofer-Markt und Laskahofstraße bereits erfolgt)	K/M

### 5.4.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
3	Die großen Verkehrsmengen in der Salzburger Straße ergeben viele Konflikte zwischen den verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verhinderung weiterer Verkehrszunahme, die durch ein weiteres Anwachsen der PendlerInnenströme entstehen kann.</li> <li>➤ Bessere Aufteilung MIV/ÖPNV</li> </ul>	Förderung des öffentlichen Verkehrs	K/L

#### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
4	In den dicht bebauten Gebieten herrscht Parkplatzmangel.	Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen für BewohnerInnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Der Bau von Tiefgaragen bzw. BewohnerInnenparkhäuser - entsprechend den Bedarfserhebungen - ist anzustreben.</li> <li>➤ Weiterführen des BewohnerInnensammelgaragenkonzeptes</li> </ul>	K/L
5	Park & Ride	Gemäß einer Untersuchung des Landes OÖ gibt es Überlegungen im Bereich der A7-Franzosenhausweg einen Park & Ride-Standort zu errichten.	Leistungsfähige Anbindung dieser Park & Ride-Anlage an die öffentlichen Verkehrsmittel (Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von Auwiesen aus)	M/L

## 5.5. STADTTEIL KLEINMÜNCHEN

### 5.5.1. ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Bedingt durch den hohen Anteil des MIV kommt es zu einer Reduktion der Geschwindigkeit des ÖPNV (Bus).	Beschleunigung und Bevorzugung des ÖPNV gegenüber MIV bewirkt u.a. kürzere Reisezeiten.	Optimierung der VLISA-Steuerungen	K/M

### 5.5.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
2	Zu wenig Parkplätze für BewohnerInnen.	Schaffung von Parkmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bedarfserhebung und Festlegung von Standorten für eine BewohnerInnenparkgarage</li> <li>➤ Weiterführen des BewohnerInnensammelgaragenkonzeptes</li> </ul>	M/L



## 6. LINZ-SÜD

### 6.1. LINZ-SÜD GESAMT

#### 6.1.1. FußgängerInnen, RadfahrerInnen

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
1	Obwohl in den vergangenen Jahren sehr viel in die Rad-/Fußwegeinfrastruktur in Ebelsberg, Pichling und die solarCity investiert wurde und zahlreiche Beobachtungen eine Hinwendung zu umweltfreundliche Mobilitätsformen erkennen lassen, dominieren morgendliche Stausituationen durch motorisierten Individualverkehr täglich das Straßenbild der B1 und der Umfahrung Ebelsberg.	Bildung eines geschlossenen Netzes für den Rad- und FußgängerInnenverkehr; Reduktion des motorisierten Individualverkehrs; Verbesserung des öffentlichen Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Schaffung eines zusammenhängenden Fuß- und Radwegenetzes, das umwegfreie Verbindungen ermöglicht</li> <li>➤ Im übergeordneten Straßennetz (Bundes- und Landesstraßen) vom MIV getrennte Wegenetze schaffen, im untergeordneten Straßennetz kann die Benützung gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr erfolgen.</li> <li>➤ Schaffung sicherer Fußwegeachsen durch bauliche Gehsteige im Umfeld von Schulen, Volkshäuser, SeniorInnenwohnhäusern</li> <li>➤ Bei Haltestellen des ÖV, bei Schulen, öffentlichen Einrichtungen, Betrieben und sonstigen Sammelpunkten sind Fahrradabstellanlagen zu errichten (Bike and Ride-Anlagen).</li> <li>➤ Durchgehende Radwegeverbindung entlang des Traundammes zwischen Ebelsberg und Ansfelden</li> <li>➤ Schaffung einer attraktiven Rad- und Gehwegverbindung vom Südpark in die solarCity</li> </ul>	K/M

### 6.1.2.ÖPNV

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
2	Die Busse stehen zu Spitzenstunden im Stau; Fahrpläne können nicht eingehalten werden.	Beschleunigung des ÖV	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bessere Anbindung von Ebelsberg ans Zentrum Linz im ÖV durch den integrierten Taktverkehr auf der Westbahn</li> <li>➤ Erhöhung des Fahrgastpotenzials durch Verlängerung von ÖV-Linien und Anpassung der Linienführung an die Siedlungsentwicklung bis zum Südpark und zum Bahnhof Pichling (Straßenbahnverlängerung Pichlinger See)</li> </ul>	M/L
3	Siedlungstätigkeit außerhalb der vom öffentlichen Verkehr zu erfassenden Bereiche führt in Zukunft zu Zwängen in der Verkehrsmittelwahl.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Konzentration der Siedlungstätigkeit</li> <li>➤ Die Ausweisung neuer Wohn- und Betriebsbaugelände soll an die Bedingung der Erschließbarkeit durch den öffentlichen Verkehr gebunden werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verstärkte Rücksichtnahme auf die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr bei Neu- und Umwidmungen</li> <li>➤ Bessere Verknüpfung zwischen Bussen, ÖBB und der Straßenbahn beim Bahnhof Pichling und in Ebelsberg</li> <li>➤ E-Ladestationen und zusätzliche Radständer bei Umsteigeknoten</li> </ul>	K/M
4	Stauungen im MIV an der B1 behindern den ÖV, wodurch es zu Fahrzeitverlängerungen kommt.	Reisezeitverkürzung im ÖV durch Bevorzugung gegenüber dem MIV	Eigene Spuren für Busse an der B1 bzw. Abändern der Linienführung der Buslinien zu einer großen Park & Ride-Anlage beim Bahnhof Pichlinger	M/L
5	Mindestanforderungen in der Ausstattung von Haltestellen werden noch nicht überall erfüllt.	Komfort als Entscheidungsfaktor der Verkehrsmittelwahl beachten und verbessern	Ausstattung der ÖV-Haltestellen nach vorzuziehenden Qualitätskriterien (Wartehäuschen, Sitzmöglichkeit, Fahrradabstellanlagen ..)	K/M
6	Reisezeit als Entscheidungsfaktor der Verkehrsmittelwahl zu Ungunsten der öffentlichen Verkehrsmittel.	Verkürzung der Reisezeiten im ÖV	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Buslinien sind durch geeignete Maßnahmen an den Staubecken vorbeizuführen bzw. gezielt zu den Bahnhöfen zu leiten.</li> <li>➤ Verstärkter Einsatz von Eilbuslinien</li> </ul>	M

### 6.1.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Fließender Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
7	Hohe Anteile im motorisierten Individualverkehr	Reduktion der Wegeanteile im motorisierten Individualverkehr	Umsetzung von Maßnahmen, die den MIV einschränken bei gleichzeitigem Angebot von verbesserten Alternativen	K/M
8	Hohe Geschwindigkeiten, v.a. auf den übergeordneten Straßen	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Reduktion der Geschwindigkeiten	Durch verstärkte Überwachung und bauliche Maßnahmen Geschwindigkeiten reduzieren.	K
9	Lärmbelastung entlang der Bundes- und Landesstraßen, sowie an den städtischen Hauptverkehrsstraßen	Vermeidung und Reduktion von Lärmbelastungen in Wohngebieten	Für vorhandene Wohnbaulandreserven an den stark belasteten Straßen sind künftig nach der Richtlinie des Landes OÖ "Lärmschutz an Straßen" in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen nähere Bestimmungen zum Lärmschutz vorzuschreiben.	K/M
10	Die Fläche der Kaserne Ebelsberg wäre auf Grund der Lage im Anschluss an das Stadtteilzentrum und an der Straßenbahntrasse für eine Wohnnutzung gut geeignet.	Umnutzung des Areals in Richtung Wohnen, wenn eine Freigabe durch das Bundesheer erfolgt.	Mit der Projektentwicklung ist auch ein Erschließungskonzept für das Areal auszuarbeiten, welches sowohl die MIV- als auch die ÖV-Anbindung beinhaltet.	M/L
11	Ausweisung von neuem Betriebsbau- gebiet zwischen B1, Pichlinger Straße und Siedlungsgebiet Drosselweg/Schnepfenweg/Rebhuhnweg	Möglichst geringe Beeinträchtigung des bestehenden Siedlungsgebietes und gute Erreichbarkeit des höherrangigen Straßennetzes (B1).	Ausarbeitung eines Entwicklungskonzeptes in Zusammenarbeit mit dem Land OÖ, welches entsprechende Erschließungsoptionen beinhalten soll.	M/L

#### Ruhender Kfz-Verkehr

NR	THEMA	ZIEL	MASSNAHME	P
12	Im Ortskern Ebelsberg dienen Nebenstraßen als Dauerparkplätze (z.B. Marktmühlgasse).	Wechselwirkungen zwischen Stellflächenangebot und Verkehrsmittelwahl bei allen Planungen stärker berücksichtigen	Für den Wirtschaftsverkehr, Behinderte und für Fahrten, für die keine zumutbare Alternative besteht, ist Parkraum im Ortszentrum Ebelsberg bereitzustellen. Bei Neubauvorhaben ist eine geeignete Anzahl an Parkplätzen zu errichten.	K/M
13	Für den Umstieg vom Kfz zum öffentlichen Verkehr - im Sinne von Park & Ride - fehlen insbesondere bei Verbesserung der ÖV-Verbindung - zwischen Pichling und Stadtzentrum Linz - die notwendigen Park & Ride-Stellflächen.	Verlagerung vom motorisierten Verkehr zum öffentlichen Verkehr durch Einrichtung von Park & Ride-Standorten	Die Ausweisung von Park & Ride-Stellflächen ist auf geeigneten Standorten im Bereich des künftigen Umsteigebahnhofs Pichling zu untersuchen.	M

