

PLANUM



MOBILITÄTSKONZEPT LEONDING 2020

Bericht

Leonding

The logo for Leonding features the word "Leonding" in a sans-serif font. Below the text is a graphic element consisting of a series of vertical bars of varying heights and colors, transitioning from orange on the left to red on the right, with a dotted line at the top.



Wastiangasse 14
A-8010 Graz

Weitere Standorte:
Karfreitstraße 16
A-9020 Klagenfurt



Standort Graz

T +43 (0) 316 39 33 08
M +43 (0) 664 511 18 26
E office@planum.eu

Standort Klagenfurt

T
+43 (0)463 830053-0
M +43 (0) 664 511 18 26
E office@planum.eu



www.planum.eu

Auftraggeber: STADTGEMEINDE LEONDING

Stadtplatz 1

4060 Leonding

Ansprechpartner: DI Michael Haudum, BSc.

Verfasser: PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH

Wastiangasse 14

8010 Graz

T +43 (0) 316 39 33 08

E office@planum.eu

W www.planum.eu

Bearbeitung: DI Dr. Kurt Fallast, Ass. Prof.

Dr. Marie-Therese Fallast, BSc.

Anna-Sophie Klammingner, MSc

Mag.jur Julian Kundegraber

Status: Bericht

Datum: Februar 2022

Geschäftszahl: 20-075

Projektpfad: P:\20-075_MOK_LEONDING\10_ABGABE

Dateinamen: 20-075 MOK LEONDING

Inhaltsverzeichnis

1	EINFÜHRUNG – AUFGABENSTELLUNG	1	3.1	REGIONS- / STADTSTRUKTUR LEONDING	25
1.1	VORGEHENSWEISE	2	3.2	TOPOGRAPHIE UND GEOGRAPHISCHE LAGE	26
1.2	ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRAHMENS	2	3.3	WIRTSCHAFTS- UND INDUSTRIESTRUKTUR DER STADT	27
1.2.1	Räumliche Abgrenzung	2	3.3.1	Erwerbsstatus und Beschäftigung	27
1.2.2	Zeitliche Abgrenzung	3	3.3.2	Tourismus in Leonding	28
1.2.3	Inhaltliche Abgrenzung	1	3.4	DEMOGRAPHISCHE INDIKATOREN	29
2	VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE DES MOBILITÄTSKONZEPTS LEONDING 2020	3	3.4.1	Altersverteilung	29
2.1	WARUM VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE DEFINIEREN?	4	3.4.2	Bevölkerungsdichte – Flächennutzung / Wohndichte	30
2.2	PROZESS DER ZIELDEFINITION	4	3.4.3	Bildungsgrad	33
2.3	BESCHREIBUNG DER KERNZIELE	6	3.5	DAS MOBILITÄTSVERHALTEN DER LEONDINGER BEVÖLKERUNG	34
2.3.1	Leitfaden 1: Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel	6	3.5.1	Mobilitätsbefragung 2021	34
2.3.2	Leitfaden 2: Priorisierung aktiver Verkehrsteilnehmer:innen	8	3.5.2	Ergebnisse der Bürgerbeteiligung	42
2.3.3	Leitfaden 3: Leonding als Stadt der kurzen Wege	10	3.5.3	Weitere Datenbezugsquellen	49
2.3.4	Leitfaden 4: Mobilität als Teil der Raumplanung – Abstimmung mit dem StEK Leonding 2030	13	3.5.4	Pendleranalyse – Ein-, Aus- und Binnenpendler	52
2.3.5	Leitfaden 5: Priorität für Lebensraum vor Verkehrsraum	16	3.5.5	Bestandsanalyse zu-Fuß-Gehen	55
2.3.6	Leitfaden 6: Verkehrssicherheit als Priorität	19	3.5.6	Bestandsanalyse Radfahren	56
2.4	WEITERES ZIEL: KOOPERATION MIT DER REGION	22	3.5.7	Bestandsanalyse Öffentlicher Verkehr	61
3	ANALYSE DES BESTANDES	25	3.5.8	Bestandsanalyse MIV	68
			3.5.9	Bestandsanalyse E-Mobilität	78
			3.5.10	Unfallgeschehen auf Gemeinde- und Landesstraßen	80
			3.6	ERREICHBARKEITSANALYSE	85
4	ENTWICKLUNG VON MAßNAHMEN	89			

4.1	MAßNAHMENKATALOG MIT LEITPROJEKTEN	90	4.4.5	Dimensionierung von Straßenquerschnitten	132
4.2	MAßNAHMENPAKET 1: PRIORISIERUNG AKTIVER VERKEHRSTEILNEHMER IM ALLTAG	90	4.4.6	Lärmschutzmaßnahmen	136
4.2.1	Voraussetzungen	91	4.4.7	Mindestfahrbahnbreite	136
4.2.2	Verkehrssicherheit – Sanierung der Unfallschwerpunkte	92	4.4.8	Maßnahmentabelle Reduktion der Auswirkungen des MIV	138
4.2.3	RVK Stadtgemeinde Leonding	94	4.5	MAßNAHMENPAKET 4: LEBENSRAUM VOR VERKEHRSRAUM	141
4.2.4	Begleitinfrastruktur für Radfahrer:innen	97	4.5.1	Begegnungszonen einrichten	141
4.2.5	Schulwege sicher gestalten	98	4.5.2	Stadt der kurzen Wege	143
4.2.6	Maßnahmentabellen Aktive Mobilität	101	4.5.3	Entsiegelung und mit naturbasierten Lösungen ersetzen	149
4.3	MAßNAHMENPAKET 2: ERREICHBARKEIT DURCH MULTIMODALITÄT	109	4.5.4	Maßnahmentabelle Lebensraum vor Verkehrsraum	157
4.3.1	Erste Schritte Richtung MaaS – Multimodale Hubs mit ÖV- Anbindung	112	4.6	MAßNAHMENPAKET 5: ORGANISATORISCHE MAßNAHMEN	160
4.3.2	Mobilitätsverträge – Mobilitätsmanagement für Wohnquartiere	115	4.6.1	Mobilitätsbeauftragten ernennen	160
4.3.3	ÖV Begleitmaßnahmen optimieren	117	4.6.2	Jährliches Mobilitätsforum Leonding	164
4.3.4	Mobilitätsbezogene Werbung für Alternativangebote (Stadtmarketing)	119	4.6.3	Maßnahmentabelle Organisatorische Maßnahmen	168
4.3.5	Bike & Ride	121	5	MONITORING UND EVALUIERUNG	169
4.3.6	Maßnahmentabelle Erreichbarkeit durch Multimodalität	122	5.1	INDIKATOREN DEFINIEREN	169
4.4	MAßNAHMENPAKET 3: ZUR MINDERUNG DER AUSWIRKUNG DES MIVS UND ABHÄNGIGKEIT	124	5.2	ERHEBUNGEN UND METHODEN FÜR QUERSCHNITTSDATEN	171
4.4.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	124	5.3	ONLINE-BEFragung DER BEVÖLKERUNG	173
4.4.2	Mobilitätsberatung (Infopacks)	127	5.4	TECHNISCHEN BERICHT ERSTELLEN	173
4.4.3	Parkraumbewirtschaftung	128	6	QUELLENVERZEICHNIS	176
4.4.4	Angepasste Geschwindigkeiten	129			

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1.1	Übersicht Untersuchungs- und Planungsgebiet	1
Abbildung 1.2:	Brennpunkte in Rufing und Beteiligung der Bevölkerung (Quelle: PLANUM, 2021)	3
Abbildung 3.1:	Bevölkerungsentwicklung in Leonding zwischen 2015 und 2021 (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Statistik Austria, 2021)	29
Abbildung 3.2:	Altersverteilung nach Geschlecht, Bevölkerungsstand 01.01.2021 (Quelle: eigene Bearbeitung mit Daten von Statistik Austria, 2021)	30
Abbildung 3.3:	Anzahl Bevölkerung im 500m-Raster (Quelle: STATatlas, 2021)	32
Abbildung 3.4:	Gebäudebestand im 500m-Raster (Quelle: STATAtlas, 2021b)	33
Abbildung 3.5:	Altersverteilung nach Geschlecht (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)	35
Abbildung 3.6:	Auswertung der Wohnsitze aller Rückmeldungen der Befragung (eigene Darstellung, 2021)	36
Abbildung 3.7:	Verteilung der Wegehäufigkeit, Umfrage 2021 (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)	37
Abbildung 3.8:	Modal Split aller Wege, einfache und mehrfache Verkehrsmittelwahl (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)	38
Abbildung 3.9:	Verteilung der Wegdauer aller Wege (einfache und kombinierte Verkehrsmittelwahl) (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)	39
Abbildung 3.10:	Verteilung der Weglängen aller Wege (einfache und kombinierte Verkehrsmittelwahl) (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)	40
Abbildung 3.11:	Führerschein- und Fahrzeugbesitz (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)	41
Abbildung 3.12:	Wegezzweck nach Quell- und Zielbeziehung (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)	42
Abbildung 3.13:	Beurteilung des öffentlichen Verkehrs in Leonding (Quelle: eigene Darstellung, 2021)	45

Abbildung 3.14: Vorschläge für Verbesserungen und Aufzeigen von Mängeln (Quelle: eigene Darstellung, 2021)..... 46

Abbildung 3.15: Unsicherheitsgefühl im Verkehr (Quelle: eigene Darstellung, 2021) 47

Abbildung 3.16: Zusammenfassung und Verortung aller Kommentare aus der Befragung und den Informations-Veranstaltungen (Quelle: eigene Darstellung, 2021) 48

Abbildung 3.17: Modal Split für Oberösterreich, Linz-Land (Bezirk) und Leonding (Quelle: Verkehrserhebung Oberösterreich 2012, eigene Bearbeitung, 2021) 49

Abbildung 3.18: Modal Split Zentraler Bezirke (Quelle: Österreich Unterwegs, 2016; eigene Bearbeitung, 2021) 50

Abbildung 3.19: Modal Split der unterschiedlichen Raumtypen (Quelle: Österreich Unterwegs, S. 56, 2016)51

Abbildung 3.20: Saldo der Erwerbsspendler:innen (Quelle: Statistik Austria, 2019) 52

Abbildung 3.21: Einpendler:Innen nach Leonding (Quelle: Statistik Austria, 2019) 53

Abbildung 3.22: Auspendler:innen aus Leonding (Quelle: Statistik Austria, 2019) 53

Abbildung 3.23: Abschätzung des Einpendler:innen-Verkehrs nach Linz durch Leonding (Quelle: eigene Bearbeitung mit Daten von Statistik Austria und data.gv.at, 2022) 54

Abbildung 3.24 : Ausschnitt der Analyse des Fußwegenetzes in Leonding (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von OpenStreetMap und data.gv.at, 2021)56

Abbildung 3.25: Radkarte der Radlobby Leonding-Linz (Quelle: Radlobby, 2021) (©radlkarte.at – Radlobby Österreich)57

Abbildung 3.26: gewidmete Radwege im Straßennetz Leonding, Radabstellanlagen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Radlobby Leonding 2016, data.gv.at und OpenStreetMap, 2021) 58

Abbildung 3.27: Maßnahmenkarte RVK Linz-Land (Quelle: Komobile Gmunden, 2021)
 60

Abbildung 3.28: Liniennetz Leonding (Quelle: Leonding, 2022) 63

Abbildung 3.29: ÖV-Güteklassen A-D, Haltestellenkategorien I-V (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von ÖROK und data.gv.at, 2021) 64

Abbildung 3.30: ÖV-Angebot mit 300m-Einzugsbereich um die Haltestellen 66

Abbildung 3.31: ÖV-Angebot in Leonding ergänzt um das Radroutennetz von Komobile (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von ÖROK, Komobile und data.gv.at, 2021) 67

Abbildung 3.32: v85 auf der Wegscheider Straße Richtung Süden, gemessene Geschwindigkeitsübertretungen an der Zählstelle 69

Abbildung 3.33: Belastungsplan mit Zahlen aus Dauerzählstellen und Kurzzeitmessungen der Stadt Leonding und eigenen Erhebungen (Quelle: eigene Darstellung, 2021) 71

Abbildung 3.34: Kennzeichenverfolgung im Kordon "Zentrum" (Quelle: eigene Darstellung, 2021) 73

Abbildung 3.35: Kennzeichenverfolgung im Kordon "Gaumberg" (Quelle: eigene Darstellung, 2021) 74

Abbildung 3.36: Parkraumerhebung Zentrum (Quelle: eigene Darstellung, 2021) 75

Abbildung 3.37. Parkraumerhebung Gaumberg (Quelle: eigene Darstellung, 2021)
 76

Abbildung 3.38: Fahrzeugbesitz und E-Anteil der Fahrzeuge in Leonding (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung) 78

Abbildung 3.39: Erhebung der E-Lade-Infrastruktur in Leonding (Quelle: eigene Bearbeitung, 2021) 80

Abbildung 3.40: Unfallgeschehen in Leonding 2015-2020 nach Art der Beteiligung (Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung) 82

Abbildung 3.41: Unfall-Brennpunkte aller Verkehrsteilnehmer in Leonding (Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung).. 83

Abbildung 3.42: Erreichbarkeit VS Doppl (Quelle: eigene Darstellung mit Daten aus Openrouteservice und OpenStreetMap, 2021) 85

Abbildung 3.43: Erreichbarkeit Lebensmittelmarkt (Quelle: eigene Darstellung mit Daten aus Openrouteservice und OpenStreetMap, 2021) 86

Abbildung 3.44: Erreichbarkeit neuer Siedlungsentwicklungen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten aus Openrouteservice und OpenStreetMap, 2021) 87

Abbildung 4.1: Vereinbarte Leitfaden dienen als Orientierung für die Maßnahmenentwicklung.....89

Abbildung 4.2: Kreuzung Paschinger Straße - B139 Kremstalstraße Nord-Ost (links), Süd-West (rechts)..... 92

Abbildung 4.3: Meixner-Kreuzung Richtung Norden (l) und Süden (r) 92

Abbildung 4.4: Kreuzung Poststraße / Wimmerstraße 93

Abbildung 4.5: Kreuzung Poststraße / Wimmerstraße – Richtung Nord-Ost 93

Abbildung 4.6: Übersichtplan RVK Stadtgemeinde Leonding; Quelle: komobile, 2020 94

Abbildung 4.7: Radservicestation und Schließfächer mit E-Ladeinfrastruktur; Quelle: Fa. Ziegler..... 97

Abbildung 4.8: Kinder, die zu Fuß in die Schule gehen sind aufmerksamer 98

Abbildung 4.9: gemeinsam in der Schule gehen 99

Abbildung 4.10: Infographik der Allianz Direkt zum durchschnittlichen Kosten für ein Auto (monatlich/jährlich).....109

Abbildung 4.11: Dauer der Fahrt zur Arbeit und zurück und Homearbeit 110

Abbildung 4.12: Zusammensetzung eines TIM-Multimodalen Knotens (Quelle: Holding Graz, 2021) 112

Abbildung 4.13: Leondings neuer TIM-Knoten ging im August 2021 in Betrieb; Quelle: LINZ AG / fotokerschi, 2021 (tips, 2021) 114

Abbildung 4.14: im Wohnbau findet ein Paradigmenwechsel statt 115

Abbildung 4.15: Smarte Haltestelle mit multifunktionalem Angebot bei hochversiegelten Standorten sinnvoll 117

Abbildung 4.16: hochfrequentierte S-Bahn Haltestelle Meixnerkreuzung in hochversiegeltem Umfeld118

Abbildung 4.17: Smarte Haltestelle mit Echtzeit-Fahrplaninfo und pflegeextensivem Gründach; Quelle: PLANUM 119

Abbildung 4.18: Werbung auf LED-Videowall mit verschiedenen Mobilitätsangeboten wie KlimaTicket120

Abbildung 4.19: Möglicher Standort für Videowall mit Informationen über Alternativangebote..... 121

Abbildung 4.20: Firma Rosenbauer – einer der Leitbetriebe in Leonding; Quelle: Google Streetview 2019124

Abbildung 4.21: Lebensumbruchphasen als Fenster zur Mobilitätsverhaltensänderung..... 127

Abbildung 4.22: stationäre Radargerät, Stadt Linz 130

Abbildung 4.23: Zusammenhang zwischen Bemessungsfahrzeuge, Begegnungsfall und Begegnungsgeschwindigkeit (Quelle RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen)134

Abbildung 4.24: Durch die Neugestaltung der Querschnitte wird Fläche für andere Nutzungen wie Klimaanpassungsmaßnahmen gewonnen 136

Abbildung 4.25: Möglicher Standort in Rufiling für eine Begegnungszone -gelb gekennzeichnet (Quelle: Google Street View, 2021) 141

Abbildung 4.26: Erreichbarkeiten Ortsteil Hart zu Fuß und mit dem Rad; Quelle: PLANUM143

Abbildung 4.27: Ortsteil Rufiling – Kombination Angebot und Durchwegung müssen stimmig sein; Quelle: PLANUM 2021.....144

Abbildung 4.28: Durchwegung im Straßennetz ist für aktive Verkehrsteilnehmer wichtig 145

Abbildung 4.29: In der Maßnahmenplanung sollten aktive Verkehrsteilnehmer bevorzugt werden, Quelle: Copenhagenize 2021 146

Abbildung 4.30: Selbstbedingungsbauernladen in Villach 24/7 zu Verfügung; Quelle: eigenes Foto, 2021.....148

Der GIP-Graphen für Radinfrastruktur zeigen ein eindeutiges Nord-Süd-Gefälle im Bestand, Abbildung 4.31. Die meisten Radanlagen befinden sich südlich der Paschingerstraße mit nur eine ausgewiesene Route ins Leondinger-Zentrum. Im Westen, Richtung Rufling, in Norden Richtung Zaubertal und im Osten im Bereich Gaumberg mangelt es sich an ausgewiesene Radinfrastruktur. Das RVK Leonding behebt diesen Zustand zum Teil mit der geplanten Verdichtung der Radanlageangebot West-Ost von Rufling Richtung Leonding-Zentrum entlang der Ruflingerstraße und auch entlang der LILÖ-Bahnstrecke. Diese beiden Routen sind prioritär umzusetzen.....148

Abbildung 4.32: attraktives Umfeld ist ein Anreiz zum Gehen; Stadtplanung Wien, Abt.18, 2013.....149

Abbildung 4.33: Vorher/Nachher Umwandlung Straßenbereich in begrünemtem Raum für dezentrale Regenwassermanagement und attraktive Fuß- und Radwegebegleitung; Quelle: Nigel Dunnett, UK, 2016 150

Abbildung 4.34: Multifunktionale Wirkungsweise der klimareaktive Straßengärten (Regengarten).....152

Abbildung 4.35: Versiegelungsgrad in Leonding mit RVK und Bestandsradwegen überlagert.....154

Abbildung 4.36: Leondinger-Zentrum und Hart; Quelle: PLANUM 155

Abbildung 4.37: Modell der systematischen Vorgehensweise für die Einführung Regengärten in Straßenraum.....155

Abbildung 4.38: Grünraum als Anreiz zum Spaziergehen; Quelle: ‚Green to Grey‘, 2016.....156

Abbildung 4.39: Mobilitätsbeauftragte und die Ortsteilvertreter:innen bringen die Mobilitätsagenden konsequent nach Vorne 161

Abbildung 4.40: Mobilitätsbeauftragte sichern nachhaltige Mobilität bei künftigen Entwicklungen 163

Abbildung 4.41: Das Mobilitäts-Forum Leonding rückt das Thema ins Zentrum des Bewusstseins und Handelns.....164

Abbildung 5.1: Beispiel: automatisierte Radzählstelle in Kopenhagen mit Anzeigetafel & einfache Zählschläuche172

Abbildung 5.2: Online-Mobilitätsbefragung Juni bis Juli 2021 offen 173

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 3.1: Erwerbstätige am Arbeitsort nach ÖNACE-Sektoren (in %) (Quelle: Statistik Austria, 2021a; STATatlas, 2021) 27

Tabelle 3.2: Bevölkerungsdichte nach Ortschaften, Gebietsstand 2021 (Quelle: eigene Bearbeitung mit Daten von Statistik Austria und data.gv.at) 30

Tabelle 3.3: höchste abgeschlossenen Ausbildung, 2019 (Quelle: STATatlas, 2021 und Landesstatistik, 2021) 34

Tabelle 3.4: Quell-Ziel-Matrix aller Wege (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung) 36

Tabelle 3.5: Anteil des Fußwegenetzes am Gesamtverkehrsnetz in Leonding (Quelle: eigene Bearbeitung mit Daten von OpenStreetMap und data.gv.at, 2021) 55

Tabelle 3.6: Erhebung der Radabstellanlagen der Radlobby Leonding 2016 (Quelle: eigene Bearbeitung mit Daten von Radlobby Leonding, 2016) 59

Tabelle 3.7: Beschreibung der in Leonding verkehrenden schienengebundenen ÖV-Linien 61

Tabelle 3.8: Beschreibung der in Leonding verkehrenden Stadt- und Regionalbusse, Straßenbahn und O-Bus 62

Tabelle 3.9: Querschnittszählung mit Verkehrsaufkommen, Schwerverkehrsanteil und v85 in der Wegscheider Straße (Quelle: eigene Darstellung, 2021) 69

Tabelle 3.10: Entwicklung der Verkehrszahlen auf den Landesstraßen im Stadtgebiet von Leonding (Quelle: eigene Bearbeitung mit Daten von DORIS, 2021) 72

Tabelle 3.11: Kfz-Bestand im Vergleich Bund - Land - Gemeinde, Unterscheidung nach Antriebsart (Quelle: Statistik Austria und Mobilitätsbefragung 2021) 78

Tabelle 3.12: E-Ladeinfrastruktur in Leonding (Quelle: eigene Darstellung, 2021) 79

Tabelle 3.13: Unfallgeschehen 2015-2020 nach Art der Beteiligung (Quelle: Statistik Austria, Land OÖ, eigene Bearbeitung) 81

Tabelle 4.1. industrielle Leitbetriebe in Leonding (Quelle: WKO Oberösterreich, 2021)

127

Tabelle 4.2: Maßgebliche Funktion im Straßennetz und Einteilung von Innerortsstraßen (Quelle RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen)

133

Tabelle 4.3 Breite von Bemessungsfahrzeugen (Quelle RVS 03.04.12) 133

1 Einführung – Aufgabenstellung

Das Mobilitätskonzept Leonding (MKL) wird unter Begleitung des Lenkungsausschuss und der Fachabteilungen der Stadt auf Grundlage einer Bestandserhebung erstellt. Mit der Bestandserhebung sollen bestehende und zukünftige Verbesserungspotentiale in der Mobilität aufgezeigt werden, welche dann als Maßstab für die periodische Evaluierung der qualitativen und quantitativen Ziele des Mobilitätskonzeptes dienen sollen.

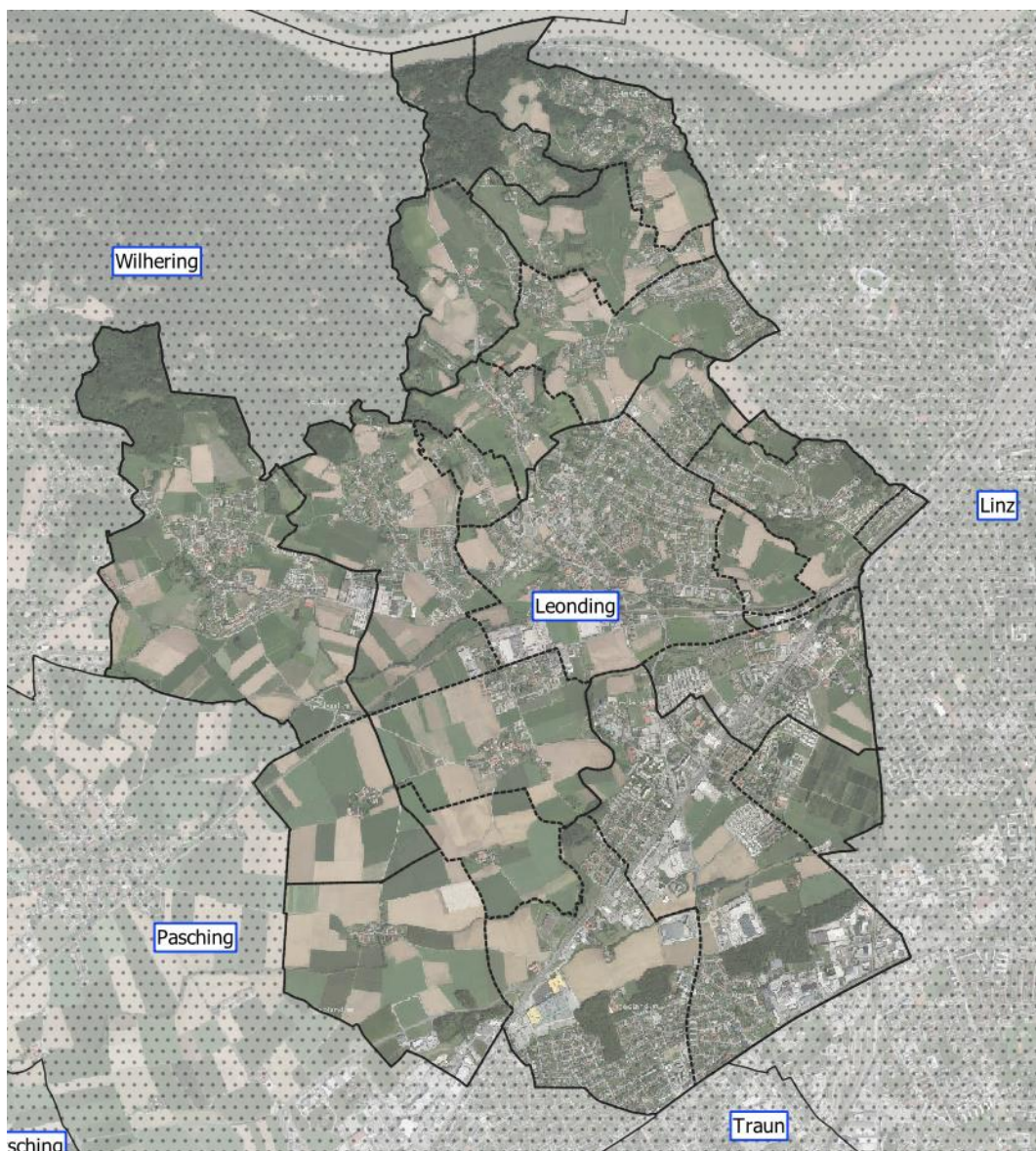


Abbildung 1.1 Übersicht Untersuchungs- und Planungsgebiet

Das Mobilitätskonzept mit seinen Zielen und konkreten Anleitungen soll als Leitlinie für die Gemeindepolitik und die Gemeindeverwaltung hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklungen der Stadt Leonding beschlossen werden.

1.1 Vorgehensweise

Das Mobilitätskonzept zeichnet sich durch einen ständigen Begleitprozess aus – Der Lenkungsausschuss wird monatlich über den Status der Erhebungen und das Fortschreiten des Konzepts informiert und lässt seine Ortskenntnisse für die Erhebungen einfließen. Zusätzlich werden gemeinsam mit dem Lenkungsausschuss Zielsetzungen für die Mobilitätsentwicklung in Leonding definiert, die als Leitfaden für die Maßnahmenfindung helfen sollen.

Für die Erstellung des Mobilitätskonzepts Leonding wird eine anonyme Befragung der Bürger:innen hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens durchgeführt, Anregungen der Bürger:innen werden aufgenommen und im Konzept berücksichtigt. Die Ergebnisse der Bürgerbefragung sowie die konkreten Maßnahmen des MKL werden den Bürger:innen in Veranstaltungen präsentiert und diskutiert. Dadurch wird ihnen auch die Möglichkeit geboten aktiv am Mobilitätsgeschehen zu partizipieren.

Es werden Bestandserhebungen im motorisierten Individualverkehr (MIV), ÖV sowie des ruhenden Verkehrs durchgeführt. Die Angebote für die aktive Mobilität (Radfahren, zu Fuß gehen) werden auch in ihrem Bestand analysiert. Die Erhebung des MIV durch das Planungsteam wird mit den Ergebnissen von aktuellen Verkehrszählungen des Landes auf Landesstraßen sowie der Gemeinde auf Gemeindestraßen (sofern vorhanden) ergänzt.

1.2 Abgrenzung des Untersuchungsrahmens

1.2.1 Räumliche Abgrenzung

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich über das gesamte Stadtgebiet von Leonding. Die Stadt ist unterteilt in 22 Ortsteile, wobei in manchen

mehr Handlungsbedarf besteht als in anderen. Durch die Mobilitätsbefragung soll dieser Handlungsbedarf eruiert und Brennpunkte in Leonding gefunden werden.

Eine räumliche Abgrenzung passiert während der Bestandserhebung und dem Herausfiltern von Brennpunkten in Leonding und seinen 22 Ortsteilen. Die zu untersuchenden Stellen in Leonding hinsichtlich MIV (inklusive ruhender Verkehr), ÖV und aktive Mobilität werden im Lenkungsausschuss festgelegt.



Abbildung 1.2: Brennpunkte in Rufing und Beteiligung der Bevölkerung (Quelle: PLANUM, 2021)

1.2.2 Zeitliche Abgrenzung

Die Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes und die Bestandserhebungen starten im Frühjahr 2021 und sollen bis Sommer 2021 abgeschlossen sein. Darauf folgt eine Analyse der Erhebungen und Zusammenfassung der Ergebnisse inklusive eines Mängelkatalogs. Nach dieser Analyse sollen ge-

eignete Maßnahmenvorschläge und das Mobilitätskonzept in Berichtform bis September 2021 fertiggestellt werden. Die gesamte Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes soll bis Oktober 2021 fertiggestellt sein.

Der zeitliche Rahmen für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen reicht von kurzfristigen, hauptsächlich verkehrsorganisatorischen Maßnahmen bis zu mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen, die auch höhere Investitionen erfordern und von externen Rahmenbedingungen abhängig sind.



1.2.3 Inhaltliche Abgrenzung

Die inhaltliche Bearbeitung erstreckt sich über alle Verkehrsmittel und verfolgt einen integrativen Ansatz, der auch die Raumplanung mitberücksichtigt. Die Bestandserhebungen sollen bereits vorhandene Analysen zu MIV, ÖV, Radfahren und zu-Fuß-Gehen miteinbeziehen. Die Planung erfordert eine ständige Abstimmung zwischen den einzelnen Planungsebenen und Beteiligten (interne Planer – externe Planer – Behörden). Planen – definiert als die Vorbereitung zielorientierten Handelns – ist ein dynamischer Vorgang, ein Prozess, dessen Schritte nicht isoliert voneinander betrachtet werden können. Die Abhängigkeit der einzelnen Planungsschritte voneinander verlangt Rückkoppelungen, so dass ein iteratives Vorgehen notwendig ist. Die Planung sollte so durchgeführt werden, dass sie in jedem Stadium für alle Beteiligten überschaubar und nachvollziehbar ist. Damit wird auch sichergestellt, dass anhand von definierten Parametern die Wirkungen der Maßnahmen evaluiert werden können und falls erforderlich die notwendigen Korrekturen angewandt werden.

Mobilitätskonzept **Leonding**



Quelle: PLANUM 2021

Notwendig ist daher ein integrierter und zielorientierter Planungsprozess, der im vorliegenden Fall in mehrere Phasen unterteilt werden kann:

- Phase 1 – Erhebung des Bestandes der Mobilität in Leonding – Grundlagen-erhebungen; vertiefende Analyse der verkehrlichen Situation
- Phase 2 – Analyse der Ergebnisse der Bestandserhebungen – Erstellen eines Mängelkatalogs, Erfassen der Brennpunkte und Definition des Handlungsbedarfs in einzelnen Ortsteilen

- Phase 3 – Vorschlag geeigneter Maßnahmen, Optimierung der Mobilität in Leonding
- Phase 4 – begleitende Evaluierung der Zielumsetzung

2 Verkehrspolitische Ziele des Mobilitätskonzepts Leonding 2020



2.1 Warum verkehrspolitische Ziele definieren?

Die Definition verkehrspolitischer Ziele für das Mobilitätskonzept ermöglicht einen **umfassenden** und **integrativen** Zugang zur Thematik. Die Ziele sind ein **Leitfaden** für die Ermittlung geeigneter Maßnahmen, für jedes Verkehrsmittel aber auch verkehrsmittelunabhängig. Die Ziele sollen auch so definiert sein, dass eine Einbindung der Bevölkerung in der Umsetzung der Maßnahmen durch partizipative Prozesse für möglichst hohe Wirksamkeit sorgt.

2.2 Prozess der Zieldefinition

Zu Beginn der Bearbeitung des Mobilitätskonzepts in Leonding wurden gemeinsam mit den Mitgliedern des Lenkungsausschusses Zielsetzungen erarbeitet, die als Leitfaden für die Maßnahmenüberlegungen dienen sollen. Die Zielsetzungen umfassen alle Verkehrsmittel und eine Einbindung der Bevölkerung soll einen *bottom-up* Zugang zum Thema ermöglichen.

In einem weiteren Schritt konnten die Mitglieder des Lenkungsausschusses die Tätigkeiten der Stadt Leonding in Bezug auf Mobilität anhand eines ADVANCE-Fragebogens¹ beurteilen.

Zur Beurteilung der Ziele und Leitlinien für das Mobilitätskonzept Leonding wurden neun Themen formuliert, über die zu Beginn der Bearbeitung im Lenkungsausschuss beraten wurde.

1. Nachhaltige Mobilität für Leonding
2. Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel
3. Leonding als Stadt der kurzen Wege
4. Priorität für Lebensraum vor Verkehrsraum
5. Priorität der Verkehrsmittel zu Fuß und Fahrrad – öffentlicher Verkehr – PKW

¹ ADVANCE ist ein Audit-Tool mit dem nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP) verbessert werden sollen. Städte können damit systematisch Potenziale zur Entwicklung von Maßnahmen für Mobilitätspläne identifizieren und bewerten [ELTIS, 2015].

6. Offen für Mobilitätsformen
7. Kooperation mit der Region
8. Verkehrssicherheit als Priorität
9. Abstimmung mit dem Stadtentwicklungskonzept „Leonding 2030“

Jede im Lenkungsausschuss vertretene Fraktion bekam dabei die Möglichkeit, bei fünf der für sie wichtigsten Themen Punkte zu setzen. Dadurch konnte bereits ein Ranking für die endgültige Auswahl getroffen werden. Dieser Vorgang sollte eine unabhängige Meinung einholen, denn erst im nächsten Schritt wurden die neun Themen eingehend vorgestellt.

Nach der Präsentation der Ziele konnten die Mitglieder des Lenkungsausschusses noch einmal eine Bewertung der einzelnen Themen abgeben, nach welcher dann endgültig eine Wahl der Zielsetzungen getroffen wurde.

Dadurch ergab sich eine neue Reihung und Wahl der Themen:

1. Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel
2. Priorität der Verkehrsmittel zu Fuß und Fahrrad – öffentlicher Verkehr – PKW – Priorisierung der Verkehrsteilnehmer:innen
3. Leonding als Stadt der kurzen Wege
4. Abstimmung mit dem Stadtentwicklungskonzept „Leonding 2030“
5. Priorität für Lebensraum vor Verkehrsraum
6. Verkehrssicherheit als Priorität
7. Kooperation mit der Region

Der Themenpunkt „Kooperation mit der Region“ wurde zwar in beiden Fällen vom Lenkungsausschuss mit nur einem bzw. keinem Punkt bewertet, allerdings ist dieses Ziel aus verkehrsplanerischer Sicht ein sehr wichtiges Thema und wurde deswegen als Zielsetzung mit aufgenommen.

2.3 Beschreibung der Kernziele

2.3.1 Leitfaden 1: Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel





Quelle: AIT

Die Erreichbarkeit stellt eine wesentliche Standortqualität für alle Arten der Nutzung dar. Ob Bildungs-, Gewerbe-, Freizeit- oder Handelsnutzung – die Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln ist eine Grundvoraussetzung für jedwede Nutzung. Dies gilt für Gebiete am Stadtrand genauso wie für die verdichteten Bereiche.

- Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander sichern (Stärkung der Multimodalität)
- Kurze Wege für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen
- Anlagen für Rad- und Fußgängerverkehr (Rad- und Fußwege)
- Erreichbarkeit für Wirtschaftsverkehr sichern (Personenwirtschaftsverkehr, wichtiger als Pendlerverkehr)
- Verstärkte flächige Erschließung von Leonding mit öffentlichen Verkehrsmitteln: sinnvolle Ergänzung und Verdichtung, zeitliche Ergänzung (Abend, Nacht)

Die Art der Erreichbarkeit ist an den Gebietscharakter und die Nutzung anzupassen. Besonders die dicht bebauten Bereiche sollen für Fußgänger- und Radverkehr sowie für den ÖV attraktiv erreichbar sein. Unter diesen Voraussetzungen werden entsprechende Abstellplätze am Rand urbaner Bereiche von Kunden und Besuchern angenommen. Innenstadtbereiche mit derartiger Erschließung haben auch für den Handel deutlich

positive Entwicklungen vorzuweisen. Die Unterstützung und Stärkung des Stadtzentrums und der lokalen Zentren ist ein erklärtes Ziel des Mobilitätskonzeptes. Mit den Parkmöglichkeiten von Einkaufszentren am Stadtrand kann jedoch die Innenstadt schon aufgrund der Stadtstruktur nicht mithalten. Die Innenstadt kann jedoch mit ihrem Umfeld immer gegenüber einem Großparkplatz punkten.

2.3.2 Leitfaden 2: Priorisierung aktiver Verkehrsteilnehmer:innen





In vielen Fällen sind Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr gegenüber jenen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zur Verfügung stehenden Flächen überdimensioniert.

Nicht nur bei der Aufteilung des Verkehrsraums kann es notwendig werden, Prioritäten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln festzulegen. Die Priorisierung des nichtmotorisierten Verkehrs und des Öffentlichen Verkehrs kann auch bei der Aufteilung der Freigabezeit an Verkehrslichtsignalanlagen oder der finanziellen und zeitlichen Ressourcen bei der Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen notwendig sein.

- Vorrang für schwächere Verkehrsteilnehmer:innen
- Mindestansprüche vor Qualitätsansprüchen
- Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs

In diesen Fällen ist es wichtig, sich der definierten verkehrspolitischen Zielsetzungen zu erinnern und in deren Sinn eine klare Priorisierung des Fußgänger-, Radfahrer- und Öffentlichen Verkehrs vorzunehmen.

Die Anwendung des Prinzips „Sicherheit, Flüssigkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrs“ ist nicht nur auf den Kfz-Verkehr bezogen, sondern umfasst im Sinne des Gesetzgebers alle Verkehrsmittel. Besonders bei Kapazitätsfragen wird oft nur die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs als Kriterium herangezogen, die übrigen Verkehrsmittel werden mit den Restflächen bedient. Gerade im städtischen Raum sollten der nichtmotorisierte Verkehr und der Öffentliche Verkehr genauso wie der Kfz-Verkehr vorerst mit ihren Mindestansprüchen berücksichtigt werden, erst anschließend kann man den Werthaltungen und den objektiven Anforderungen folgend, über qualitative Verbesserungen für einzelne Verkehrsmittel entscheiden.

Priorisierung der Verkehrsteilnehmer:innen:

1. Aktive Verkehrsteilnehmer:innen (Fuß- und Fahrrad),
2. Öffentlicher Verkehr (ÖV),

3. MIV unter der Voraussetzung, dass Ziele im Stadtgebiet prinzipiell für alle Verkehrsmittel erreichbar bleiben.

2.3.3 Leitfaden 3: Leonding als Stadt der kurzen Wege



Die Sicherung kurzer Wege für die Erledigung der täglichen Mobilitätsnachfrage beginnt mit der Raumplanung und in der Stadtentwicklung und dient der Förderung der aktiven Mobilität (als nachhaltigste und gesündeste Mobilitätsform). Eine Stärkung der Nahversorgung ist die Grundlage einer nachhaltigen Mobilitätsnachfrage, wobei Nahversorgung nicht nur für den klassischen Lebensmittelmarkt gilt, sondern auch das Angebot an Grundbildung, Kinderbetreuung und Freizeitmöglichkeiten umfasst.



Quelle: Financial Times, 2020

- Nahversorgung sichern (Lebensmittel, Schule, Kindergärten, Arbeitsplätze, Freizeitangebot)
- Barrierefreiheit
- Durchwegung
- Dichtes, nachhaltiges (Fuß/Rad/ÖV) Transportnetzwerk

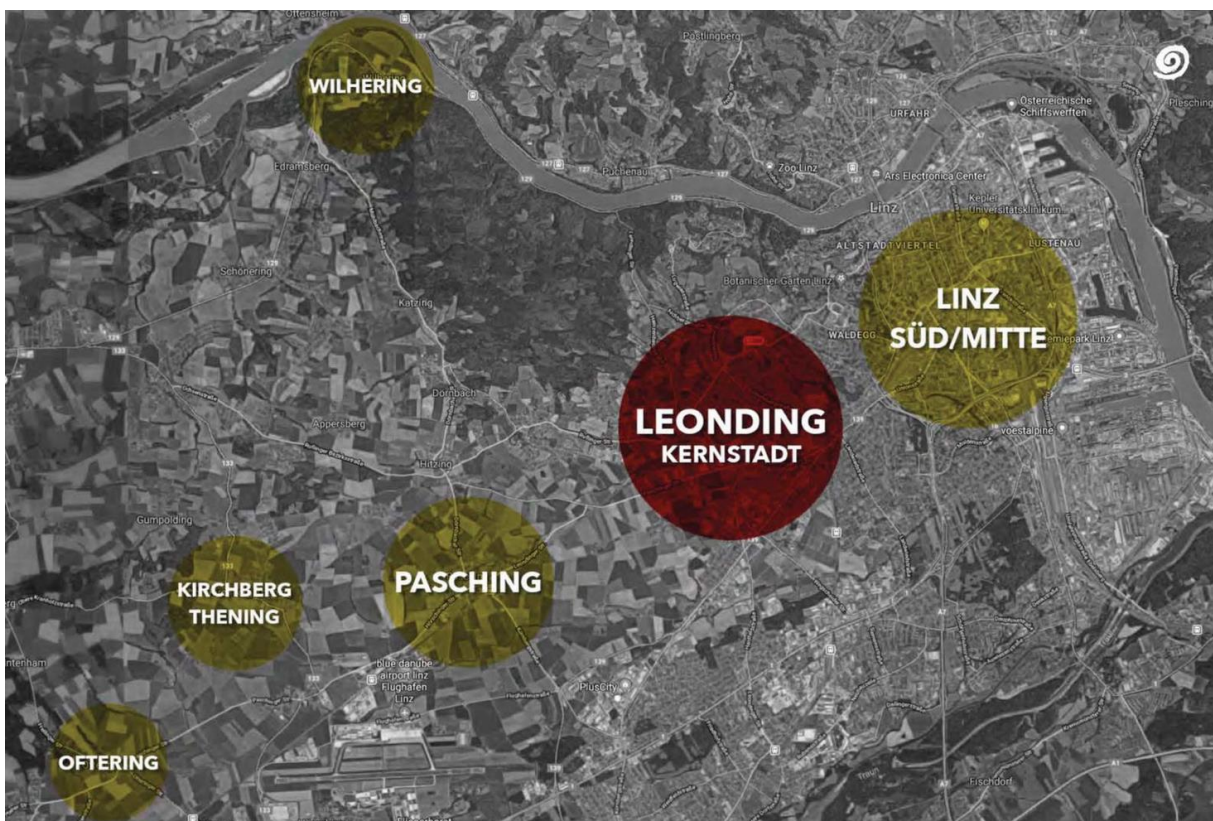
Die nachträgliche Schaffung von Fuß- und Radverbindungen in bestehenden Siedlungen bzw. die Sicherung der Durchwegung bei geplanten Entwicklungen schafft Vorteile für den nichtmotorisierten Verkehr durch die Vermeidung von Umwegen und fördert damit auch die Nutzung dieser Verkehrsmittel.

Die Förderung der nichtmotorisierten Mobilität stärkt auch den Öffentlichen Verkehr, da z.B. der Radverkehr als Zubringerverkehrsmittel ein ganz wichtiger Partner des Öffentlichen Verkehrs ist. Dies ist auch der erste und wichtigste Ansatz der Multimodalität, wie sie im Alltagsverkehr schon häufig praktiziert wird. Durch den Einsatz der Elektromobilität wird besonders die Reichweite des Radverkehrs wesentlich ausgedehnt, da das Elektro-Fahrrad längere Fahrtweiten bei gleichem Zeitaufwand zulässt. Besonders günstig wirkt sich der Elektroantrieb aber bei der Überwindung von Widerständen in Form von Steigungen aus. Damit werden bisher unattraktive Quell-Ziel-Beziehungen für den Radverkehr erschlossen.

2.3.4 Leitfaden 4: Mobilität als Teil der Raumplanung - Abstimmung mit dem StEK Leonding 2030



Die Abstimmung mit dem Stadtentwicklungskonzept Leonding 2030 (strategische Stadtentwicklung: Bildung – Mobilität – Konferenzen/Tagungen) ist eine notwendige Aufgabe, um städtische Entwicklungen bezüglich Wohnsiedlungs-, Gewerbe- und Industriegebieten sowie Bildungs-, Einkaufs- und Naherholungszielen im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität zu erschließen. Als Kernstadt hat Leonding die Projektleitung der Modellregion „Smart Region“ mit den Gemeinden Wilhering, Pasching, Kirchberg-Thening, Oftring, Linz-Süd und Leonding mit dem Schwerpunkt Mobilität übernommen. Als Pilotregion für „Mobilitätskonzepte der Zukunft“ sollen Alternativen zur Straße bzw. dem motorisierten Individualverkehr geschaffen werden. In diesem Sinne ist der öffentliche Verkehr weiter zu stärken und die Elektro-Mobilität zu fördern.



Quelle: STEK Leonding 2030

Als Ziel im Stadtentwicklungskonzept wird auch die Nachfrage nach individueller Mobilität ohne eigenen Pkw-Besitz genannt. In Sharing-Modellen soll dem Prinzip „Benutzen statt Besitzen“ (engl. *Mobility as a Service*)

– MaaS) Rechnung getragen werden. Die Schaffung entsprechender Mobilitäts-Angebote wird ein wichtiges Ziel bei der Umsetzung des Stadtentwicklungskonzeptes sein. Das Mobilitätskonzept Leonding hat in Zusammenarbeit mit der Standortagentur die Erreichung dieses Ziels zu unterstützen:

- Berücksichtigung der Vorgaben im Bereich Mobilität
- Langfristige Sicherung nur von unbedingt notwendigen Verkehrsflächen
- Mobilität zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes
- Berücksichtigung der Entwicklung von Siedlungsschwerpunkten durch Abstimmung von Raum- und Mobilitätsplanung

2.3.5 Leitfaden 5: Priorität für Lebensraum vor Verkehrsraum





Besonders im urbanen Bereich kommt es aufgrund beengter Platzverhältnisse immer wieder zu Konflikten bei der Aufteilung des Verkehrsraums zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und der alternativen Nutzung des öffentlichen Raums.

Bei Neubaugebieten ist durch die frühzeitige Zusammenarbeit zwischen Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung eine entsprechende Flächenvorsorge für den Verkehrsraum zu treffen. Grundlage für die Ansprüche einer Straße (Breite, Leistungsfähigkeit usw.) ist die funktionelle Gliederung des Straßennetzes von Leonding.

- Kooperation Raumplanung und Verkehrsplanung
- Aufwertung des öffentlichen Raumes
- Aufenthaltsqualität in der Stadt erhöhen
- Flächenvorsorge für Verkehrserschließung

In bebauten Gebieten ist über eine ausgewogene Neu-Aufteilung des öffentlichen Raumes zu diskutieren. Diese Überlegungen gelten nicht nur für die Plätze, sondern auch die Verbindungen bzw. Straßenzüge nach

dem Motto „Der Weg ist auch ein Ziel“. Oft überwiegt der Verkehrsraum gegenüber den übrigen öffentlichen Flächen. In solchen Fällen ist bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit die Reduktion von überdimensionierten Verkehrsflächen, insbesondere für den motorisierten Verkehr, zu prüfen.

Neben der Verkehrsqualität ist auch der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eine angemessene Aufmerksamkeit zu widmen. Besonders in den urbanen Bereichen von Leonding überwiegt auf einem Großteil der Straßen die Aufenthaltsfunktion gegenüber der Verkehrsfunktion „Durchleiten“. Eine ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums bietet das angenehme Umfeld, indem sich Bewohner und Besucher wohlfühlen.

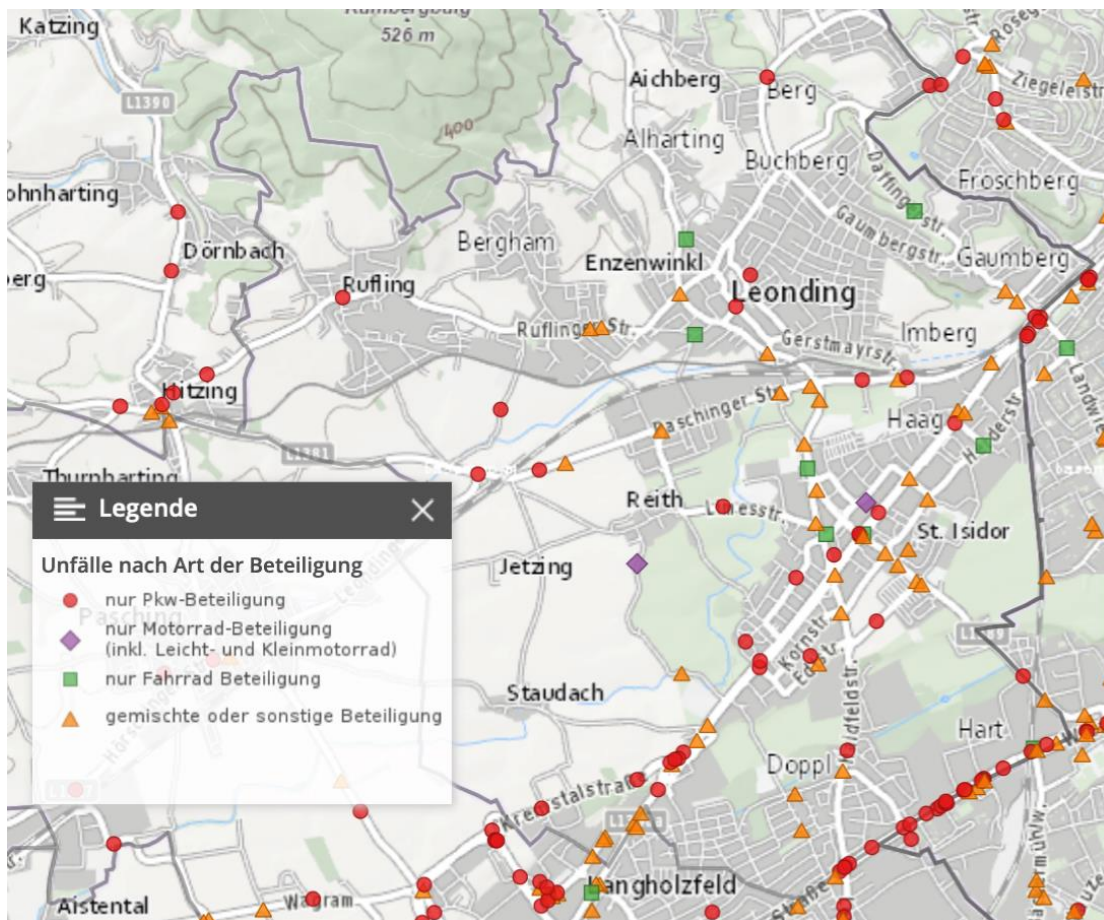
Damit führt die Priorisierung der Gestaltung auch zu einer wirtschaftlichen Stärkung der Innenstadt. Bei vielen Handelsbetrieben hat sich bereits die Erkenntnis durchgesetzt, dass nicht die Kraftfahrzeuge selbst, bzw. die Lenker der Fahrzeuge die Kunden sind, sondern die Personen, die ein Verkehrsmittel nutzen – unabhängig davon, ob sie zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Öffentlichen Verkehr oder dem eigenen Pkw in die Geschäftsbereiche kommen. Wichtig ist es, ein attraktives Umfeld zu bieten und die Aufenthaltsdauer auszudehnen.

In den Wohngebieten führt die Reduktion des Verkehrsraums gegenüber dem Raum für den Aufenthalt zu einer Steigerung der Wohnqualität, der Sicherheit für Anrainer und Besucher und zu einer Aufwertung dieser Gebiete.

2.3.6 Leitfaden 6: Verkehrssicherheit als Priorität



Verkehrssicherheit ist bei allen mobilitätsbezogenen Maßnahmen vorzuziehen, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer:innen (Fußgänger:innen – Kinder, körperlich beeinträchtigte Personen und Senior:innen – und Radfahrer:innen). Eine erste Analyse der Unfallzahlen zeigt, dass in Leonding vor allem an den hoch belasteten Landesstraßen unverhältnismäßig viele Unfälle mit Pkw-Beteiligung auftreten. Auch wenn die Stadt Leonding nicht als Erhalter dieser Straßen verantwortlich ist, muss es doch im Interesse der Stadt liegen, diese Unfallzahlen zu reduzieren.



Quelle: Statistik Austria, 2021

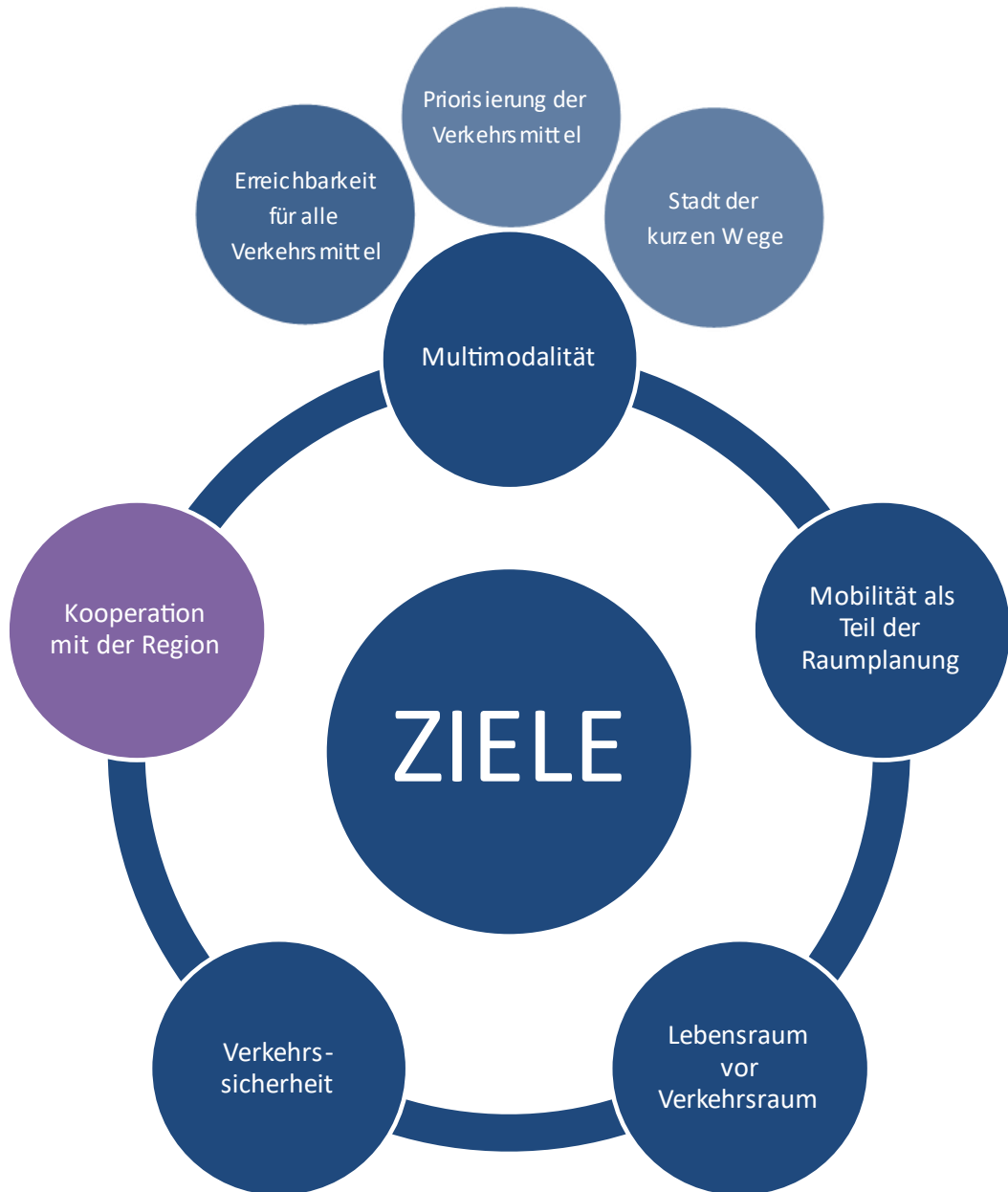
Unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel muss für die Mobilitätsplanung die Verkehrssicherheit der Nutzer die höchste Priorität haben. Besonders Fußgänger und Radfahrer sind die im Verkehrsablauf am meisten gefährdeten Personen. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts Leonding haben diesen Umstand zu berücksichtigen, besonders bei der

technischen Planung von Verkehrsanlagen hat die Verkehrssicherheit Vorrang vor Leistungsfähigkeitskriterien.

- Berücksichtigung des Sicherheitsbedürfnisses schwächerer Verkehrsteilnehmer
- Sanierung von Unfallschwerpunkten
- Zielsetzung ist die Umsetzung des vorhandenen Sicherheitsprogramms

Die im Mobilitätskonzept vorgesehene detaillierte Analyse der Unfalldaten der Statistik Austria über mehrere Jahre und die Erhebung vor Ort durch Befragung der Exekutive bildet die Grundlage für die Planung im Sinne der Verkehrssicherheit.

2.4 Weiteres Ziel: Kooperation mit der Region



Mobilität ist grenzüberschreitend und daher ist die Gesamtbetrachtung der Mobilitätssituation in Abstimmung mit den Nachbargemeinden für ein optimal funktionierendes Mobilitätsangebot erforderlich. Die Stadt Leonding ist im Verbund mit Linz und den übrigen Gemeinden des Umlandes zu einem gemeinsamen Funktionsraum zusammengewachsen. Im Mobilitätsleitbild der Region Linz sind bereits einige der Ziele für eine gemeinsame Mobilitätspolitik formuliert:

- Wahlfreie und flexible Mobilität für alle
- Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes
- Sicherung einer sauberen Mobilität für hohe Lebensqualität und attraktive Wohn-, Freizeit- und Arbeitsbedingungen

Mobilitätsleitbild Linz – den Weg gemeinsam gehen!



Quelle: Kumm Steig Um, 2018

Die Stadt Leonding erklärt verbindlich, als Teil dieser regionalen Partnerschaft die Mobilitätsziele der Region zu unterstützen und im eigenen Wirkungsbereich diese Wahlfreiheit und Flexibilität der Mobilität für die Bewohner und Besucher von Leonding zu sichern. Dies soll es vor allem den Bewohnern von Leonding auch in der Gemeindegrenzen überschreitenden Mobilität ermöglichen, Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß,

Fahrrad, ÖV) für die eigenen Wege zu nutzen und damit die Abhängigkeit von der Pkw-Nutzung zu reduzieren.

- Mobilitätskonzept in Abstimmung mit dem Mobilitätsleitbild der Region Linz
- Berücksichtigung des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs
- Raumplanung gemeindeübergreifend
- ÖV-Konzept mit den Nachbargemeinden

Die im regionalen Mobilitätsleitbild Linz definierten Ziele für den Pkw-Verkehr (Senkung des Anteils von 57% auf 45% der Wege) werden unterstützt.

Die Raumentwicklung der Regionsgemeinden soll bestmöglich aufeinander abgestimmt werden. Von den gesetzten Maßnahmen und Zielen soll die gesamte Bevölkerung der Stadtregion profitieren und in einer Stärkung der Region resultieren [Regionalmanagement Oberösterreich, 2021].

Resümee Kapitel 2

Durch die Definition von Zielen zieht sich ein roter Faden durch ein Konzept und Maßnahmen können ganz spezifisch auf die Ziele abgerichtet gestaltet und umgesetzt werden.

Die Ziele dienen als Leitfaden für die Analyse und ermöglichen einen *bottom-up*-Zugang mit Einbeziehung der Bevölkerung. Es werden alle Verkehrsmittel in die Ziele aufgenommen, um eine möglichst umfassende und integrative Bearbeitung zu ermöglichen.

3 Analyse des Bestandes

Für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes sind umfangreiche Analysen der Ist-Situation vonnöten. Dabei spielen neben der Stadt- und Regionsstruktur vor allem Bestandserhebungen zum MIV, ÖV und der aktiven Mobilität eine entscheidende Rolle. Durch eine Mobilitätsbefragung, die in den Haushalten Leondings durchgeführt wurde, kann das Verkehrsverhalten der Bevölkerung identifiziert werden. Die Strukturdaten stammen vom Land Oberösterreich und der Statistik Austria und entsprechen dem je Datensatz aktuell verfügbaren Status.

3.1 Regions- / Stadtstruktur Leonding

Leonding liegt im Bezirk Linz-Land und hat als Nachbarstadt der Landeshauptstadt Linz wichtige zentralörtliche Funktionen der Daseinsvorsorge. Die Stadt ist in drei Katastralgemeinden unterteilt: Leonding – Rufling – Holzheim. Diese drei Katastralgemeinden sind wiederum in 22 Ortsteile unterteilt. Die 22 Ortschaften weisen zum Teil sehr große Unterschiede auf – während die Achse Leonding – Haag – Doppl – Hart, Haag und St. Isidor sehr urban geprägt ist, gibt es mit Rufling, Felling, Jetzing und Staudach auch stark rural geprägte Ortschaften.

Leonding ist in der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria in die Kategorie „2 – intermediate density area (towns, suburbs)“ eingeordnet und gilt als urban.

Die 22 Ortsteile weisen unterschiedlich dichte Bebauung und Bevölkerungsverteilung auf. Während man im Norden und Westen Leondings viele Einfamilienhäuser und Gehöfte findet, gibt es in den Ortsteilen Doppl-Hart, Haag und St. Isidor mehr Geschossbauten und Mehrparteienhäuser. In diesen Ortsteilen gibt es auch einen höheren Anteil an Industrie- und Gewerbestandorten.

Es führen wichtige Hauptverkehrsachsen durch Leonding. Im Süden liegt in West-Ost-Ausrichtung die B1 – Wiener Bundesstraße / Salzburger Straße, aus der Linzer Innenstadt kommend führt die B139 – Kremstal-

straße nach Westen. Wichtige Nord-Süd-Achsen bilden die Hainzenbachstraße (L1386 Leondinger Straße), die Wegscheider Straße, Ehrenfellner-Straße und Haidfeldstraße, welche die einzelnen Ortsteile miteinander verbinden.

Neben diesen Achsen des MIV führen auch Westbahn und Linzer Lokalbahn durch Leonding und bieten mit insgesamt sieben Bahnhaltstellen wichtige öffentliche Anbindungen für die Bevölkerung. Das Bahnnetz wird durch die Straßenbahnlinien 3 und 4 ergänzt und sorgt für eine innerstädtische und regionale Anbindung. Neben der (Straßen-)Bahn verkehren noch zehn Stadt- und Regionalbuslinien sowie drei OBUS-Linien in Leonding.

3.2 Topographie und geographische Lage

Leonding gehört nach geographischer Einteilung zu den drei Raumeinheiten „Südliche Mühlviertler Randlagen“ (Norden), „Inn- und Hausruckviertler Hügelland“ (Rufling – Leonding – Buchberg – Imberg) und „Unteres Trauntal“ (Süden). Die Grenze zwischen diesen nach Natur- und Landschaftsleitbildern eingeteilten Raumeinheiten liegt einerseits auf Höhe der Ruflinger Straße / Michaelsbergstraße und weiter südlich in etwa auf bei der Paschinger Straße. Sie unterscheiden sich in ihrem Landschaftscharakter.

Der nördliche Bereich Leondings wird der Raumeinheit „Südliche Mühlviertler Randlagen“ zugeordnet. Die Ortsteile Zaubertal, Aichberg, Alharting und Holzheim zählen hier dazu. Diese Raumeinheit zeichnet sich durch einen hohen Anteil ein Einfamilienhaus-Verbauung aus – aufgrund der Südlagen ist der Bereich attraktiv, zusätzlich hat man die Nähe zu Donau und Linz. Die Raumeinheit ist wie keine andere in Oberösterreich von Zersiedelungsmerkmalen geprägt [Südliche Mühlviertler Randlagen, S. 20]. Das geographische Zentrum Leondings zählt zur Raumeinheit „Inn- und Hausruckviertler Hügelland“. Diese Raumeinheit zeichnet sich durch Grünlandnutzung und Ackerbau in den flachen Lagen aus – generell ist sie durch Buckel und Hügel mit wenig tiefen Einschnitten in der Land-

schaft gekennzeichnet. Je näher die Raumeinheit sich Richtung Linz erstreckt umso prägender wird die Zersiedelung um die größeren Orte [Inn- und Hausruckviertler Hügelland, 2007, S. 19]. Die Ortsteile Leondings im „Unteren Trauntal“ sind eben und sind durch hohe Siedlungs- und Gewerbenutzung gekennzeichnet (zum einen liegt Leonding in der „Hochterrasse“, zum anderen im „verdichteten Siedlungs- und Gewerbebereich“) [Unteres Trauntal, 2007, S. 20].

Leonding liegt im Zentralraum Linz. Im Norden bildet die Donau die Grenze zu Puchenau, im Westen befinden sich die Nachbargemeinden Wilhering und Pasching, im Süden grenzt Leonding an Traun und im Osten an Linz. Der Kürnbergwald im Nordwesten bildet hierbei ebenso eine naturräumliche Grenze wie die Donau.

3.3 Wirtschafts- und Industriestruktur der Stadt

Leonding ist ein attraktiver Wirtschaftsstandort – über 1.500 Unternehmen sind hier angesiedelt, von landwirtschaftlichen Betrieben über Industrie und Produktion hin zu Gewerbe und Dienstleistungsunternehmen ist alles zu finden. Dabei gibt es eine Durchmischung von Klein- bis Großbetrieben.

3.3.1 Erwerbsstatus und Beschäftigung

54% der Bevölkerung sind Erwerbspersonen (2019), davon sind 96% erwerbstätig. Die Erwerbsspendlerstatistik 2019 von Statistik Austria weist 14.686 Erwerbstätige am Wohnort Leonding und 12.941 Erwerbstätige am Arbeitsort aus. Hier sind Ein- und Auspendler inkludiert.

In Leonding gibt es 2.148 Arbeitsstätten mit 14.156 Arbeitsplätzen (Beschäftigungsverhältnisse) aufgeteilt auf die drei Wirtschaftssektoren (siehe Tabelle 3.1., Datenstand 31.10.2019), wobei der Tertiärsektor mit 65% den größten Teil ausmacht.

Tabelle 3.1: Erwerbstätige am Arbeitsort nach ÖNACE-Sektoren (in %) (Quelle: Statistik Austria, 2021a; STATatlas, 2021)

ÖNACE-Sektor	Leonding			Linz-Land			Oberösterreich		
	2019	2011	2001	2019	2011	2001	2018	2011	2001

Primärsektor	0,5	0,7	0,9	2,1	1,6	2,3	4,0	4,5	5,3
Sekundärsektor	34,5	33,4	44,7	26,5	28,2	34,0	30,0	31,0	35,8
Tertiärsektor	65,0	65,9	54,4	71,4	70,2	63,7	66,0	64,5	59,0

Leonding zeichnet sich durch eine hohe Anzahl an Ein- und Auspendler:innen aus, dies bedeutet auch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen, dass sich in den Belastungen auf den Hauptverkehrsrouten aber auch abseits davon zeigt. Auch hier gilt es, Maßnahmen zu setzen, die sowohl zur Steigerung der Lebensqualität in Leonding beitragen ohne dabei für allzu große Nachteile der Pendler:innen zu sorgen.

3.3.2 Tourismus in Leonding

Neben den Pendler:innen trägt auch der Tourismus zu Verkehrsaufkommen in Leonding bei.

In der Wintersaison 2019/2020 gab es ca. 6.800 Ankünfte mit insgesamt fast 12.300 Nächtigungen. Die Sommersaison 2020 verzeichnete 11.200 Nächtigungen, wobei hier zu erwähnen ist, dass diese Saison von der Corona-Pandemie geprägt war [STATatlas, 2021]. Im Bezirk Linz-Land gab es im Tourismusjahr 2020 einen Rückgang der Ankünfte um über 50% sowie einen Nächtigungsrückgang von ca. 42% [Tourismusstatistik Oberösterreich, 2021]. In den Jahren vor der Corona-Pandemie verzeichneten die Leondinger Tourismusbetriebe ein jährliches Wachstum von etwa fünf Prozent bei den Nächtigungen [Tourismus Statistik Austria, 2021].

Im Mobilitätskonzept findet der Tourismus insofern Eingang, als man mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen auch bei ortsfremden Personen auf nachhaltige Mobilität setzen und somit zu einer Stärkung z.B. des ÖV beitragen kann.

3.4 Demographische Indikatoren

3.4.1 Altersverteilung

Die Bevölkerungsentwicklung in Leonding zeigt einen jährlichen Anstieg zwischen ein und zwei Prozent, in den Jahren 2020 und 2021 gab es ein geringeres Bevölkerungswachstum (siehe Abbildung 3.1).

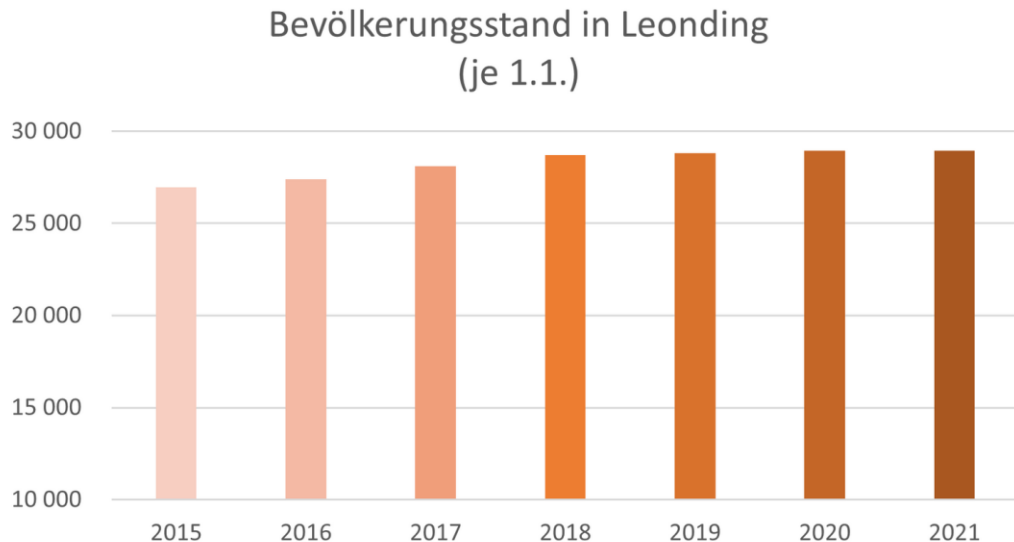


Abbildung 3.1: Bevölkerungsentwicklung in Leonding zwischen 2015 und 2021 (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Statistik Austria, 2021)

Die Altersstruktur der Leondinger:innen weist eine gleichförmige Verteilung der Alterskohorten auf mit einer leichten Abflachung bei den Kindern und Jugendlichen / jungen Erwachsenen. Sowohl bei Frauen als auch bei Männern ist die Gruppe der 30- bis 40-Jährigen am stärksten vertreten (siehe Abbildung 3.2).

Der Anteil der unter-20-jährigen an der Gesamtbevölkerung beträgt 20,5%. Die Bevölkerung zwischen 20 und 64 Jahren macht einen Anteil von 60,9% aus und die Über-65-Jährigen haben einen Anteil von 18,6%.

Es leben mehr Frauen als Männer in Leonding – 52,1% zu 47,9%. [Statistik Leonding, 2021]

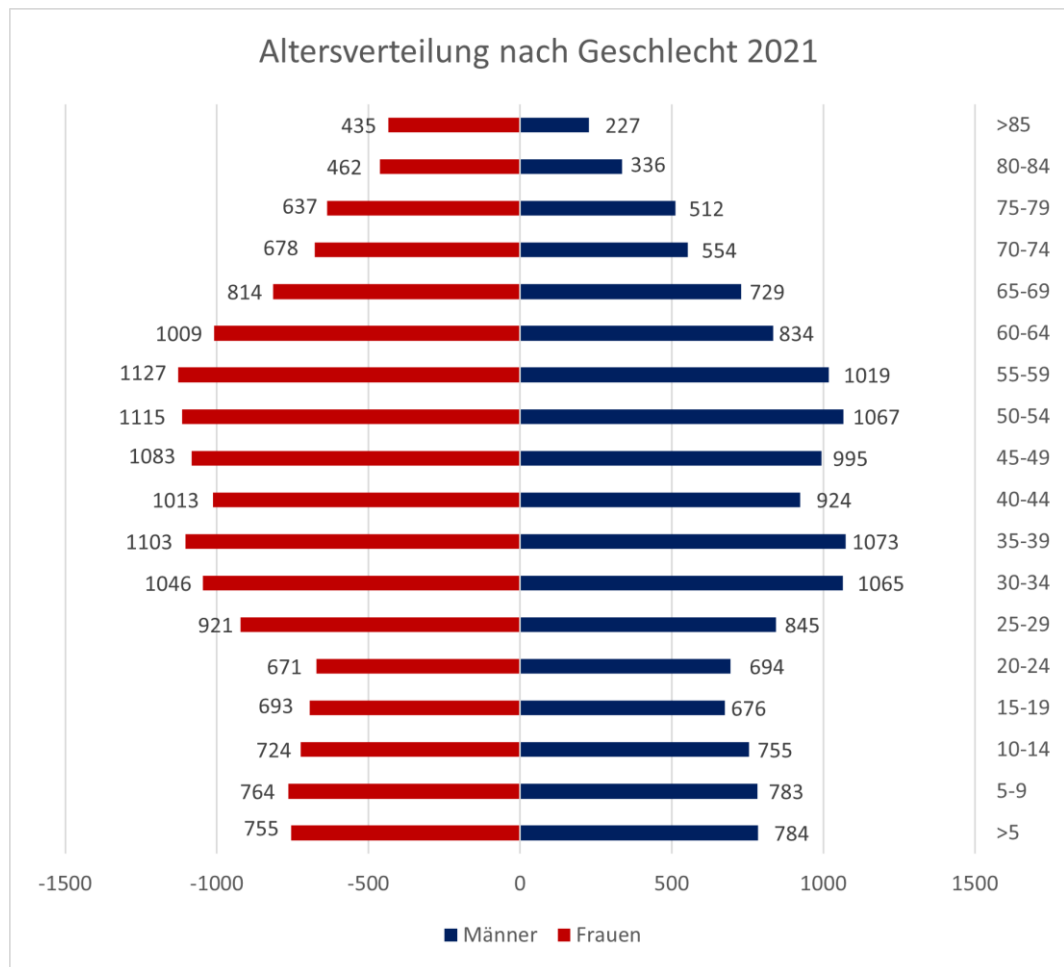


Abbildung 3.2: Altersverteilung nach Geschlecht, Bevölkerungsstand 01.01.2021 (Quelle: eigene Bearbeitung mit Daten von Statistik Austria, 2021)

3.4.2 Bevölkerungsdichte – Flächennutzung / Wohndichte

Wie schon in Kapitel 3.1 erwähnt sind Bebauung und Bevölkerungsverteilung in den Leondinger Ortsteilen sehr unterschiedlich. Die Bevölkerungsdichte auf die Gesamtfläche (Katasterfläche = 24,04 km²) von Leonding betrachtet beträgt ca. 1.200 Einwohner/km². Auf den Dauersiedlungsraum (22,84 km²) heruntergebrochen liegt die Bevölkerungsdichte bei 1.267. Die Bevölkerungsdichte und -verteilung auf die 22 Ortsteile Leondings ist in Tabelle 3.2 zusammengefasst und zeigt deutliche Unterschiede zwischen den Ortsteilen.

Tabelle 3.2: Bevölkerungsdichte nach Ortschaften, Gebietsstand 2021 (Quelle: eigene Bearbeitung mit Daten von Statistik Austria und data.gv.at)

Ortschaft			
-----------	--	--	--

Katastral- gemeinde		Größe Ortsteil (km ²)	Einwoh- ner	Bevölkerungs- dichte (EW/km ²)
		24,05	28 938	1203,44
Leonding			23 356	
	Alharting	0,51	264	520,49
	Buchberg	0,36	283	793,67
	Doppl	1,81	3145	1739,59
	Felling	0,59	10	17,05
	Gaumberg	0,83	1639	1975,53
	Haag	0,99	5477	5526,49
	Hart	2,71	5580	2059,44
	Imberg	0,39	193	493,26
	Leonding-Zentrum	2,24	4539	2025,09
	Reith	1,18	839	709,46
	Sankt Isidor	0,58	955	1657,34
	Unter- gaumberg	0,09	432	4875,98
Holzheim			2780	
	Aichberg	0,84	130	154,60
	Berg	1,12	1534	1371,64
	Friesenegg	0,65	64	97,83
	Holzheim	0,73	260	353,79
	Zaubertal	1,05	792	757
KG Rufling			2802	
	Bergham	1,67	1231	735,57
	Enzenwinkl	0,25	141	561,89
	Jetzing	0,84	5	5,92
	Rufling	3,04	1380	453,24
	Staudach	1,57	45	28,67

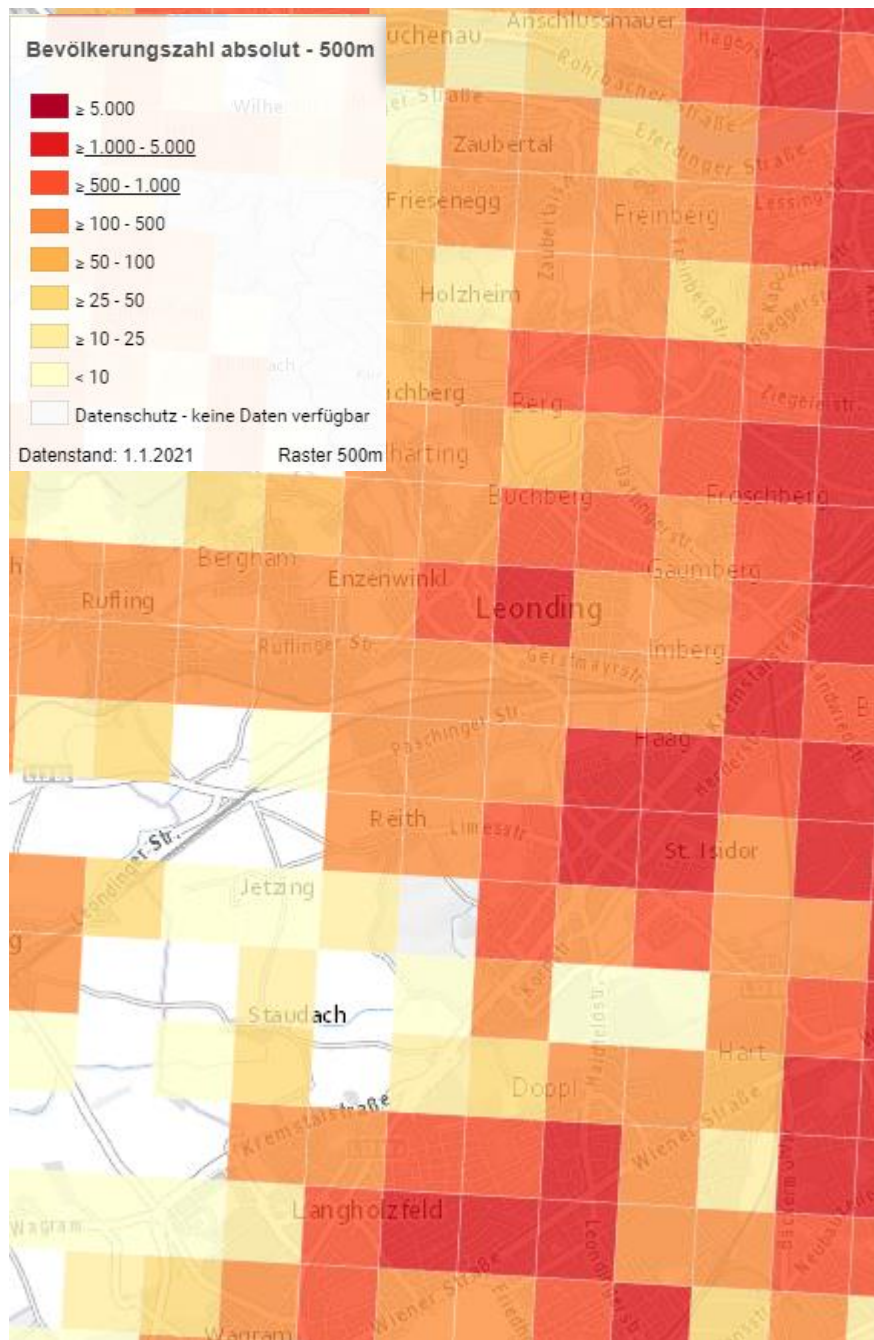


Abbildung 3.3: Anzahl Bevölkerung im 500m-Raster (Quelle: STATatlas, 2021)

Vergleicht man die Bevölkerungszahl in Abbildung 3.3 mit der Anzahl der Gebäude in Abbildung 3.4, wird ersichtlich, dass die Wohnungs- und Bevölkerungsdichte um die Meixnerkreuzung im Vergleich zu periphereren Gebieten Leondings sehr hoch ist. Auch der Zentrumsbereich um den Stadtplatz weist sowohl eine hohe Bebauungs- als auch Bevölkerungsdichte auf.

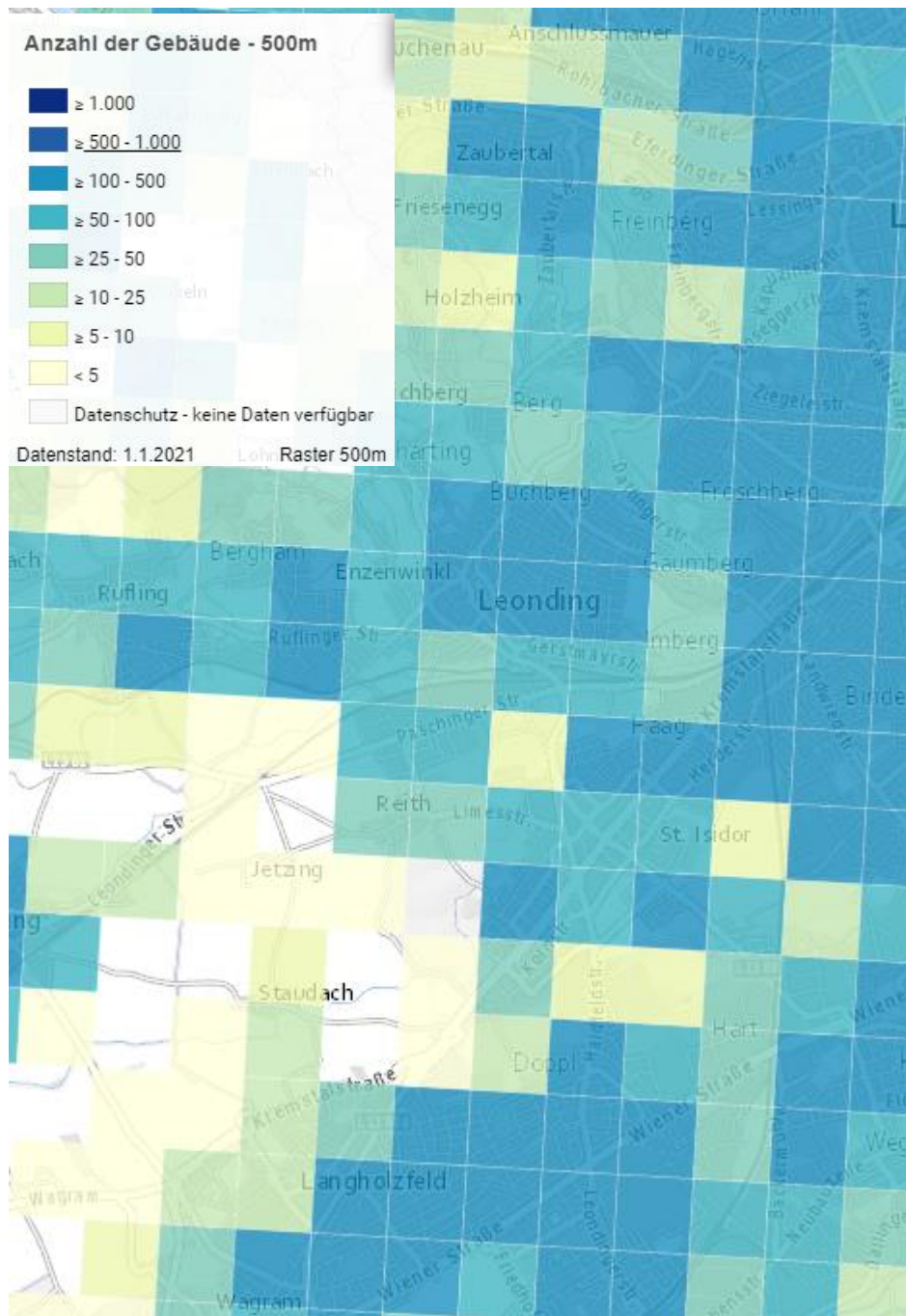


Abbildung 3.4: Gebäudebestand im 500m-Raster (Quelle: STATAtlas, 2021b)

3.4.3 Bildungsgrad

Neben Daten wie der Altersstruktur und der Bevölkerungsdichte ist auch der Bildungsgrad ein wichtiger demographischer Indikator. In Tabelle 3.3 sind einerseits der Bildungsgrad der 25-64-Jährigen (Erwerbspersonen,

Anteil an Altersgruppe in Prozent) und andererseits der Bildungsgrad am absoluten Anteil der über 15-Jährigen zusammengefasst.

Tabelle 3.3: höchste abgeschlossenen Ausbildung, 2019 (Quelle: STATatlas, 2021 und Landesstatistik, 2021)

Bildungsgrad, Anteil der Bevölkerung im Alter von 25-64 Jahren in %	
Hochschule	25%
Berufsbildende höhere Schule (BHS)	10%
Allgemeinbildende höhere Schule (AHS)	6%
Berufsbildende mittlere Schule (BMS)	11%
mittlere und höhere Schule (inkl. Kolleg)	27%
Lehrabschluss	31%
Pflichtschule	17%
Bildungsgrad, Anteil der Bevölkerung im Alter von >15 Jahren in %	
Hochschule und verwandte Ausbildung	20%
Matura (inkl. Kollegs)	16%
Lehre und berufsbildende mittlere Schule	42%
Pflichtschule	23%

3.5 Das Mobilitätsverhalten der Leondinger Bevölkerung

3.5.1 Mobilitätsbefragung 2021

Das aktuelle Mobilitätsverhalten der Leondinger:innen wurde durch eine Bürger:innen-Befragung in Online- und analoger Form erhoben. Die Resultate daraus wurden auf bestimmte Indikatoren wie Wegehäufigkeit, Modal Split, Weglänge und Wegedauer oder Wegezweck hin analysiert.

Die Analyse stellt eine wichtige Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen verschiedener Verkehrsmittel dar.

Neben Mobilitätsindikatoren wurden auch allgemeine Daten abgefragt, wie Wohnort, Quelle und Ziel der einzelnen Wege, Haushaltsinformationen und Demographie. In manchen Ortsteilen wurden mehr Fragebögen ausgefüllt als in anderen. Dies stellt keine Hierarchie der möglichen Bearbeitung von Maßnahmen dar, zeigt aber bis zu einem gewissen Grad, wo es besonderen Handlungsbedarf gibt.

An der Umfrage nahmen 47% Frauen und 53% Männer teil. Das Durchschnittsalter der Teilnehmer:innen liegt bei 47,5 Jahren. Die jüngste teilnehmende Person war 13 Jahre alt, die älteste / der älteste Teilnehmende 86. Im Durchschnitt leben zwei Personen ohne Kinder im Haushalt.



Abbildung 3.5: Altersverteilung nach Geschlecht (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)

Besonders aktiv an der Umfrage teilgenommen haben die Bewohner:innen der Ortsteile Haag, Hart, Leonding, Bergham und Rufling. Das ist auch auf die Größe der Ortsteile im Vergleich zu jenen mit weniger Rückmeldungen zurückzuführen.

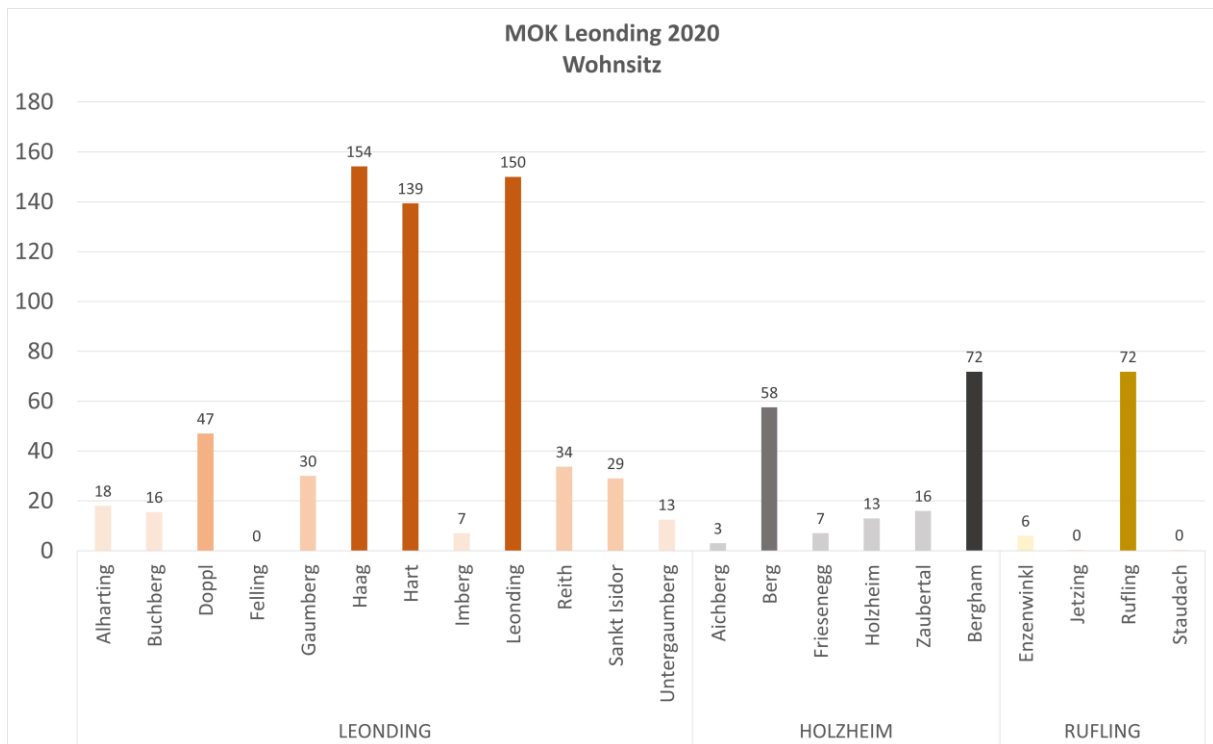


Abbildung 3.6: Auswertung der Wohnsitze aller Rückmeldungen der Befragung (eigene Darstellung, 2021)

Ein Drittel aller Wege wird innerhalb Leondings zurückgelegt. Bei 36% aller Wege wurde eine (gemeinde-)grenzüberschreitende Quell-Ziel-Beziehung angegeben. Ein Fünftel aller Wege führte aus anderen Gemeinden nach Leonding, bei 14% der Wege gibt es keinen Bezug zu Leonding – dies können z.B. Dienstwege sein.

Tabelle 3.4: Quell-Ziel-Matrix aller Wege (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)

QUELLE	ZIEL	
	Leonding	Anderes Ziel
Leonding	31%	36%
Andere Quelle	19%	14%

Die ca. 920 Teilnehmer:innen legten im Durchschnitt 2,25 Wege zurück. Beinahe 30% legen mehr als zwei Wege pro Tag zurück (siehe Abbildung 3.7.)

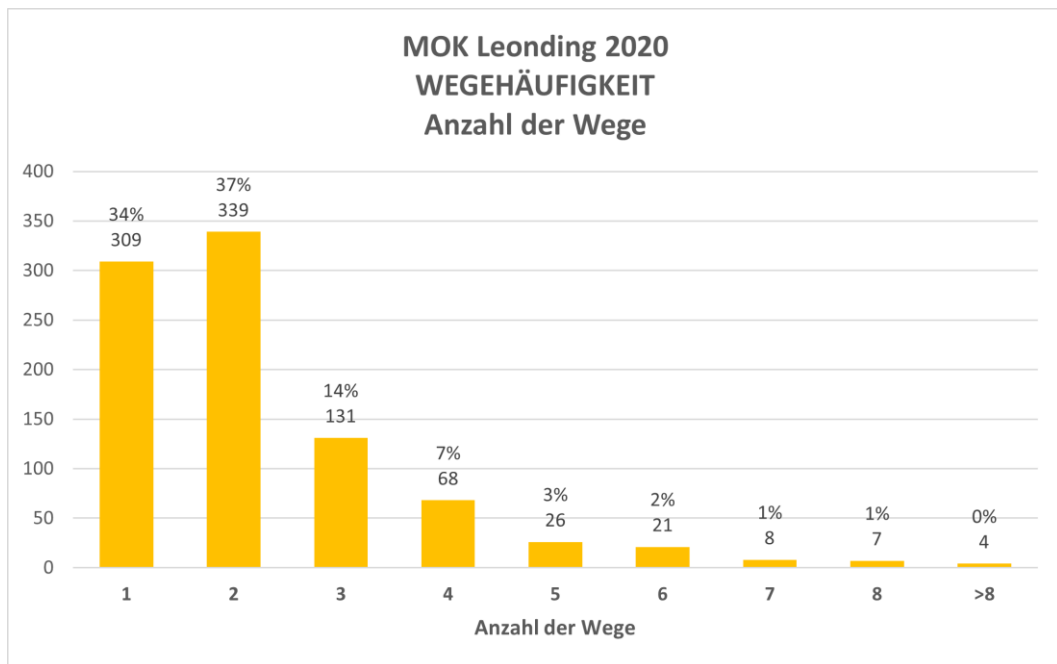


Abbildung 3.7: Verteilung der Wegehäufigkeit, Umfrage 2021 (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)

Die Wege wurden mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt – zum Teil wurde nur ein Verkehrsmittel pro Weg angegeben, aber es gab auch viele Wege, die mit mehreren Verkehrsmitteln (multimodal) zurückgelegt werden. Die folgenden Abbildungen zeigen die unterschiedlichen Aufteilungen nach Verkehrsmittel für alle Wege.

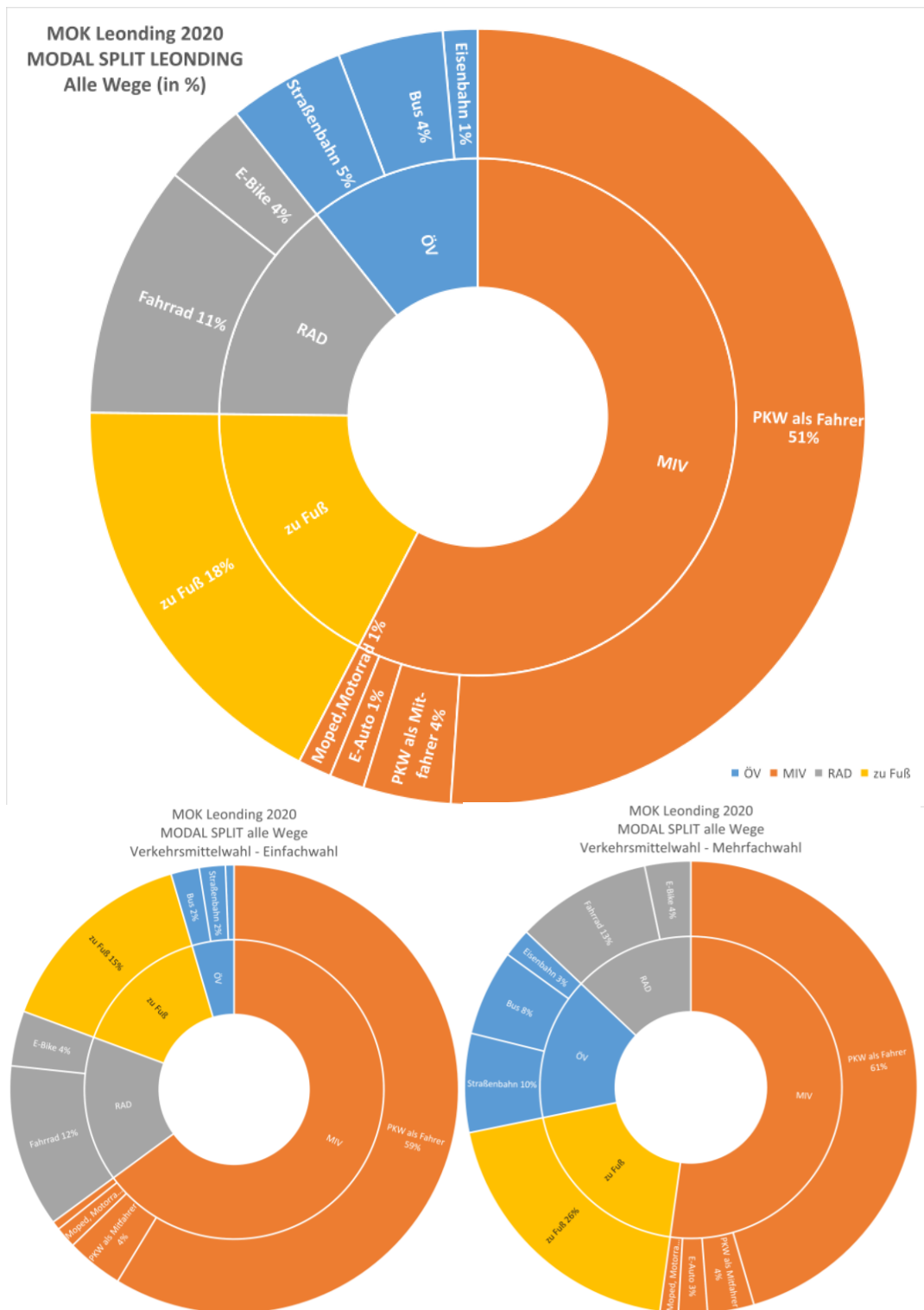


Abbildung 3.8: Modal Split aller Wege, einfache und mehrfache Verkehrsmittelwahl (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)

Der Anteil der Wege, die im MIV (PKW als Fahrer:in und Mitfahrer:in sowie Moped / Motorrad und auch E-Auto) zurückgelegt werden, liegt bei 57%. Ist der PKW das einzige Verkehrsmittel, das gewählt wurde, ist der Wert noch höher mit MIV-Anteil von 65%. Vergleicht man nun die Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsmittel in Abbildung 3.8 mit dem Modal Split von Leonding 2012 in Abbildung 3.17, so zeigt sich eine Verlagerung vom MIV zur aktiven Mobilität bzw. zum Umweltverbund². Vor allem beim Anteil der Fußwege und der mit dem Rad zurückgelegten Wege gibt es eine Steigerung. Eine deutliche Abnahme im Vergleich zu 2012 gibt es bei der ÖV-Nutzung (von 13,4% auf 10%)

Die Wege haben eine Durchschnittsdauer von 26,5 Minuten, wobei mehr als die Hälfte der Wege unter zehn Minuten in Anspruch nehmen.

Hierbei gibt es zwischen den Verkehrsmitteln große Unterschiede. Während Fußgänger:innen im Schnitt 25 Minuten für ihre Wege benötigen, liegt die Durchschnittsdauer einer Person, die die Eisenbahn nutzt, bei über einer Stunde. In Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (zu-Fuß-Gehen oder Radfahren und ÖV) dauert ein Weg ca. 50 Minuten.

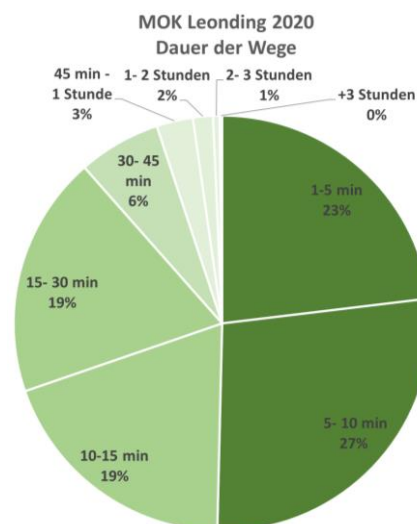


Abbildung 3.9: Verteilung der Wegdauer aller Wege (einfache und kombinierte Verkehrsmittelwahl) (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)

² Als Umweltverbund werden aktive Mobilität und ÖV und deren Kombination bezeichnet.

Analog zur Wegdauer wurde auch die Weglänge erhoben. Dabei ist der durchschnittliche Weg 11,3 km lang. Auch hier gibt es zwischen den Verkehrsmitteln große Unterschiede: PKW-Fahrer:innen liegen mit 12,1 km in etwa im Durchschnitt, die Weglänge von ÖV-Nutzer:innen beträgt ca. 20km und wer aktiv unterwegs ist (zu Fuß und mit dem Rad), legt eine Strecke von ca. 8 km zurück. Keinen großen Unterschied gibt es bei der Nutzung von E-Mobilität. Sowohl bei E-Autos als auch E-Bikes ist die Weglänge in etwa gleich wie bei konventionellem Antrieb.

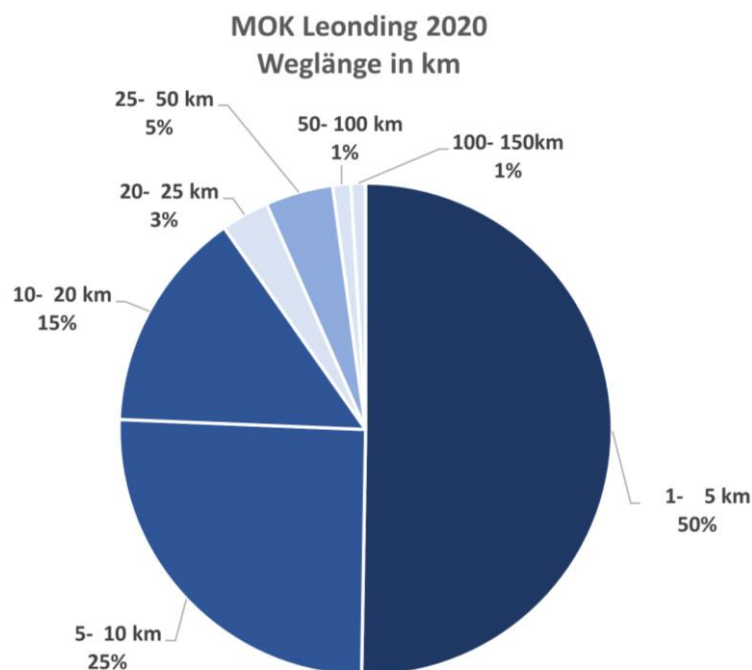


Abbildung 3.10: Verteilung der Weglängen aller Wege (einfache und kombinierte Verkehrsmittelwahl) (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)

Der Führerschein- und Fahrzeugbesitz wurde in der Umfrage auch erhoben, ebenso die Aufteilung nach Antrieb bzw. Art des Verkehrsmittels. Letzteres wird in Kapitel 3.5.9 analysiert.

In etwa 97% der Umfrageteilnehmer:innen gaben an, einen Führerschein (PKW und / oder Motorrad, LKW, Bus) zu besitzen. Nur 3% verfügen über keinen Führerschein. Während nur ein Viertel der Personen mit Kraftrad-Führerschein (Klassen AM, A1, A2 und A) auch ein Fahrzeug besitzt,

besitzen unter den Inhaber:innen von PKW-Führerscheinen (Klassen B, BF17, BE und B96) 88% ein Fahrzeug (siehe Abbildung 3.11).

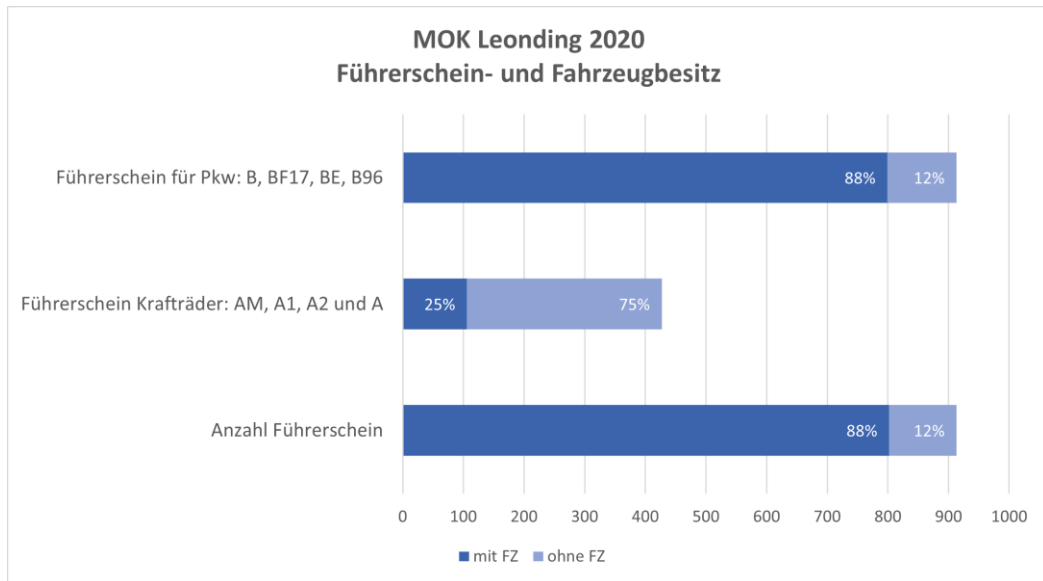


Abbildung 3.11: Führerschein- und Fahrzeugbesitz (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)

Schließlich wurde auch noch der Wegzweck abgefragt – da die Teilnehmenden alle Wege eines repräsentativen Werktages angeben sollten, war das Ziel des einen Weges jeweils die Quelle des nächsten Weges. Die Quellen sind in Abbildung 3.12 blau eingefärbt, die Ziele gelb.

Hauptquelle aller Wege war der Wohnsitz. Selbst wenn es am Tag mehrere Wege gab, war der Wohnsitz oft der Ausgangspunkt. Als wichtigstes Ziel wurde der Arbeitsplatz genannt. Dementsprechend häufig ist er auch Weg-Quelle.

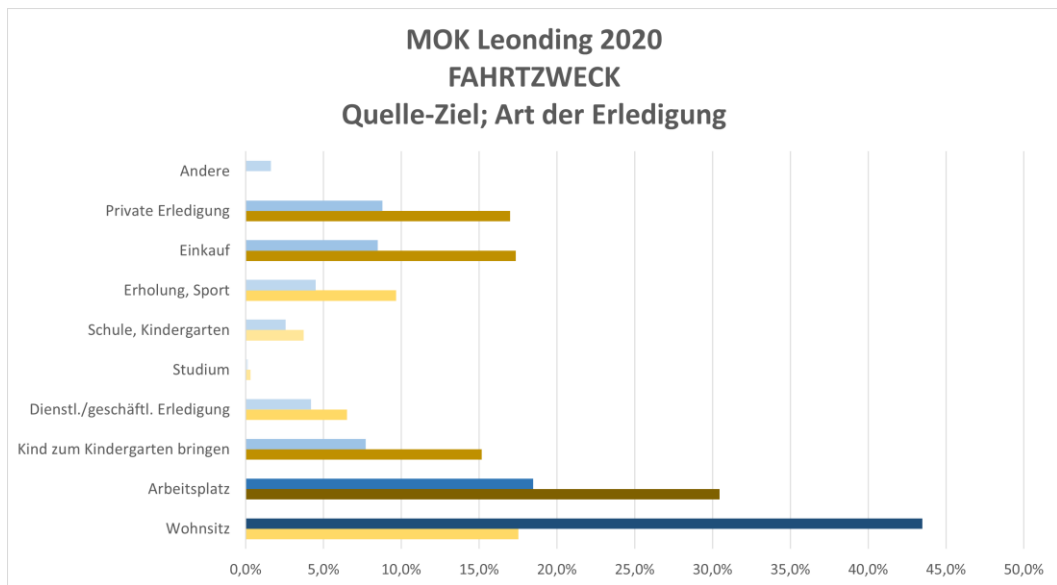


Abbildung 3.12: Wegezweck nach Quell- und Zielbeziehung (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)

3.5.2 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Leondinger Bürger:innen bei der Mobilitätsbefragung einerseits und bei den vier Bürger:innen-Veranstaltungen andererseits zeigt das Interesse an der Thematik und den Wunsch vieler, aktiv zu einer positiven Entwicklung der zukünftigen Mobilität in Leonding beizutragen.

In vier Bürger:innen-Veranstaltungen wurde der Leondinger Bevölkerung das Thema Mobilität erläutert und der Prozess des Mobilitätskonzepts erklärt. Darüber hinaus konnten die Bürger:innen ihre Anliegen über Unsicherheiten im Straßenverkehr, Mängel und Verbesserungsvorschläge der Mobilität in Leonding sowie ihren Eindruck über verschiedene Verkehrsmittel mitteilen.

Die folgenden Abbildungen sollen einen Eindruck über den partizipativen Prozess des Mobilitätskonzepts vermitteln.



Quelle: PLANUM, 2021



Quelle: PLANUM, 2021

Es ist wichtig, die Bevölkerung im Laufe der Erstellung eines solchen Konzeptes in den Prozess miteinzubeziehen, da so ein *bottom-Up*-Zugang erreicht wird, und Entscheidungen von Verwaltung und Politik einen besseren Eindruck über die Anliegen der Bevölkerung bekommen.



Quelle: PLANUM, 2021

Aus den Kommentaren der Mobilitätsbefragung und den Anmerkungen in den Bürger:innenveranstaltungen wurde eine Karte erstellt, die zeigen soll, welche Themen in welchem Ortsteil besonders vordringlich erscheinen (siehe Abbildung 3.16). Generell ist der Radverkehr laut Aussage der Bevölkerung die größte Schwachstelle der Mobilität in Leonding. Daneben stellen Fußverkehr und der ÖV auch wichtige Anliegen der Bevölkerung dar. Die meisten verortbaren Kommentare zu den Themen – Radverkehr – ÖV – MIV – Infrastruktur – Lärm – Verkehrssicherheit konnten in Berg verzeichnet werden. Dabei scheinen alle Themen – mehr oder weniger – gleich große Relevanz zu haben.

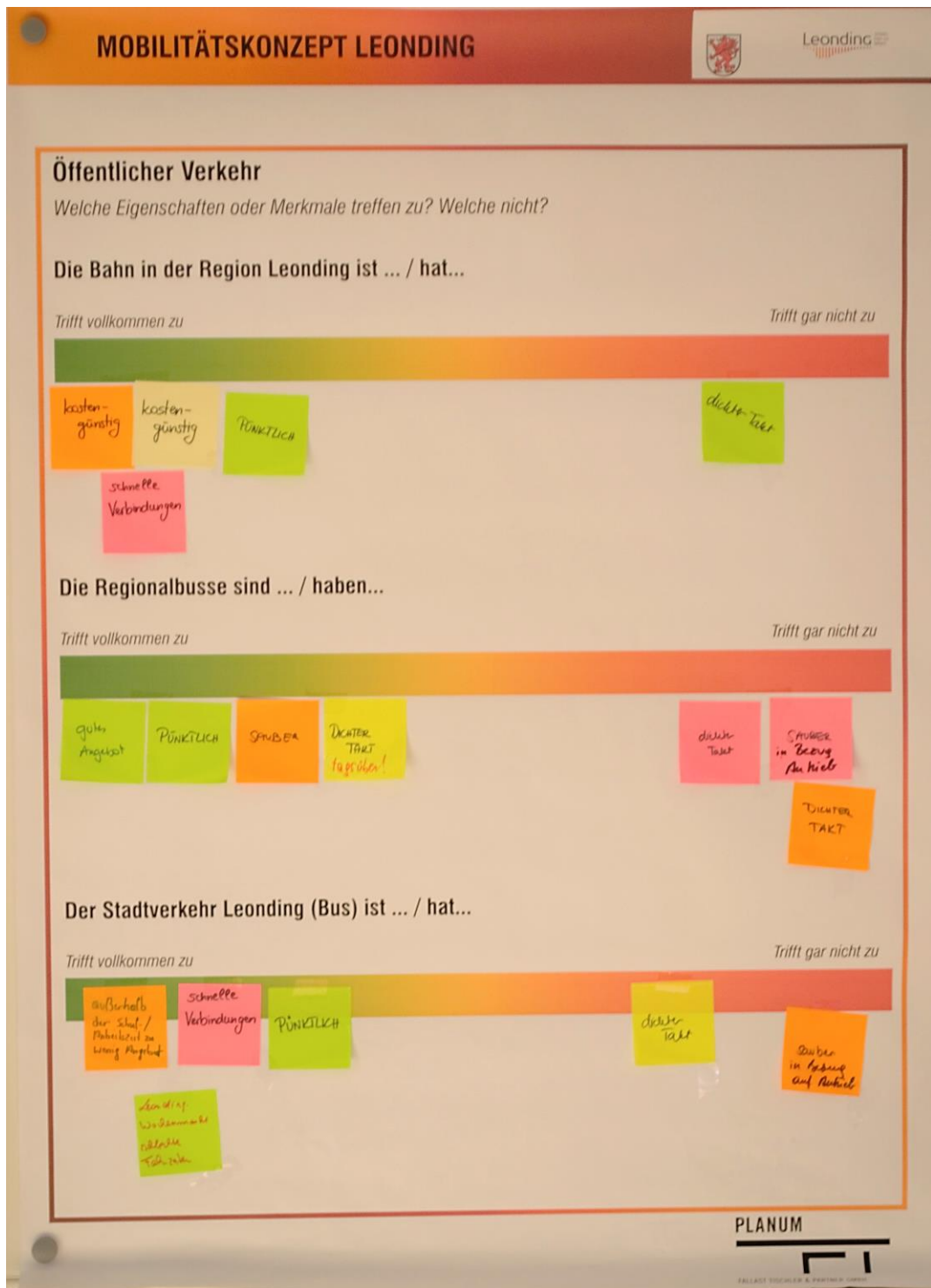


Abbildung 3.13: Beurteilung des öffentlichen Verkehrs in Leonding (Quelle: eigene Darstellung, 2021)

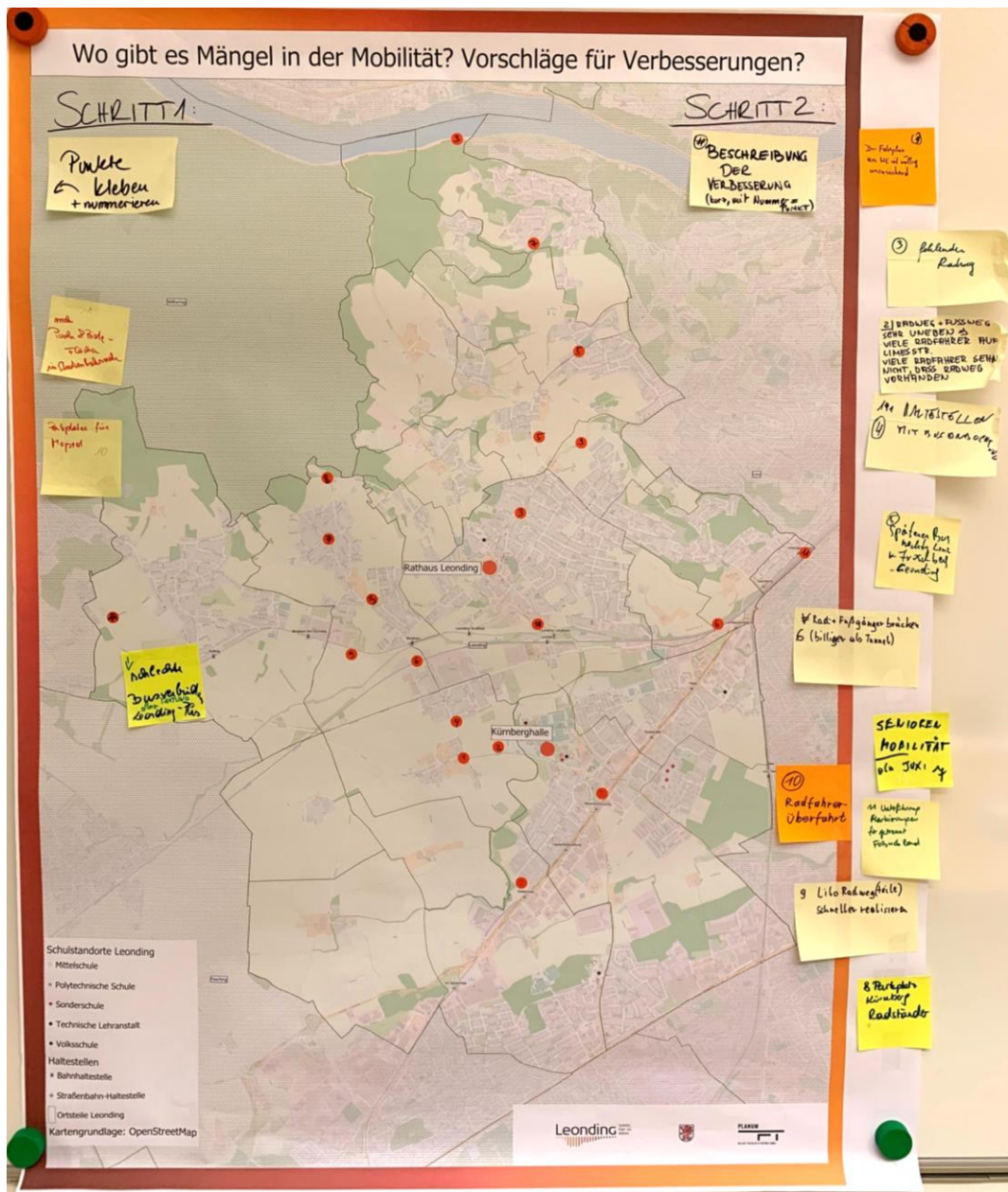


Abbildung 3.14: Vorschläge für Verbesserungen und Aufzeigen von Mängeln (Quelle: eigene Darstellung, 2021)

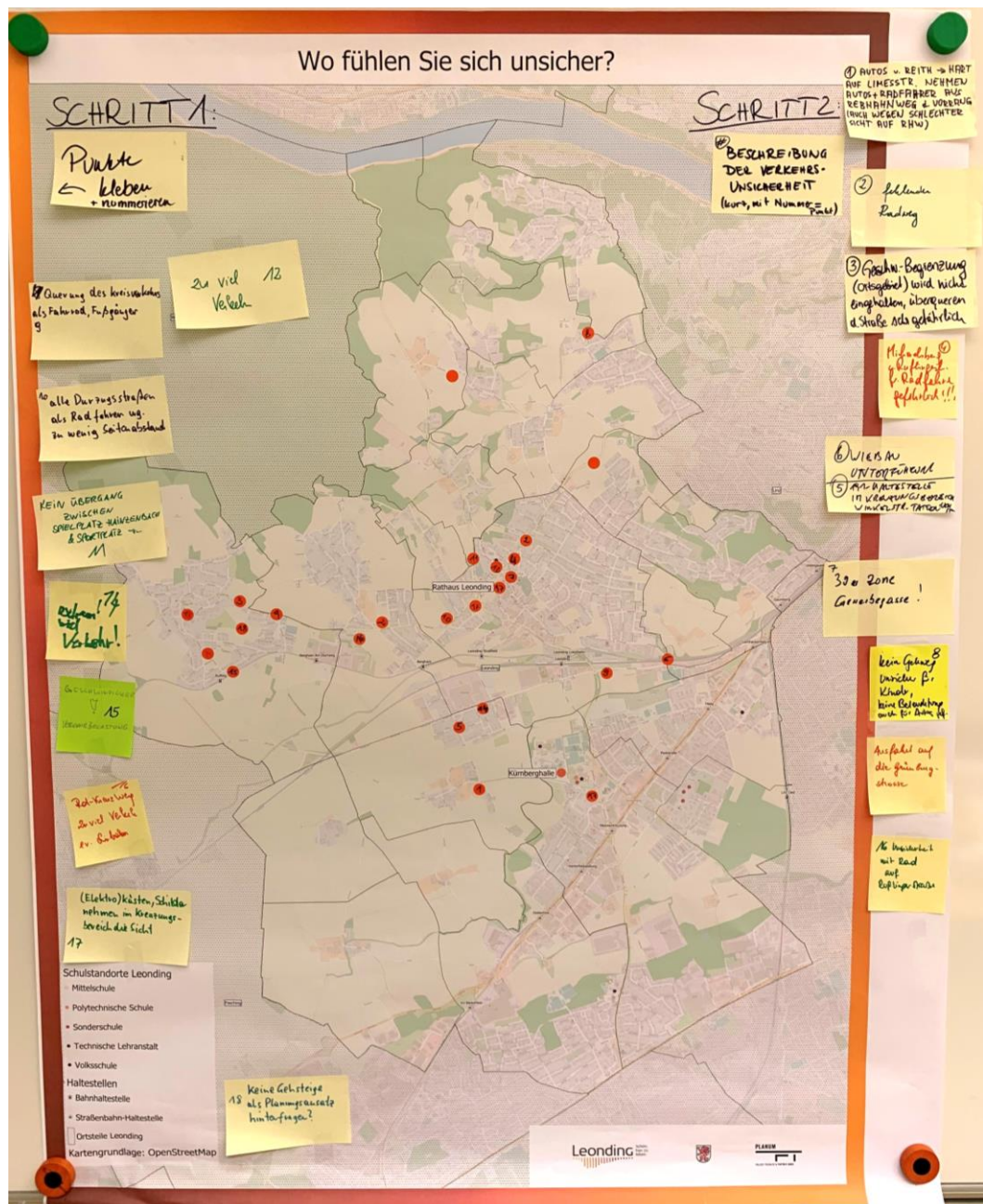


Abbildung 3.15: Unsicherheitsgefühl im Verkehr (Quelle: eigene Darstellung, 2021)

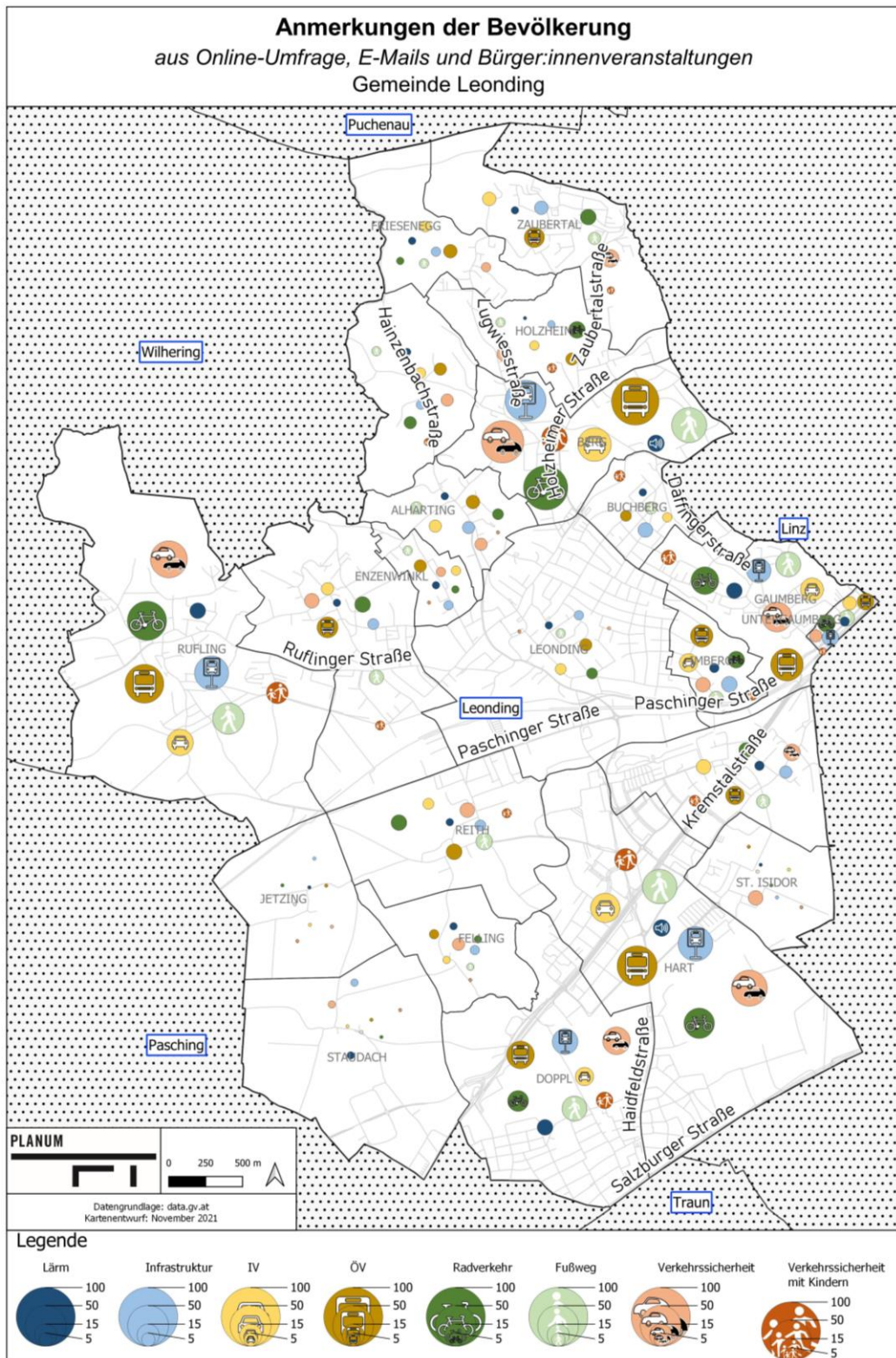


Abbildung 3.16: Zusammenfassung und Verortung aller Kommentare aus der Befragung und den Informations-Veranstaltungen (Quelle: eigene Darstellung, 2021)

3.5.3 Weitere Datenbezugsquellen

Neben den verkehrspolitischen Zielen, auf die man sich im Lenkungsausschuss geeinigt hat, bilden auch die Entwicklungen der Mobilität auf Bundes-, Landes- und Bezirksebene wichtige Indikatoren für das Mobilitätskonzept in Leonding. Die folgenden Abbildungen sollen zeigen, wie die Mobilität der Leondinger:innen im Vergleich zu ganz Österreich, dem Bundesland Oberösterreich und dem Bezirk Linz-Land abschneidet.

Die wichtigsten Quellen für das Mobilitätsverhalten stellen:

1. Statistik Austria,
2. das Land Oberösterreich,
3. die ASFINAG,
4. die Studie Österreich Unterwegs 2013/2014 und
5. Erhebungen und Daten der Stadt Leonding

dar.

Ein wichtiger Mobilitätsindikator ist die Verkehrsmittelwahl bzw. der Modal Split (die Aufteilung der Wege auf die Hauptverkehrsmittel), der eine direkte Aussage über das mobilitätsbezogene Verhalten der Bevölkerung trifft. 2012 wurde in Oberösterreich eine Verkehrserhebung durchgeführt, die das Mobilitätsverhalten für das gesamte Bundesland und darüber hinaus auch das aller Bezirke und Gemeinden abbildet.

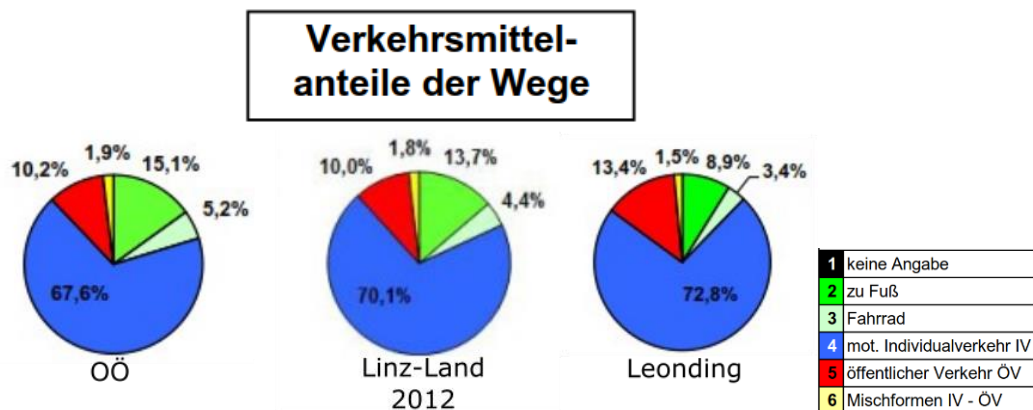


Abbildung 3.17: Modal Split für Oberösterreich, Linz-Land (Bezirk) und Leonding (Quelle: Verkehrserhebung Oberösterreich 2012, eigene Bearbeitung, 2021)

Abbildung 3.17 zeigt deutlich den hohen Stellenwert des MIV in Leonding und dem Rest von Oberösterreich. Überdurchschnittlich hoch ist der Anteil der Wege, die mit dem ÖV zurückgelegt werden. Der Fußgänger:innen-Anteil ist im Bundeslandvergleich jedoch um vieles geringer. Da die Zahlen bereits etwas älter sind sollen für die Mobilität im Bezirk Linz-Land

zusätzlich auch jene aus „Österreich unterwegs 2013/2014“ herangezogen werden.

Der Bezirk Linz-Land gehört nach ÖREK-Erreichbarkeitsanalyse 2005 zu den Zentralen Bezirken – die Zuordnung erfolgt nach Erreichbarkeitsverhältnissen zum nächsten überregionalen Zentrum (Linz).

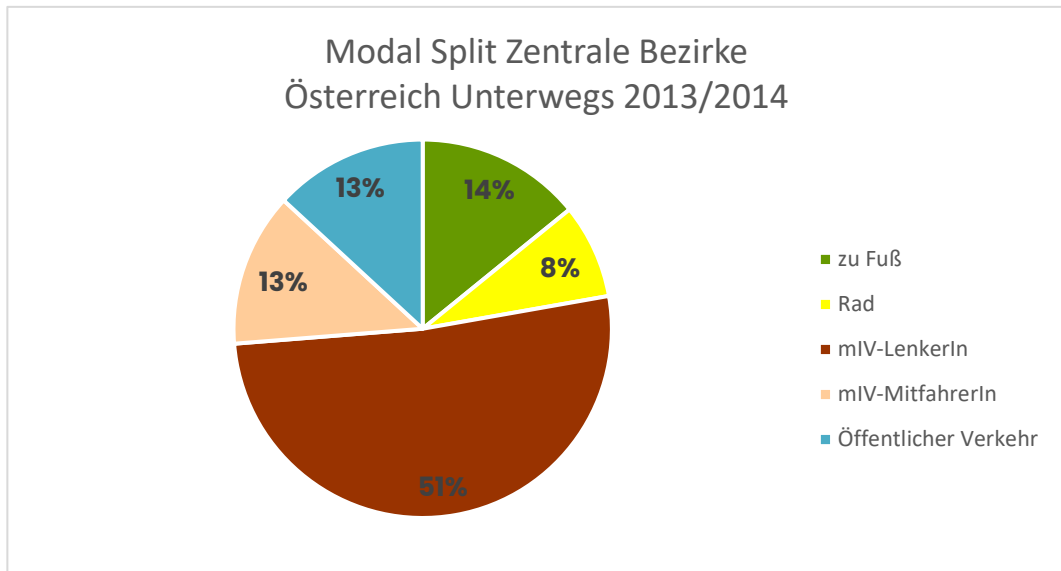


Abbildung 3.18: Modal Split Zentraler Bezirke (Quelle: Österreich Unterwegs, 2016; eigene Bearbeitung, 2021)

In der österreichweit durchgeführten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) wurde der Modal Split für Zentrale Bezirke erhoben. Wie auch in den peripheren Bezirken macht der Anteil der MIV-Nutzer:innen mehr als die Hälfte aus, während zu-Fuß-Gehen vom Anteil an allen Wegen im Österreichvergleich unterdurchschnittlich ist, übersteigt der Anteil der Radfahrer:innen in den Zentralen Bezirken aber den österreichweiten. Betrachtet man die Zahlen für Linz-Land in Abbildung 3.17 und vergleicht sie mit denen zentraler Bezirke in Abbildung 3.18, zeigen sich große Unterschiede – der MIV-Anteil (inklusive Mitfahrenden) ist um mehr als fünf Prozent geringer und der Rad-Anteil bei „Österreich unterwegs“ ist beinahe doppelt so hoch wie bei der Verkehrserhebung 2012.

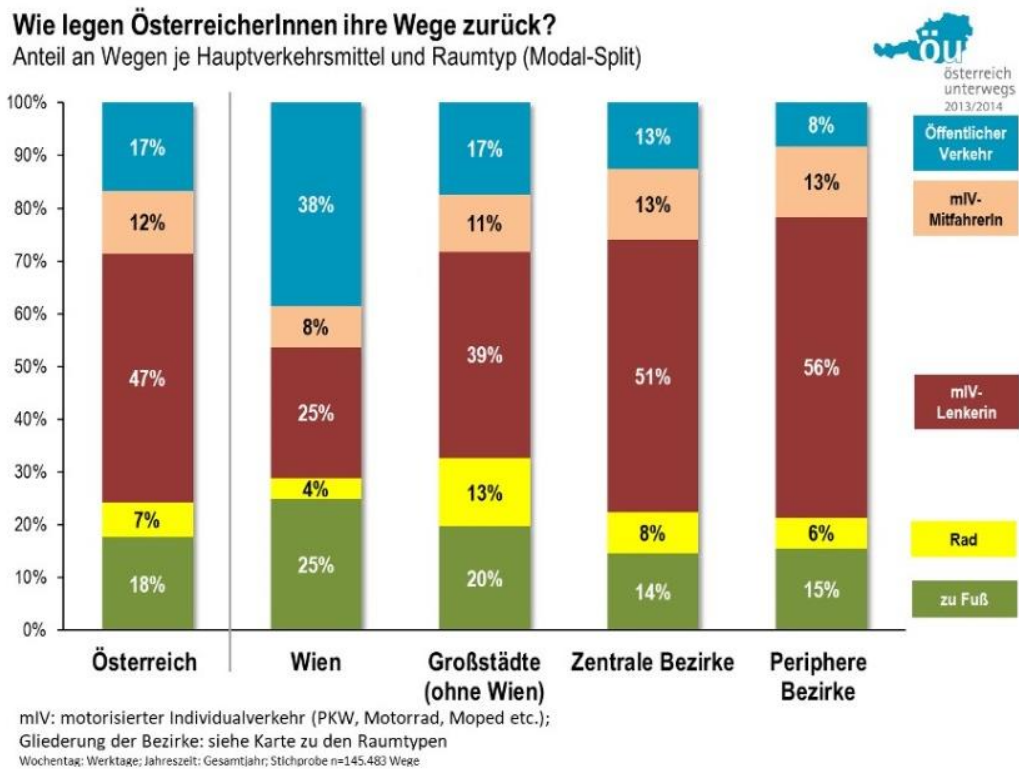


Abbildung 3.19: Modal Split der unterschiedlichen Raumtypen (Quelle: Österreich Unterwegs, S. 56, 2016)

Das Mobilitätsverhalten der Leondinger Bevölkerung wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts 2020 durch eine Bürger:innen-Befragung erfasst und wird in Kapitel 3.53.5 genau analysiert.

Stadtentwicklungskonzept Leonding

Das Stadtentwicklungskonzept Leonding mit den drei Themenschwerpunkten Bildung – Mobilität – Konferenzen/Tagungen ist eine wichtige Grundlage für die Planungen, da diese dem STEK entsprechen sollen, um einen Raumordnungsrahmen zu schaffen. Ein wichtiges Ziel des Mobilitätskonzeptes wird die Abstimmung mit dem STEK sein, wie in Kapitel 2.3.4 beschrieben.

Zu erwähnen sei an dieser Stelle noch einmal, dass Leonding nach dem Mobilitätsleitbild Linz "Kumm Steig Um" zum Funktionsraum Linz gehört – diese Raumordnungsregion "Linz-Umland" umfasst neben Leonding auch noch weitere Nachbargemeinden von Linz. Neben Pendelbeziehungen gibt es in der Region Einkaufs-, Geschäfts- aber auch Freizeitbeziehungen. Gerade bei der Mobilität dürfen die Planungen nicht an der Stadtgrenze enden und sollten bestenfalls die Nachbargemeinden oder

die ganze Region umfassen. Auch diese Kooperation soll als Ziel für die zukünftige Mobilität Leondings aufgenommen werden.

3.5.4 Pendleranalyse – Ein-, Aus- und Binnenpendler

Leonding hat einen Auspendler:innen-Überschuss, in Abbildung 3.20 blau dargestellt. Es pendeln 10.068 Personen nach Leonding ein, 11.813 pendeln aus. Die Gemeinden mit mehr Einpendler:innen nach Leonding überwiegen jene, in die Leondinger:innen auspendeln. Die Einpendler:innen kommen aus ganz Oberösterreich aber auch Niederösterreich, der Steiermark und Salzburg (Auspendler:innen auch in andere Bundesländer – vor allem Wien). Dabei gibt es aus den Nachbargemeinden Wilhering, Kirchberg-Thening und Traun sowie den Gemeinden Alkoven und Feldkirchen an der Donau die stärksten Einpendler:innen-Ströme. Wichtigstes Ziel der Leondinger:innen ist Linz mit beinahe 4.000 Auspendler:innen. Auch die Nachbargemeinden Pasching und Hösching sowie Wels sind wichtige Ziele der Auspendler:innen aus Leonding. Insgesamt pendeln 11.813 Personen aus Leonding aus. Die Zahl der Binnenpendler:innen liegt bei ca. 2.900.

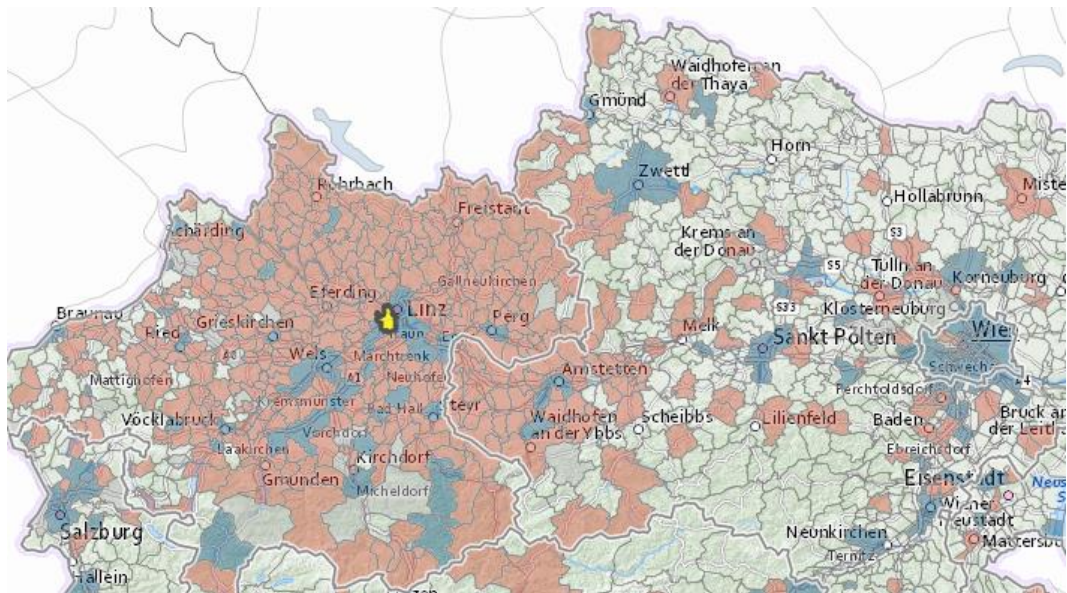


Abbildung 3.20: Saldo der Erwerbspendler:innen (Quelle: Statistik Austria, 2019)

Die Ein- und Auspendler:innen werden in Abbildung 3.21 und Abbildung 3.22 dargestellt.

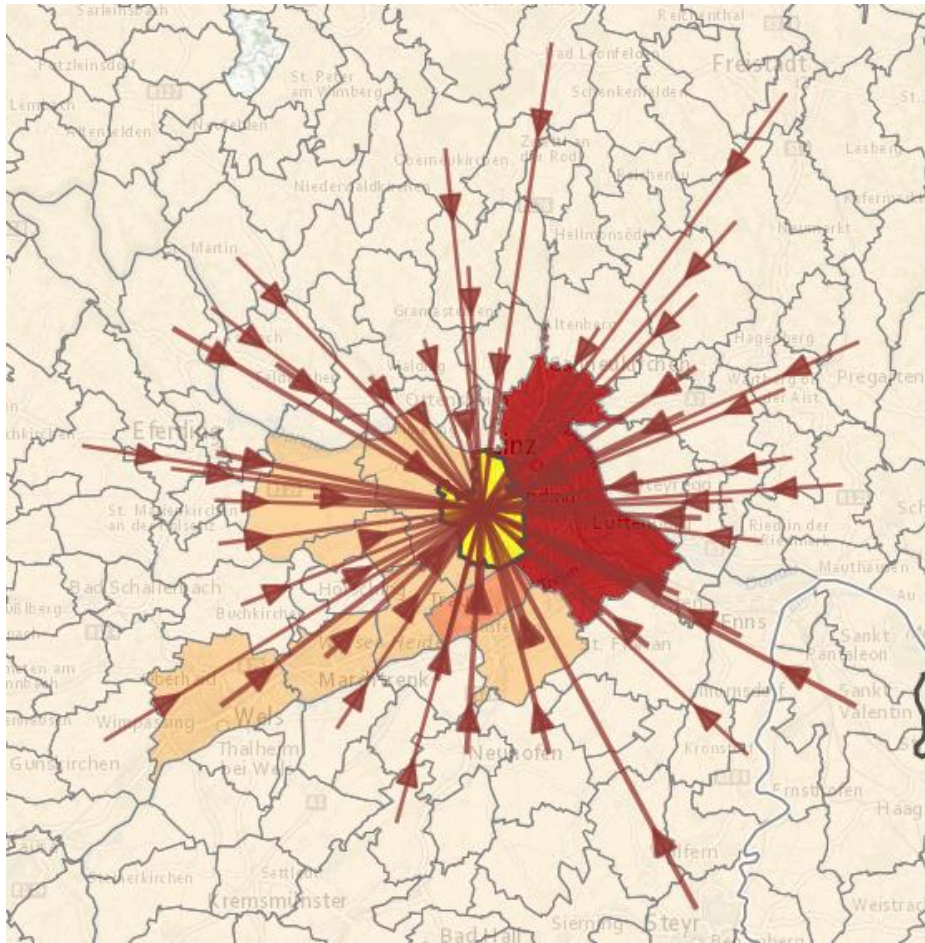


Abbildung 3.21: Einpendler:Innen nach Leonding (Quelle: Statistik Austria, 2019)

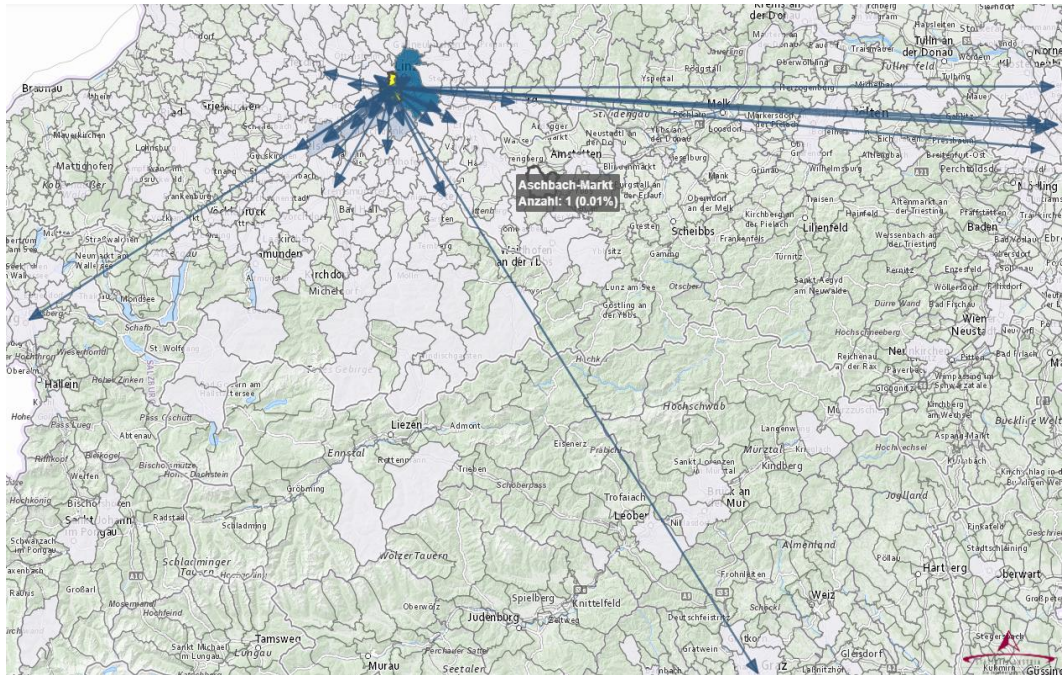


Abbildung 3.22: Auspendler:innen aus Leonding (Quelle: Statistik Austria, 2019)

Durchzugsverkehr aus dem Umland

Durch seine Nähe an Linz ist Leonding stark von den Pendlerbewegungen aus dem Umland betroffen. Dabei sind vor allem Pendlerströme aus den Nachbargemeinden Pasching, Wilhering, Kirchberg-Thening und Traun im Leondinger Stadtgebiet festzustellen, aber auch bei den näheren Umlandgemeinden wie Wels, Marchtrenk oder Hörsching ist zu erwarten, dass ein Großteil der Pendlerströme (MIV) über das Hauptwegenetz in Leonding fließt. In Abbildung 3.23 ist eine **Abschätzung des Durchzugsverkehrs** durch Leonding aus den Umlandgemeinden dargestellt. Die Abbildung zeigt die Einpendler:innen aus den Gemeinden Traun, Wilhering, Pasching, Kirchberg-Thening, Hörsching, Oftring, Alkoven, Eferding, Marchtrenk und Wels. Berücksichtigt wurde dabei, dass ca. 80% aller Pendler:innen mit dem PKW fahren und zusätzlich wurde der Faktor des Besetzungsgrades (1,2 Pers./PKW) zur Abschätzung hinzugezogen. Nach dieser Abschätzung fahren täglich ca. 8.500 PKW aus diesen Gemeinden über Leonding nach Linz, die ihren Rückweg wahrscheinlich gleich zurücklegen. Also kommt es aus und in diese Gemeinden zu einem Verkehrsvolumen von 17.000 Fahrzeugen pro Tag, die durch Leonding fahren. Aus Linz wird ein tägliches Verkehrsvolumen von ca. 12.400 PKW (beide Richtungen) in die genannten Gemeinden geschätzt.

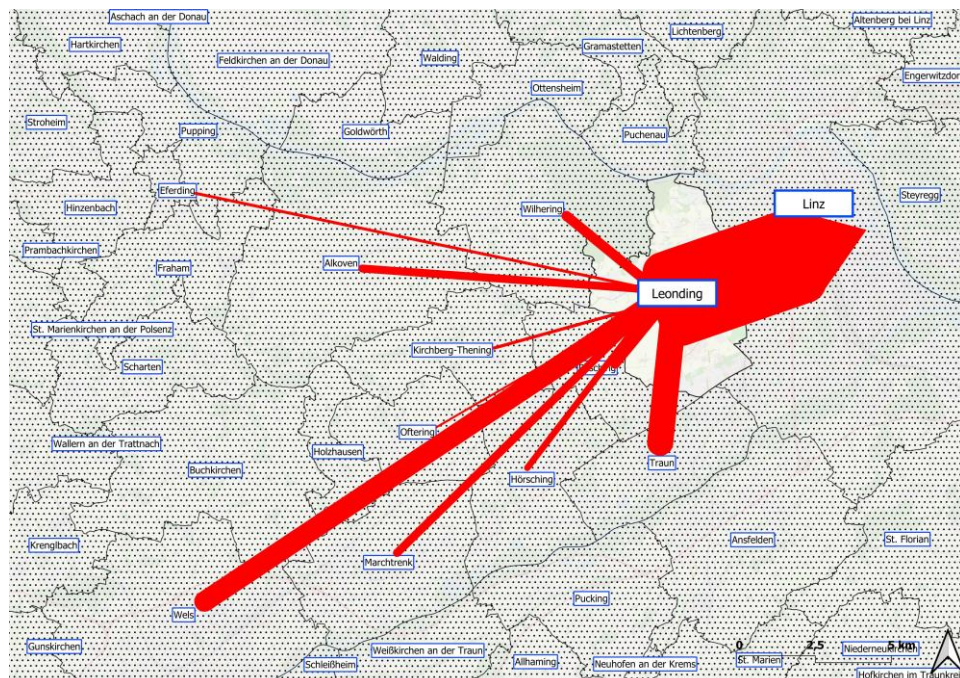


Abbildung 3.23: Abschätzung des Einpendler:innen-Verkehrs nach Linz durch Leonding (Quelle: eigene Bearbeitung mit Daten von Statistik Austria und data.gv.at, 2022)

3.5.5 Bestandsanalyse zu-Fuß-Gehen

Leonding hat ein sehr dichtes Fußwegenetz. Der Anteil des gesamten Fußwegenetzes am Verkehrsnetz beträgt 50% - hier sind Wald- und Feldwege sowie die Zuwegung zu Geschäften und in Siedlungen miteingerechnet. Der Anteil an gewidmeten Geh- und zum Teil Radwegen und Durchwegungen beträgt ca. 32% am Straßennetz ohne die zuvor genannten Wege.

Tabelle 3.5: Anteil des Fußwegenetzes am Gesamtverkehrsnetz in Leonding (Quelle: eigene Bearbeitung mit Daten von OpenStreetMap und data.gv.at, 2021)

	<i>Länge in km</i>	<i>Anteil* in %</i>
Verkehrswegenetz**	426	
Fußwegenetz**	192	45,1
Gehweg oder Geh- und Radweg, Fußgängerzone (inkl. Durchwegung)	136	31,9
Verkehrswegenetz***	393	
Fußwegenetz***	159	40,5
Gehweg oder Geh- und Radweg, Fußgängerzone (exkl. Durchwegung)	104	26,5
* Anteil gemessen am Verkehrswegenetz ** jeweiliges Wegenetz ohne Zuwegungen *** jeweiliges Wegenetz ohne Zuwegungen und Durchwegungen		

Der Großteil der gewidmeten Fuß- und Radwege befindet sich auf einer Straßenseite. Es gibt einige stark befahrene Straßen an denen beidseitig Fußwege verlaufen. Für Fußgänger:innen in Leonding gibt es auch einige Übergänge des Hauptverkehrsnetzes mit Niveauunterschied, also Über- oder Unterführungen. Damit wird ein großer Beitrag zur Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer:innen geleistet.

Ist im Verlauf des Fußweges eine Straßenquerung notwendig, so ist dies in der Karte ersichtlich – entweder durch den Linienverlauf oder durch einen Zeichenhinweis. Die detaillierte Darstellung des Fußwegenetzes ist im Materialienband dargestellt.

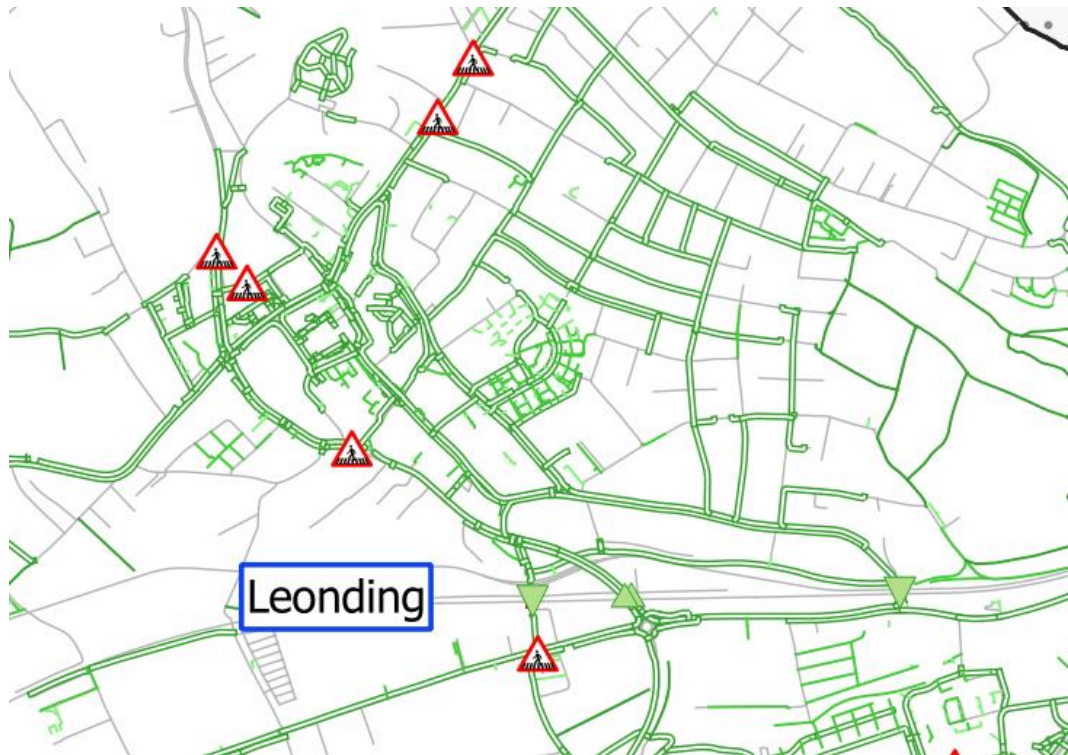


Abbildung 3.24 : Ausschnitt der Analyse des Fußwegenetzes in Leonding (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von OpenStreetMap und data.gv.at, 2021)

3.5.6 Bestandsanalyse Radfahren

Das Verkehrsnetz an gewidmeten Radwegen, zum Teil mit Mischnutzung Geh- und Radweg, zeigt eine deutliche Konzentration im Zentrum und nach Süden hin. Die alltägliche Nutzung laut Radlobby Leonding findet auch auf nicht für Räder gewidmeten ruhigen Nebenstraßen oder Wegen statt. Die Radlobby hat für die Verbindung Leonding – Linz eine „Radkarte“ erstellt (Abbildung 3.25), in der das Stresslevel der derzeitigen Alltags-Radwege festgehalten ist. Dies bietet für Radfahrer:innen einen guten Hinweis, wo es gemütlich oder sehr stressig ist, mit dem Rad zu fahren. Stressig ist es vor allem auf den vielbefahrenen Landesstraßen, wo sich die Radfahrer:innen die Fahrbahn mit PKWs, LKWs und dem öffentlichen Verkehr teilen müssen.

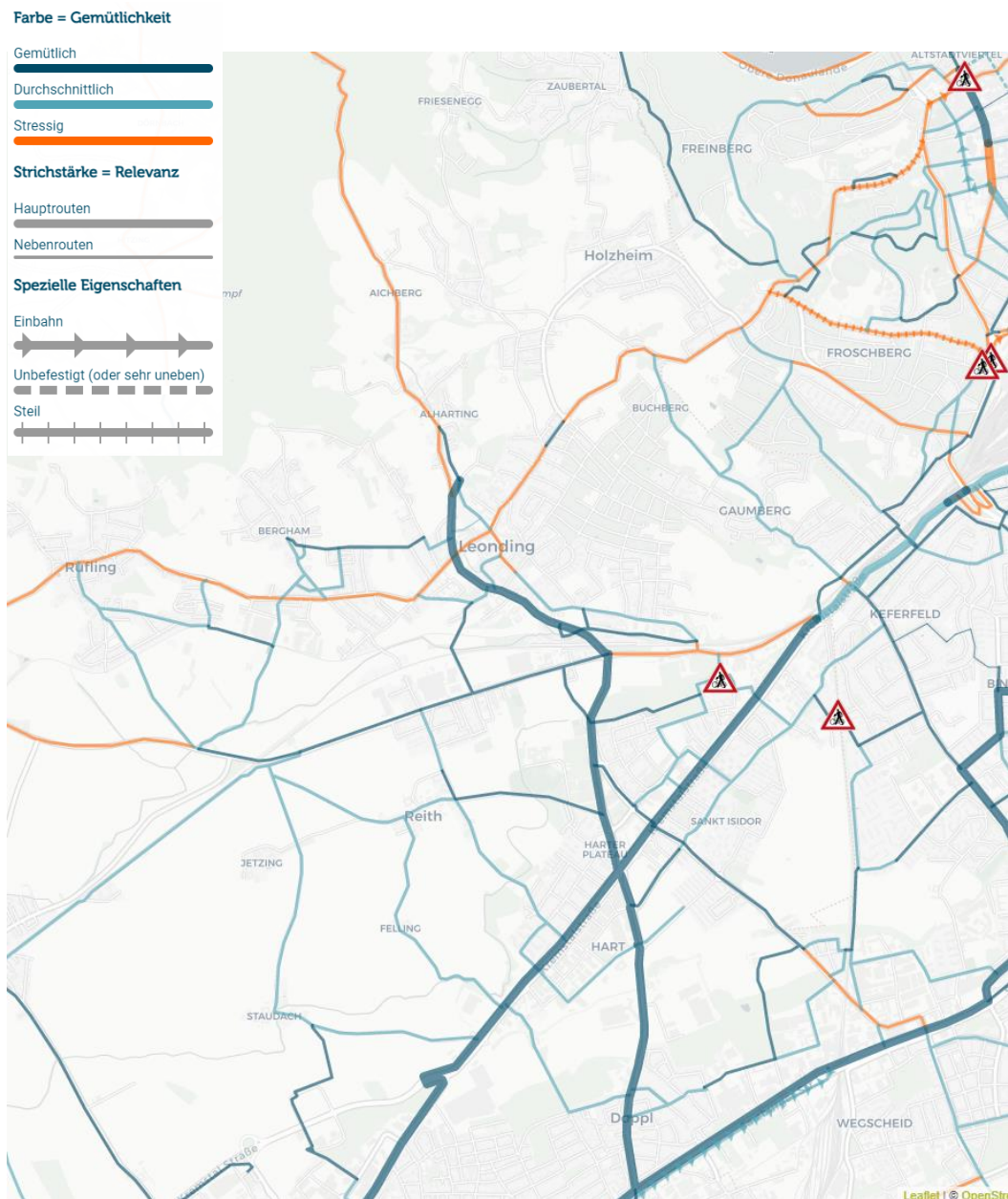


Abbildung 3.25: Radlkarte der Radlobby Leonding-Linz (Quelle: Radlobby, 2021) (©radl-karte.at – Radlobby Österreich)

In Abbildung 3.26 sind die lauten GIP-Graphen und in OpenStreetMap ausgewiesenen Radwege. Zum Teil gibt es eine Mischnutzung (Geh- und Radweg) oder es handelt sich um Privatwege, auf denen das Befahren mit dem Rad erlaubt ist. Es ist sichtbar, dass sich die Radwege im Zentrum und in Doppl-Hart bis in den Süden zur B1 Salzburger Straße konzentrieren und die anderen Ortsteile über wenig gewidmete Radwege verfügen.

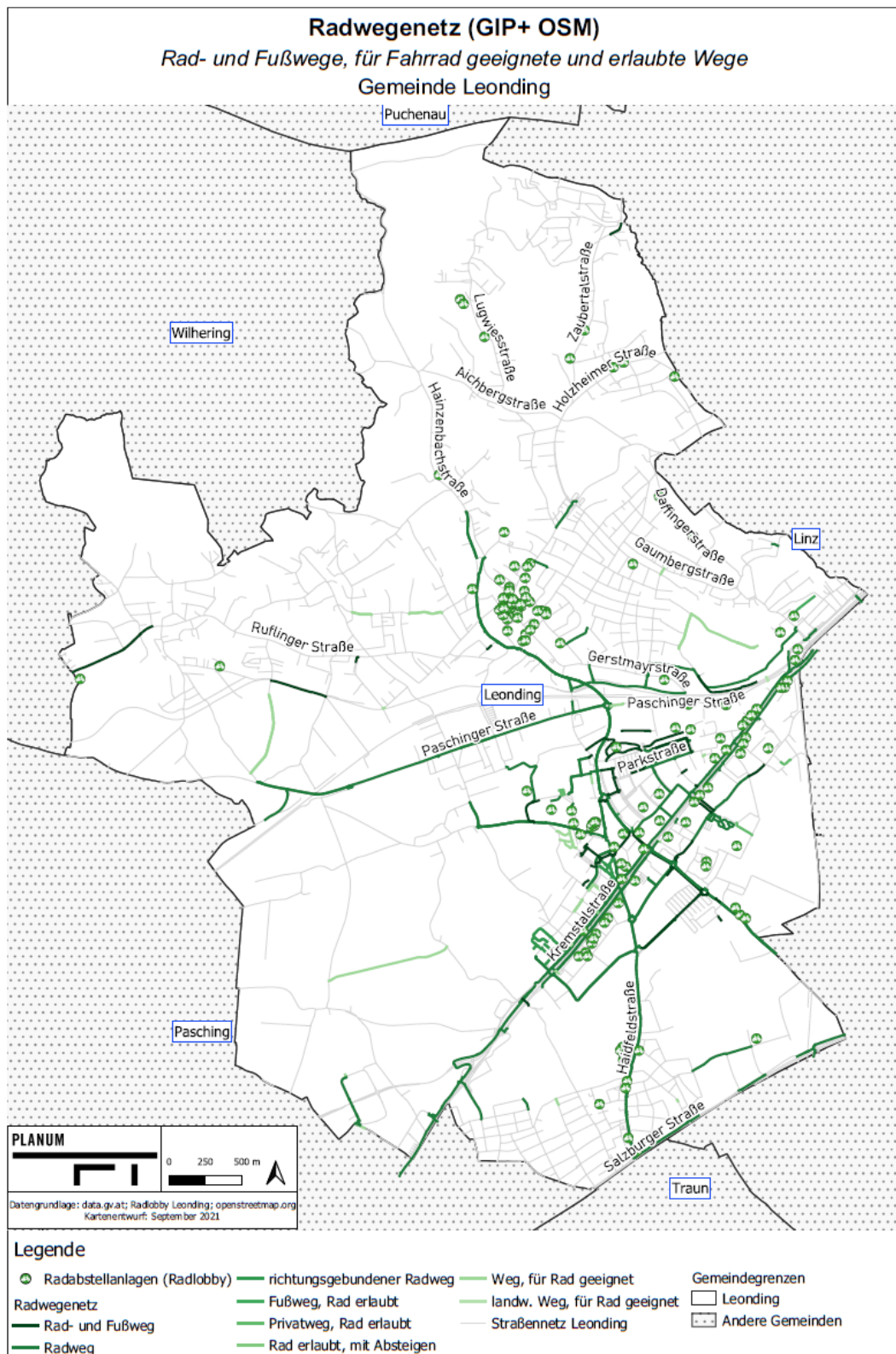


Abbildung 3.26: gewidmete Radwege im Straßennetz Leonding, Radabstellanlagen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Radlobby Leonding 2016, data.gv.at und OpenStreetMap, 2021)

2016 erhob die Radlobby Leonding den Bestand an Radabstellanlagen in Leonding. In vielen Fällen handelt es sich dabei um sogenannte „Felgenkiller“ – Vorderradbügel, die nach Empfehlung der Radlobby zu einem großen Teil erneuert bzw. durch Radbügel ersetzt werden sollen.

Tabelle 3.6: Erhebung der Radabstellanlagen der Radlobby Leonding 2016 (Quelle: eigene Bearbeitung mit Daten von Radlobby Leonding, 2016)

Ortschaft	Bestehende Abstellanlage mit Platz für x (Anzahl) Fahrräder	empfohlene Anzahl neuer und zu ersetzender Rahmenhalter	Priorität					
			1 vordringlich	2 dringend	3 mittelfristig	4 längerfristig	5 wünschenswert	
Buchberg / Gaumberg	0	5	0	0	5	0	0	
Haag	105	162	54	44	50	7	7	
Hart	526	524	153	145	91	76	59	
Untergaumberg	19	35	15	10	5	5	0	
St. Isidor	12	22	4	18	0	0	0	
Doppl	115	89	19	21	17	27	5	
Alharting	10	20	5	10	0	5	0	
Berg	11	23	2	11	5	5	0	
Buchberg	0	6	0	0	6	0	0	
Frieseneegg	0	2	0	0	0	0	2	
Holzheim	5	18	0	11	5	2	0	
Rufiling	28	28	0	0	15	10	3	
Zentrum	156	232	135	72	25	0	0	
			387	342	224	137	76	1166

Es gab seit 2016 keine neue Erhebung der Radabstellanlagen, aber auf Anfrage bei der Radlobby wurde mitgeteilt, dass es nur am Stadtplatz zu einer Erneuerung der Anlagen gekommen ist und es sonst noch keine Umsetzung der Empfehlungen gegeben hat.

Im Jahr 2020 wurde vom Verkehrsplanungsbüro Komobile in Gmunden ein Entwurf des Radverkehrskonzeptes Linz-Land vorgestellt, in dem in Leonding Haupt- und Ergänzungslinien festgelegt wurden und mit 72 (Infrastruktur-)Maßnahmen das Alltags-Radwegenetz ausgebaut werden soll. Diese Maßnahmen haben unterschiedliche Wirksamkeit und Priorität. Sie sollen durch Begleitmaßnahmen abseits infrastruktureller Entwicklungen unterstützt werden, um für ein möglichst attraktives Radwegenetz in Leonding sorgen.

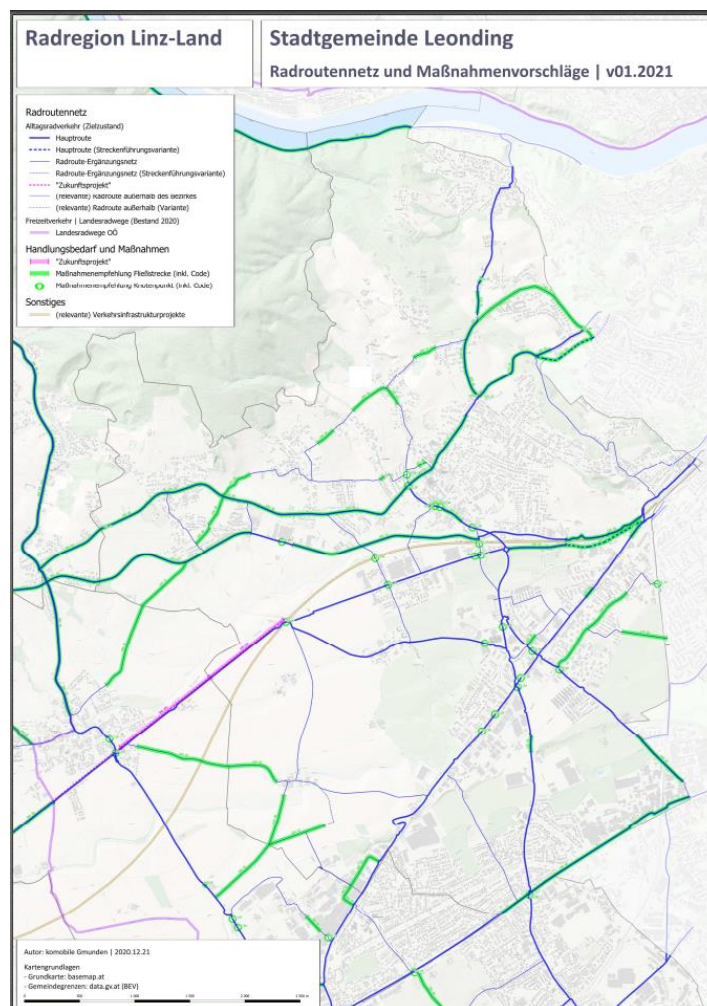


Abbildung 3.27: Maßnahmenkarte RVK Linz-Land (Quelle: Komobile Gmunden, 2021)

3.5.7 Bestandsanalyse Öffentlicher Verkehr

Die Analyse des öffentlichen Verkehrs erfolgte anhand von Fahrgastdaten der Linz Linien, der Betrachtung des Liniennetzes sowie der ÖV-Güteklassen, die jährlich von der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) erstellt werden.

Der öffentliche Verkehr in Leonding weist eine hohe Dichte an Haltestellen auf und auch das Liniennetz erschließt einen Großteil des Stadtgebietes. Leonding ist durch eine Haltestelle an die Westbahn sowie durch sechs Haltestellen an die Linzer Lokalbahn (S5) angeschlossen und hat dadurch eine hochrangige ÖV-Erschließung. Neben den Bahnlinien wird Leonding durch die Straßenbahnlinie 3 / 4 von Nordost nach Südwest erschlossen – neun Straßenbahnhaltestellen entlang der B139 schaffen eine Anbindung Richtung Linz auf der einen und Traun auf der anderen Seite.

Das Bahn- und Straßenbahnnetz wird durch zehn Regional- und Stadtbusse ergänzt, wovon zwei Linien reinen Bedarfsverkehr (609 und 688 Schichtverkehr) bedienen. Die Linien 615 und 453 sind mit je einer Fahrt im Stadtgebiet Leondings nicht in dieser Auflistung. Nach ÖV-Güteklassen ist der Großteil des Leondinger Stadtgebietes durch höchstrangige bis gute ÖV-Erschließung gekennzeichnet (siehe Abbildung 3.29). Jetzing, Felling, Staudach und Teile von Bergham, Aichberg, Alharting und Enzenwinkl haben keine bzw. nur eine Basiserschließung. Eine Beschreibung der Linien erfolgt in Tabelle 3.7 und Tabelle 3.8.

Tabelle 3.7: Beschreibung der in Leonding verkehrenden schienengebundenen ÖV-Linien

Linie	Linienvverlauf	Takt	Betriebszeiten	Hst. Leonding
Straßenbahn 3, 4	Linz Hbf - Leonding Meixnerkrzg. - Pasching PlusCity - Traunerkrzg. - Schloss Traun	10-Minuten-Takt, ¼h -Takt So+Ftg	Mo-Fr 04:35 - 01:07, Sa: 24h; So+Ftg: 24h	9
S2	Linz - Leonding - Pasching - Wels - Schärding - Passau	1h-Takt verdichtet auch Sa, So+Ftg	Mo-Fr: 03:55-02:00, Sa: 04:27-02:10, So+Ftg: 04:27-02:10	1
LILLO (S5)	Linz - Untergaumberg - Leonding - Straßfeld - Bergham - Am Dürrweg - Ruffling - Dörnbach-Hitzing - Alkoven - Eferding	1/2h-Takt, verdichtet auch Sa, 1h-Takt So+Ftg	Mo-Fr: 04:30-00:28, Sa, So+Ftg: 00:32-00:28	6

Tabelle 3.8: Beschreibung der in Leonding verkehrenden Stadt- und Regionalbusse, Straßenbahn und O-Bus

Linie	Linienverlauf	Takt	Betriebszeiten	Hst. Leonding
11	Sporthalle Leonding - Hart - Wegscheider Straße - Linz Ebelsberg - Pichling - Pichlinger See	täglich ½h-Takt	Mo-Fr: 04:24 - 23:40; Sa: 04:24 - 23:40, So+Ftg: 04:24 - 23:40	7
17	Linz Fernheizkraftwerk - Ziegeleistr. - Leonding Berg - Sonnenhof - Buchberg - Schule - Hainzenbachstr. - Am Dürrweg - Ruffling - Hitzing	½h-Takt Sa: ½h- / 1h-Takt So+ Ftg: 1h-Takt	Mo-Fr: 05:17 - 23:40; Sa: 05:17 - 23:40; So+Ftg: 05:26 - 23:40	15
19	Linz Fernheizkraftwerk - Hbf - Ziegeleistr. - Leonding Berg - Buchberg - Schule - Fuchselbergstr. - Limesstr. - Meixnerkrzg. - Hart - Wegscheider Str. - Linz Ebelsberg - Pichlinger See	½h- / 1h-Takt (So+Ftg)	05:05 - 23:51	19
107	Linz Ziegeleistr. - Leonding Kollwitzstraße. - Gaumberg - Linz Keferfeld - Hatschekstraße	1h-Takt verdichtet, keine Bedienung So+Ftg.	Mo-Fr: 05:55 - 19:38; Sa: 05:55 - 13:46	3
191	Leonding Gaumberg - Schieleweg - Buchberg - Stadtplatz - ASKÖ - Hackstraße - Reith - Meixnerkreuzung - Poloplaststr. - Schule Doppl - Traun St. Martin	½h-Takt, keine Bedienung So+Ftg	Mo-Fr: 05:48 - 19:01; Sa: 05:48 - 14:31	27
192	Stadtplatz Leonding - Spillheide - Alharting - Friesenegg - Zaubertal - Linz Obere Donaulände - Theatergasse	½h-Takt, keine Bedienung So+Ftg	Mo-Fr: 05:53 - 18:49; Sa: 05:53 - 14:19	11
600	Linz - Untergaumberg - Leonding Meixnerkreuzung - Harterfeldsiedlung - Im Bäckerfeld - Pasching Plus City - Traun - Hörsching - Marchtrenk - Wels	2h-Takt, keine Bedienung Sa, So+Ftg	Mo-Fr: 06:05 - 00:43	2
601	Linz - Leonding Larnhauserweg - Paschingerstraße - Hackstraße -- Flughafen - Traun	1h-Takt, Stundentakt Sa, 2h-Takt So+Ftg.	Mo-Fr: 05:12-21:25; Sa: 05:12-19:25; S+Ftg: 08:35-19:25	3
618	Linz - Leonding Meixnerkreuzung - Poloplaststr. - Doppl Schule - Traun - Frindorf - Ruzing	1h-Takt verdichtet	Mo-Fr: 05:30 - 23:02; Sa: 06:05 - 23:02; So+Ftg: 07:20 - 19:50	4
OBUS 43, 70 / 72	Linz Hessenplatz - Stadtfriedhof	10-Minuten-Takt, ¼h -Takt Sa, ½h-Takt So+Ftg	Mo-Fr: 03:48 - 00:31; Sa: 03:48 - 00:31; So+Ftg: 03:48 - 00:31	2

VERKEHRSLINIENPLAN



Abbildung 3.28: Liniennetz Leonding (Quelle: Leonding, 2022)

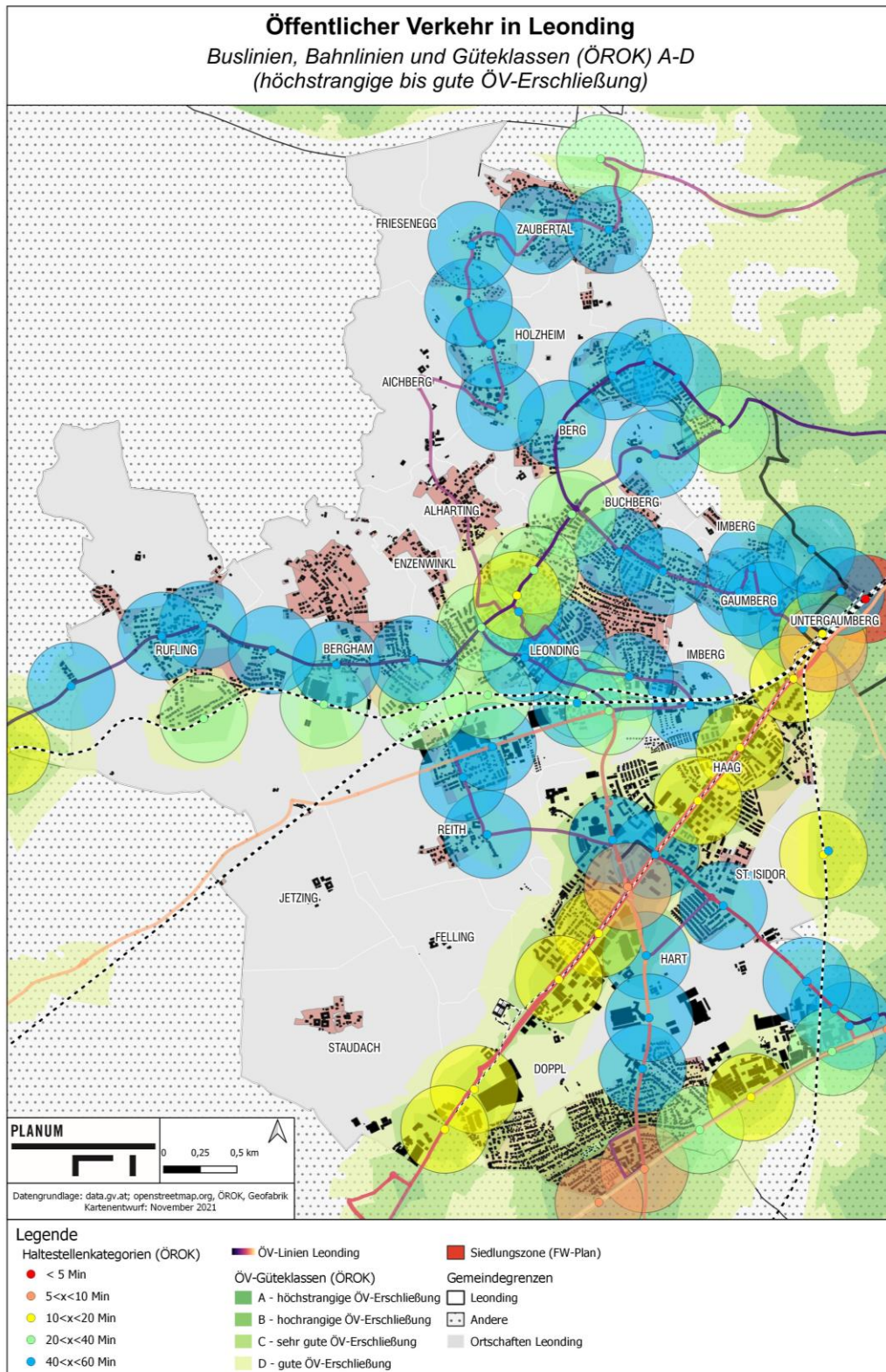


Abbildung 3.29: ÖV-Güteklassen A-D, Haltestellenkategorien I-V (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von ÖROK und data.gv.at, 2021)

Der ÖV in Leonding zeichnet sich durch ein dichtes Netz an Stadt- und Regionalbuslinien mit entsprechend verteilten Haltestellen aus (Abstand zwischen den meisten Haltestellen zwischen 250 und 300m). Es sind beinahe alle Siedlungskerne durch den ÖV erschlossen (siehe Abbildung 3.30). Jene im Flächenwidmungsplan als Siedlung definierten Gebiete, die außerhalb des 300m-Einzugsbereichs einer (Bus-)Haltestelle liegen, befinden sich im zumutbaren Einzugsbereich von 1.000m zu einer Bahnhof Haltestelle oder Straßenbahnhaltstelle.

Anhand der Fahrgastdaten der Linz Linien für die Linien 17, 19, 192 und die Straßenbahnlinie 3 / 4 ist ersichtlich, dass die Fahrgastströme stark nach Linz ausgerichtet sind. Die meist-frequentierten Haltestellen in Leonding sind „Leonding Schule“ bei den Buslinien und „Untergaumberg“ sowie „Meixnerkreuzung“ bei der Straßenbahn. Für die Regionalbuslinien 600, 601, 609 und 618 liegen Zahlen von 2020 vor, die aufgrund der Corona-Pandemie allerdings nicht repräsentativ sind, die große Auswirkungen auf den ÖV hat. Da das Gebiet „Linz Süd-West“ erst mit Fahrplanwechsel 2019/2020 neu ausgeschrieben in Betrieb ging, gibt es keine Fahrgastzahlen für die aktuelle Bedien-Struktur.

Das Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR) untersucht derzeit die Verkehrswirksamkeit des Busnetzes in Leonding. Angestrebt wird eine Reorganisation des Busnetzes, bei der Linie 19 umorganisiert werden soll – diese ist aufgrund ihrer Länge sehr verspätungsanfällig – mit gleichzeitiger Veränderung von Linie 11. Es werden mehrere Varianten untersucht, die unter verschiedenen Anhaltspunkten (Fahrgastzahlen, raumplanerische Voraussetzungen, Strukturdaten) die beste Netzwirksamkeit bewirken sollen. Die gewählte Variante resultiert im besten Fall in einem Fahrgastzuwachs – einerseits Neuverkehr (häufigere ÖV-Fahrten auf verbesserter ÖV-Strecke) mit gleichzeitiger Änderung des Modal Split-Anteils (Reduktion des PKW-Verkehrs) [ÖIR, 2021].

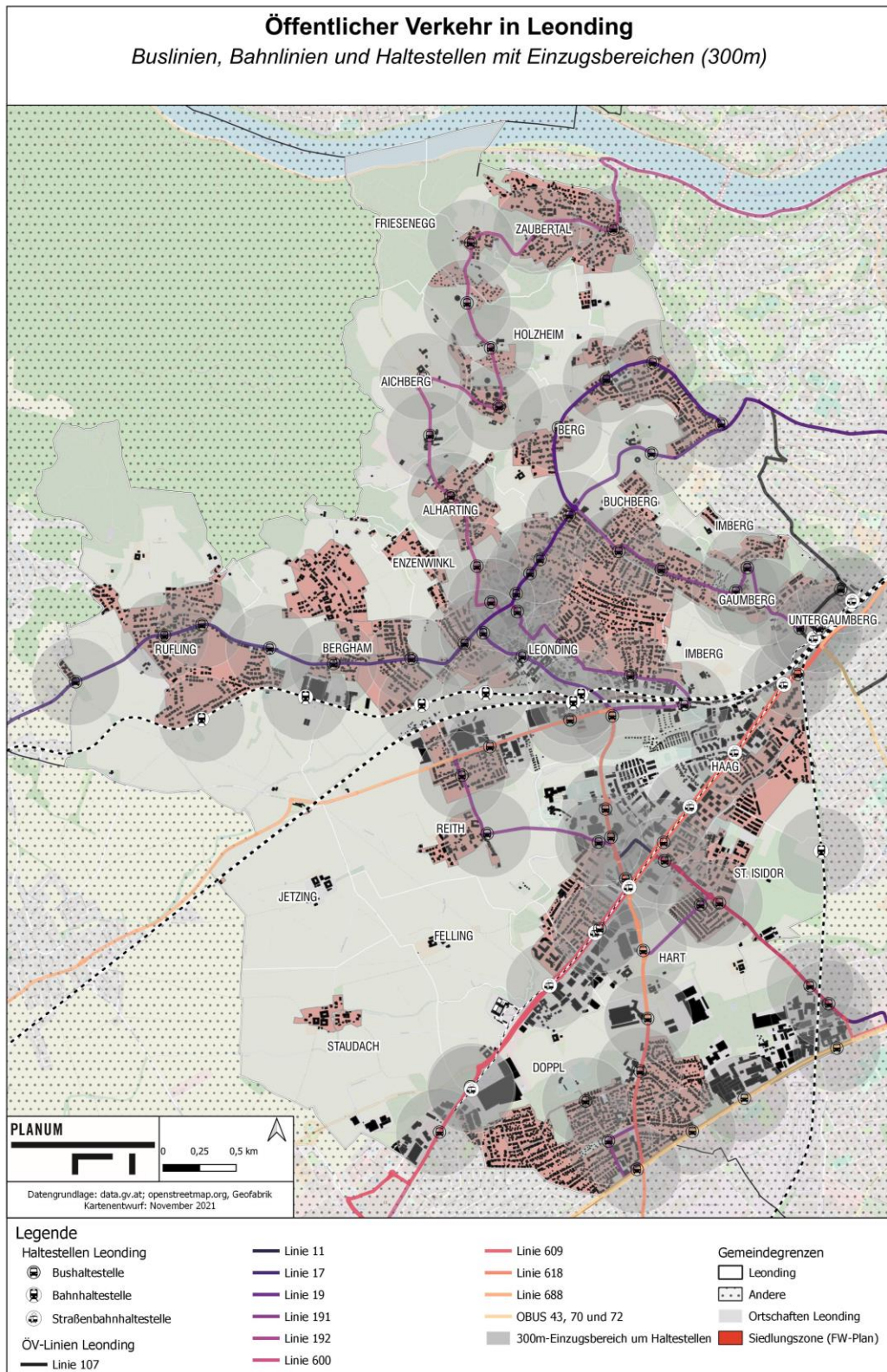


Abbildung 3.30: ÖV-Angebot mit 300m-Einzugsbereich um die Haltestellen

Radverkehr und ÖV ergänzen sich und sind wichtige Bausteine für multimodale Mobilität. Betrachtet man die Lücken im ÖV – wie vorher beschrieben in einzelnen Ortsteilen in Leonding – zeigt sich eine flächendeckende Ergänzung durch das Radverkehrskonzept Linz-Land von Komobile. Die durch den ÖV wenig oder gar nicht bedienten Gebiete werden durch Haupt- und Ergänzungslinien des RVK erschlossen (siehe Abbil-

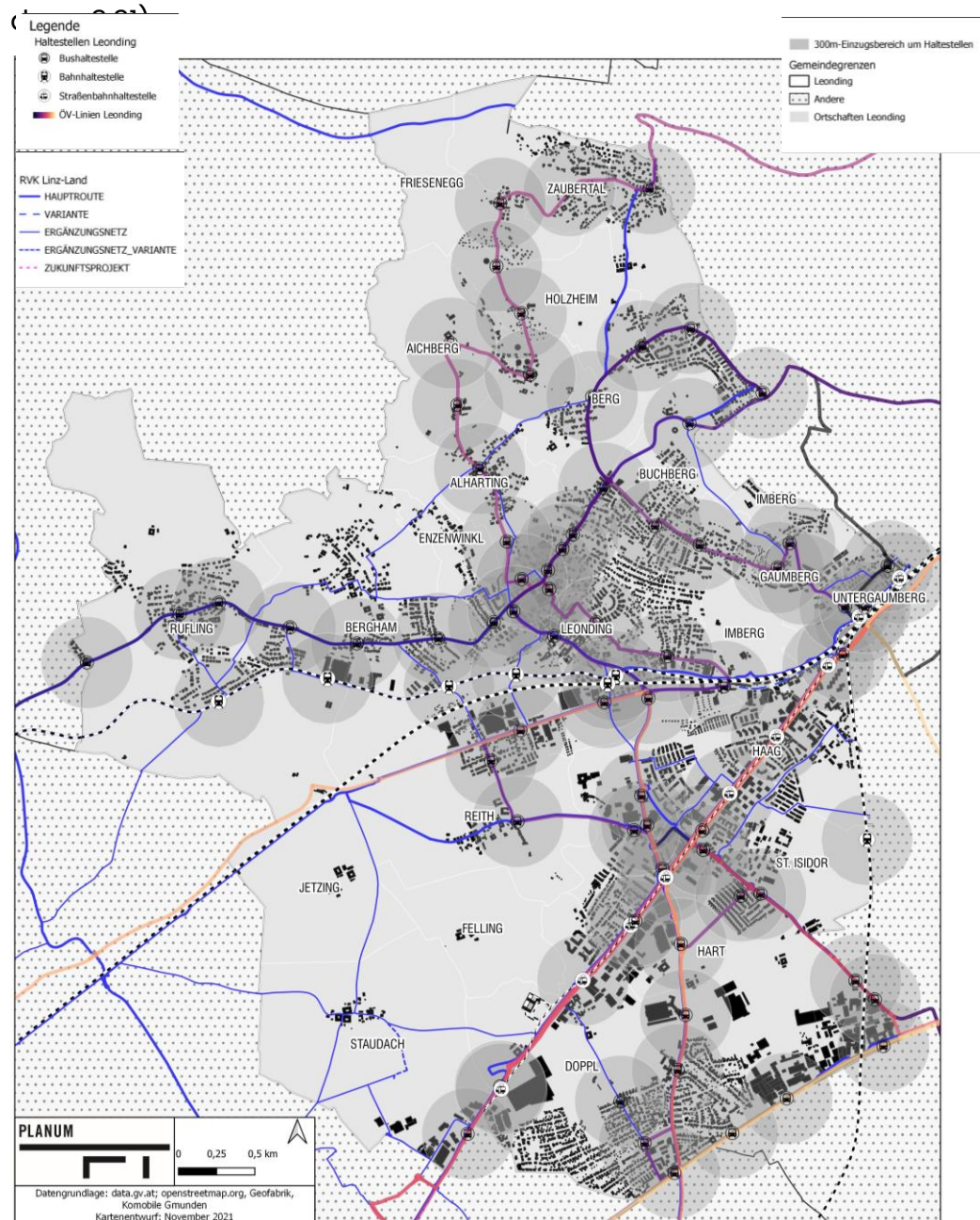


Abbildung 3.31: ÖV-Angebot in Leonding ergänzt um das Radroutennetz von Komobile (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von ÖROK, Komobile und data.gv.at, 2021)

3.5.8 Bestandsanalyse MIV

Für die Analyse des motorisierten Individualverkehrs wurden Zahlen der Dauerzählstellen vom Land Oberösterreich herangezogen. Diese Zählungen wurden auf unterschiedliche Dauer in den letzten Jahren durchgeführt und für die Analyse im Belastungsplan wurden die Zahlen von 2019 herangezogen, da das Verkehrsaufkommen aufgrund der Corona-Pandemie im Jahr 2020 zurückgegangen und nicht repräsentativ ist.

Zusätzlich wurden an elf im Lenkungsausschuss definierten Punkten Querschnittszählungen durchgeführt, bei denen die Belastung einer Woche gemessen wurden. Für den Belastungsplan wurden des Weiteren Zählungen der Stadt Leonding der Jahre 2019 und 2020 herangezogen.

Neben der Verkehrsbelastung wurde an den elf Standorten auch die v85-Geschwindigkeit (die von 85% der gezählten Fahrzeuge eingehaltene Geschwindigkeit) gemessen und dargestellt. In vielen Fällen zeigt sich, dass es zu massiven Geschwindigkeitsübertretungen kommt. Laut einem Bericht des Kuratoriums für Verkehrssicherheit halten sich nur zwischen 20–30% aller Autofahrer:innen in Österreich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30km/h, in Ortsgebieten mit 50km/h-Beschränkung halten sich nur 45% an die höchstzulässige Geschwindigkeit [KfV, S. 5, 2021]. Die Erhebungen in Leonding spiegeln dieses Bild wider und es sollten dahingehend Maßnahmen gesetzt werden, um Verkehrssicherheit und Lebensqualität im Verkehrsraum zu erhöhen.

Beispielhaft ist hier die Zaubertalstraße erwähnt. Die Querschnittszählung wurde in einem Bereich mit 30 km/h-Beschränkung durchgeführt. Im Schnitt fahren an dieser Stelle ca. 1.100 Fahrzeuge pro Tag (in beide Richtungen) mit einem Schwerverkehrsanteil von 2,7%. Vor allem aus Süden kommend zeigt sich, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung teils massiv überschritten wird (bis zu 48 km/h, vgl. Tabelle 3.9).

Tabelle 3.9: Querschnittszählung mit Verkehrsaufkommen, Schwerververkehrsanteil und v85 in der Wegscheider Straße (Quelle: eigene Darstellung, 2021)

Zählwerte Gesamtverkehr

Tag	R1 Ri KV Paschinger Str.			R2 Ri B139		
	FZ/24h	LKW/24h	v85	FZ/24h	LKW/24h	v85
Mi	8707	355	71	8228	320	81
Do	8549	294	70	7938	283	79
Fr	8966	297	71	8560	284	81
Sa	6087	100	72	5722	105	81
So	3685	46	75	3630	51	83
Mo	8914	336	71	8391	352	80
Di	8667	324	71	8187	334	81
SU:	53575	1752	72	50656	1729	81
TD:	7654	250		7237	247	
%	100%	3,3%		100%	3,4%	

Nachfolgend sind die Zahlen aus Tabelle 3.9 in einer Grafik abgebildet. Diese zeigt deutlich die hohe Anzahl an Fahrzeugen, die in Fahrtrichtung Süden die Geschwindigkeit überschreiten (orange Balken im Vergleich zur Gesamtanzahl in grau). 85% aller gemessenen Fahrzeuge im Betrachtungszeitraum fahren im Durchschnitt 81 km/h. In Fahrtrichtung Norden beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit 72 km/h.

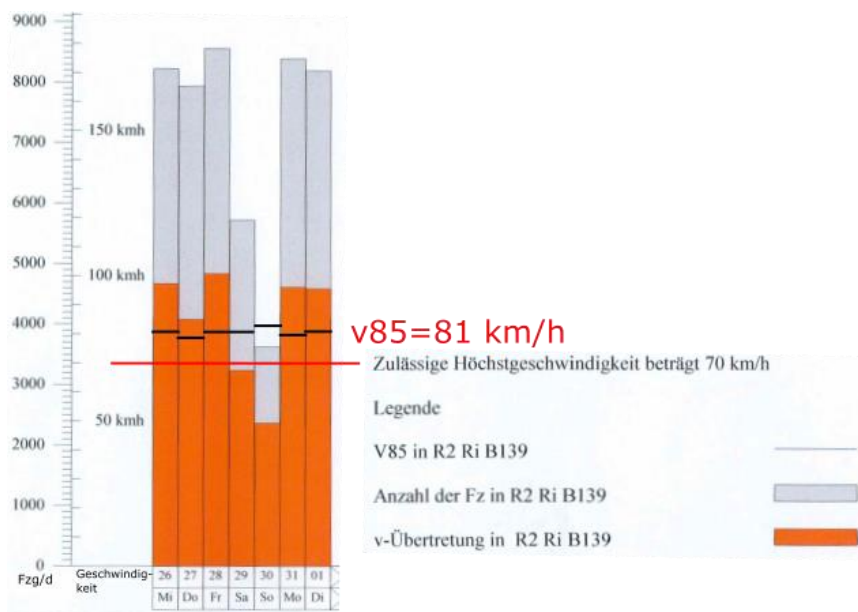


Abbildung 3.32: v85 auf der Wegscheider Straße Richtung Süden, gemessene Geschwindigkeitsübertretungen an der Zählstelle

Andere Messstellen weisen ebenso Geschwindigkeitsübertretungen auf, allerdings keine so hohe wie in der Zaubertalstraße. Für eine höhere Verkehrssicherheit wären vermehrte Kontrollen ratsam.

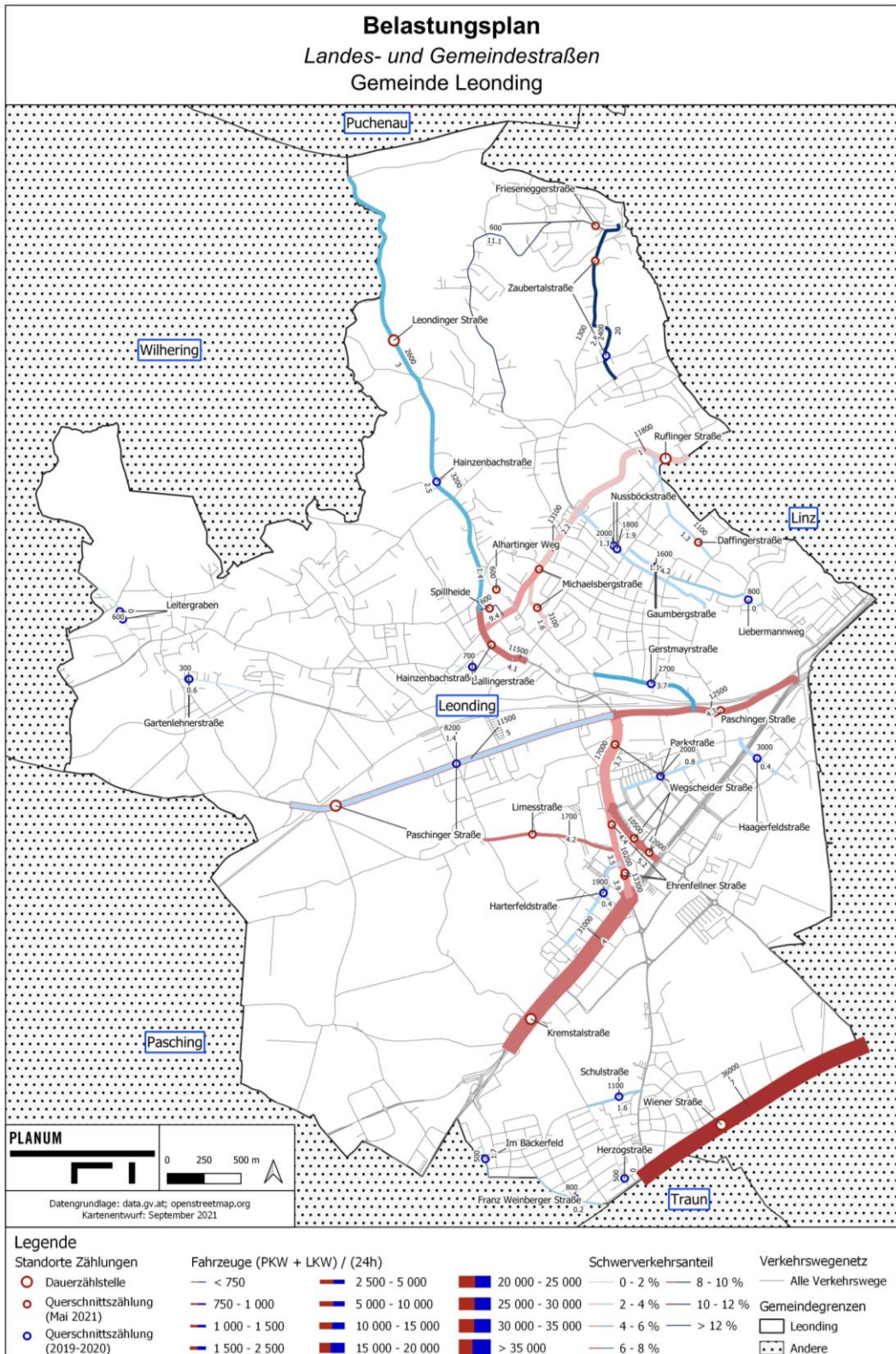


Abbildung 3.33: Belastungsplan mit Zahlen aus Dauerzählstellen und Kurzzeitmessungen der Stadt Leonding und eigenen Erhebungen (Quelle: eigene Darstellung, 2021)

Die Zahlen in Tabelle 3.10 zeigen die Steigerung des Verkehrsvolumens auf den fünf durch Leonding führenden Landesstraßen sowie die Veränderung des Schwerverkehrsanteils. Eine Abnahme gab es im Referenzjahr 2019 auf der B1 Wiener Straße und der L1227 Paschinger Straße. Der Schwerverkehrsanteil ging nur auf der Ruflinger Straße zurück.

Tabelle 3.10: Entwicklung der Verkehrszahlen auf den Landesstraßen im Stadtgebiet von Leonding (Quelle: eigene Bearbeitung mit Daten von DORIS, 2021)

Jahr	L1386 Leondinger Straße		B139 Kremstalstraße		L1388 Ruflinger Straße		B1 Wiener Straße		L1227 Paschinger Straße	
	KFZ / 24h	Anteil SV*	KFZ / 24h	Anteil SV*	KFZ / 24h	Anteil SV*	KFZ / 24h	Anteil SV*	KFZ / 24h	Anteil SV*
2012	2 259	3								
2013	2 162	2								
2014	2 355	3	27 484	4	11 120	2				
2015	2 401	3	26 703	4	10 942	2	36 334	7		
2016	2 491	3	27 906	4	11 043	2	36 968	7		
2017	2 533	3	29 542	4	11 200	1	36 638	7		
2018	2 662	2	30 104	4	11 340	2	36 258	7	12 613	5
2019	2 545	3	31 040	4	11 773	1	35 992	7	11 514	5
2020	2 001	4	25 627	4	10 044	2	33 742	7	10 061	6
Veränderung in % seit Beginn der Messung**	+12,66	0	+12,94	0	+5,87	-1	-0,94	0	-8,71	0

* Prozentueller Anteil der KFZ, länger als ein PKW (SV = Schwerverkehr)
 ** Aufgrund des durch die COVID-19 Pandemie veränderten Verkehrsaufkommen, wurde 2019 als Vergleichsperiode gewählt

Im Rahmen der Erhebungen des Kfz-Verkehrs wurden auch in zwei Korridoren (im Zentrum und im Bereich der Gaumbergstraße) Kennzeichenverfolgungen durchgeführt. Die Zählungen fanden vormittags (07:00-09:00) und nachmittags (16:00-18:00) statt. Dabei standen jeweils an definierten Kreuzungen Erheber:innen und erfassten von allen Fahrzeugen die letzten drei Stellen der Kennzeichen in einem 5-Minuten-Intervall. Dadurch kann kein Rückschluss auf Fahrzeughalter getroffen werden.

Im nächsten Schritt wurden alle Erhebungen danach analysiert, ob dieselben Fahrzeuge bei den jeweils anderen Kreuzungsbereichen ebenfalls aufgenommen wurden. In diesem Fall handelt es sich um Durchzugsverkehr. Wurden Fahrzeuge nur an einer Kreuzung erfasst, wo sie entweder ein- oder ausgefahren sind, spricht man von Quell- bzw. Zielverkehr.

Wie das Ergebnis der Kennzeichenverfolgung im Zentrum zeigt, ist der Anteil an Quell- und Zielverkehr sehr hoch. In diesem Kordonbereich befinden sich viele Betriebe, Ärzte etc. Der fehlende Quellverkehr vom Stadtplatz auf die Ruflinger Straße ist auf die Baustelle am Stadtplatz zum Zeitpunkt der Erhebung zurückzuführen. Zum Zeitpunkt der Verfolgungszählung gab es eine Einbahnregelung von der Ruflinger Straße kommend auf den Stadtplatz.

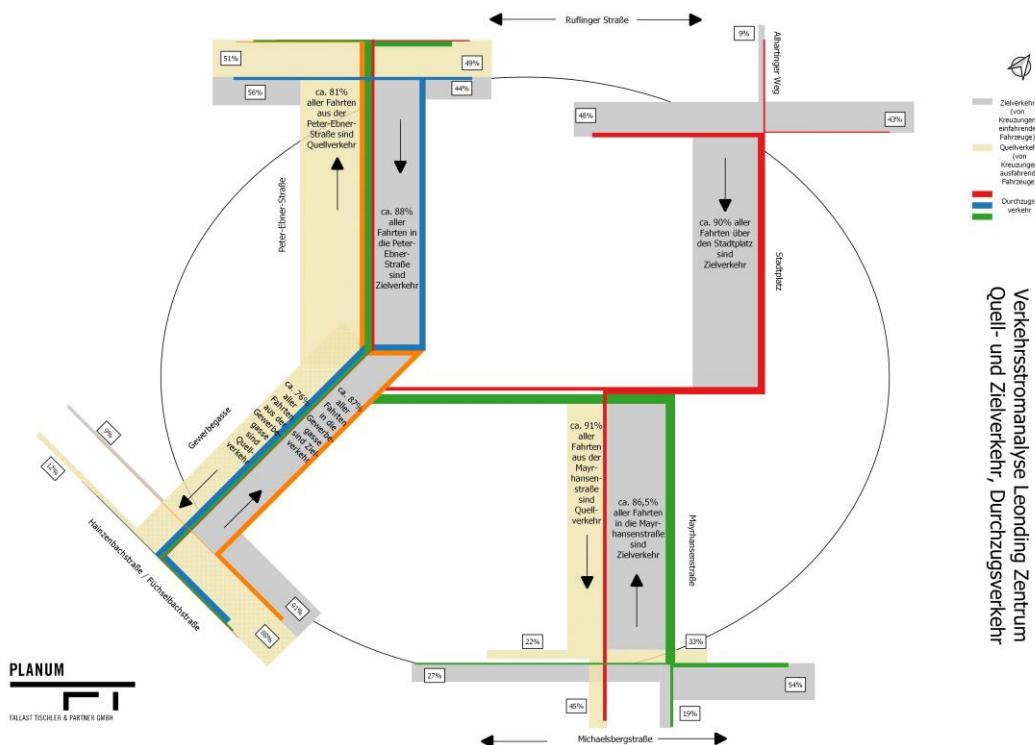


Abbildung 3.34: Kennzeichenverfolgung im Kordon "Zentrum" (Quelle: eigene Darstellung, 2021)

Anders als im Zentrum weist der Bereich Gaumberg einen deutlich höheren Anteil an Durchzugsverkehr auf – rund 70%. Am Morgen gibt es starke West-Ost-Verkehrsströme, am Nachmittag sind umgekehrt die Ost-West-Relationen stärker ausgeprägt. In Gesprächen mit der Bevölkerung wurde dies unterstrichen, indem die Bewohner:innen innerhalb dieses Kordons sagten, die Gaumbergstraße wird von vielen Kfz-Lenkern als „Schleichweg“ nach Linz verwendet.

Parkraumerhebung

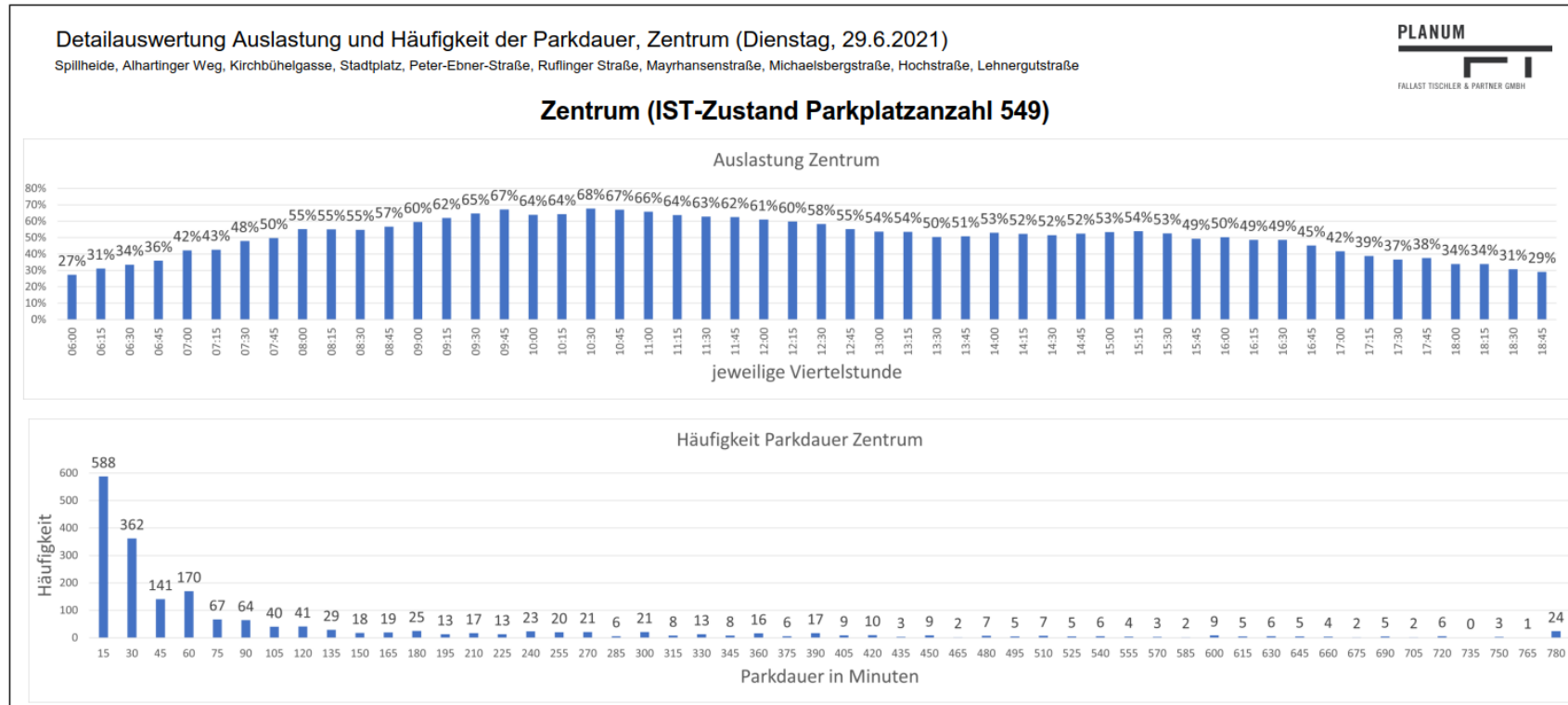


Abbildung 3.36: Parkraumerhebung Zentrum (Quelle: eigene Darstellung, 2021)

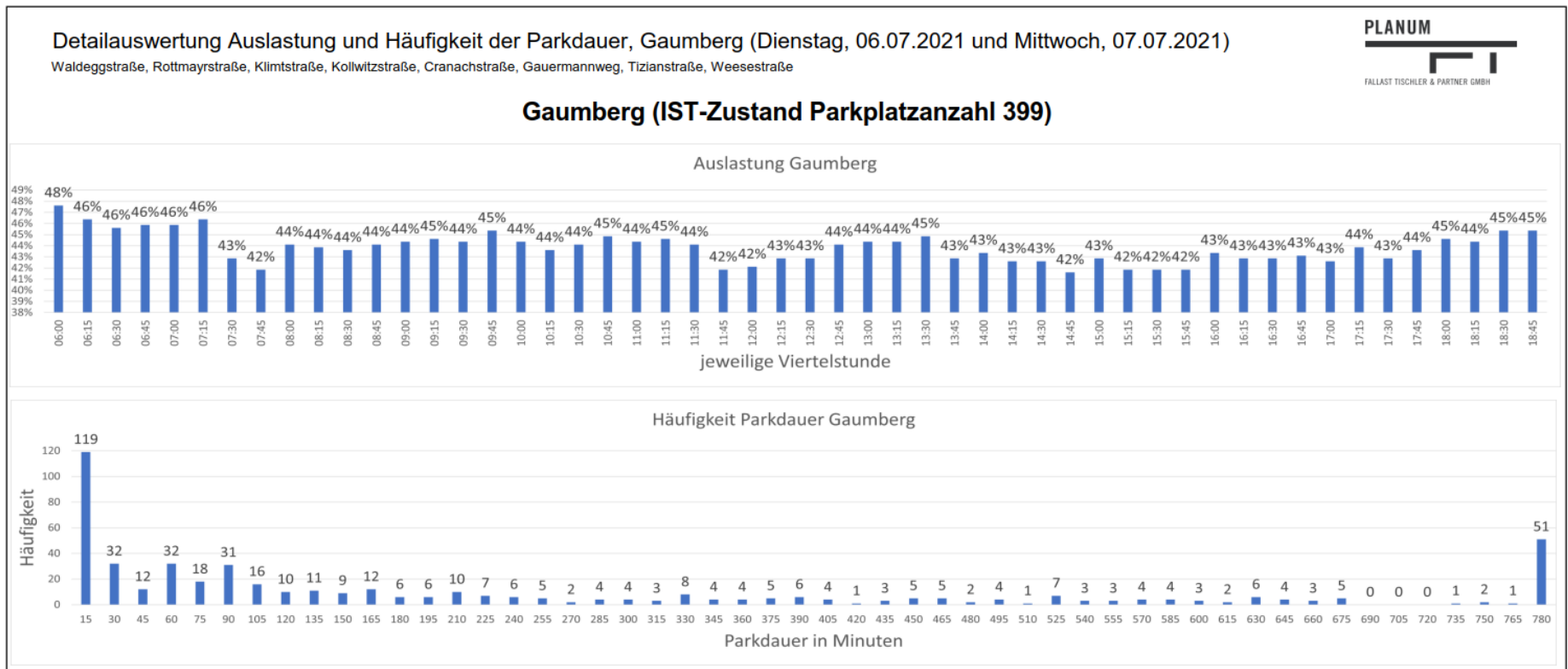


Abbildung 3.37. Parkraumerhebung Gaumberg (Quelle: eigene Darstellung, 2021)

Die Ergebnisse der Verfolgungszählung im Kordon „Zentrum“ finden sich auch in der Parkraumerhebung wieder. Leondings Zentrum weist eine hohe Auslastung der Parkplätze in der Früh (Schul- und Arbeitsbeginn) bis zum späten Vormittag auf. In Kombination mit der Verteilung der Parkdauer lässt das darauf schließen, dass es eine hohe Fluktuation bei den Parkplätzen gibt. Die durchschnittliche Parkdauer beträgt dennoch 3,6 Stunden auf den ca. 550 erhobenen Parkplätzen. Das kann auf die Verteilung der Besitzverhältnisse im betrachteten Gebiet zurückzuführen sein – es sind ca. 42% der Stellplätze öffentlich – sowohl Kurzparkzonen als auch Parkplätze ohne zeitliche Einschränkung – und 58% sind Privatparkplätze.

Die Parkraumerhebung im Bereich Gaumberg zeigt ein etwas anderes Bild als im Zentrum. Hier gibt es eine durchschnittliche Auslastung aller Parkplätze von 44% über den Tag verteilt mit einer Parkdauer von ca. 4,5 Stunden. Das Verhältnis Privatparkplatz zu öffentlichem Parkplatz liegt ca. bei 50:50. Die Privatparkplätze gehören zum Großteil zu den Wohnhäusern der Gegend oder etwa zur Tagesheimstätte Gaumberg.

3.5.9 Bestandsanalyse E-Mobilität

Der Anteil der E-Mobilität in Leonding ist im Vergleich zu Österreich und Oberösterreich mit 3,4% sehr hoch. Dieser Anteil wurde aus der Mobilitätsbefragung 2021 errechnet.

Tabelle 3.11: Kfz-Bestand im Vergleich Bund - Land - Gemeinde, Unterscheidung nach Antriebsart (Quelle: Statistik Austria und Mobilitätsbefragung 2021)

PKW-Bestand nach Kraftstoffarten bzw. Antriebsart	Benzin/Diesel	Elektro
Österreich	97,4 %	0,9 %
Oberösterreich	97,7 %	0,9 %
Leonding	96,6 %	3,4 %

Betrachtet man die Verteilung des Verkehrsmittelbesitzes in Abbildung 3.38, zeigt sich, dass vor allem E-Bikes eine Rolle in Leonding spielen. Insgesamt werden 17% des motorisierten Verkehrs elektrisch betrieben.

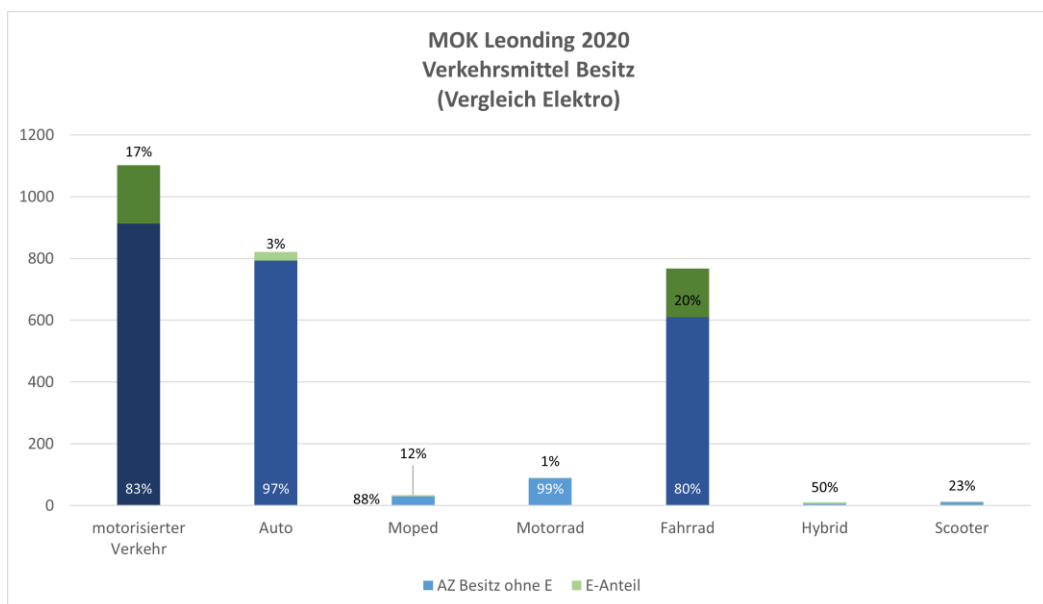


Abbildung 3.38: Fahrzeugbesitz und E-Anteil der Fahrzeuge in Leonding (Quelle: Mobilitätsbefragung 2021, eigene Bearbeitung)

Die Erhebung der E-Ladestationen in Leonding ergab, dass es im Stadtgebiet 15 Standorte mit Ladeinfrastruktur gibt. Drei dieser Standorte werden durch die LINZ AG betrieben, bei den anderen handelt es sich um privat betriebene Ladeinfrastruktur.

Tabelle 3.12: E-Ladeinfrastruktur in Leonding (Quelle: eigene Darstellung, 2021)

Adresse	Privat / öffentlich	Infrastruktur
Stadtplatz 1&2 (LINZ AG)	öffentlich	1 Ladesäule: 2 Stecker Typ 2 (11 kW); Fahrzeuge: unbekannt 1 Ladesäule: 2 Stecker Typ 2 (11 kW), 3 Schuko Anschluss (3,7 kW), 1 CEE 3polig (3,7 kW); Fahrzeuge: unbekannt
Dallingerstraße 30a (LINZ AG)	öffentlich	1 Ladesäule: 1 Stecker Typ 2 (11 kW); Fahrzeuge: unbekannt
Poststraße 3 (Bellaflora GmbH)	privat	1 Ladesäule: 3 Stecker (3,7 kW); Fahrzeuge: unbekannt
Welser Straße 54 (Renault Leonding)	privat	1 Ladesäule: 1 Stecker Typ 2 (11 kW), 1 Schuko Anschluss (3 kW); Fahrzeuge: unbekannt
Im Grenzwinkel 1 (ELLA)	privat	1 Ladesäule: 2x Typ 2 Dose (11kW), 2 Stecker (11kW); Fahrzeuge: Autos, Zweiräder
Nußböckstraße 1 (Spar AG)	privat	1 Ladesäule: 2x CEE 3polig (3,7 kW); Fahrzeuge: Fahrräder
Gaumberg 5 (Nussböckgut)	privat	Für Gäste, 1 Ladesäule: 2x Schuko Anschluss (3,7 kW)
Salzburger Straße 292 (Allmobil)	privat	1 Ladesäule: 1 Stecker CCS (25 kW); Fahrzeuge: unbekannt
Im Schloßfeld 9 (Werner Englisch)	privat	1 Ladesäule: 1x Schuko Anschluss (3,7 kW); Fahrzeuge: unbekannt
Welserstraße 91-93 (Hyundai Import GmbH)	privat	1 Ladesäule: 1 Stecker CCS (25 kW); Fahrzeuge: unbekannt
Kornstraße 4 (Conrad Megastore + Parkgarage)	privat	1 Ladesäule: 3x Schuko Anschluss (2,3 kW), 1x CEE Blau (Camping) (3,7 kW); Fahrzeuge: Autos & Zweiräder 7 x Typ 2 Dose (11kW); Fahrzeuge: unbekannt
Wiener Bundesstraße 8 (TÜV)	privat	2 Ladesäulen: 1 Typ 2 Dose (22 kW), 3 Typ 2 Stecker (22 kW); Fahrzeuge: unbekannt
Weinbergweg 4 (Stoffpau'r – das Wirtshaus)	privat	1 Ladesäule: 6x Schuko Anschluss (2,3 kW); Fahrzeuge: Fahrräder

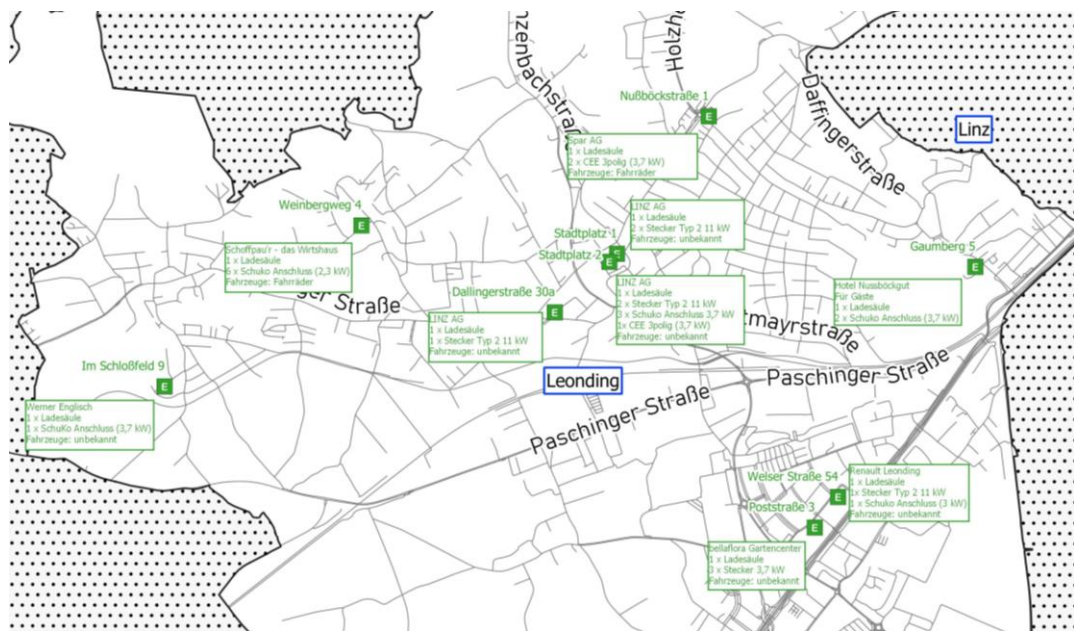


Abbildung 3.39: Erhebung der E-Lade-Infrastruktur in Leonding (Quelle: eigene Bearbeitung, 2021)

Die Ladesäulen befinden sich zum Großteil bei Betrieben, die ihren Kunden während des Einkaufs oder ihres Aufenthaltes vor Ort, das Laden ihrer E-Fahrzeuge ermöglichen wollen. Es gibt mehrere Strom-Anbieter, mit denen die Betreiber der Ladeinfrastruktur Lieferverträge haben, wie etwa LINZ AG oder Kelag.

3.5.10 Unfallgeschehen auf Gemeinde- und Landesstraßen

Laut Aussage der Polizeidienststelle in Leonding kommt es auf Leondings Straßen im Durchschnitt zu 90 bis 100 Unfällen pro Jahr. Auch die Zahl der Unfälle mit Personenschäden hat sich in den letzten Jahren auf ca. 80 Unfälle eingependelt. Leider kommt es auch jährlich zu ein bis zwei Unfällen mit Todesfolge. Nach Einschätzung der Polizei ist der Großteil der Konfliktstellen im Straßenverkehr bereits durch die Schaffung von Kreisverkehren oder Linksabbiegespuren und andere Maßnahmen, die das Konfliktpotenzial im Straßenraum reduzieren, entschärft. Bei richtigem Verhalten aller Verkehrsteilnehmer:innen sollte es nur zu wenigen Konfliktsituationen kommen, so die Meinung der Polizei in Leonding.

Tabelle 3.13: Unfallgeschehen 2015–2020 nach Art der Beteiligung (Quelle: Statistik Austria, Land OÖ, eigene Bearbeitung)

Jahr	PKW	Motorrad	Fahrrad	Fußgänger	Sonstige Verkehrsteilnehmer	Personenschaden (mit Todesfolge)	Anzahl der Unfälle gesamt
2015	83	4	14	17	23	118 (2)	93
2016	77	16	14	14	15	114 (1)	84
2017	87	4	17	18	23	132 (0)	94
2018	87	12	22	16	30	157 (1)	115
2019	82	6	22	8	16	136 (0)	93
2020	67	5	20	12	24	109 (1)	85
	483	47	109	85	131		

Tabelle 3.13 zeigt die Entwicklung der Unfälle mit unterschiedlicher Beteiligung von 2015 bis 2020. Neben der hohen Anzahl der PKW-Unfälle ist vor allem die Zahl der Unfälle mit Fahrrad- aber auch die mit Fußgänger-Beteiligung sehr hoch. In Abbildung 3.40 zeigt sich, dass es im Jahr 2020 einen Rückgang an Unfällen mit PKW- und Motorrad-Beteiligung gab – zurückzuführen auf das geringere Verkehrsaufkommen während der Corona-Pandemie (Lockdowns) – während es sowohl bei den Unfällen mit Fußgänger- als auch sonstiger Beteiligung zu einer Steigerung gekommen ist. Bei „sonstiger“ Beteiligung handelt es sich um sonst nicht genannte Verkehrsmittel wie etwa LKWs, Straßenbahn oder andere öffentliche Verkehrsmittel.

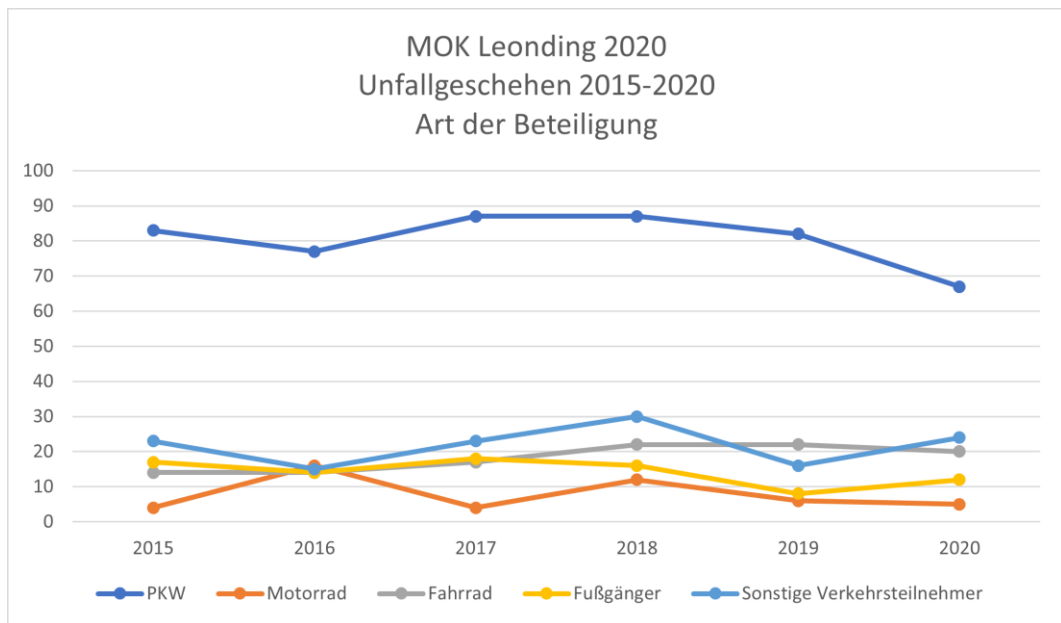


Abbildung 3.40: Unfallgeschehen in Leonding 2015-2020 nach Art der Beteiligung (Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung)

Die Analyse zeigt, dass es einige Unfall-Brennpunkte im Stadtgebiet Leondings gibt, an denen die Zahl der Unfälle höher ist als an anderen Stellen (siehe Abbildung 3.41). Diese Brennpunkte variieren zum Teil je Verkehrsmittel. Die Analyse der Unfall-Beteiligung mit Daten von Statistik Austria bietet allerdings keine Rückschlüsse darüber, bei welchen Unfällen es Personenschäden gab. Eine Auswertung der Unfälle mit Personenschäden von 2020 der Polizeidienststelle Leonding zeigt, dass es sich bei einem Großteil der Unfälle um Auffahr-, Abbiegeunfälle und Vorrangverletzungen handelt. Gerade bei den Abbiegeunfällen sind Fußgänger:innen und Radfahrer:innen die Geschädigten. Bei einem ausparkenden Fahrzeug kam es im Jahr 2020 leider zu einem Unfall mit Todesfolge für eine/n Fußgänger:in.

PKW-Brennpunkte sind die größeren Kreuzungen an der B139-Kremstalstraße und B1-Salzburger Straße, sowie an der Fuchselbachstraße. Brennpunkte bei der Motorrad-Beteiligung liegen wie beim PKW am hochrangigen Straßennetz, außerdem stellt ein Bereich in der Wegscheider Straße zwischen Poststraße und Welser Straße einen Brennpunkt dar.

Ein besonders ausgeprägter Brennpunkt beim Fahrrad-Verkehr bildet die Kreuzung Paschinger Straße / B139 Kremstalstraße, an dem es in den betrachteten Jahren immer wieder zu Unfällen mit Fahrrad-Beteiligung kam.

Die Unfälle mit Fußgänger-Beteiligung geschahen vielfach an der Meixner-Kreuzung sowie an der Kreuzung Poststraße / Wimmerstraße. Dieselben Kreuzungen bilden auch die Brennpunkte bei den Unfällen mit sonstiger Beteiligung.

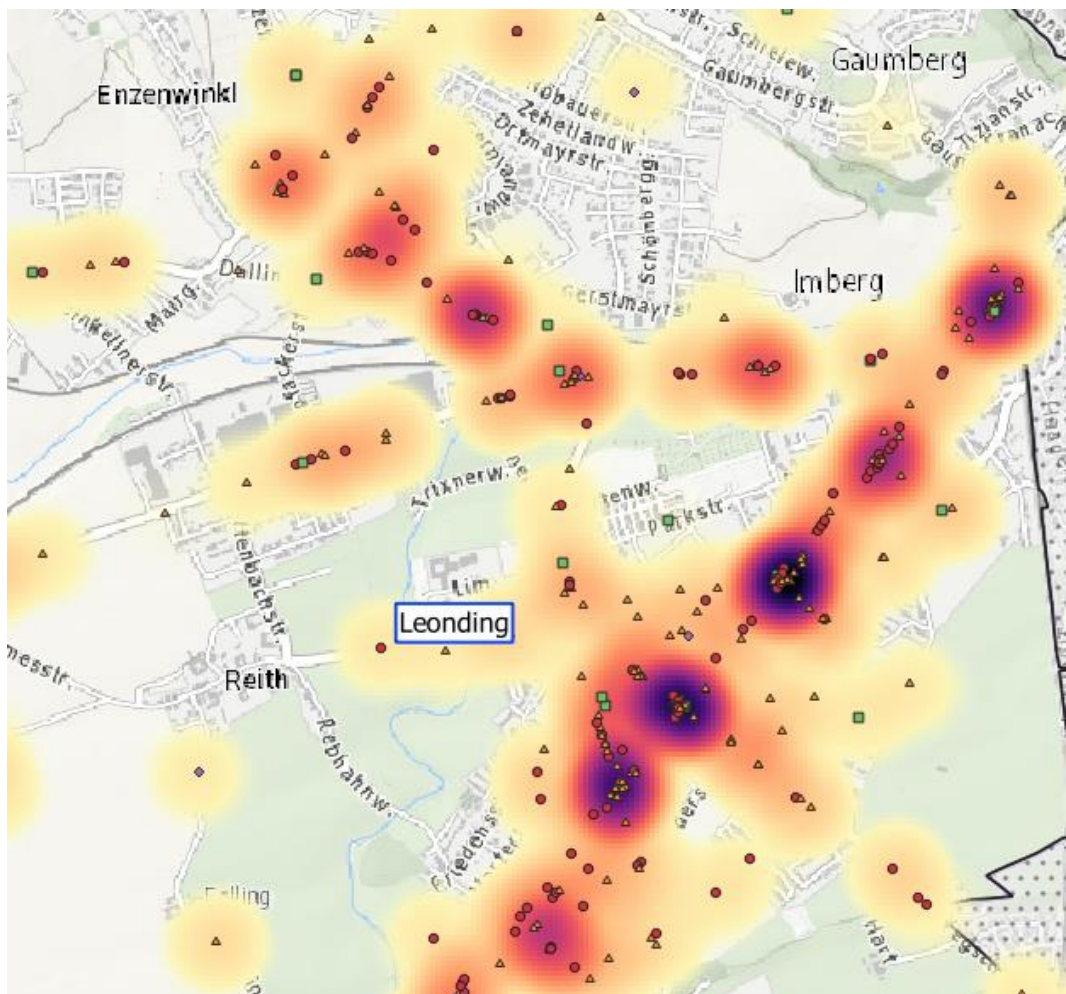


Abbildung 3.41: Unfall-Brennpunkte aller Verkehrsteilnehmer in Leonding (Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung)

Die deutlichsten Brennpunkte bilden die Meixner-Kreuzung, die Wegscheider Straße (Kreuzung B139), Poststraße / Wimmerstraße, Paschinger

Straße / B139 sowie die Kreuzung Fuchselbachstraße / Gerstmayrstraße.
An diesen Stellen sind Maßnahmen zu setzen, die die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleisten.

Da es sich bei vielen Unfall-Brennpunkten um Kreuzungen oder Stellen an Landesstraßen handelt, ist bei der Entschärfung und Behebung der Problemstellen eine **Kooperation** mit dem Land Oberösterreich vonnöten.

3.6 Erreichbarkeitsanalyse

Da ein wichtiges Ziel des Mobilitätskonzeptes die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel auf der einen Seite aber auch innerhalb der „**15-Minuten-Stadt**“ auf der anderen Seite ist, soll an dieser Stelle noch eine kurze Analyse der (fußläufigen) Erreichbarkeit an einigen graphischen Beispielen festgehalten werden.

Im Prinzip geht es um die funktionale Erreichbarkeit zentraler Orte der Daseinsvorsorge – Schulen, Nahversorgung, Ärzte und Apotheken, Behörden und Naherholung. Werden innerhalb von 900m – oder 15 Minuten – möglichst viele solcher Orte erreicht, kann man von einer „**Stadt der kurzen Wege**“ sprechen.

Erreichbarkeit Schulen – Beispiel Volksschule Doppl

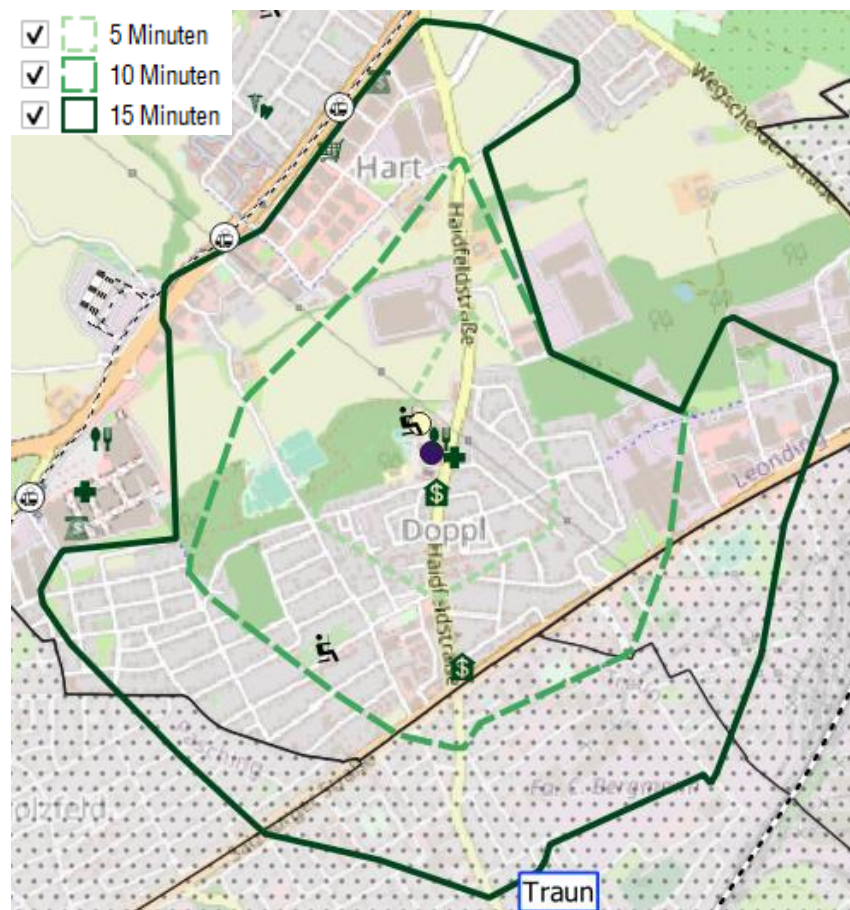


Abbildung 3.42: Erreichbarkeit VS Doppl (Quelle: eigene Darstellung mit Daten aus Openrouteservice und OpenStreetMap, 2021)

Von der VS Doppl aus erreicht man in 5 Minuten eine Bank, eine Apotheke und ein Gasthaus. Der Siedlungsbereich Doppl östlich und westlich der Haidfeldstraße ist in 10 Minuten fußläufig von der VS Doppl erreichbar. In 15 Minuten erreicht man neben Spielplätzen auch einen Supermarkt. Insgesamt ist die Erreichbarkeit zur VS Doppl sehr gut.

Erreichbarkeit Nahversorgung – Spar Michaelsbergstraße

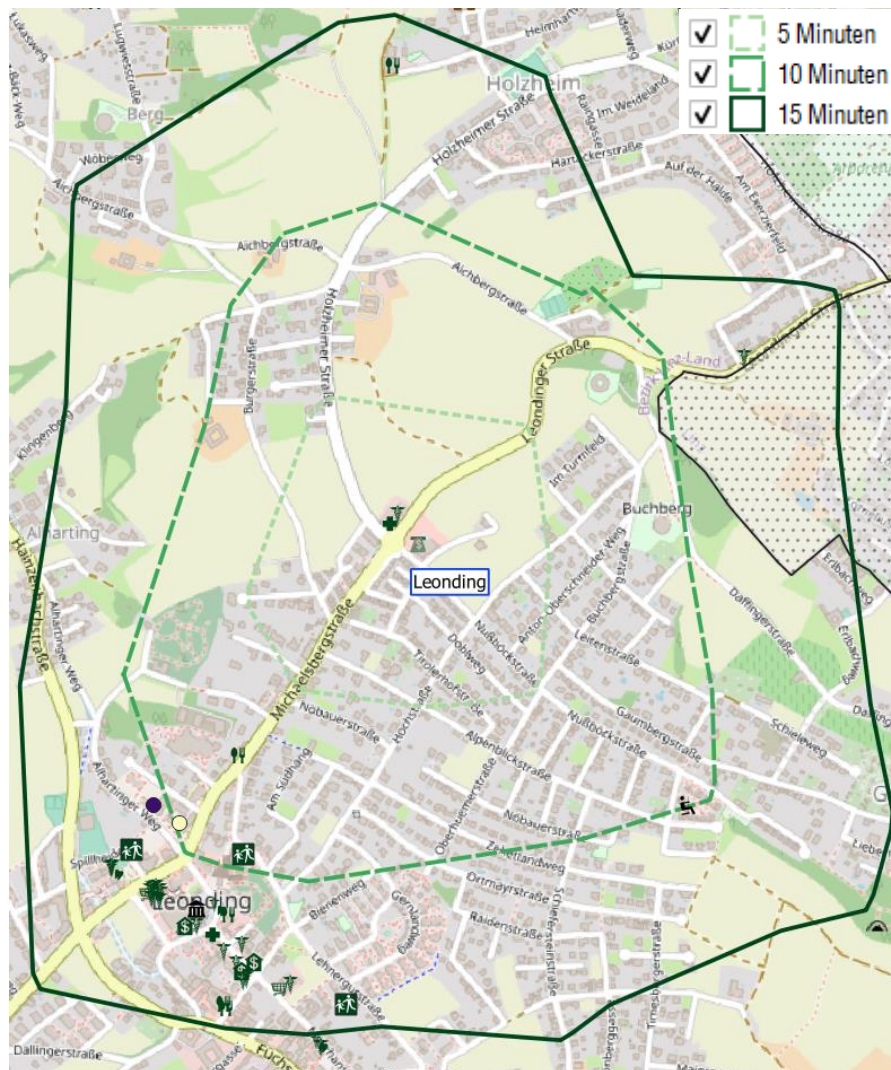


Abbildung 3.43: Erreichbarkeit Lebensmittelmarkt (Quelle: eigene Darstellung mit Daten aus Openrouteservice und OpenStreetMap, 2021)

Direkt gegenüber dem Lebensmittelmarkt erreicht man einen Arzt / eine Ärztin und eine Apotheke. Zwischen 10 und 15 Minuten braucht man fußläufig, um Kindergärten und Schulen sowie weiter Ärzte und Ärztinnen zu

erreichen sowie einen Supermarkt und das Rathaus. Der Einzugsbereich für Siedlungen ist vor allem im Bereich Gaumberg in 15 Minuten gut erschlossen.

Erreichbarkeit Siedlungsbereich – Siedlungsentwicklung Rufling

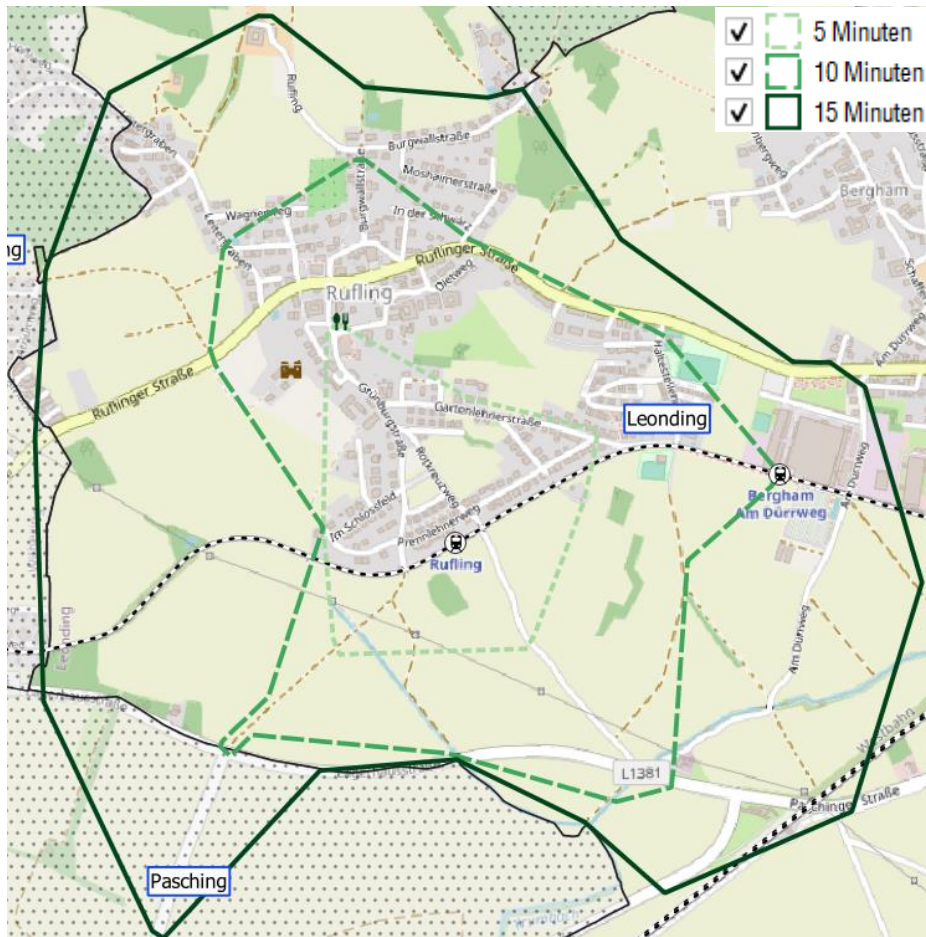


Abbildung 3.44: Erreichbarkeit neuer Siedlungsentwicklungen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten aus Openrouteservice und OpenStreetMap, 2021)

Eine neue Siedlungsentwicklung in Rufling im Bereich des Rotkreuzweges hat zwar in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle des hochrangigen ÖV-Schiennetzes, allerdings gibt es neben einem Kindergarten und einem Gasthaus keine andere Einrichtung oder Infrastruktur der Daseinsvorsorge. Bei der Entwicklung und Erschließung neuer Siedlungsgebiete sollte hierauf Rücksicht genommen werden bzw. mit der Raumordnung vorab abgestimmt werden.

Resümee Bestandsanalyse

Leonding hat ein dichtes Netz an Fußwegen, ausbaufähige Radwege und hohes Potenzial den öffentlichen Verkehr betreffend. Das Verkehrsverhalten der Bevölkerung zeigt nach wie vor, dass der PKW oder andere fossil betriebene Verkehrsmittel an oberster Stelle der Verkehrsmittelwahl stehen, allerdings sind Tendenzen zur Wahl der Umweltverbundes zu erkennen. Vor allem bei kurzen Wegen ist der Umweltverbund bzw. die aktive Mobilität zu fördern, um langfristig eine nachhaltige Verkehrsverlagerung zu erreichen. Mit Einsatz von bewusstseinsbildenden aber auch infrastrukturellen Maßnahmen sollen die Bewohner:innen Leondings ihr Mobilitätsverhalten zugunsten aktiver und umweltfreundlicher Mobilität ändern und so für mehr Lebensqualität in Leonding sorgen.

Die Erreichbarkeit von zentralen Funktionen in den urbanen Bereichen ist gegeben, in periphereren / ländlicheren Ortschaften nicht im gleichen Ausmaß. Setzt man sich als Ziel, dass (beinahe) alle Ortsteile Leondings in einem gewissen Umkreis („15-Minuten-Stadt“) die wichtigsten Einrichtungen der Daseinsgrundvorsorge erreichen, sind dahingehend vor allem im Norden und Westen Leondings Maßnahmen zu setzen.

Hohes Potenzial für mehr nachhaltige Mobilität haben auch die über 10.000 Ein- und beinahe 12.000 Auspendler:innen. Es gilt hier Maßnahmen zu setzen, um eine Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split zu erzielen. Dies kann zum Beispiel durch Kooperation mit den (größeren) Betrieben in Leonding in Form von betrieblichem Mobilitätsmanagement erfolgen.

E-Mobilität spielt in Leonding im Vergleich zu anderen Regionen bereits eine größere Rolle – die vorhandene Lade-Infrastruktur ist allerdings hauptsächlich im privaten Bereich angesiedelt. Hier soll vermehrt auf öffentlich zugängliche Infrastruktur geachtet werden, um längerfristig allen Nutzer:innen einen besseren Zugang zu gewähren.

Das Unfallgeschehen weist deutliche Brennpunkte auf, die gemeinsam mit dem Land Oberösterreich entschärft werden müssen, da sich viele an Kreuzungen bzw. Bereichen der Landesstraßen befinden.

4 Entwicklung von Maßnahmen

Einführung

Die Entwicklung der mobilitätsbezogenen Maßnahmen orientiert sich, in erster Linie, an die, mit den Mitgliedern des Lenkungsausschusses gemeinsam erarbeitete Zielsetzungen bzw. **Mobilitäts-Leitfaden**. Diese fungieren als „Leuchttürme“ und geben die Richtung für die Maßnahmenentwicklung vor. Da der Prozess bewusst mit Fokus auf **Partizipation der Bevölkerung** gestaltet wurde, werden die Ergebnisse der Online-Befragung und die insgesamt vier Bürgerveranstaltungen auch maßgeblich den Ton angeben.



Abbildung 4.1: Vereinbarte Leitfaden dienen als Orientierung für die Maßnahmenentwicklung

Die Berücksichtigung der Bevölkerung bezüglich ihrer Wahrnehmung und Wünsche (sogenannte Brennpunkte) hat auch hohe Relevanz, weil die Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung ein Maßstab für den Erfolg des entstandenen Konzepts ist. Bei der Maßnahmenfindung ist auch eine Berücksichtigung der Region und des Landes Oberösterreich notwendig, die bei der Gestaltung und Umsetzung miteinzubeziehen sind. In einigen Fällen wird Leonding bei der Umsetzung der Maßnahmen auch von dieser **Kooperation** abhängig sein.

Die Analyse der Bestandserhebungen in Zusammenspiel mit vorhandenen Daten ist der Ausgangspunkt für die Objektivierung der Handlungsfelder im Wechselspiel zwischen den Zielsetzungen und der Wahrnehmung der Bevölkerung.

4.1 Maßnahmenkatalog mit Leitprojekten

Eine der wichtigsten Herausforderungen der Stadtgemeinde Leonding bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes sind die unterschiedlichen Anforderungsprofile für die städtischen und ländlichen Bereiche. Die über Jahrzehnte gewachsenen Siedlungsentwicklungen erschweren die einfache Umsetzung von Maßnahmen für die Mobilität im Sinne des Umweltverbundes. Es wird ein Spektrum von Interventionen notwendig sein, die eine Verhaltensänderung einleiten und nachhaltig unterstützen. Dieses Kapitel wird diverse Maßnahmen vorschlagen, um die Verkehrsproblematik aufgrund der MIV-Abhängigkeit sukzessiv in den Griff zu bekommen und eine lebenswerte Stadtgemeinde zu ermöglichen. Als Ergebnis wird ein **Maßnahmenkatalog** erstellt, der die diversen Maßnahmen beschreibt und nach Wirksamkeit und Machbarkeit im Rahmen des Gesamtmobilitätskonzept priorisiert. Um den Veränderungsprozess in Gang zu bringen, werden bestimmte Projekte gewählt, die dann als **Leitprojekte** umgesetzt werden, entsprechend den vereinbarten verkehrspolitischen Leitlinien, die am Anfang des Mobilitätskonzeptes vom überparteilichen Lenkungsausschuss selektiert wurden.

4.2 Maßnahmenpaket I: Priorisierung aktiver Verkehrsteilnehmer im Alltag

Die Klimasituation fordert Städte und Kommunen zum Handeln auf, um CO₂ und anderen klimaschädlichen Auswirkungen entgegenzuwirken bzw. diese zu reduzieren. Aktive Mobilitätsformen sind dafür prädestiniert, eine wichtige Rolle zu spielen, weil sie eine klimaneutrale Mobilitätsform darstellen. Eine Stärkung der aktiven Mobilität in städtischen Bereichen hat aber mehrere Vorteile:

- benötigt weniger Platz im heißumkämpften, öffentlichen Raum,
- gesundheitsfördernd,
- lärmarm,
- fördert soziale Kohäsion,
- Senkung der Investitionskosten für Infrastruktur,
- Belebung der Städte,
- steigert insgesamt die Verkehrssicherheit.

4.2.1 Voraussetzungen

Um die aktive Mobilität langfristig und nachhaltig zu fördern, sind gewisse Voraussetzungen erforderlich. Diese betreffen insbesondere die *Verkehrssicherheit* und auch – nicht weniger relevant – eine *adäquate Infrastruktur*, die zügig und bequem die Alltagsziele zu Fuß und mit dem Fahrrad verbindet, um den täglichen Bedarf bezüglich Arbeiten, Einkaufen, Bildung, Kinderbetreuung, Naherholung, Arztbesuch, Apotheke, Ämter, Bankweg usw. abzudecken. Man spricht eigentlich von der **„15-Minuten Stadt“³**, nach der Idee von Prof. Carlos Moreno. Diese findet inzwischen große Resonanz und Einzug in verschiedenen Orten der Welt; z.B. Paris, Wien, Hamburg oder Oslo. Da spielen zwei wesentliche Faktoren eine Rolle, ob das Ziel zu realisieren ist oder nicht – die Durchwegung und das Angebot an sogenannten zentralörtlichen Funktionen (Nahversorger usw.). In den meisten Fällen gibt es ein Überangebot an Supermärkten in den dicht besiedelten Bereichen. Wo die Dichte wesentlich geringer ist, schaut das Bild oft anders aus – wie am Land zum Beispiel. Da hat der freie Markt weniger Motivation, die Versorgung zu unterstützen. Die Erlaubnis, das Einfamilienhaus auf die grüne Wiese zu bauen, unterliegt schon gewissen Flächenwidmungsrichtlinien, die aber zu wenig eingreifen, um die notwendige Infrastruktur für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen von Anfang an zu gewährleisten. Im Grunde genommen wird die Kfz-Erschließung immer noch priorisiert und andere Erschließungsformen sind hinten angereiht. Das Landesschulgesetz bietet auch kein starkes Instrument, um Siedlungsentwicklung und Bildung so zu verknüpfen, dass jedes Kind die Schule zu Fuß erreichen kann. Bis das Raumordnungsgesetz so weit ist, dass in Österreich eine kompakte Siedlungsstruktur gegeben ist, dauert es vermutlich Generationen. In der Zwischenzeit ist die große Herausforderung, die Zersiedlung möglichst einzudämmen, und die Bestandssituation nach diesem Prinzip nach und nach mit diversen Hilfsmaßnahmen in den Griff zu bekommen.

³ Erklärung 15-Minuten-Stadt: <https://www.innovatorsclub.de/aktuelles/die-15-minuten-stadt/>

4.2.2 Verkehrssicherheit – Sanierung der Unfallschwerpunkte

Zwischen 2019 und 2020 war ein Anstieg bei der Unfallhäufigkeit für Fußgänger zu verzeichnen.

Wie bei der Analyse festgestellt, bildet die Kreuzung Paschinger Straße / B139 Kremstalstraße (Abbildung 4.2) einen besonders ausgeprägten Brennpunkt beim Fahrrad-Verkehr, an dem es in den betrachteten Jahren immer wieder zu Unfällen mit Fahrrad-Beteiligung kam.



Abbildung 4.2: Kreuzung Paschinger Straße - B139 Kremstalstraße Nord-Ost (links), Süd-West (rechts)

Die Unfälle mit Fußgänger-Beteiligung geschahen vielfach an der Meixner-Kreuzung sowie an der Kreuzung Poststraße / Wimmerstraße. Dieselben Kreuzungen bilden auch die Brennpunkte bei den Unfällen mit sonstiger Beteiligung.



Abbildung 4.3: Meixner-Kreuzung Richtung Norden (l) und Süden (r)

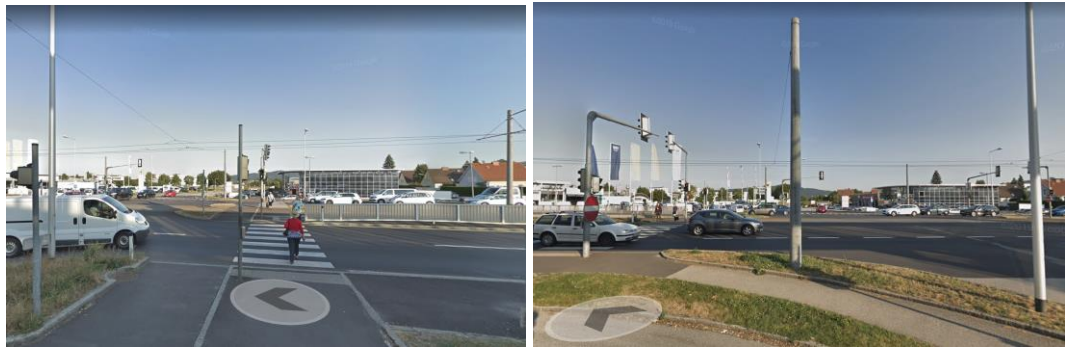


Abbildung 4.4: Kreuzung Poststraße / Wimmerstraße

Bei diesen Unfallbrennpunkten handelt sich um Bereiche an Landesstraßen. Das Land Oberösterreich hat in diesem Fall eine große **Verantwortung** und sollte gemeinsam mit Leonding für die Entschärfung dieser Stellen sorgen. Bei den Unfallbrennpunkten ist eine Unterscheidung zwischen reinen Gemeindeangelegenheiten und Gemeinde- und Landesverantwortlichkeit zu treffen.

Es ist unbestritten, dass die Verkehrssicherheit für Radnutzung und zu Fuß-gehen ungemein wichtig ist. Nicht weniger wichtig ist das **persönliche Sicherheitsgefühl** besonders für Frauen, Kinder und Senior:innen. Daher ist die Führung der Fuß- und Radwege durch **belebte Stadtteile** von Vorteil. Die *Heimweg-App* liefert auch einen Beitrag zur persönlichen Sicherheit, ist aber nur freitags und samstags verfügbar. Adäquate **Strassenbeleuchtung** spielt auch eine Rolle und ist für die Verkehrssicherheit von besonderer Bedeutung. Besonders bei schlechten Sichtverhältnissen, bei Dämmerung oder bestimmten Wetterlagen ist eine gute Ausleuchtung – besonders in Querungsbereichen – notwendig. Inzwischen gibt es gute Photovoltaik-Alternativen, die, wenn mit Bewegungsmelder ausgestattet, energiesparend sind und auch für Insekten keinen großen Eingriff in die Natur darstellen (schont die Biodiversität).



Abbildung 4.5: Kreuzung Poststraße / Wimmerstraße – Richtung Nord-Ost

4.2.3 RVK Stadtgemeinde Leonding

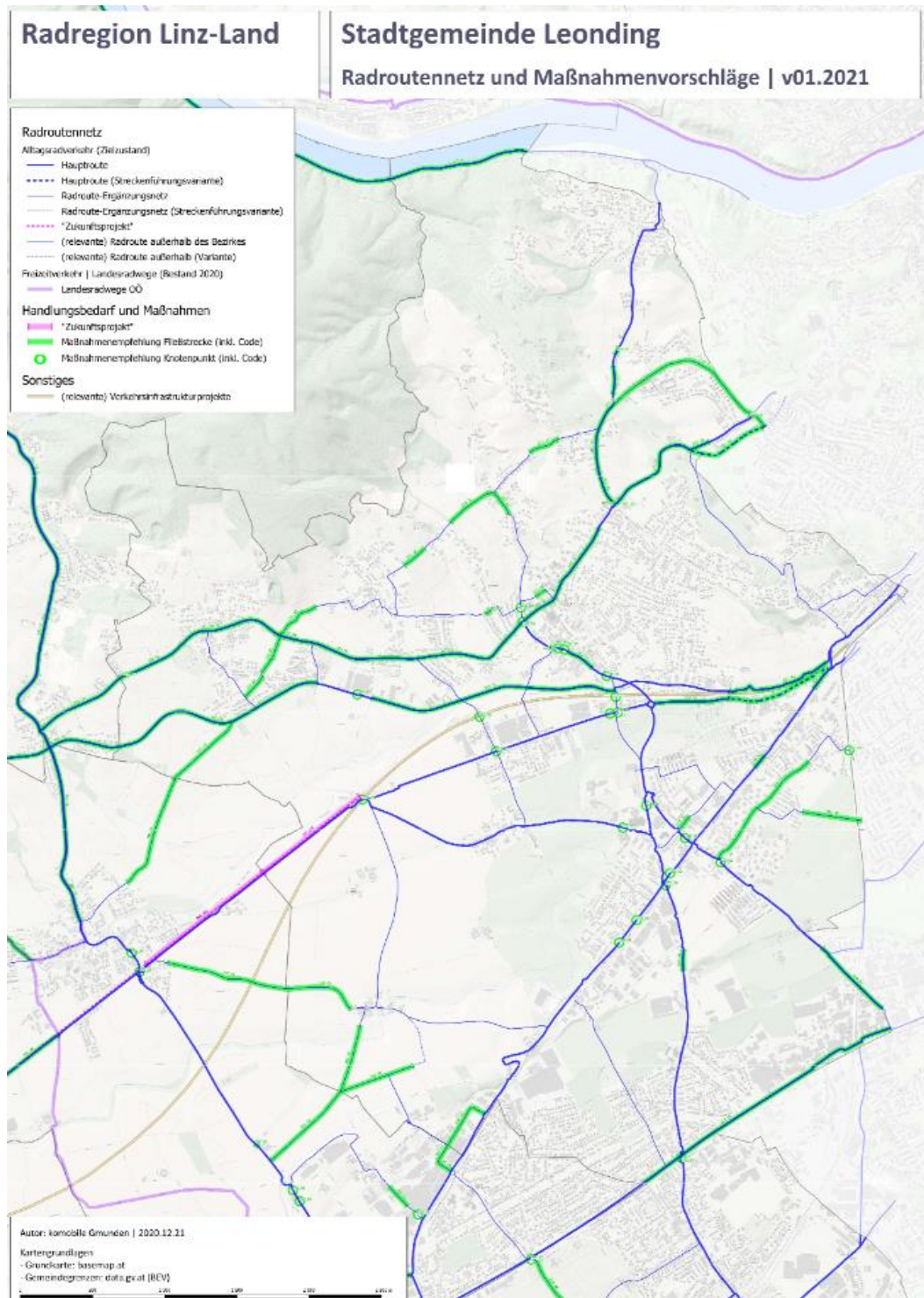


Abbildung 4.6: Übersichtplan RVK Stadtgemeinde Leonding; Quelle: komobile, 2020

Bezüglich Radinfrastrukturplanung befindet sich die Stadtgemeinde Leonding in einer fortschrittlichen Phase mit der Fertigstellung des Radverkehrskonzepts Ende 2020/Anfang 2021. Das Konzept wird längerfristig das Hauptradroutennetz für Alltagsradverkehr (und bedingt Fußgänger:innen) sicherstellen. Die darin vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen zu einem Großteil Vorschläge für einen **Neubau bzw. Reorganisation** des Bestands, bei dem aufgrund fehlender Alternativen Mindestbreiten heranzuziehen sind.

Die Aufgabe des vorliegenden Mobilitätskonzepts besteht darin, die Rolle dieser Modalität in Zusammen- oder Wechselwirkung mit anderen Umweltverbund-Modalitäten sowie dem Kfz-Verkehr zu definieren und zu analysieren, welche Begleitmaßnahmen noch notwendig wären, um diese Art der Mobilität für den Binnenverkehr attraktiv zu machen. In diesem Zusammenhang werden die Ergebnisse der Online-Mobilitätserhebungen im Sommer 2021 und Bürger:innenveranstaltungen herangezogen, um die Dringlichkeit und Wirksamkeit der RVK Infrastrukturmaßnahmen zu beurteilen und zu priorisieren. Hier kommt eine **Wirksamkeitsanalyse** zur Anwendung, die eine Priorisierungsreihe aufzeigt und den zeitlichen Handlungsraum festlegt.

„Das von Komobile erstellte Radverkehrskonzept (RVK) Linz-Land sieht für Leonding eine Reihe von Maßnahmen vor. Das Radwegenetz bestehend aus Haupt- und Ergänzungsrouten soll bestimmten Standards entsprechen“ [Zitat vom Büro KOMOBILE, 2020]

In Punkto flächige Erschließung für Radfahrer:innen ist zu prüfen, ob in Hinblick auf die Durchwegung ein Bedarf besteht und eventuell, wie diese in Einklang mit den bestehenden Gegebenheiten bezüglich Infrastruktur gebracht werden können.

Eine der wichtigsten Maßnahmen im RVK ist die Attraktivierung der Verbindung von Rufling über den Weinbergweg als Verbindung nach Linz.

Die begonnenen Ausbaumaßnahmen am LILO-Radweg sind weiter auszuführen.

Ausbaugrundsätze Radverkehr

„Radwege & Geh- und Radwege

- **Gemischte Geh- und Radwege** werden in einer Breite von **mindestens 3,0 m** (exklusive allenfalls erforderlicher Schutzstreifen) ausgeführt. Die Mindestbreite von 2,5m wird nur in Ausnahmefällen und auf kurzen Abschnitten realisiert.
- Bei der Errichtung von **Radwegen** wird die Regelbreite von **3,0m (Zweirichtungsverkehr) bzw. 2,0m (Einrichtungsverkehr)** – jeweils ohne Schutzstreifen zugrunde gelegt.
- Kurze **Engstellen** werden entsprechend durch **Bodenmarkierungen** abgesichert
- „Standardfall“ für die Errichtung von Radverkehrsanlagen ist eine Verordnung **„Ohne Benützungspflicht“**. Nur in begründeten Ausnahmefällen wird eine Benützungspflicht verordnet. Dies gilt insbesondere innerhalb des Ortsgebietes und abseits von Hauptverkehrsstraßen.
- Bei der Planung wird – der steigenden Fahrgeschwindigkeit durch den vermehrten Einsatz von E-Bikes Rechnung tragend – eine **Trassierungsgeschwindigkeit von 30km/h** angestrebt.

Mehrzweckstreifen & Radfahrstreifen

- Bei der Anbringung von Mehrzweckstreifen wird die **Regelbreite von 1,5m** (1,75m neben Längsparkern) nicht unterschritten. Bei
- Im Fall nicht ausreichenden Querschnittsbreiten bzw. kurzen Engstellen wird eine **Verringerung der Kernfahrbahn** unter 4,5m geprüft.

Knotenpunkte

- Unter Berücksichtigung der entsprechenden Richtlinien wird eine bevorrangte Führung an Knotenpunkten angestrebt und falls erforderlich entsprechend durch Bodenmarkierungen und Beschilderung abgesichert.
- Wo möglich, werden Querungen durch Radfahrerüberfahrten bevorrangt und markiert.
- Bei der Führung des Radverkehrs neben der Fahrbahn, erfolgt insbesondere im Knotenbereich eine geradlinige Führung direkt neben der Fahrbahn.
- Im Bereich von Grundstückszufahrten werden die für ein gefahrloses und zügiges Befahren der Radverkehrsanlage erforderlichen

Sichtbeziehungen sichergestellt und auf allfällige Gefahrenbereiche durch Bodenmarkierungen hingewiesen.

- *Geltende Vorrangverhältnisse (Querungen, Einmündungen, etc.) werden für alle Verkehrsteilnehmer entsprechend klargestellt und allenfalls durch Bodenmarkierungen bzw. Beschilderungen betont.“ [Auszug RVK Linz-Land Büro KOMOBILE, 2020]*

4.2.4 Begleitinfrastruktur für Radfahrer:innen

Die begleitende Infrastruktur, die maßgeblich für den Komfort der Radnetznutzung sorgt, umfasst Radabstellanlagen, Bikeboxen, Servicehubs, E-Ladeinfrastruktur, gute Beleuchtung und adäquate Beschilderung und Orientierung.

Die **Radabstellanlagen im öffentlichen Raum** sollten so nah zum Eingang des Einkaufszentrums, Gesundheitszentrum, Kino usw. wie möglich liegen bzw. ihre Platzierung ist unter Berücksichtigung der Einhaltung der gesetzlichen Auflagen für Barrierefreiheit gegenüber Parkraum zu bevorzugen. In der Erhebung der Radabstellanlagen 2016 der Radlobby (vgl. Tabelle 3.6) sind geeignete Standorte aufgelistet. **Service-Stationen** (Luftpumpe, Kleinwerkzeug, Ersatzschläuche) sind sichtbar zu platzieren und erlauben problemlos eine Schnellreparatur unterwegs.



Abbildung 4.7: Radservicestation und Schließfach mit E-Ladeinfrastruktur; Quelle: Fa. Ziegler

E-Ladeinfrastruktur wäre auch zu überlegen, denn in Österreich ist jedes dritte, neugekaufte Fahrrad mit Elektrounterstützung – Trend steigend.

Die Ladeinfrastruktur kann entweder in Bikeboxen oder Schließfächern integriert sein und ist für Pendler:innen mit längeren Anfahrtswegen zur ÖV-Haltestelle interessant.

4.2.5 Schulwege sicher gestalten

Der Schulweg gehört zum Schulerlebnis dazu. Bei früheren Kindergenerationen war das „endlich-allein-in-die-Schule-gehen“ ohne Begleitung ein Meilenstein auf dem Weg zur Selbständigkeit. Heutzutage werden Kinder von ihren Eltern oft mit dem Auto hingeführt und abgeholt. Diese Entwicklung hat sämtliche Nachteile für unsere unmittelbare Umwelt und unsere Kinder. Diese betrifft sowohl der zusätzlich generierte Verkehr zu Frühspitzenzeiten und negative Folgen bezüglich Gesundheit und Konzentrationsfähigkeit in der Schule. Kinder, die aktiv ihren Weg in die Schule machen sind fitter und bringen mehr Aufmerksamkeit in die Klasse mit. Der Erziehungseffekt für die Zukunft ist auch gegeben, weil Kinder, die viel zu Fuß gehen, diese Gewohnheit im Erwachsenenalter eher beibehalten. Wie können wir unseren Kindern ihren Schulweg sicherer gestalten und zu-Fuß gehen fördern?

In erste Linie geht es darum, das unmittelbare Schulumfeld vom Verkehr zu befreien. Folgende Möglichkeiten gibt es:

- **Schulstraße** einrichten zwischen 7:00 Uhr und 9:00 Uhr – das bedeutet kein Verkehr darf in diesem Zeitraum durchfahren.
- Halteverbot für Autos vor der Schule und in der Nähe Einrichten eines **Eltern-Parkplatzes**, wo Eltern Ihre Kinder aussteigen lassen können.



Abbildung 4.8: Kinder, die zu Fuß in die Schule gehen sind aufmerksamer

Die VS Leonding hat für 2021 eine **Elternhaltestelle** geplant. Die anderen drei Volksschulen (Doppl, Hart und die Musikvolksschule) können dieser sinnvollen Maßnahmen folgen. Manche Eltern machen sich Sorgen um die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr. Mit anderen Kindern in die Schule zu gehen, bietet zusätzliche Sicherheit und ist auch kommunikationsfördernd. Hier bietet eine ursprünglich aus Italien stammende Maßnahme Abhilfe/eine Lösung: der **Pedibus** ist ein „Bus auf Füßen“, bei dem Kinder sicher zu Fuß zur Schule oder in den Kindergarten kommen. Wie bei einem normalen Bus steigen die Kinder zu fixen Zeiten entlang einer Route an Haltestellen ein. Begleitet wird die Gruppe von einer ehrenamtlichen Aufsichtsperson.

Der Pedibus hat einen fixen Fahrplan und eine oder mehrere Routen. Empfohlen wird mindestens eine Laufzeit von **vier bis sechs Wochen** – anschließend sind die Kinder gut vorbereitet, ohne Aufsichtsperson selbstständig täglich unterwegs zu sein.

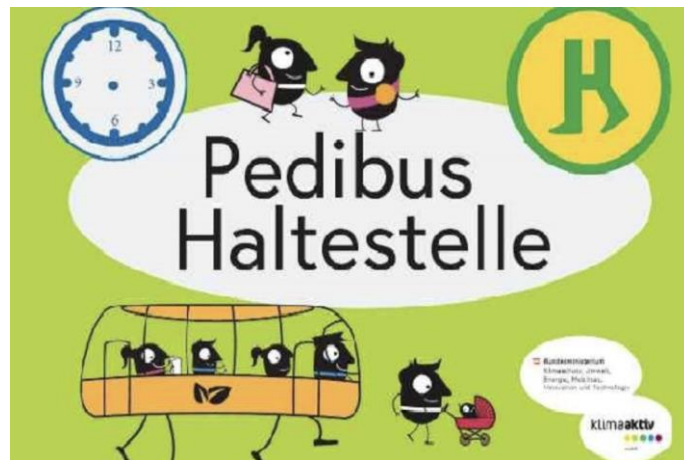


Abbildung 4.9: gemeinsam in der Schule gehen

Die Situation für ältere Kinder ist auch nicht weniger relevant. Das Schulzentrum in Haag unweit der Ehrenfellner-Straße wird häufig über die Straßenbahnlinie Ausstiegshaltestelle Meixner-Kreuzung. Da haben die Kinder ungefähr 1km zu Fuß zu gehen. Die Meixner-Kreuzung würde als Unfallhäufungspunkt bei der Analyse gekennzeichnet. Künftig wird dieser Schulstandort ausgebaut. Daher ist die Route entlang die Ehrenfellner-Straße von maßgeblicher Bedeutung als Fußgängeroute.

Bei der Neuplanung der Ehrenfellner-Straße (derzeit im Bearbeitung-> 11/2021) wird die Situation der aktiven Verkehrsteilnehmer:innen besonders berücksichtigt.


4.2.6 Maßnahmentabellen Aktive Mobilität

	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Priorisierung	Grobkosten
1	F1	Grünphasen für Fußgänger verlängern	Adaption der VLSA	Hart	Meixnerkreuzung	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	€15.000.-
2	F2	Querungshilfen kennzeichnen	Zebrastreifen ist zu erneuern (Bodenmarkierung aktualisieren)	Hart	Ehrenfellner Straße / Meixnerkreuzung	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	Ab €10.000.-
3	F2	Querungshilfen kennzeichnen	Querungshilfe Karningstraße zum Kindergarten	Leonding-Zentrum	Leondinger Straße	Leonding	kurzfristig	Ab €10.000.-
4	F2	Querungshilfen kennzeichnen	Fertigteile Fahrbahnteiler	Rufiling	Ruflingerstraße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	Ab €10.000.-
5	F2	Querungshilfen kennzeichnen	Ergebnisse der Erhebung noch ausständig	Hart	Poststraße	Leonding	kurzfristig	Ab €10.000.-
6	F2	Querungshilfen kennzeichnen	Ergebnisse der Erhebung noch ausständig	Haag	Poststraße	Leonding	kurzfristig	Ab €10.000.-
7	F3	Fußgängerampel: Bedarfs-Blinken	Adaption der VLSA	Rufiling	Ruflinger Straße bei Kindergarten	Land OÖ	kurzfristig	€5.000.- / Anlage
8	F4	Eltern-Haltestelle	Volksschule Leonding (z.B GST Nr.:439/2 - 881,88 qm)	Leonding-Zentrum	Volksschule Leonding	Leonding	kurzfristig	€500.- / Standort
9	F4	Eltern-Haltestelle	Elternhaltestelle für Kindergarten Rufiling	Rufiling	Stadl Rufiling	Leonding	kurzfristig	€500.- / Standort
10	F5	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Leonding-Zentrum	Ortmayrstraße - Raidenstraße - Gerlandweg - Hochstraße - Schiefersteinstraße - etc.	Leonding / Bauträger	langfristig	€200.-/qm
11	F5	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Rufiling	Tolletweg - Gartenlehnerstraße - Lokalbahnweg - Grünburgstraße - Stettnerstraße	Leonding / Bauträger	langfristig	€200.-/qm

12	F5	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Imberg	Erlbachweg	Leonding / Bauträger	langfristig	€200.-/qm
13	F5	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Bergham	Kochlergang - Steinkellnerstraße - Mairgasse - Hocheggerstraße	Leonding / Bauträger	langfristig	€200.-/qm
14	F5	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Enzenwinkl	Enzenwinkler Straße - Berghamer Weg	Leonding / Bauträger	langfristig	€200.-/qm
15	F5	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Bergham	Forsthausstraße - Schatzstraße - Im Jagerfeld - Noppweg	Leonding / Bauträger	langfristig	€200.-/qm
16	F5	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Gaumberg	Weesestraße - Tizianstraße - Cranachstraße	Leonding / Bauträger	langfristig	€200.-/qm
17	F5	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Bergham	Josef-Holzmann-Weg	Leonding / Bauträger	langfristig	€200.-/qm
18	F5	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Gaumberg	Breughelstraße - Rembrandtstraße	Leonding / Bauträger	langfristig	€200.-/qm
19	F5	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Bergham	Hubertusgasse - Seilmayrstraße - Kleewiesenweg	Leonding / Bauträger	langfristig	€200.-/qm
20	F5	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Hart	Traunfellnerstraße - Neubruchstraße - Spitzgärtlstraße - Kaindlstraße	Leonding / Bauträger	langfristig	€200.-/qm
21	F5	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Hart	Kaindlstraße - Traunfellnerstraße - Hörrgasse - Wilhelmsfeldgasse - Neubruchstraße - Mühlweg - Martinistraße	Leonding / Bauträger	langfristig	€200.-/qm
22	F6	Lane-Lights	Wegscheider Straße bei HAST Hammerlweg	Hart	Warnung an nicht-signalisierten Fußgängerübergängen für den Kfz-Verkehr (Näherungssensorik)	je nach Standort Leonding und Land OÖ	mittelfristig	€8.000.- / Querung
23	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Salzburger Straße	Hart	Kreuzungsbereiche die UHP darstellen	Leonding	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)

24	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Straßenbeleuchtung Gaumberg	Gaumberg	Gaumbergstraße	Leondinf	mittelfristig	€2000.-/Laterne
25	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreisverkehr	Hart	Harterfeldstraße - Wegscheiderstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
26	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Hart	Kremstalstraße - Ehrenfellner Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
27	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Doppl	Kremstalstraße - Welserstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
28	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Haag	Kremstalstraße - Paschinger Straße - Larnhauserweg	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
29	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Gaumberg	Paschingerstraße - Gerstmayrstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
30	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreisverkehr	Leonding-Zentrum	Paschingerstraße - Leondingerstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
31	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Leonding-Zentrum	Ruflinger Straße - Leondinger Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
32	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Felling	Felling - Felling	Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
33	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Leonding-Zentrum	Daffingerstraße - Ruflinger Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
34	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Untergaumberg	Gaumbergstraße - Rottmayrstraße	Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)

35	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreisverkehr	St. Isidor	Harter Plateau Straße - Georg-Erber Straße	Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
36	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Doppl	Leondinger Straße - Poloplaststraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
37	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Hart	Kremstalerstraße - Poststraße - Wimmerstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
38	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Doppl	Leondinger Straße - Haidfeldstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
39	F7	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Leonding-Zentrum	Ruflinger Straße - Kirchbühelstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
40	F8	Errichtung von Schulstraßen	Spillheide	Leonding-Zentrum	Volksschulen und Kindergärten	Leonding	kurzfristig (sukzessive)	€500.- / Standort
41	F8	Errichtung von Schulstraßen	Alhartinger Weg	Leonding-Zentrum	Volksschulen und Kindergärten	Leonding	kurzfristig (sukzessive)	€500.- / Standort
42	F8	Errichtung von Schulstraßen	VS Doppl	Doppl	VS Doppl	Leonding	kurzfristig	€500.- / Standort
43	F8	Errichtung von Schulstraßen	Kindergarten Rufling	Rufling	Grünburgstraße	Leonding	kurzfristig	€500.- / Standort
44	F9	„Pedibus“	aktive Bürger:innen, die Kinder in den ersten 4 Schulwochen zur Schule oder ÖV-HAST begleiten	Doppl	Siedlungsgebiet Doppl	Leonding	kurzfristig	€0 wenn ehrenamtlich
45	F9	„Pedibus“	in Siedlungsbereich bis Haltestelle Ruflingerstr. Richtung VS Leonding	Rufling	Ruflingerstraße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	€0 wenn ehrenamtlich

	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Priorisierung	Grobkosten
46	R1	Mehrzweckstreifen	Holzheimer Straße	Berg	Holzheimer Straße	Leonding	mittelfristig	€ 2 / Lfm
47	R2	Radabstellanlage	Radabstellanlage nach Vorgabe Radlobby; überdacht mit Bügel	Berg	Kindergarten Berg	Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500
48	R2	Radabstellanlage	Radabstellanlage nach Vorgabe Radlobby; überdacht mit Bügel	Haag	Parkstraße, Gartenlabor	Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500
49	R2	Radabstellanlage	Radabstellanlage nach Vorgabe Radlobby; überdacht mit Bügel	Haag	Richterstraße, Sportplatz	Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500
50	R2	Radabstellanlage	Radabstellanlage nach Vorgabe Radlobby; überdacht mit Bügel	Haag	Herderstraße, VS Haag	Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500
51	R2	Radabstellanlage	Radabstellanlage nach Vorgabe Radlobby; überdacht mit Bügel	Hart	Straßenbahn Haltestelle Doblerholz	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500
52	R2	Radabstellanlage	Radabstellanlage nach Vorgabe Radlobby; überdacht mit Bügel	Hart	Limesstraße	Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500
53	R2	Radabstellanlage	Radabstellanlage nach Vorgabe Radlobby; überdacht mit Bügel	Hart	Sportplatz + Sporthalle	Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500
54	R2	Radabstellanlage	Radabstellanlage nach Vorgabe Radlobby; überdacht mit Bügel	Untergaumberg	Straßenbahn Haltestelle Untergaumberg	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500
55	R2	Radabstellanlage	Radabstellanlage nach Vorgabe Radlobby; überdacht mit Bügel	Leonding-Zentrum	Michealsbergstraße 11a, Jugendzentrum	Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500

56	R2	Radabstellanlage	Radabstellanlage nach Vorgabe Radlobby; überdacht mit Bügel	Leonding-Zentrum	Kirchbühelgasse 3, Caritas KiGa + Michaelszentrum	Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500
57	R2	Radabstellanlage	Radabstellanlage nach Vorgabe Radlobby; überdacht mit Bügel	Holzheim	Lugwiesstraße	Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500
58	R2	Radabstellanlage	Radabstellanlage nach Vorgabe Radlobby; überdacht mit Bügel	Haag	Kindergarten Haag	Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500
59	R3	Fahrradstreifen	Radrouten Zaubertalstraße	Zaubertal	Zaubertalstraße	Leonding	mittelfristig	Kosten aus RVK entnehmen
60	R4	Rad-Box	Aufwertung Radabstellinfrastruktur an Bahnhaltstellen, Schließfächer für Helme etc.	Rufling	LILO-Haltestelle Rufling	Leonding, Stern&Hafferl (LILO)	mittelfristig	ab €2.000.-/Fahrrad
61	R5	Einsetzen Radbeauftragter	radaffine Person, die sich um Belange des Radverkehrs kümmert – überparteilich	ganz Leonding	Leonding – Katastralgemeinden	Leonding	kurzfristig	
62	R6	Priorisierung Maßnahmen RVK	Ausbau Radweg entlang der LILO	Rufling	LILO-Radweg ausbauen	Region Linz-Land, Leonding, Land OÖ	kurzfristig	Kosten aus RVK entnehmen
63	R6	Priorisierung Maßnahmen RVK	Ausbau Weinbergweg als Erschließungsrouten zwischen Rufling – Bergham – Enzenwinkl	Bergham	Weinbergweg von Rufling – Bergham – Linz radtauglich machen	Region Linz-Land, Leonding, Land OÖ	mittelfristig	Kosten aus RVK entnehmen
64	R6	Priorisierung Maßnahmen RVK	Querung Weinbergweg kennzeichnen	Rufling	Ruflinger Straße	Land OÖ / Leonding	langfristig	Kosten aus RVK entnehmen
65	R7	Verkehrssicherheitsaudit – Radverkehr	Verkehrssicherheitsaudit – Kreuzungen (z.B. Meixnerkreuzung)	Hart	Kreuzungen (z.B. Meixnerkreuzung)	Land OÖ	kurzfristig	zwischen €5.000 – €10.000.- (abhängig von Situation)

66	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreuzung	Rufling	Ruflinger Straße - Grünburgstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
67	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreuzung	Rufling	Burgwallstraße	Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
68	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreuzung	Rufling	Am Dürrweg - Ochsenstraße	Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
69	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreuzung	Rufling	Paschinger Straße - Ochsenstraße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
70	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Ein/ Ausfahrt	Rufling	Paschingerstraße	Land OÖ	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
71	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreuzung	Hart	Kremstalstraße - Harter Plateau Straße - Wegscheider Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
72	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreisverkehr	Hart	Harterfeldstraße - Ehrenfellner Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
73	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreuzung	Doppl	Kremstalstraße - Welserstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
74	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreuzung	Haag	Haagerfeldstraße - Welserstraße	Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
75	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreisverkehr	Leonding-Zentrum	Paschingerstraße - Leondingerstraße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)

76	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreuzung	Bergham	Steinkellnerstraße - Schafferstraße - Ruflinger Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
77	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreuzung	Leonding-Zentrum	Füchselbachstraße - Gerstmayrstraße (entspricht RVK-Maßnahme Nr. 38)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
78	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreuzung	Leonding-Zentrum	Paschinger Straße - Hackstraße - Hofackerstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
79	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreuzung	Staudach	Welser Straße - Peintner Straße	Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
80	R7	Verkehrssicherheitsaudit - Radverkehr	Kreuzung	Hart	Salzburger Straße - Kauttenstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
81	R8	ÖV-Anbindung	Funktion des Radverkehrs als Zubringer zum ÖV durch Attraktivierung der Anbindungen stärken	ganz Leonding		Land OÖ / Leonding	kurzfristig	
82	R9	Fahrradrouten: In Siedlungsbereichen sollen zusätzlich zur flächigen Erschließung Radrouten definiert werden	Erschließung Radrouten definiert werde Verbindung von Salzburger Straße zu Welser Straße	Doppl	Verbindung von Salzburger Straße zu Welser Straße	Leonding	kurz- bis mittelfristig	Kosten aus RVK entnehmen

4.3 Maßnahmenpaket 2: Erreichbarkeit durch Multimodalität

Die Ära der MIV-bezogenen Mobilität haltet deshalb sehr lang an, weil der Komfort des eigenen Autos sehr schwer zu übertreffen ist. Man braucht sich beispielsweise nicht an Fahrpläne halten. In den meisten Fällen kann man direkt vor seiner Tür einsteigen und unmittelbar vor seinem Ziel wieder aussteigen. Während der Fahrt muss man sich nicht mit anderen Menschen beschäftigen oder sich stören lassen. Man kann telefonieren oder Musik hören. Da scheint die Motivation, auf Mobilitätsalternativen umzusteigen, nicht gegeben zu sein. Dennoch werden die Risse in dieser **Mono-Mobilitätsidylle** immer deutlicher. Sie betreffen die Kosten (persönliche Kosten sowie Kosten für die Umwelt) und Zeit – Zeit, die Menschen anderswertig für ein ausgefülltes Leben nutzen können. Zusätzlich zu den Anschaffungskosten geben wir für ein Auto, das 95% der Tage/des Tages geparkt ist, zwischen € 168 und € 264 monatlich aus, siehe Abbildung 4.10).



Abbildung 4.10: Infographik der Allianz Direkt zum durchschnittlichen Kosten für ein Auto (monatlich/jährlich)

Das Idealszenario, das Autohersteller in ihrer Werbung anpreisen – unbegrenzte Freiheit in einer staufreien Landschaft – entspricht selten der

Realität. Stattdessen sind wir mit urbanem Stau, teuren Parkplätzen, langen, anstrengenden Fahrten, wenn die Konzentration manchmal nachlässt, konfrontiert und eigentlich unseren Arbeitstag verlängert. Im Jahr 2018 haben 20% der Österreicher 90 Minuten gebraucht, um in die Arbeit zu gelangen [OTS, 2021]. Wenn man noch nicht bereit ist, trotzdem ohne Autokomfort zu leben, dann gibt es zunehmend Alternativen, die zumindest das Zweitauto ersetzen könnten, wodurch ein Extra-Urlaub im Jahr finanziert werden könnte. Die Stadt Leonding kann sich diesem Mobilitäts-Trend anschließen.

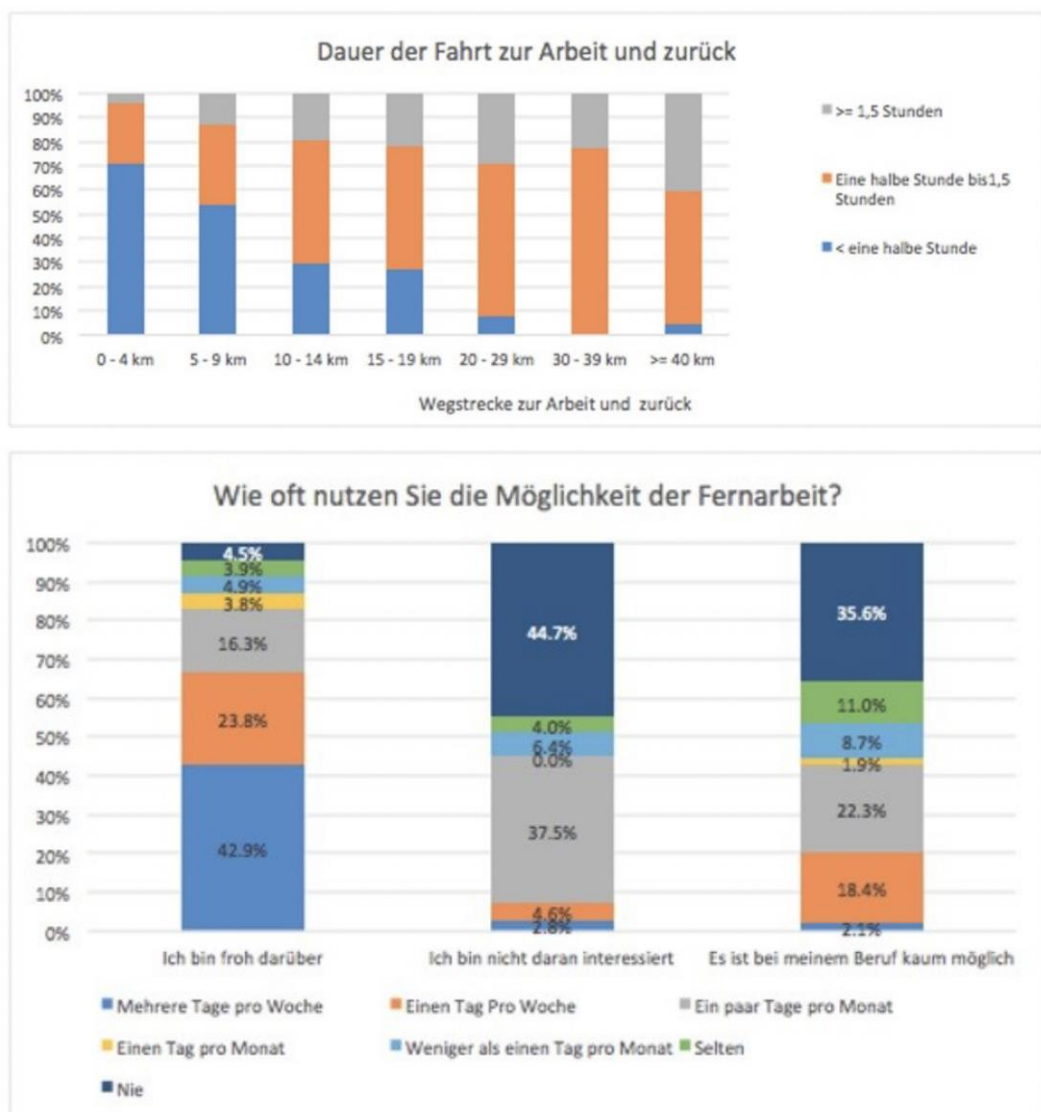


Abbildung 4.11: Dauer der Fahrt zur Arbeit und zurück und Homearbeit

Der zunehmende Trend, besonders in urbanen Bereich, ist MaaS (*englisch: Mobility-as-a-Service*).

„Das Hauptkonzept von MaaS besteht darin, den Nutzer in den Mittelpunkt der Verkehrsdienste zu stellen und ihm maßgeschneiderte Mobilitätslösungen auf der Grundlage seiner individuellen Bedürfnisse anzubieten. Zum ersten Mal wird dadurch ein einfacher Zugang zum geeignetsten Verkehrsmittel oder Dienst in einem Bündel flexibler Reisedienstleistungsoptionen für Endnutzer geboten.“

Die Europäische Mobility as a Service Alliance

Die Städte werden zu „Smart Cities“, indem sie ihren Bürger:innen intelligente Hilfsmittel (über Smartphone Apps) zur Verfügung stellen und eine intelligente Infrastruktur hinzufügen. **MaaS** wird die Art und Weise verändern, wie Verbraucher:innen reisen und verschiedene Arten von Verkehrsmitteln nutzen. *Mobility-as-a-Service* nähert sich dem Verkehr aus einer nutzerzentrierten Perspektive. Man geht davon aus, dass MaaS die Zahl der Privatwagen verringern wird, da **alternative Transportoptionen immer integrierter und flüssiger** werden. ULTIMOB ist ein FFG-Leitprojekt, das sich genau mit diesem Thema beschäftigt und Leonding als Klimabündnis Gemeinde als Follower hat die Möglichkeit, von den Erkenntnissen Gebrauch zu machen. Erste Schritte in die Richtung macht schon der Bund mit dem **KlimaTicket**, um die nahtlose Nutzung des ÖVs zu ermöglichen – allerdings muss man noch eine jährliche Gebühr bezahlen, egal wie oft die Nutzung erfolgt. Komplette Flexibilität ist also noch nicht gegeben.

4.3.1 Erste Schritte Richtung MaaS – Multimodale Hubs mit ÖV-Anbindung

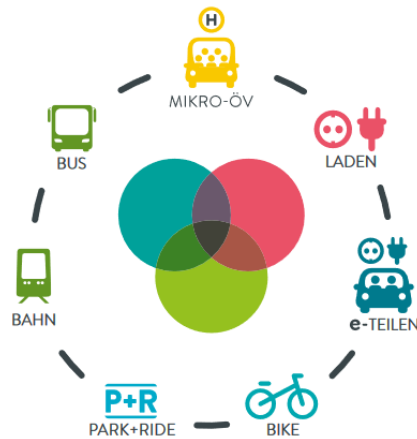


Abbildung 4.12: Zusammensetzung eines TIM-Multimodalen Knotens (Quelle: Holding Graz, 2021)

Um den Leondinger:innen *Mobilität-als-Serviceleistung* stufenweise näherzubringen, ist die Einführung sogenannter multimodaler Mobilitäts-hubs als erster Schritt angedacht. Diese Form der Mobilität als Service gibt es seit 2017 in der Steiermark unter der Marke RegioTIM und war ursprünglich ein FFG-gefördertes und mit dem Mobilitätspreis ausgezeichnetes Projekt. Inzwischen gibt es circa 15 Multimodale Mobilitätsknotenpunkte in der Stadt Graz und etwa die gleiche Anzahl in Graz-Umgebung. Durchaus ein Erfolgsmodell. Seit September 2019 gibt es auch in Linz sechs TIM-Knotenpunkte, einer davon am Hauptplatz und nun in der Solarcity. Im Sommer 2021 sind noch zwei TIM-Knoten in Linz hinzugekommen und auch Leonding hat seit Sommer 2021 einen TIM-Knoten am neu gestalteten Stadtplatz. Das Angebot reicht von (e-)Carsharing (zwei E-Autos und ein konventionell betriebenes Fahrzeug) über ÖV-Anbindung zu Fahrradabstellanlagen und öffentlich zugänglichen e-Ladestationen [tips, 2021].

Was zeichnet einen tim-Mobilitätsknotenpunkt aus?

An tim-Mobilitätsknoten hat man die Möglichkeit, auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen. Man kann e-Carsharing nutzen, mit dem regionalen Mikro-ÖV* manche Wege erledigen oder das private e-Auto laden. Zum tim-Standort gelangt man ganz einfach mit der Bahn, dem Bus,

dem Mikro-ÖV, dem Fahrrad oder zu Fuß. Mit tim ist man ohne eigenes Auto kostengünstig und flexibel mobil. Außerdem hilft man mit, für mehr Platz und weniger Autos in der Region zu sorgen und die Luft sauberer zu halten. Nachhaltige Mobilität eben.

Umsetzung

Um die optimale Wirksamkeit zu entfalten, sind bestimmte **Kriterien für die Standortwahl** zu erfüllen. Unerlässlich ist das Vorhandensein einer ÖV-Anbindung, ob Bus oder Bahn ist eigentlich gleichwertig. Zunehmend sinnvoll ist auch die schnelle Anbindung an das lokale Radwegnetz, weil das Fahrrad als wichtiger Partner und Zubringer für die MMK- und ÖV-Nutzer:innen gilt. Weitere Charakteristika sind: Sichtbarkeit, verfügbarer Platz und das Einzugsgebiet z.B. größere Siedlungsgebiete. In den Städten sind die meisten MMKs im öffentlichen Raum errichtet worden. Es werden aber auch welche auf privatem Eigentum realisiert, so wie in Linz oder auch in Feldkirchen beim Standort Abtissendorf. Privat oder öffentlich – nach der Standortentscheidung beginnt der eigentliche Planungsprozess, dieser ist durch einen ausführlichen und intensiven Austausch zwischen Betreiber, Planer, Energie- und Geräteelieferant sowie der Förderstelle gekennzeichnet. Die Basis des Prozesses ist die Einreichplanung. Darin sind die verkehrlichen und baulichen Voraussetzungen festgehalten. Beim TIM-Knoten sind bestimmte, wiederkehrende Merkmale zu finden z.B. E-Ladeinfrastruktur, Leuchtpylon mit Corporate Identity, Infoscreen, überdachte Radabstellplätze mit Schließfächern usw. Im urbanen Raum sind auch Rahmenbedingungen wie Denkmalschutz zu berücksichtigen und daher sind manche Ausführungen nicht realisierbar oder unter anderen Bedingungen zu machen.

Kosten

Bei einem vollausgestatteten Multimodalen Knotenpunkt sind die Kosten in 2 Kategorien zu unterteilen:

Errichtungskosten

- Bauarbeiten
- Planungsleistungen

- Ladeinfrastruktur
- E-Auto
- Sonstige Infrastruktur wie überdachte Radabstellplätze, Schließ-fächer, Pylon

Laufende Kosten:

- digitale Abwicklung über die online Plattform;
- WLAN
- Wartung der Autos,
- Energiekosten

Pro Standort ist etwa €60.000 bis €70.000(brutto) zu rechnen. Dazu kommen die laufenden Kosten für die Betreiberplattform – für die Buchungen und Reservierungen – sowie die Energiekosten und die Wartung der Fahrzeuge, belaufen sich auf circa €1000 pro Monat.



Abbildung 4.13: Leondings neuer TIM-Knoten ging im August 2021 in Betrieb; Quelle: LINZ AG / fotokerschi, 2021 (tips, 2021)

In Leonding wäre zusätzlich zum Stadtplatz ein Angebot am Bahnhof Leonding/Westbahn Leonding, südlich der Ruflinger Straße Richtung Bahnhofststelle Rufling im Zuge der neuen Siedlungsentwicklung (Vermeidung

der Anschaffung eines Zweitautos), oder in den dichter bevölkerten Ortschaften Doppl, Hart oder Haag eine sinnvolle Ergänzung, um Alternativantrieb für ein breiteres Publikum zu ermöglichen und ihnen das Sharing-Prinzip als Mobilitätsform näher zu bringen.

4.3.2 Mobilitätsverträge – Mobilitätsmanagement für Wohnquartiere

Multimodale Mobilitäts-Hubs, wie in Abschnitt 4.3.1 beschrieben, sind eine wirksame Maßnahme für die Einführung von Car-Sharing und das Bekanntmachen von umweltschonenden, dennoch praktischen Verkehrsalternativen im öffentlichen Raum. Diese Entwicklungen spiegeln die Mobilitätstrends in vielen Städten wie Wien, Graz und Linz wider. Besonders die Reduktion des Motorisierungsgrades der Haushalte ist ein Ziel in einem zukunftsorientierten Mobilitätskonzept. Ein positives Beispiel dafür sind viele junge Menschen, die keinen Führerschein mehr machen und/oder kein Auto besitzen möchten. Stattdessen wollen viele Menschen die neuen, flexiblen Mobilitätsformen in Zusammenhang mit der Digitalisierung (z.B. MaaS) nutzen. Daher ergeben sich neue Chancen und Möglichkeiten für klimafreundliche Mobilität besonders an den **Schnittstellen zwischen Wohnen und Mobilität**.

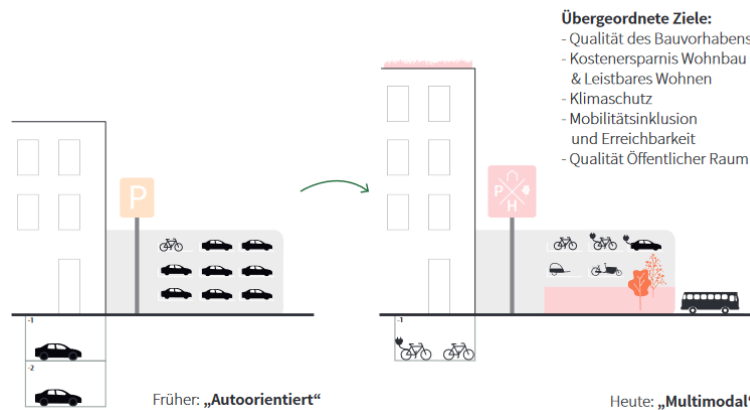


Abbildung 4.14: im Wohnbau findet ein Paradigmenwechsel statt

Daher ist es notwendig, Bewohner:innen von Wohnquartieren von Beginn an mit passenden Mobilitätsangeboten zu versorgen. Damit ergeben sich nicht nur Vorteile für die Nutzer:innen. Die Reduzierung von Stellplätzen trägt zur Kostenreduktion und damit zum leistbaren Wohnen bei. In Folge können die eingesparten Kosten für die Steigerung der Bauqualität

des Vorhabens genutzt und auch in den öffentlichen Raum investiert werden. Bei dichtem Siedlungsbau hat der öffentliche Raum viel größere Bedeutung und Stellenwert. Günstigere Mobilitätsangebote unterstützen zudem die Mobilitätsinklusion aller Bewohner:innen. Um diese ideale Situation zu erreichen, müssen alle Beteiligten die Anforderungen sicherstellen bzw. die Angebote auch nutzen. Die bestehenden Instrumente müssen angepasst werden, um die Planung zu unterstützen.

Mobilitätsverträge in Wohnquartieren kommen immer häufiger zur Anwendung, um die Mobilitätswahl zu beeinflussen. Zwischen Investoren und der Stadtverwaltung wird vertraglich festgehalten, welche Mobilitätsmaßnahmen innerhalb der Siedlungsbereiche verbindlich umgesetzt werden. Typische Beispiele für den Inhalt solcher Verträge sind:

- Anzahl von Car-Sharing-Angeboten, insbesondere Elektrofahrzeuge
- Anzahl und Qualität von Fahrradabstellplätzen
- Bevorzugte Situierung der Radabstellplätze nahe der Eingangsbereiche mit leichter Erreichbarkeit (keine Steigungen oder Schiebeschienen)
- Information über das Angebot im öffentlichen Verkehr (aktuelle Fahrpläne, Abfahrtszeiten des ÖV, Lage von Haltestellen) durch Monitore im Eingangsbereich
- Schnuppertickets für neue Bewohner:innen (z.B. personenbezogene Halbjahres-Karte)
- Informationen zu Mitfahrgelegenheiten (z.B. Mitfahrer-App)

Im Gegenzug dazu können den Projektentwicklern Änderungen von verpflichtenden Stellplatzschlüssel eingeräumt werden. Damit können den Käufern unnötige Anschaffungs- und Instandhaltungskosten für Stellplätze erspart bleiben.

Die Umsetzung der Maßnahmen können durch Hinterlegung einer Bankgarantie seitens der Entwickler sichergestellt werden. Als problematisch hat sich der Betrieb von Car-Sharing-Angeboten erwiesen, wenn nicht eine Plattform wie zum Beispiel RegioTIM in Leonding den Betrieb übernimmt.

Bei künftigen Bauvorhaben sind solche Mobilitätsverträge bereits bei der Erstellung des Bebauungsplans zu verankern.

4.3.3 ÖV Begleitmaßnahmen optimieren

Um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen, geht es nicht nur darum das Angebot anzupassen, sondern die Bevölkerung darüber zu informieren, die Nutzung des ÖVs durch smarte Lösungen bezüglich Kartenkaufs und benutzerfreundlicher Fahrpläne zu erleichtern, und den Komfort bei der Begleitinfrastruktur zu steigern. Bei Bürgerveranstaltungen ist es Thema gewesen, dass trotz des guten LILLO-Services, ein Informationsmangel über das Angebot besteht, der eine gesteigerte Kundennutzung eher zurückhält.



Abbildung 4.15: Smarte Haltestelle mit multifunktionalem Angebot bei hochversiegelten Standorten sinnvoll

Smarte Haltestelle

Im Rahmen des FFG-ULTIMOB-Projektes wurden diverse Maßnahmen von Partnern aus vier Bundesländern überlegt, wie man die ÖV-Nutzung komfortabler, benutzerfreundlicher und nahtloser gestalten könnte. Eine der Entwicklungen ist eine sogenannte **Smarte Haltestelle**, die ein wesentliches Update zum zweckmäßigen „Unterschlußmodell“, das derzeit herrscht, darstellt. Multifunktionalität ist das oberste Prinzip bei der Neuentwicklung. Dabei geht es darum, eine klima- und kundenfreundliche Variante zu gestalten. Diese soll durch folgende Merkmale sich auszeichnen:

- energiesparende und photovoltaik-betriebene Beleuchtung,

- gratis WLAN,
- benutzerfreundliche Echtzeit-Fahrplaninfo über integrierte LED-Infoscreen,
- E-Radladeinfrastruktur,
- Schließfächer für Fahrradhelme und Regengewand
- pflegeextensivem Gründach und Seitenbegrünung für Kühlung im Sommer und erhöhte Biodiversität (bienen- und insektenfreundlich)



Abbildung 4.16: hochfrequentierte S-Bahn Haltestelle Meixnerkreuzung in hochversiegeltem Umfeld

Diese Haltestellenausführung eignet sich insbesondere für hochfrequentierte ÖV-Stationen, die ein Umfeld mit hohem Versiegelungsgrad aufweisen, z.B. Ortszentrum Leonding, Straßenbahn-Haltestelle Meixnerkreuzung, usw.

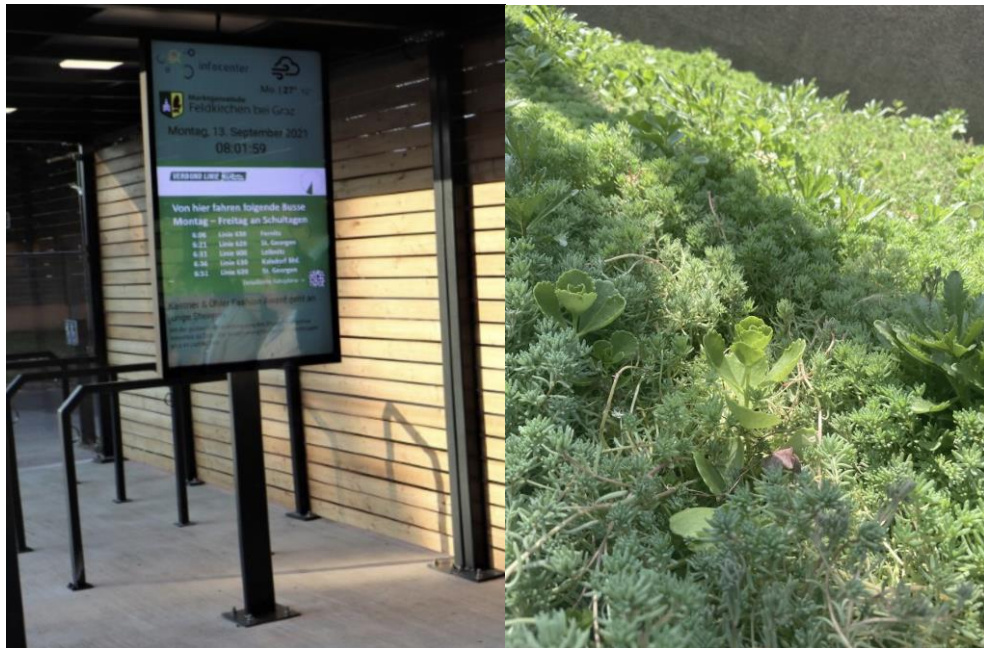


Abbildung 4.17: Smarte Haltestelle mit Echtzeit-Fahrplaninfo und pflegeextensivem Gründach; Quelle: PLANUM

Die ÖV-Nutzer:innen können vom Infoscreen alle Fahrpläne für diese Haltestelle per QR-Code bequem auf das Smartphone downloaden. Es wird auch mobilitätsbezogene Werbung gemacht, um die ÖV-Kund:innen ständig über alle Angebote bezüglich ÖV-Karten und Mobilitätsförderungen zu informieren. In Herbst 2021 wurde die erste smarte Haltestelle in der Steiermark umgesetzt und weitere sind geplant.

4.3.4 Mobilitätsbezogene Werbung für Alternativangebote (Stadtmarketing)

Werbung ist vielleicht das bekannteste Instrument der Kommunikationspolitik und definiert sich als:

„die Verbreitung von Informationen in der Öffentlichkeit oder an ausgesuchte Zielgruppenmit dem Zweck, Produkte und Dienstleistungen bekannt zu machen oder das Image von Produkten und Dienstleistungen zu pflegen“

Die Werbung als unverzichtbares Werkzeug für die Marktplatzierung ihre Produkte haben Autohersteller für sich schon vor Jahren entdeckt und betreiben ihre Kampagnen mit erheblichen Investitionen im großen Stil

in allen Medien. Im Gegensatz dazu ist die Werbung für mögliche Alternativen im Bereich Bahn, Bus oder aktive Mobilität vergleichsweise zurückhaltend. Dabei wird eine wichtige Ebene für die erhöhte Akzeptanz der Alternativmobilität in der Bevölkerung mehr oder weniger ausgelassen. Werbung erzielt eine Bewusstseinsänderung bei den Menschen und hat oft viel stärkere Wirkungen auf der emotionalen Ebene (Suggestion) als auf der logischen Ebene.

Entlang von Hauptverkehrsstraßen hat es sich bewährt, die Kfz-Nutzer:innen durch mobilitätsbezogene Werbung und Information auf neue alternative Angebote bzw. veränderte Rahmenbedingungen aufmerksam zu machen. So besteht zum Beispiel bei Kfz-Nutzer:innen oft zu wenig Information über das zeitliche Angebot des öffentlichen Verkehrs. Besonders über die Kosten der ÖV-Nutzung mit Zeitkarten besteht zu wenig Information im Vergleich mit den Kfz-Kosten.



Abbildung 4.18: Werbung auf LED-Videowall mit verschiedenen Mobilitätsangeboten wie KlimaTicket

Als ein möglicher Standort für eine solche Mobilitätsinformation bietet sich der Abschnitt zwischen der Haltestelle Doblerholz und der Meixnerkreuzung an der Welser Straße. Dieser Abschnitt wird von rund 12.000 Kfz/Tag und Richtung befahren, wobei im gleichen Straßenzug die Straßenbahn unbehindert fahren kann. Bei der Situierung der Anlage ist auf die entsprechenden Vorschriften Rücksicht zu nehmen.

Mit der Anlage erreicht man vor allem den Pendlerverkehr in Richtung Linz, der für Leonding eine wesentliche Belastung als Durchgangsverkehr darstellt.



Abbildung 4.19: Möglicher Standort für Videowall mit Informationen über Alternativangebote

4.3.5 Bike & Ride

Leonding hat eine Reihe von sehr guten Schienen-Anbindungen in Richtung Linz. Damit ergeben sich relativ kurze Zugangswege, die für die Bike & Ride Nutzung ein hohes Potenzial darstellen. Die entsprechende Ausstattung der Haltepunkte trägt dazu bei, dieses Potenzial bestmöglich auszuschöpfen.

Diese Ausstattung umfasst, wie die Smarte Haltestelle, sichere Abstellmöglichkeiten (möglichst überdacht), sowie Radboxen für die Aufbewahrung von Radausrüstung (Helm, Regenschutz usw.). Lademöglichkeiten für Rad-Akkus sind für den Alltagsradverkehr mit den üblichen Tagesweglängen weniger gefragt, das Aufladen erfolgt in den meisten Fällen zu Hause.

Für den touristischen Radverkehr haben Ladestationen größere Bedeutung, sie sind eher an Rastplätzen, Gasthöfen usw. gefragt.

4.3.6 Maßnahmentabelle Erreichbarkeit durch Multimodalität

 M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Priorisierung	Grobkosten	
83	ÖV1	Aufwertung ÖV-Infrastruktur	Kriterien nach Überprüfung	Alharting	Haltestelle Alharting	Leonding	mittelfristig	€ 15.000 bis €30.000 (abhängig von der Ausführung)
84	ÖV1	Aufwertung ÖV-Infrastruktur	Kriterien nach Überprüfung	Doppl	Haltestelle Schule Doppl	Leonding	mittelfristig	€ 15.000 bis €30.000 (abhängig von der Ausführung)
85	ÖV2	Smarte Haltestellen	Smarte Haltestelle Meixnerkreuzung	Hart	Haltestelle Meixnerkreuzung	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	€30.000.-
86	ÖV2	Smarte Haltestellen	Smarte Haltestelle Zentrum Rufling	Rufling	Haltestelle Zentrum Rufling	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	€30.000.-
87	ÖV3	Videowall, verkehrstechnisches Gutachten, Kostenteilung Stadt-Land, Erlöse durch Information für LILO, ÖBB, Linz Linien, Verbund,	Linien, Verbund Zwischen der Haltestelle Doblerholz und der Meixnerkreuzung	Hart	Zwischen der Haltestelle Doblerholz und der Meixnerkreuzung	Land OÖ, Stern&Hafferl (LILO), ÖBB, OÖVV, Leonding	mittelfristig	€50.000.-
88	ÖV3	Videowall, verkehrstechnisches Gutachten, Kostenteilung Stadt-Land, Erlöse durch Information für LILO, ÖBB, Linz Linien, Verbund,	Linien, Verbund Vor Kreuzung Im Bäckerfeld / Kremstalstraße	Doppl	Vor Kreuzung Im Bäckerfeld / Kremstalstraße	Land OÖ, Stern&Hafferl (LILO), ÖBB, OÖVV, Leonding	mittelfristig	€50.000.-
89	ÖV4	Bike&Ride an Haltestellen	Ride an Haltestelle LILO-Haltestelle Rufling	Rufling	LILO-Haltestelle Rufling	Land OÖ, Stern&Hafferl (LILO), ÖBB, Leonding	kurzfristig	€500.-/Bügel mit Überdachung €4.500
90	ÖV5	Subvention Jahresticket (KlimaTicket)	seit 01.10.2021 gibt es das Jahresticket für die Kernzone Linz für Leondinger:innen um € 365.-	ganz Leonding		Leonding	kurzfristig	

91	ÖV6	Stadt stellt 6 Monats-Schnuppertickets zur Verfügung (Förderung OÖ)					kurzfristig	
92	ÖV7	Multimodale Knoten	Multimodaler Knoten Doppl	Doppl	Schule Doppl - Anbindung an ÖV in der Haidfeldstraße	Leonding, Betreiber Uno Shopping	langfristig	ab €60.000.-
93	ÖV7	Multimodale Knoten	Meixnerkreuzung Bereich Taifun	Hart	Meixnerkreuzung	Land OÖ / Leonding	langfristig	ab €60.000.-
94	ÖV7	Multimodale Knoten	Bereich P+R Untergaumberg	Untergaumberg	Klimtstraße	Land OÖ / Leonding	langfristig	ab €60.000.-
95	ÖV7	Multimodale Knoten	Bahnhof Leonding	Leonding-Zentrum		Land OÖ, Stern&Hafferl (LILLO), ÖBB, OÖVV, Leonding	langfristig	ab €60.000.-
96	ÖV7	Multimodale Knoten	Siedlungsentwicklung Rufling	Rufling	Tolletweg	Leonding / Bauträger	langfristig	ab €60.000.-

4.4 Maßnahmenpaket 3: zur Minderung der Auswirkung des MIVs und Abhängigkeit

Einführung

Ein erklärtes Ziel des Lenkungsausschusses der Stadt Leonding für die künftige Mobilität ist die Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer:innen. Die Mobilität gilt inzwischen als Grundrecht und von daher sollten keine Verbote erteilt oder gar jemand ausgeschlossen werden. Dennoch sollte man diese Rechte angesichts der neuen Lage bezüglich Umwelt, Klima und die Forderung nach qualitativem, urbanem und ländlichem Lebensraum fairer aufteilen. Es geht darum, Mobilität neu zu definieren und die MIV-zentrierte Denkweise nach und nach zu ersetzen. Mit dem vorliegenden Maßnahmenpaket wird das Aufbrechen der herrschenden Auto-Abhängigkeit weiter angestrebt und parallel eine Minderung der Auswirkungen des Kfz-Verkehr, bis die viel diskutierte Mobilitätswende vollzogen wird.

4.4.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement



Abbildung 4.20: Firma Rosenbauer – einer der Leitbetriebe in Leonding; Quelle: Google Streetview 2019

Seit 2001 fand eine circa 10%-Verschiebung zwischen dem Sekundär- und Tertiärsektor zu Lasten des Produktionssektors in der Stadtgemeinde Leonding statt. Das bedeutet, dass sich die meisten Arbeitsplätze in dem

Bereich der Serviceleistungen (etwa 65%) befinden. Eine Produktionsstätte, wie die international tätige Firma Rosenbauer, mit zwei Standorten in Leonding und etwa 1.200 Mitarbeiter:innen, leistet dennoch einen wesentlichen Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg der Region jetzt und auch in Zukunft. Beim vorliegenden Mobilitätskonzept geht es darum, die Firmenstandorte auf ihrem Erfolgskurs zu unterstützen – auch hinsichtlich der Mobilität ihrer Mitarbeiter:innen und gleichzeitig die Auswirkung der Einpendler:innen von diesem und anderen Betrieben auf die Stadtgemeinde zu mindern. Ohne genaue, verfügbare Daten ist es vom Ausmaß des Parkplatzes vom Foto ersichtlich, dass viele Mitarbeiter:innen mit dem Auto zur Arbeit fahren. Die Gründe dafür sind gewiss verschieden. Im Schichtbetrieb sind Alternativen wie Bus oder Bahn nicht möglich oder haben wesentliche zeitliche Nachteile. Manchmal ist die Ursache auch Gewohnheit oder sogar Bequemlichkeit. Um eine Verhaltensänderung bei der Mitarbeiter:innen herbeizuführen, werden verschiedene Maßnahmen der inner- und außerbetrieblichen Situation notwendig sein, um die Attraktivität anderer Mobilitätsformen zu steigern und der Belegschaft gegenüber bewusst zu machen. Diese benötigt eine genaue Untersuchung der Situation, um die Bedürfnisse der Belegschaft und des Betriebs unter einen Hut zu bringen. Die fachspezifische Untersuchung und Konzepterstellung läuft unter **betrieblichem Mobilitätsmanagement**, dessen Ziel es ist, eine nachhaltige und umweltfreundliche betriebliche Mobilität zu gewährleisten, während möglichst langfristig die Arbeitskraft für den Betrieb gesichert wird und keine Nachteile daraus entstehen.

Hier ist zu erwähnen, dass Rosenbauer International AG die Mitfahr-App *Carployee* erfolgreich einsetzt und die Mitarbeiter:innen diese auch regelmäßig für die interne Organisation von **Carpooling** nutzen. Dadurch wird ein wichtiger Beitrag zur Reduktion des Verkehrsaufkommens geleistet.

Auf Bundesebene (Kommunal Kredit) wird so ein Vorhaben mit Fördergeldern unterstützt – Mobilitätsmanagement im Rahmen des Förderprogrammes KLIMAAKTIV MOBIL [Umweltförderung, 2021].

Gefördert werden auf kommunaler, regionaler sowie betrieblicher und touristischer Ebene beispielsweise die Einrichtung bedarfsorientierter

Verkehrssysteme wie Gemeinde-, Betriebs- und Rufbusse, Anrufsammeltaxis und Shuttle-Verkehr sowie Maßnahmen zur Transportrationalisierung forciert werden. Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt auf der Umstellung von Transportsystemen, Fuhrparks und Flotten. Die Kombination von mehreren Maßnahmen bzw. die zusätzliche Durchführung von bewusstsensbildenden Maßnahmen ist erwünscht und wirkt sich positiv auf die Förderungshöhe aus.

Beispiele für förderungsfähige Maßnahmen

- Radwege, Radabstellanlagen in Kombination mit Radwegen
- Fußwege
- Anschaffung und Umrüstung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben
- Elektrofahrzeuge, Elektrofahrräder
- E-Ladestationen
- Einrichtung eines Radverleihs
- Umstellung des Transportsystems vom LKW auf das Förderband
- Transportrationalisierung
- Mobilitätszentrale
- Jobtickets, Schnuppertickets
- Umsetzung eines Carsharing Modells, Sammeltaxi, Betrieb von z.B. Shuttle-Verkehr, Betriebsbusse
- Verkehrs- und Mobilitätskonzepte
- Ausbildungs- und Schulungsprogramme
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Planungs- und Beratungsleistungen für betriebliche Mobilitätskonzepte

Nachdem die Stadt Leonding mehrere solche Betriebe hat (siehe Tabelle 4.1), ist es sinnvoll die Betriebe in die künftigen Mobilitätsvorhaben einzubinden, um die längerfristigen Vorteile der nachhaltigen Mobilitätsformen gemeinsam zu eruieren und umzusetzen. Die Stadt Wieselburg hat diese Vorgehensweise gewählt und in Zusammenarbeit mit der Firma ZKW (3.000 Mitarbeiter:innen) dadurch einiges erreicht z.B. die Radwegroutenplanung wurde mit dem Betrieb abgestimmt und ihre unmittelbare Erschließung für die Umsetzung priorisiert. Eine potenzielle „Win-Win“ Situation für Gemeinde und Betrieb ist das Ergebnis.

Tabelle 4.1. industrielle Leitbetriebe in Leonding (Quelle: WKO Oberösterreich, 2021)

Name	Mitarbeiter:innen
Poloplast GmbH & Co KG	320
Rosenbauer International AG	1.200
Trench Austria GmbH	260
Banner GmbH	495

4.4.2 Mobilitätsberatung (Infopacks)

Bei bestimmten Lebensumbruchphasen besteht ein Zeitfenster, in dem sich die Möglichkeit zur Verhaltensänderung bezüglich der Mobilität präsentiert und man die Einstellung der Menschen zur nachhaltigen Mobilität positiv beeinflussen kann, bzw. im Sinne einer nachhaltigen Mobilität. Solche Lebensereignisse wie Wohnungsumzug, Einschulung, Schulwechsel, oder neuer Arbeitsplatz bieten die Gelegenheit, denjenigen, die sich in einer Übergangsphase befinden, andere Mobilitätsvarianten für ihre täglichen Wege aufzuzeigen. Über Infopacks wird über Mobilitätsangebote in Leonding informiert, möglicherweise werden Gratis-ÖV-Karten beigelegt, auf Jahreskartenangebote hingewiesen, Karten mit sicheren Fuß- und Radwegen angezeigt, Gutscheine für eine Mobilitätsberatung beim Gemeindebeauftragten usw. Diese Vorgehensweise bedient sich der sogenannten „Nudge“ Methode.



Abbildung 4.21: Lebensumbruchphasen als Fenster zur Mobilitätsverhaltensänderung

Unter einem „Nudge“ erklären die Erfinder Thaler und Sunstein eine Methode, das Verhalten von Menschen zu beeinflussen, ohne dabei auf Verbote und Gebote zurückgreifen oder ökonomische Anreize verändern zu müssen.

4.4.3 Parkraumbewirtschaftung

In der Vergangenheit wurde in Verkehrskonzepten oft der Einfluss des Parkraummanagements auf die Verkehrssituation zu wenig beachtet. Die Bezeichnung „ruhender Verkehr“ führt vielmehr dazu, dass der Zusammenhang mit allen Arten des „fließenden Verkehrs“ (Pkw-Verkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr und auch Fußgängerverkehr) unterschätzt wird.

Die beschränkte Verfügbarkeit öffentlicher Flächen für das Parken führt mittelfristig zumindest zu einer Stagnation, wenn nicht sogar zu einem Rückgang des Motorisierungsgrades im urbanen Bereich. Damit kommt dem Parkraummanagement eine wesentliche Bedeutung im Mobilitätskonzept für die Stadt Leonding zu.

Die Vorgangsweise im Parkraummanagement ist unterschiedlich in bestehenden Siedlungsstrukturen und in Neubaugebieten.

In bestehenden Siedlungsbereichen sind Veränderungen im Parkraumangebot auf öffentlichen Flächen für Anrainer nur mittelfristig umsetzbar. Kurzfristig kann aber die flächendeckende Bewirtschaftung von Stellplätzen auf öffentlichem Grund durchgeführt werden. In diesen auch monetär bewirtschafteten Kurzparkzonen oder auch „Grünen Zonen“ für längeres, aber zahlungspflichtiges Parken werden für Anrainer Ausnahmeregelung gegen Bezahlung einer jährlichen Gebühr gewährt. Voraussetzung dazu ist ein gemeldeter Wohnsitz in solchen Zonen. Damit wird ein Teil der Parker auf private Abstellflächen verlagert, freiwerdende Flächen können für den Rad- und Fußgängerverkehr zur Verfügung gestellt oder entsiegelt, d.h. klimawirksam bepflanzt (z.B. Abschnitte der Rottmayrstraße, Umgebung des Stadtplatzes). Auch wenn für die Stadt Leonding damit keine großen Einnahmen lukriert werden, so ist doch der Lenkungseffekt auf das Parkverhalten der Anrainer merkbar.

Für geplante Nutzungen (Wohnen, Handel, Gewerbe, Freizeit usw.) sind schließlich auf privaten Grund, vorzugsweise in Tiefgaragen, die entsprechend dem Stellplatzschlüssel der Stadt Leonding erforderlichen Stellplätze vorzusehen. Dabei ist die erforderliche Anzahl an Besucherstellplätzen mit zu berücksichtigen. Parallel dazu ist es aber notwendig, die

Stellplätze auf öffentlichen Grund zu bewirtschaften oder in den angrenzenden Straßenabschnitten Halteverbote zu verordnen.

4.4.4 Angepasste Geschwindigkeiten

Besonders in Siedlungsgebieten wird die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als wesentlicher Mangel genannt. Diese Geschwindigkeiten sind in vielen Fällen durch die unangepassten Straßenquerschnitte für den fließenden Kfz-Verkehr begründet.

Noch bevor aufwändige bauliche Maßnahmen im Straßenraum umgesetzt werden, kann mit kostengünstigen, kurzfristig realisierbaren Maßnahmen bereits eine Reduktion der negativen Auswirkungen der überhöhten Geschwindigkeiten erreicht werden. Dazu gehören:

- Markierung von Mehrzweckstreifen mit einer verbleibenden Kernfahrbahn von 4,50 m ohne Mittelleitlinie,
- versetzte Anordnung von Stellplätzen, um die freie Sicht auf lange, gerade Straßenabschnitte zu vermeiden,
- Anordnung von versetzten Schrägparkern anstatt Längsparkern,
- Temporäre Gestaltung des Straßenraums durch Pflanzgefäße,
- Verordnung einer Fahrradstraße (verhindert Durchgangsverkehr),
- Verordnung einer Begegnungszone (erfordert aber auch Benutzung durch die Anrainer)

Die beschriebenen Maßnahmen fallen unter indirekte oder ‚soft measures‘, die keine Verbote enthalten. Dennoch gibt es verschärfte Varianten, die dann vertretbar sind, wenn die Verkehrssicherheit zu gewährleisten ist oder als Zusatzmaßnahmen zu anderen Maßnahmen erforderlich sind. Eine Möglichkeit ist die Radarkontrolle, die als Erziehungsmaßnahme zu sehen ist. Die jüngste Erfahrung zeigt, dass solche Maßnahmen schnell Wirksamkeit bringen.

<https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/salzkammergut/sechs-neue-radarboxen-in-lenzing-haben-ihren-zweck-bereits-erfuellt;art71,3427544>

Radarkontrolle in Stadtgemeindegebiet

Zurzeit befinden sich keine stationären Radarmesspunkte in der Stadtgemeinde Leonding und außer der Polizei gibt es auch keine Kontrollorgane.

Zunächst ist beim Begriff „Polizei“ zwischen einer Tätigkeit bzw. einer staatlichen Aufgabe (Abwehr von Gefahren) und einer Organisation der Sicherheitsbehörden (z.B. Landespolizeidirektion) zu unterscheiden.

Die entsprechenden Normen im Folgenden finden sich hauptsächlich in der Straßenverkehrsordnung (StVO).



Abbildung 4.22: stationäre Radargerät, Stadt Linz

Zuständige Behörden

Die Bezirksverwaltungsbehörde (hier: BH Linz-Land) ist für die Verkehrspolizei, worunter u.a. die Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften fällt, verantwortlich (gem. § 94b Abs. 1 StVO). Die Gemeinde darf in ihrem eigenen Wirkungsbereich lediglich Geschwindigkeitsbeschränkungen per Verordnung (gem. § 20 Abs. 2a StVO) auf Gemeindestraßen (nicht auf Bundes-/Landesstraßen!) erlassen (gem. § 94d Z 1 StVO) und dies auch nur, wenn dies bspw. der Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Fernhaltung von Belästigungen (durch Lärm, Geruch, etc.) zweckmäßig ist.

Die Aufgaben der Verkehrspolizei sind durch die Organe der Straßenaufsicht, das ist vor allem die Bundespolizei (oder Gemeindegewachkörper), zu besorgen und haben diese bei der Vollziehung mitzuwirken (gem. § 97 Abs. 1 StVO).

Ermächtigung zur Radarkontrolle

Die Behörde (BH LL) darf Radarmessungen dort vornehmen, „wo dies aus Gründen der Erhöhung oder Gewährleistung der Verkehrssicherheit oder zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen (...) erforderlich erscheint.“ (§ 98b Abs. 1 StVO) Wer gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung (gem. § 99 Abs. 2 lit. c StVO), woraufhin die zuständige Verwaltungsbehörde eine Verwaltungsstrafe verhängen kann. Diese können sodann in einem sog. abgekürzten Verfahren als Strafverfügung (gem. § 47 VStG) oder als Anonymverfügung (gem. § 49 VStG) verhängt werden.

Verteilung der Bußgelder

Eingehobene Strafgebühren sind grundsätzlich dem Erhalter der Straße zuzuführen, auf der die Verwaltungsübertretung begangen worden ist (gem. § 100 Abs. 7 StVO). Darüber hinaus kann auch eine verhältnismäßige Aufteilung der Bußgebühren zwischen Land und Gemeinde erfolgen, wenn in einem Ortsgebiet Landes- und Gemeindestraßen vorhanden sind und bezüglich der Aufteilung eine Vereinbarung besteht. Die Bußgebühren sind jedenfalls für die Straßenerhaltung und die neuerliche Verkehrsüberwachung zu verwenden. Von den eingenommenen Beträgen sind jedoch (gem. Abs. 10) 20% an jene Gebietskörperschaft abzutreten, die den Aufwand der Organe der Bundespolizei, die die Verwaltungsübertretungen wahrgenommen haben, bestreiten (Abdeckung Personal- und Sachaufwand).

Antrag und Verfahren eines Radargerätes

Für die Gewährung für das Aufstellen eines Radargerätes gibt es in OÖ einen 3-Stufenplan:

1. Zunächst muss die Gemeinde einen Antrag bei der BH (Abteilung 3 Verkehr und Sicherheit) stellen.
2. Diese macht daraufhin einige Erhebungen z.B. bzgl. Unfallstatistiken, ziehen auch einen Sachverständigen hinzu und geben dann eine erste Einschätzung ab. Dann wird der Antrag und die Stellungnahme des SV an die LPD weitergeleitet, die auch z.B. verkehrstechnische Erhebungen oder Geschwindigkeitsmessungen durchführt.

3. Auf der dritten Stufe wird dann von der LPD in Abstimmung mit dem zuständigen Landesrat entschieden.

Die Kosten sind von der Gemeinde zu bestreiten. Nach Auskunft einer Vertreterin der BH besteht eventuell die Möglichkeit, dass man vom Land einen Zuschuss bekommen könnte. Das ist allerdings keine verbindliche Auskunft.

Conclusio

Zusammengefasst heißt das, dass grundsätzlich jede Gemeinde ein Gerät zur Geschwindigkeitsüberwachung anschaffen kann und an geeigneten Orten (zur Erhöhung der Verkehrssicherheit) aufstellen kann. Für den Betrieb dieser Geräte ist sodann die Bundespolizei zuständig, die die Geschwindigkeitsübertretungen auswertet und der Bezirkshauptmannschaft übermittelt. Diese stellt sodann aufgrund der angezeigten Verwaltungsübertretungen die Verwaltungsstrafmandate aus. Die Bußgelder werden sodann nach einem bestimmten Verteilungsschlüssel aufgeteilt, grundsätzlich erhält diese jedoch der Straßenerhalter, der sie für die Straßenerhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit verwenden darf.

4.4.5 Dimensionierung von Straßenquerschnitten

Leonding weist einen hohen Anteil an Landesstraßen am gesamten Straßennetz auf. Für diese Straßenabschnitte hat die Stadt Leonding nur in enger Abstimmung mit dem Straßenerhalter Land Oberösterreich die Möglichkeit, mit Maßnahmen Einfluss sowohl auf die Menge als auch auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehr zu nehmen.

Umso mehr ist die Stadt gefordert, im eigenen Straßennetz Maßnahmen zu setzen, um gebietsfremden Durchgangsverkehr zu reduzieren.

Grundlage dafür ist eine **Kategorisierung des Straßennetzes** nach den Funktionen Erschließen, Sammeln und Durchleiten. Entsprechend dieser Kategorisierung und der Funktion werden dann die entsprechenden Querschnitte nach den maßgeblichen Begegnungsfällen und Begegnungsgeschwindigkeiten zugeordnet.

Tabelle 4.2: Maßgebliche Funktion im Straßennetz und Einteilung von Innerortsstraßen
(Quelle RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen)

Funktion	Bedeutung nach Reiseweite	Straßentyp
Verbinden, teilw. durchleiten	Regionaler Verkehr, teilw. überregionaler Verkehr	Hauptstraße
Sammeln	Örtlicher Verkehr	Sammelstraße
Erschließen	Lokaler Verkehr	Anliegerstraße

Neben der Funktion im Straßennetz hat die verkehrliche Funktion aus der Art und dem Umfang des im Straßenabschnitt abgewickelten Verkehrs einen wesentlichen Einfluss auf den Breitenbedarf, die Abmessungen der Querschnittselemente und die Wahl der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Zusätzlich ist die Funktion des Umfeldes, die von den angrenzenden Nutzungen und den damit verbundenen Aktivitäten bestimmt wird, zu beachten.

Eine wesentliche Entwurfsgröße ist die Abmessung des jeweiligen Bemessungsfahrzeuges (siehe Tabelle 4.3)

Tabelle 4.3 Breite von Bemessungsfahrzeugen (Quelle RVS 03.04.12)

Fahrzeug	Breite [m]	Breite mit Außenspiegel [m]
Fahrrad	gemäß RVS 03.02.13	
PKW	1,90	2,10
LKW / Bus	2,55*)	3,00*)

*) gemäß KFG

Aus der Breite der Fahrbahn und des maßgeblichen Bemessungsfahrzeuges ergibt sich, für welche Fahrzeuge in Abhängigkeit von der Begegnungsgeschwindigkeit eine Begegnung möglich ist.

Dieser Zusammenhang zwischen den für den Straßenabschnitt notwendigen Begegnungsfällen der Bemessungsfahrzeugen und den daraus ableitbaren Begegnungsgeschwindigkeiten ist in Abbildung 4.23 dargestellt.

Zu breite Querschnitte, wie sie zum Beispiel für den Begegnungsfall Bus-Bus mit 6,0m für 10km/h notwendig sind ermöglichen eine Begegnung Pkw/Pkw mit deutlich mehr als 50km/h und verleiten den Pkw-Lenker zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. In solchen Fällen ist die Markierung eines ein- oder beidseitigen **Mehrzweckstreifens** sinnvoll, der für die seltenen Begegnungen Bus-Bus ein Befahren zulässt, für den Pkw aber mit der engeren Kernfahrbahn geschwindigkeitsreduzierend wirkt.

Bei Vorhandensein von Ausweichen mit z.B. 6,25m Breite und der entsprechenden Sichtbeziehung sind bei selten vorkommenden Bus- oder Lkw-Begegnungen auch durchaus geringere Fahrbahnbreiten zu vertreten.

Entsprechend der Straßenkategorie wird auch die Verkehrsorganisation (z.B. Radverkehr im Mischverkehr) festgelegt.

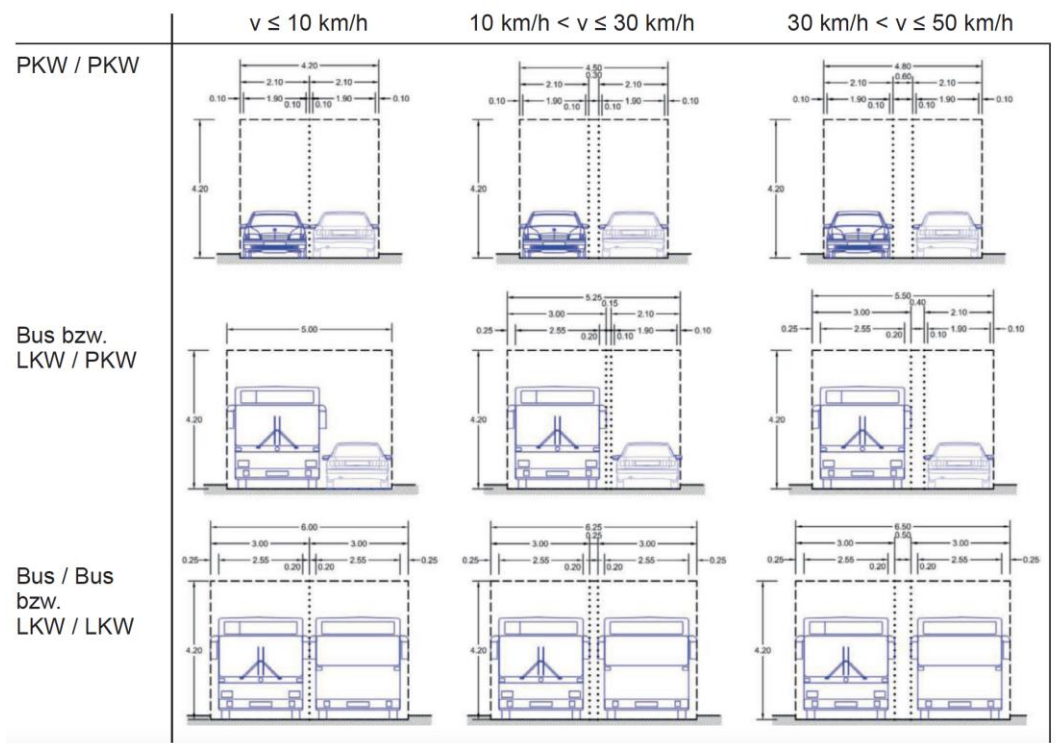


Abbildung 4.23: Zusammenhang zwischen Bemessungsfahrzeuge, Begegnungsfall und Begegnungsgeschwindigkeit (Quelle RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen)

Die Kategorisierung des Straßennetzes für die Stadt Leonding hat in enger Abstimmung mit der örtlichen Raumplanung zu erfolgen. Einerseits

wird das Anforderungsprofil an eine Straße wesentlich von der Art und Intensität der Nutzung bestimmt und andererseits ist die Berücksichtigung von Regulierungsgrenzen bei der Erstellung bzw. Revision des Flächenwidmungsplans notwendig.

Eine wirksame Maßnahme zur Einschränkung der Kapazität für den Pkw-Verkehr und der Bevorzugung des öffentlichen Busverkehrs stellt bei ausreichender Breite die Anordnung von Busspuren dar. Diese können auch vom Radverkehr benutzt werden. Zumindest sollte an Knotenpunkten, die durch Verkehrslichtsignalanlagen geregelt sind, für Busse im Signalprogramm eine sogenannte **Busschleuse** eingerichtet werden (Busse fahren in der unmittelbaren Knotenzufahrt auf einem getrennten Fahrstreifen bis zur Haltelinie und erhalten drei Sekunden vor dem restlichen Verkehr die Freigabezeit). Die Länge des getrennten Fahrstreifens der Busschleuse ergibt sich aus der Rückstaulänge bei der im Signalprogramm für den Kfz-Verkehr vorgesehene Sperrzeit. Damit kann der öffentliche Verkehr den Kfz-Verkehrsstrom hinter sich lassen.

Für Straßenbahnen kann die Beschleunigung durch die Einrichtung von eigenen Anforderungsphasen für die Freigabezeit erreicht werden. Im optimalen Fall wird für Straßenbahnen und Busse auf eigener Fahrspur die Wartezeit auf 0 Sekunden reduziert.

Eine wirksame Maßnahme zur Bevorzugung des Busverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr stellt die Anordnung von Fahrbahnhaltestellen (Kap-Haltestellen) dar. Für den Bus erübrigen sich die Manöver des Einfahrens in die Busbucht und vor allem das Ausfahren aus der Busbucht. Das Überholen von Kfz-Strömen während des Bus-Aufenthaltes in der Busbucht, die am nächsten Knoten dann vor dem Bus stauen würden, wird auf diese Weise vermieden. Zusätzlich werden bei beengten Platzverhältnissen die Möglichkeiten für die Anordnung von Warteflächen und das Aufstellen von Wartehäuschen für Fahrgäste geschaffen. Auch das Vorbeiführen des Radverkehrs ohne Beeinträchtigung der wartenden Fahrgäste wird ermöglicht.

4.4.6 Lärmschutzmaßnahmen

Im städtischen Straßennetz erlaubt die vielfältige Nutzung nur beschränkt die Ausführung von straßenseitigen Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzwälle). Um eine angemessene Aufenthaltsqualität zumindest in den Wohn- und Schlafräumen zu ermöglichen, muss in vielen Fällen der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte auf den Einbau von Schallschutzfenstern zurückgegriffen werden. An Landesstraßen besteht die Möglichkeit von Förderung von Lärmschutzmaßnahmen durch die oberösterreichische Landesstraßenverwaltung (siehe <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/36786.htm>).

Sonstige Maßnahmen zur Reduktion der Schallemissionen sind:

- Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- Homogenisierung des Verkehrsablaufes (vermeiden von Störungen im Verkehrsablauf)
- Vermeidung von Unstetigkeiten in der Straßenoberfläche (Einbauten wie z.B. Kanaldeckel, Wasserschieber, Ausbesserungsarbeiten)
- Bei Straßensanierungen Aufbringen von lärmindernden Decken

4.4.7 Mindestfahrbahnbreite




Abbildung 4.24: Durch die Neugestaltung der Querschnitte wird Fläche für andere Nutzungen wie Klimaanpassungsmaßnahmen gewonnen

Wie schon erwähnt, werden die Mindest- und Regelbreiten der Straßenabschnitte entsprechend der Kategorisierung im Abschnitt festgelegt.

Wesentliche Bestimmungsgröße ist der jeweilige maßgebliche Begegnungsfall und die vorgesehene Geschwindigkeit. Im Knotenbereich ist die Befahrbarkeit mit Schleppkurven nachzuweisen.

Wenn diese Voraussetzungen festgestellt und erfüllt sind, wird eine Neugestaltung der jeweiligen Straßenquerschnitte möglich und ‚neue‘ Fläche für andere Nutzungen gewonnen. Damit wird der Bedarf für aktive Verkehrsteilnehmer:innen leichter abgedeckt und eine multifunktionale Nutzung in Sinne der Klimaanpassung durch Entsiegelung möglich (siehe Abschnitt 4.5.3).

4.4.8 Maßnahmentabelle Reduktion der Auswirkungen des MIV

	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Priorisierung	Grobkosten
97	M1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Banner	Hart	Bannerstraße	Betriebe	langfristig	€40.000 (Planungskosten)
98	M1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Poloplast	Hart	Poloplaststraße	Betriebe	langfristig	€40.000 (Planungskosten)
99	M2	Parkraumbewirtschaftung	Einführung Parkzonen, damit Gebietsfremde nicht parken (200€ Jahresgebühr)	Gaumberg	Rottmayrstraße	Leonding	mittelfristig	€ 15.000 Investition und Überwachung nach KV
100	M3	Angepasste Geschwindigkeit	Radarkontrolle/ Geschwindigkeitsreduktion	Hart	Wegscheiderstraße	Land OÖ	mittelfristig	2 x €80.000.- pro Gerät
101	M3	Angepasste Geschwindigkeit	Radarkontrolle/ Geschwindigkeitsreduktion	Zaubertal	Zaubertalstraße	Leonding	mittelfristig	
102	M3	Angepasste Geschwindigkeit	Radarkontrolle/ Geschwindigkeitsreduktion	Friesenegg	Frieseneggerstraße	Leonding	mittelfristig	
103	M3	Angepasste Geschwindigkeit	Radarkontrolle/ Geschwindigkeitsreduktion	Hart	Limesstraße	Leonding	mittelfristig	
104	M3	Angepasste Geschwindigkeit	Radarkontrolle (mobil)	Rufing	Paschingerstraße	Land OÖ	mittelfristig	
105	M3	Angepasste Geschwindigkeit	Radarkontrolle (mobil)	Gaumberg	Dafingerstraße	Leonding	mittelfristig	
106	M3	Angepasste Geschwindigkeit	Radarkontrolle (mobil)	Leonding-Zentrum	Hainzenbachstraße	Land OÖ	mittelfristig	
107	M3	Angepasste Geschwindigkeit	Radarkontrolle (mobil)	Leonding-Zentrum	Michealsbergstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	
108	M3	Angepasste Geschwindigkeit zu Schulzeit	Radarkontrolle/ Geschwindigkeitsreduktion	Doppl	Haidfeldstraße	Land OÖ	mittelfristig	
109	M3	Angepasste Geschwindigkeit	Radarkontrolle (mobil)	Haag	Parkstraße	Leonding	mittelfristig	
110	M3	Angepasste Geschwindigkeit	Radarkontrolle (mobil)	Leonding-Zentrum	VS Leonding	Leonding	mittelfristig	

111	M3	Angepasste Geschwindigkeit	Radarkontrolle (mobil)	Reith	Tattenbachstraße	Leonding	mittelfristig	
112	M4	Re-Dimensionierung des Straßenquerschnittes	Verhinderung Durchzugsverkehr /neue Querschnittgestaltung	Gaumberg	Gaumbergstraße	Leonding	mittelfristig	€ 100.000.-
113	M5	Lärmschutz-Maßnahmen	Objektseitige Maßnahmen	Leonding-Zentrum	Füchselbachstraße	Leonding	langfristig	€1.000.- pro Fenster
114	M6	Einführung kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftung	Zentrum Leonding	Leonding-Zentrum	Stadtplatz - Gewerbe-gasse - Michaelsbergstraße - Mayrhansenstraße - Lehnergutstraße	Leonding	kurzfristig	€ 20.000 Investition und Überwachung nach KV
115	M7	Verkehrssicherheitsaudit - MIV	Kreuzung Kornstraße/Kornstraße	Hart	Kornstraße - Kornstraße	Leonding	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
116	M7	Verkehrssicherheitsaudit - MIV	Kreisverkehr Harter-Plateau-Str./Herderstraße	Hart	Harter Plateau Straße - Herderstraße	Leonding	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
117	M7	Verkehrssicherheitsaudit - MIV	Kreuzung Edtstraße - Kremstalerstraße	Doppl	Edtstraße - Kremstalerstraße	Leonding	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
118	M7	Verkehrssicherheitsaudit - MIV	Kreuzung Wiener Straße - Kaindlstraße	Hart	Wiener Straße - Kaindlstraße	Land OÖ	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
119	M7	Verkehrssicherheitsaudit - MIV	Kreuzung Wiener Straße - Sinzendorfstraße	Hart	Wiener Straße - Sinzendorfstraße	Land OÖ	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
120	M7	Verkehrssicherheitsaudit - MIV	Kreuzung Wiener Straße - Bannerstraße	Hart	Wiener Straße - Bannerstraße	Land OÖ	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
121	M7	Verkehrssicherheitsaudit - MIV	Kreuzung Wiener Straße - Haidfeldstraße	Hart	Wiener Straße - Haidfeldstraße	Land OÖ	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)
122	M7	Verkehrssicherheitsaudit - MIV	Leondinger Straße in Friesenegg	Friesenegg	Leondinger Straße	Land OÖ	kurzfristig	zwischen €5.000 - €10.000.- (abhängig von Situation)

123	ÖV8	Busschleusen zur Bevorrangung des ÖV	stauanfällige Stellen	Hart	Haidfeldstraße	Land OÖ	Mittelfristig	€ 15.000.- / Standort
124	ÖV9	Errichtung von Fahr- bahnhaltestellen	Rückbau Sportplatz	Rufling	Ruflinger Straße	Land OÖ	Mittelfristig	€ 15.000.- / Haltestelle
125	ÖV9	Errichtung von Fahr- bahnhaltestellen	Ruflinger Straße - HAST Hoheg- gerstraße	Enzenwinkl	Ruflinger Straße	Land OÖ	Mittelfristig	€ 15.000.- / Haltestelle

4.5 Maßnahmenpaket 4: Lebensraum vor Verkehrsraum

In Corona-Zeiten war der Aktionsradius der Menschen eingeschränkt, um die Ansteckungsgefahr für die breitere Bevölkerung einzudämmen. Die Leute haben, zwangsläufig, ihre unmittelbare Umgebung viel mehr erleben müssen/dürfen und dabei den Wert eines intakten und schönen Lebensraums vor der Tür schätzen gelernt. Teilweise haben sie ihre Umgebung auch ganz anders erlebt (besonders während des ersten Lockdowns), es gab wenig Verkehr und auch reduzierte Begleiterscheinungen wie Lärm oder Abgase. Das Spielen auf den Straßen war für Kinder auch für kurze Zeit mit weniger Gefahr verbunden. Der Relevanz des öffentlichen Raums wurde vielen erst bewusst, nachdem viele Aktivitäten nach außen verlegt wurden. Es ist deshalb nicht besonders überraschend, dass dies auch als Leitlinie für das Mobilitätskonzept Leonding festgelegt wurde. Daher beschäftigt sich dieses Maßnahmenpaket mit dem Ziel, bisherigen reinen Verkehrsraum für das tägliche Leben besser zu gestalten.

4.5.1 Begegnungszonen einrichten



Abbildung 4.25: Möglicher Standort in Ruffing für eine Begegnungszone –gelb gekennzeichnet (Quelle: Google Street View, 2021)

Die Einrichtung von Begegnungszonen an Landesstraßen wie z.B. in der Ortsdurchfahrt von Rufling kann nur in enger Abstimmung mit der Landesstraßenverwaltung erfolgen und bedarf einer schlüssigen Argumentation (Verkehrssicherheit, Querungsbedarf, Fußgängerfrequenz) auch wenn solche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen eine Aufwertung der Orte darstellen. Zumindest auf Gemeindestraßen (z.B. Grünbergstraße) sollte diese Form der Verkehrsorganisation vermehrt angewendet werden. Die Erhöhung der Fußgängerfrequenz dieser Gemeindestraße auf Grund neuer räumlicher Funktionen (zum Beispiel durch die Eröffnung des Bauernladens) kann zu einer Begründung für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auch in der Ortsdurchfahrt führen. Bevor Investitionen in Baumaßnahmen getätigt werden, kann mit einem Pilotversuch begonnen. Über einen Zeitraum von etwa 2 Monaten kann die Bevölkerung beim Pilotversuch sich an die neue Situation gewöhnen und gleichzeitig werden Erkenntnisse gesammelt, die bei der Optimierung der Realisierung unterstützen können.

4.5.2 Stadt der kurzen Wege

Wie in Abschnitt 4.2 beschrieben, ist das Ziel die sogenannte *Stadt der kurzen Wege*. Alles für den täglichen Bedarf sollte in 15 Minuten zu Fuß (oder zumindest mit dem Fahrrad) erreichbar sein. Die Stadtgemeinde Leonding weist sehr unterschiedliche Siedlungsstrukturen auf (Heterogenität). Der Handlungsbedarf lässt sich gut erklären anhand des Vergleiches zwei Ortsteile – Hart und Ruffing.

Im Ortsteil Hart ist die Erreichbarkeit (Mittelpunkt: Kreisverkehr Ehrenfellner-Straße) für den täglichen Bedarf wie Einkaufen, mehrere ÖV-Angebote, Bildungsstätte, Ärzte (und künftig das Primärversorgungszentrum), Spielplätze in 15 Minuten zu Fuß sehr gut erreichbar. Mit dem Fahrrad ist man sogar im Linzer Stadtzentrum innerhalb von 15 Minuten. Die Erreichbarkeitsdiagramme für Fußläufigkeit und Fahrrad zeigen, dass das Angebot in Kombination mit der Durchwegung eine sehr ausgeglichene Formgestaltung ergibt. In diesem Ortsteil geht es darum, bei neuer Siedlungsentwicklung weiter auf die Durchwegung und das Angebot zu achten.

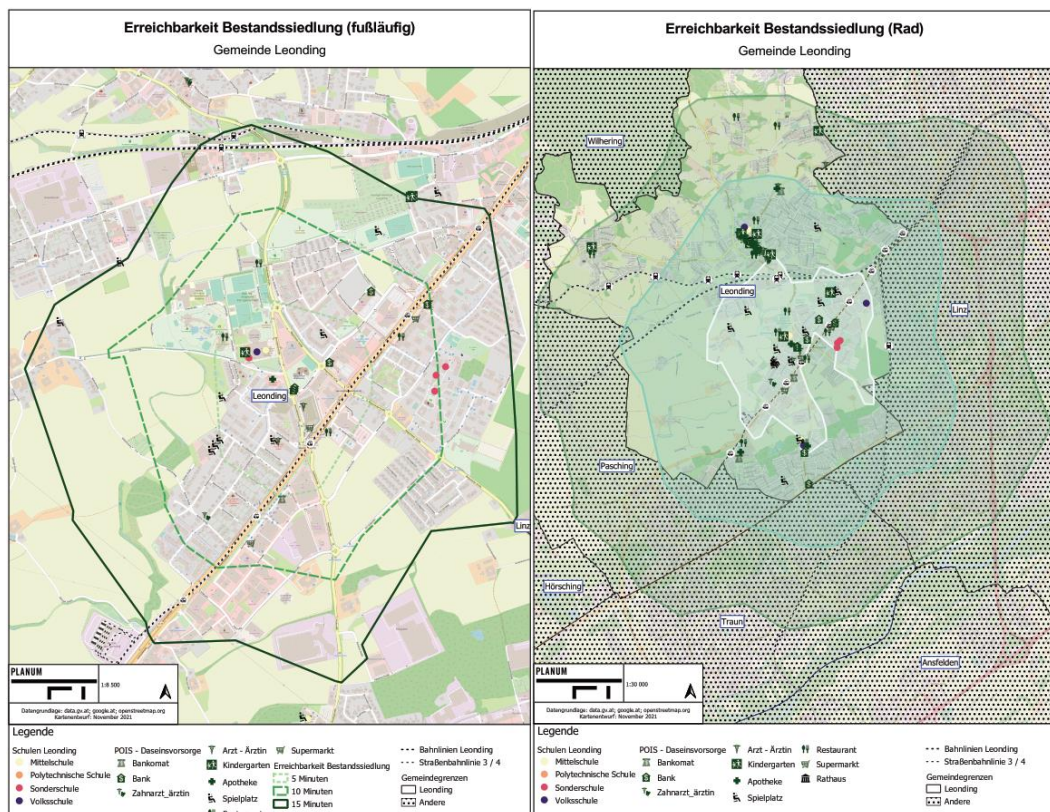


Abbildung 4.26: Erreichbarkeiten Ortsteil Hart zu Fuß und mit dem Rad; Quelle: PLANUM

Im Vergleich dazu zeigt der Ortsteil Ruffling ein etwas anderes Bild. Bei der Erstellung der Erreichbarkeitsdiagramme ist der Mittelpunkt der Siedlungsbereich Tolletweg.

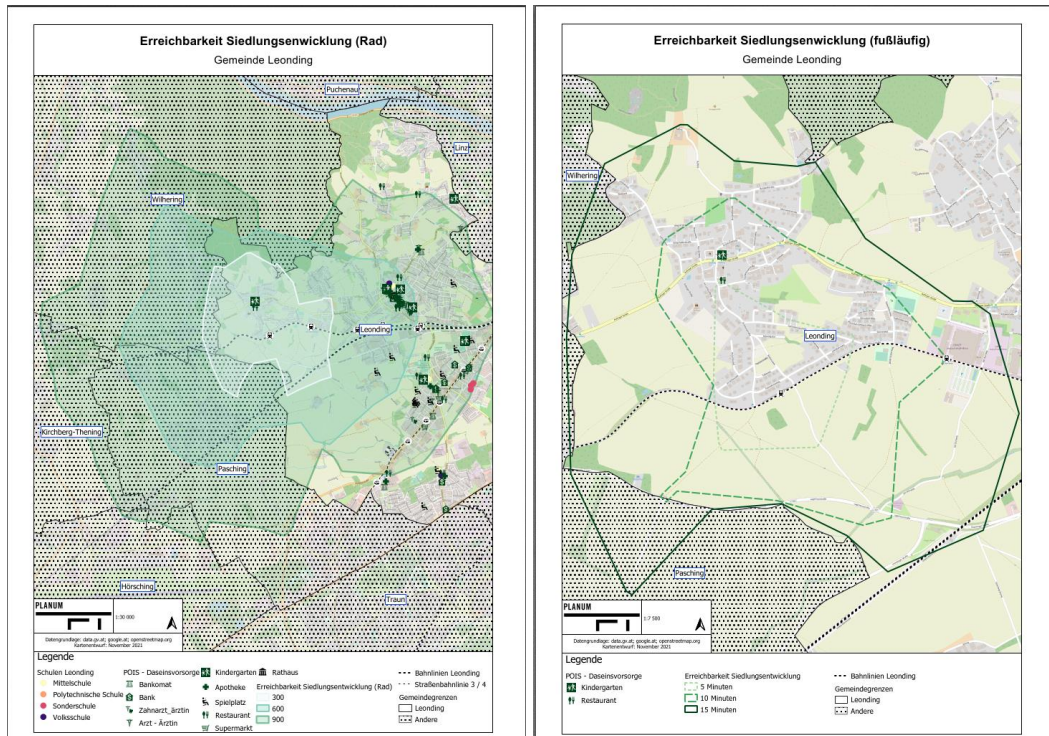


Abbildung 4.27: Ortsteil Ruffling – Kombination Angebot und Durchwegung müssen stimmig sein; Quelle: PLANUM 2021

Der Ort ist zu Fuß gut erreichbar, dennoch mangelt es an den Angeboten für den Alltagsbedarf. Dieser ist nur mit dem Fahrrad (oder Auto) im nächsten Ortsteil zu erreichen. Hier ist es notwendig, das Angebot für Einwohner zu verbessern (z.B. Nahversorgung mit Bauernladen) und auch die Radverbindungen Richtung Osten und zum Bahnhof Ruffling zu priorisieren. Das Angebot ist auch im Ortsteil Zaubertal nicht optimal. Daher ist die Nahversorgung hier neu zu überlegen und zu gestalten.

Damit werden bei diesem Beispiel sehr plakativ die Vorteile des dichten Siedlungsbaus in Kombination mit einer entsprechenden Abdeckung des Alltagsbedarf sowie einem attraktiven und grüngestalteten Umfeld für aktive Verkehrsteilnehmer: innen gezeigt.

4.5.2.1 Durchwegung

Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sind bei ihrer Routenwahl sensibel gegenüber Umwegen. Es ist daher wichtig, direkte und lückenlose Verbindungen für sie zu schaffen und entsprechend spielt die Durchwegung in der städtischen Struktur eine wesentliche Rolle, um die Erreichbarkeit zu gewährleisten.



Abbildung 4.28: Durchwegung im Straßennetz ist für aktive Verkehrsteilnehmer wichtig

Wie erreicht man den optimalen Grad der Durchwegung, um alle Alltagsziele in 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar zu machen? Es gibt verschiedene Instrumente, die RVS- und StVO-konform sind, um die Mobilität für diese Zielgruppe zu erleichtern. Die Schaffung eines reinen Fuß- oder kombinierten Fuß- und Radnetzes ist wünschenswert aber in bestehenden urbanen Strukturen aufgrund von Platznot oder Grundstückseigentümer-Verhältnissen nicht immer möglich. Damit kommt der Mehrfachnutzung (Multifunktionalität) in Form von folgenden Varianten erhöhte Bedeutung zu:

- Begegnungszone (Beispiel Ruffing)
- Fahrradstraße (Grünbergstraße Richtung Bahnhof Ruffing)
- Radfahrer:innen von der Einbahnregelung auszunehmen
- Busspurnutzung auch für Radfahrer:innen zu erlauben
- Mehrzweckstreifen mit oder ohne Geschwindigkeitsreduktion
- Errichtung der Schulstraße (zeitlich oder physisch)

- Elternparkplatz

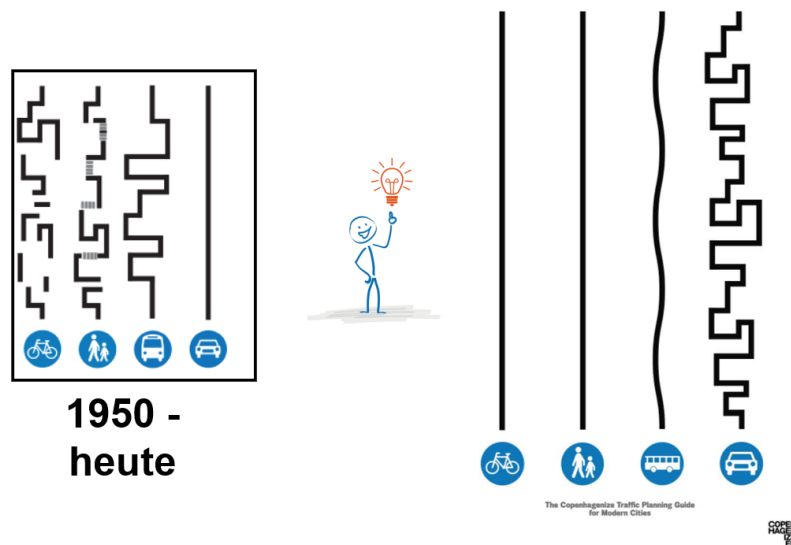


Abbildung 4.29: In der Maßnahmenplanung sollten aktive Verkehrsteilnehmer bevorzugt werden, Quelle: Copenhagenize 2021

In allen diesen Überlegungen geht es darum, möglichst die aktiven Verkehrsteilnehmer:innen mehr in den Mittelpunkt zu rücken.

Bei neuen Siedlungen, so wie im Ortsteil Rufing (Tolletweg) und anderen geplanten und im Bau befindlichen Wohnsiedlungen in Hart (Primärversorgungszentrum mit Wohnungen) ist die Durchwegung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, als umwegempfindliche Verkehrsteilnehmer:innen zu gewährleisten. Dabei spielt auch die Rastergröße eine wesentliche Rolle. Der optimale Abstand im Raster bewegt sich im Bereich von rund 80m. Die ist bei Neubausiedlungen anzustreben. Siehe folgenden Link:

https://www.researchgate.net/publication/308674331_Pedestrian_accessibility_in_grid_layouts_The_role_of_block_plot_and_street_dimensions

4.5.2.2 Bereitstellung des täglichen Bedarfs – Nahversorgung

Um den generierten Verkehr für Nahversorgung in den ländlicheren Gebieten der Stadtgemeinde Leonding zu unterbinden, ist es das Ziel, das Angebot vor Ort auf irgendeine Art und Weise zu gewährleisten. Nachdem die markttechnische Überlegung für die Ansiedlung eines Supermarktes

nicht gegeben ist, müssen andere Lösungen her. Der Trend nach Selbstbedienungsläden ist in den letzten Jahren gewachsen und es gibt zunehmend automatisierte Läden in Städten und Gemeinden in vielen Teilen Österreichs (siehe Abb. 4.28). Denkbar sind diverse Varianten wie z.B. Partnerschaften mit großen Ketten wie Spar oder Billa, um die Bestückung solcher Läden durch ihre Vertriebskette abzudecken. Optimal wäre es, wenn regionale Produkte im Fokus stehen, um den CO₂-Beitrag möglichst gering zu halten.

Bei der letzten Bürgerveranstaltung in Rufling wurde eine solche Idee beim Bürgergespräch geortet. Eine Bäuerin vor Ort beabsichtigt einen kleinen Hofladen mit eigenen Produkten zu eröffnen. Die Nebeneffekte sind auch positiv: der Dorfladen fungiert als eine Art Hub für Rufling und fördert nicht nur die lokale Wirtschaft, sondern möglicherweise die Kommunikation und letztendlich den Zusammenhalt im Ort, wenn dadurch regionale Produzenten im täglichen Leben eingebunden sind. Um das Unternehmen von Öffnungszeiten unabhängig zu machen und die Frage der Personalproblematik zu umgehen, wäre ein teilautomatisierter Betrieb möglich; dennoch sollte bestenfalls – zumindest zeitweise – der persönliche Kontakt vorhanden sein. Ein Motto der Bürger:innen in Rufling ist „Rufling soll Dorf bleiben“.



Abbildung 4.30: Selbstbedingungsbauernladen in Villach 24/7 zu Verfügung; Quelle: eigenes Foto, 2021

Im Rahmen der Stadt- und Regionalentwicklung gäbe es die Möglichkeit, kombinierte Angebote zu prüfen und bei Bedarf zu fördern. In anderen Ländern teilen Banken einen Standort, um Kosten zu sparen, ohne an Kundenservice oder -qualität einzubüßen [This is Money, 2021]. In Österreich funktioniert das Postpartner-Modell seit mehreren Jahren erfolgreich [WKO, 2021]. Solche multifunktionalen Serviceleistungen bieten daher Zukunftsaussichten für eine belebte und lebenswerte urbane bzw. ländliche Struktur.

4.5.2.3 Lückenlose Geh- und Radwege

Der GIP-Graphen für Radinfrastruktur zeigen ein eindeutiges Nord-Süd-Gefälle im Bestand, Abbildung 4.31. Die meisten Radanlagen befinden sich südlich der Paschingerstraße mit nur eine ausgewiesene Route ins Leondinger-Zentrum. Im Westen, Richtung Ruffling, in Norden Richtung Zaubertal und im Osten im Bereich Gaumberg mangelt es sich an ausgewiesene Radinfrastruktur. Das RVK Leonding behebt diesen Zustand zum Teil mit der geplanten Verdichtung der Radanlageangebot West-Ost von Ruffling Richtung Leonding-Zentrum entlang der Rufflingstraße

und auch entlang der LILLO-Bahnstrecke. Diese beiden Routen sind prioritär umzusetzen.

Im Vergleich hat Leonding ein sehr dichtes Fußwegenetz besonders im Süden der Gemeinde, obwohl viele der Gehsteige noch einseitig sind. Im ländlichen Bereich kommen Gehwege seltener vor. Die RVS 03.02.12 gibt die rechtliche Grundlage vor. Insofern es das Platzangebot **innerorts** zu Verfügung steht und die Verkehrsvolumen (MIV ab 2000/Tag) und Geschwindigkeit (ab 50 km/h) es auch verlangt ist diesen Zustand nach und nach zu beheben. Ansonsten sind Verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Begegnungszonen, Fahrradstraßen, kombinierte Geh- und Radwege usw.) eine Alternative um die Verkehrssicherheit für Fußgänger (und Radfahrer:innen) zu gewährleisten.

4.5.3 Entsiegelung und mit naturbasierten Lösungen ersetzen

Diverse Studien belegen, dass die Attraktivität der Geh- und Radwege trägt, wesentlich bei zur vermehrten Nutzung der Infrastruktur (siehe Abbildung 4.30).

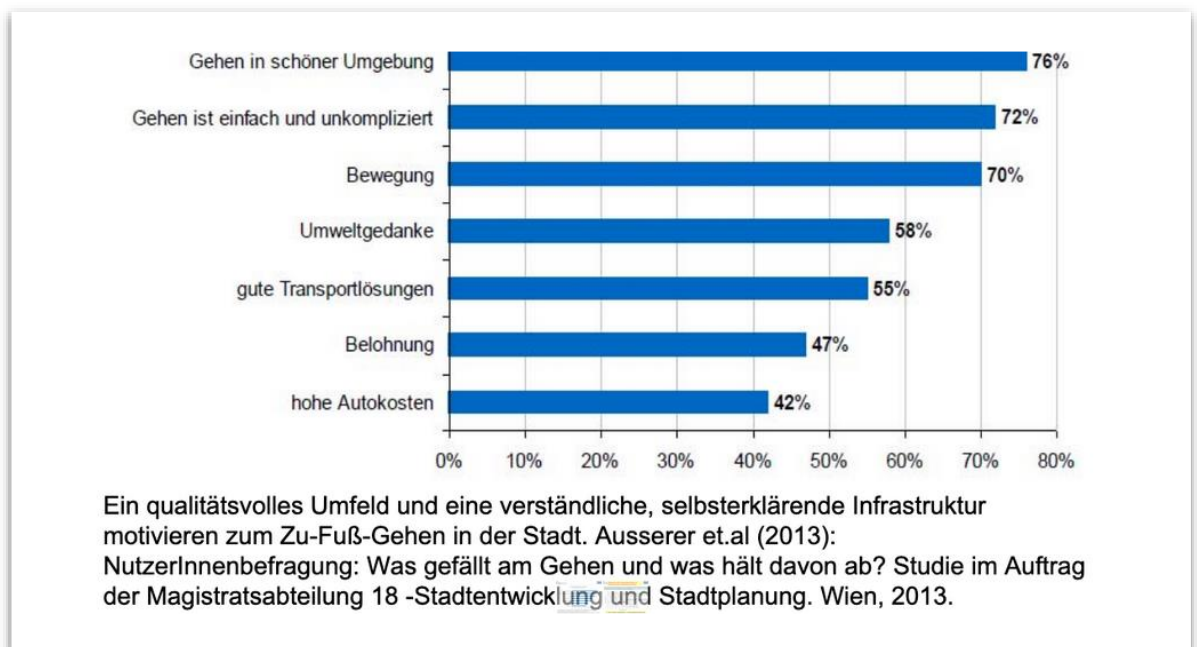


Abbildung 4.32: attraktives Umfeld ist ein Anreiz zum Gehen; Stadtplanung Wien, Abt.18, 2013

Ein bemerkenswertes Projekt aus der nordenglischen, ehemaligen Industriestadt, Sheffield zeigt eindrucksvoll, wie gezielte Entsiegelung überdimensionierte Straßenraum in attraktive begrünte Wege umgewandelt wird.

Die Hauptziele des Projektes waren:

- die Neuaufteilung des Straßenraums nach Umleitung des MIV und Nutzung nur für ÖV-Linien und als Zufahrtsstraße
- naturbasiertes, dezentrales Oberflächenwassermanagement in einer Überflutungszone
- attraktive Fuß- und Radwege durchs Zentrum zu schaffen



Abbildung 4.33: Vorher/Nachher Umwandlung Straßenbereich in begrünten Raum für dezentrale Regenwassermanagement und attraktive Fuß- und Radwegbegleitung; Quelle: Nigel Dunnett, UK, 2016

Kurzbeschreibung des Projektes – ‚Grey to Green‘

In der Innenstadt von Sheffield würde eine 1,6km Strecke, in der Breite von 2 Fahrbahnen, im Straßenraum entsiegelt und in sogenannten Regengärten umgewandelt. Ein Regengarten ist eine pflegeextensive, bepflanzen Vertiefung mit durchlässigem Substrat, die das Oberflächenwasser sammelt, das von Straßen, Gehwegen und anderen undurchlässigen städtischen Flächen, nach starken Regenereignissen fließen. Diese Vertiefung und die Schichten unter der Oberfläche ermöglichen die Entsorgung des Wassers in einem unterirdischen Abwassersystem. Der geschichtete Aufbau erlaubt, Schadstoffe, Pestizide, Düngemittel usw., die durch den Abfluss des Wassers entstehen, zu filtern, bevor diese in die Kanalisation gelangen. Die weiteren Vorteile und Nutzung der Regengartentechnologie:

- Passive Regenwassernutzung
- entgegenwirken der Starkregenereignisse
- Filtrierung der Straßenoberflächenwasser (Abrieb Autoreifen), bevor es in Flüsse und Bäche landet
- Erhöhte Biodiversität in der Stadt
- Kühlung gegen urbane Hitzeinseln durch Evapotranspiration im Sommer
- Aufwertung und Attraktiveren der Fuß- und Radwege

Nach Umsetzung des Projektes sind 350 Passanten zu den Maßnahmen befragt worden. Insgesamt 80% der Befragten bewertet das Projekt als positive Aufwertung der Straßenraum. Fast 20% der Befragten haben ihr Spaziergang oder täglichen Weg in der Arbeit/Bildungsstätte auf Grund der Neugestaltung hierher verlegt.

Verortung der Umsetzungsprojekte

Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts Leonding bietet eine ideale Gelegenheit, im Zuge der nötigen Baumaßnahmen, das unmittelbare Um-

feld auch entsprechend als Regengarten, so wie beschrieben, zu gestalten. Besondere Aufmerksamkeit sollte die Geh- und Radwegführung durch urbane Zonen mit hoher Versiegelungsgrad für die Behandlung gewidmet. Mit der hoher Versiegelungsgrad hat man ein erhöhten Wärmespeicher Kapazität. In solchen Bereich entstehen häufiger urbane Hitzeinseln, die unsere Lebensqualität im Sommer beeinträchtigen. Da das Platzangebot in diesen Bereichen auch begrenzt ist, bietet die dargebotene Multifunktionalität des Regengartensystems eine zeitgemäße Alternative zur Klimaanpassung (Abb. 4.32).

**CLIMATE RESPONSIVE STREET-GARDEN
KLIMAREAKTIVE STRAßENGÄRTEN (KAG)**
systematische Einführung multifunktionale, urbane Straßengärten

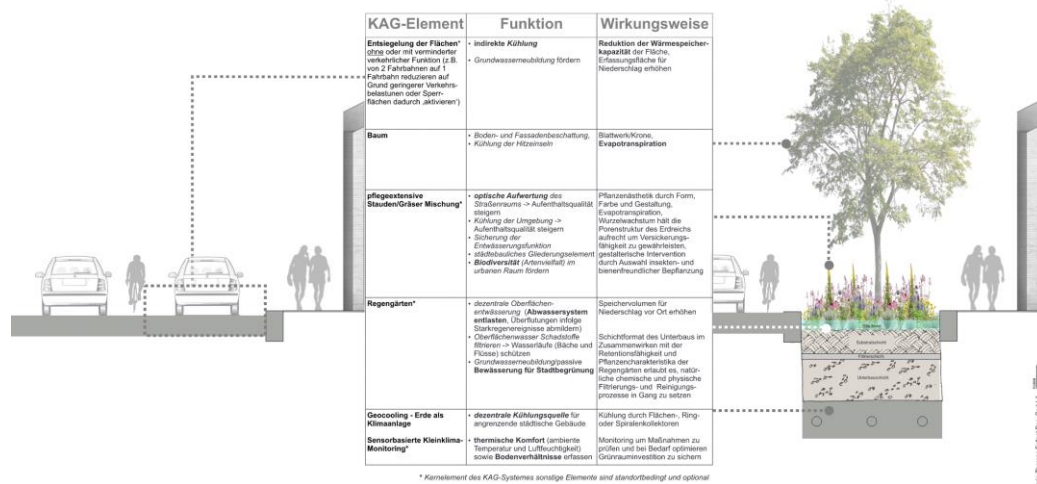


Abbildung 4.34: Multifunktionale Wirkungsweise der klimareaktiven Straßengärten (Regengarten)

Die Entscheidung, wo Maßnahmen notwendig und sinnvoll sind, hängt zusätzlich zum Versiegelungsgrad von diversen Einflussfaktoren ab. Bezüglich der Funktion als Verkehrsführung schränkt die brauchbare Fläche durch gesetzlich geregelte Mindestfahrbahnbreiten. Der Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum stellt auch eine Herausforderung dar.

In den dichteren besiedelten Ortsteilen von Leonding ist die Versiegelungsgrad entsprechend höher und daher sind solche Zonen eher für der

multifunktionale Zugang, gerade beschrieben, geeignet. Aus der Kartierung (4.33 und 4.34) ist es ersichtlich, dass die Bereiche Leonding-Zentrum im Bereich der Ruflingerstraße und den Stadtplatz, entlang der Kremstalerstraße, Ortsteil Hart, und die südöstlichen Teile vom Ortsteil Doppl könnten von einer Teilentsiegelung im Straßenraum profitieren. Besonders entlang der geplanten Hauptradrouten und Gehwege wäre eine begleitende Entsiegelung und Begrünung zu empfehlen und wenn mit anderen geplanten Baumaßnahmen eingetaktet auch kostensparend.

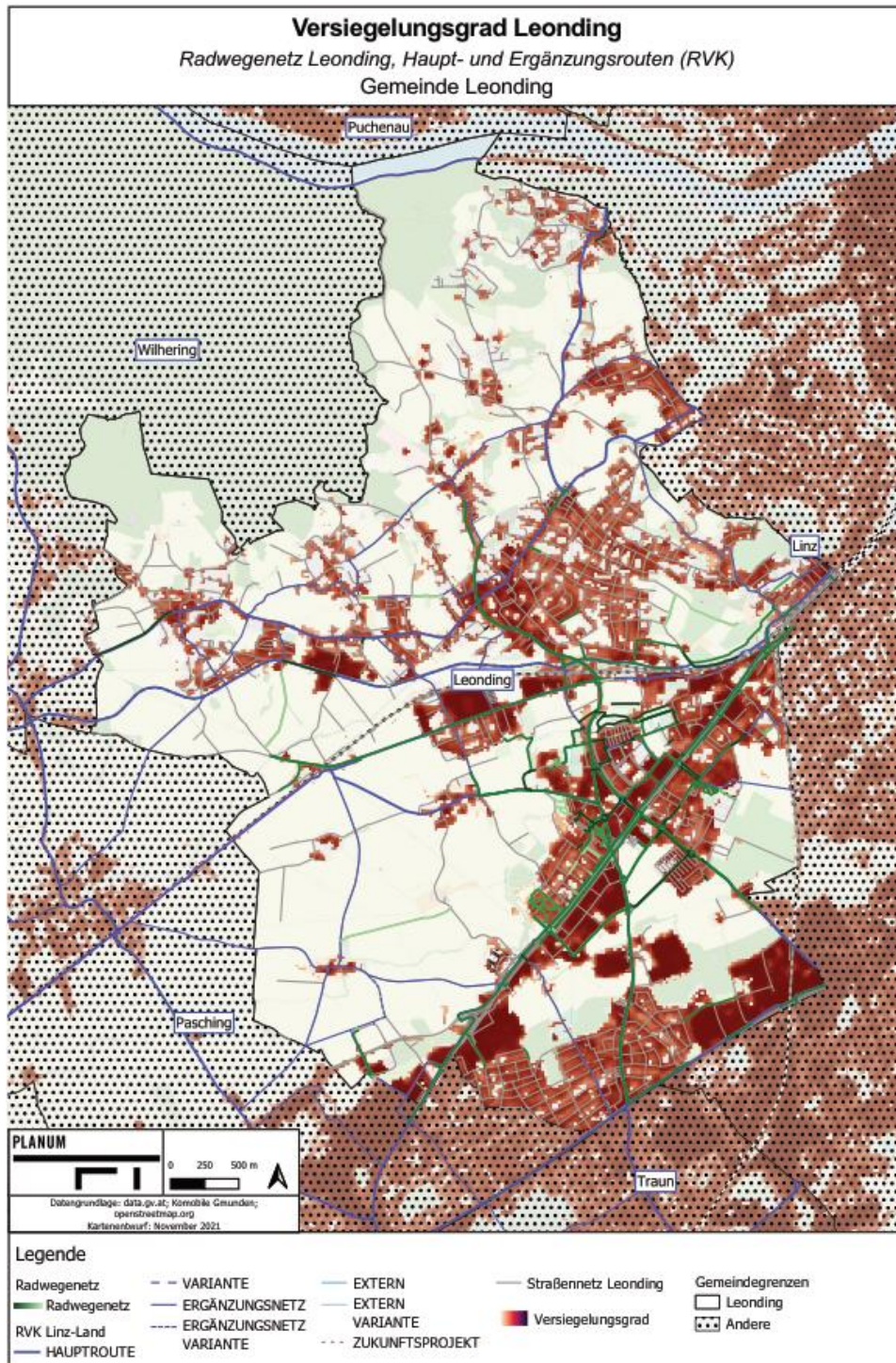


Abbildung 4.35: Versiegelungsgrad in Leonding mit RVK und Bestandsradwegen überlagert

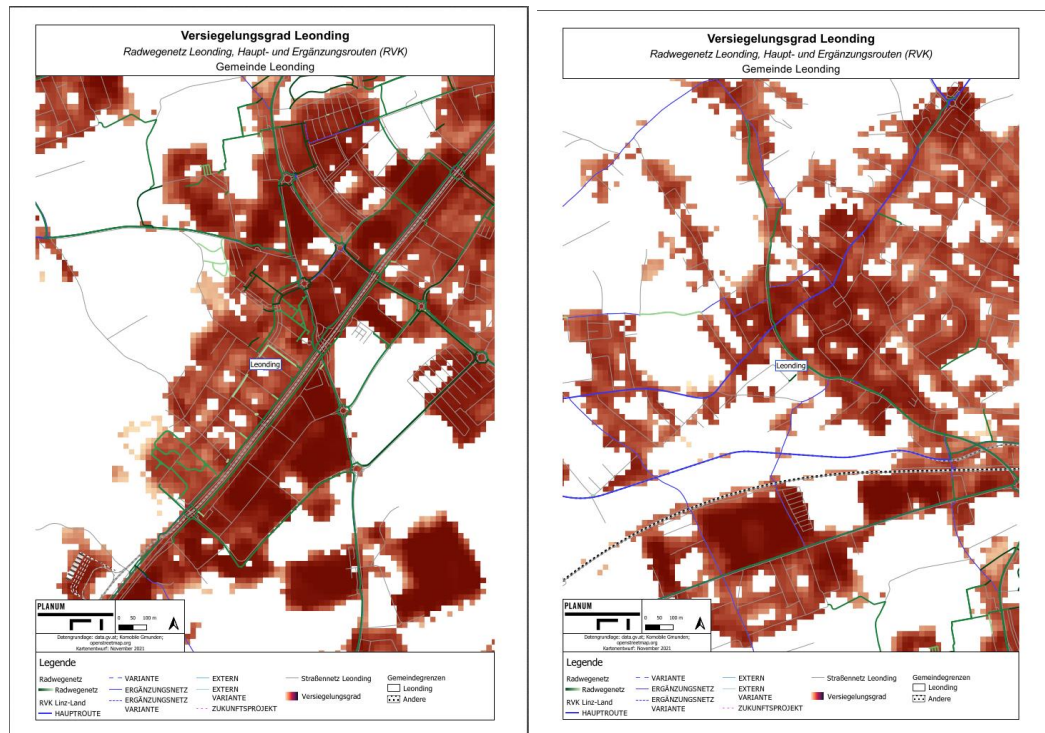


Abbildung 4.36: Leondinger-Zentrum und Hart; Quelle: PLANUM

Durch die Kategorisierung der Straßen (im Arbeit 11/2021) werden die verkehrlichen Funktionen der Straßen eingeteilt. In Folge der Kategorisierung wird die genauen Flächenbedarf zu berechnen und dadurch können die Flächenangebot je nach Ort für die Umsetzung der Regengärten ermittelt. Die verkehrliche Funktion gehört zu einer Reihe andere Funktionen im Straßenraum, die insgesamt ein komplexes Problem darstellt.

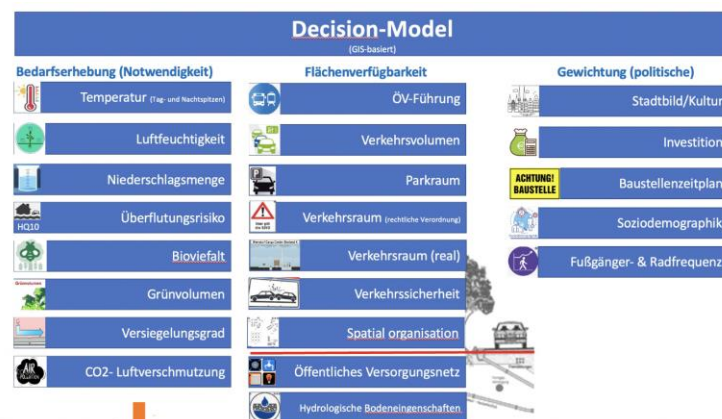


Abbildung 4.37: Modell der systematischen Vorgehensweise für die Einführung Regengärten in Straßenraum


Ein GIS-basierte Entscheidungstool (Abb.4.35) als Unterstützung für beteiligte Stakeholder in die Entscheidungsfindung ist in eine Publikation der Universität Maribor (siehe Link unten) beschrieben und ist auch derzeit Gegenstand einer FFG-Antrag (Einreichung Oktober 2021) mit der Stadt Leonding als Partner.



Abbildung 4.38: Grünraum als Anreiz zum Spazierengehen; Quelle: ‚Green to Grey‘, 2016

<https://graz.pure.elsevier.com/de/publications/systematically-retrofitting-city-streets-meeting-the-demands-of-c>

4.5.4 Maßnahmentabelle Lebensraum vor Verkehrsraum

 M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlich-keit	Priorisierung	Grobkosten	
126	L1	Begegnungszone	Gestaltungsmaßnahmen (Belagsanierung)	Rufling	Grünburgstraße	Leonding	mittelfristig	€ 90.000.- € 130.000.-
127	L2	Nahversorgung in Teilräumen sichern / schlecht versorgten Teilen einrichten	Ackerbox/Ab Hof Automat	Reith	Limesstraße	Leonding	kurzfristig	€15.000 bis €36.000 Erstinvestition und ca. €400.- monatliche Kosten
128	L2	Nahversorgung in Teilräumen sichern / schlecht versorgten Teilen einrichten	Ackerbox/Ab Hof Automat	Untergaumberg	Klimtstraße	Leonding	mittelfristig	€15.000 bis €36.000 Erstinvestition und ca. €400.- monatliche Kosten
129	L2	Nahversorgung in Teilräumen sichern / schlecht versorgten Teilen einrichten	Ackerbox/Ab Hof Automat	Leonding-Zentrum	Alhartinger Weg	Leonding	kurzfristig	€15.000 bis €36.000 Erstinvestition und ca. €400.- monatliche Kosten
130	L2	Nahversorgung in Teilräumen sichern / schlecht versorgten Teilen einrichten	Bäuerin vor Ort hat Interesse ein Hofladen zu eröffnen	Rufling	Grünburgstraße	Leonding	kurzfristig	€5.000 Erstinvestition
131	L2	Nahversorgung in Teilräumen sichern / schlecht versorgten Teilen einrichten	Ackerbox/Ab Hof Automat	Zaubertal	Zaubertalstraße	Leonding	kurzfristig	€15.000 bis €36.000 Erstinvestition und ca. €400.- monatliche Kosten
132	L2	Nahversorgung in Teilräumen sichern / schlecht versorgten Teilen einrichten	Ackerbox/Ab Hof Automat	Untergaumberg	P+R Untergaumberg	Leonding	kurzfristig	€15.000 bis €36.000 Erstinvestition und ca. €400.- monatliche Kosten
133	L3	Entsiegelung mit naturbasierten Lösungen	Ehrenfellnerstraße (weitere Punkte sind noch zu orten -> FFG Antrag)	ALLE	Begleitende Grünmaßnahmen für Entsiegelung in Begegnungszonen	je nach Standort Leonding und Land OÖ	mittelfristig	€ 200.- / qm Entsiegelung

134	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Lückenschluss auf Ruflinger Straße	Rufling	Ruflinger Straße	Land OÖ / Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
135	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Geh- und Radweg Spillheide	Leonding-Zentrum	Spillheide	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
136	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Geh- und Radweg Am Südgarten	Hart	Am Südgarten	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
137	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Geh- und Radweg Ruflinger Straße	Rufling	Ruflinger Straße	Land OÖ	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
138	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Geh- und Radweg Holzheimer Straße	Berg	Holzheimer Straße	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
139	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Kreuzung Raingasse - Hartackerstraße	Berg	Raingasse - Hartackerstraße	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
140	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Geh- und Radweg Holzheimer Straße	Berg	Holzheimer Straße	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
141	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Kreuzung Holzheimer Straße - Aichbergstraße	Berg	Holzheimer Straße - Aichbergstraße	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
142	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Kreisverkehr Ruflinger Straße - Holzheimerstraße	Buchberg	Ruflinger Straße - Holzheimerstraße	Land OÖ / Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
143	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Geh- und Radweg Michaelsbergstraße (RVK-Maßnahmen 23, 24, 25)	Leonding-Zentrum	Michealsbergstraße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
144	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Geh- und Radweg Michaelsbergstraße (RVK-Maßnahmen 23, 24, 25)	Leonding-Zentrum	Michealsbergstraße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
145	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Geh- und Radweg Leondinger Straße (RVK-Maßnahmen 35, 36, 37)	Leonding-Zentrum	Leondinger Straße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
146	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Geh- und Radweg Paschingerstraße	Leonding-Zentrum	Paschingerstraße	Land OÖ / Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm

147	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Geh- und Radweg Parkstraße	Haag	Parkstraße	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
148	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Kreuzung Richterstraße - Werfelstraße	Haag	Richterstraße - Werfelstraße	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
149	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Kreuzung Herderstraße - Haagerfeldstraße	Haag	Herderstraße - Haagerfeldstraße	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
150	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Kreuzung Herderstraße - Thomas Mann-Straße	Haag	Herderstraße - Thomas Mann-Straße	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
151	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Geh- und Radweg Herderstraße	Hart	Herderstraße	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
152	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Geh- und Radweg Kornstraße	Hart	Kornstraße	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
153	L4	Lückenlose Geh- und Radwege	Turmweg: Aichbergstraße-Lugwiesstraße-Frieseneggerstraße	Aichberg	Aichbergstraße - Lugwiesstraße - Frieseneggerstraße	Leonding	langfristig	reiner Geh- und/oder Radweg: €200.-/Lfm
154	L5	Attraktivierung der Geh- und Radwege (Grünraum und Rollkomfort)	siehe Punkt 49	ALLE			mittelfristig	siehe Punkt 49

4.6 Maßnahmenpaket 5: Organisatorische Maßnahmen

Einführung

Kompakte Siedlungen sind Siedlungen der Zukunft, denn sie verkürzen die Wege, die zurückgelegt werden müssen. Nur wenn viele Menschen rund um die ÖV-Haltestellen des öffentlichen Verkehrs leben und arbeiten, lässt sich eine gute Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel und deren Bezahlbarkeit sichern. Und nur so lässt sich die weitere Zunahme des Autoverkehrs mit seinen negativen Folgen wie Lärmbelastung, Luftverschmutzung durch Abgase und hoher Energieverbrauch verringern. Das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum muss in die bereits bestehenden Siedlungsgebiete und in die vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen gelenkt werden. Daher ist es notwendig, **Mobilität als Bestandteil der Raumplanung** zu betrachten und eine enge Abstimmung mit dem Stadtentwicklungskonzept zu forcieren bzw. integrierte Raum- und Mobilitätsplanung. In Zusammenarbeit mit engagierten Bürger:innen und basierend auf den umfassenden Erhebungen und Analysen sind diverse Maßnahmen entwickelt worden. Vor dem Hintergrund der viel gepriesenen Verkehrswende, die nun Fahrt aufnehmen muss, um die österreichischen bzw. europäischen Klimaziele zu erreichen, sind auch die Maßnahmen im Mobilitätskonzept Leonding zu realisieren. Zusätzlich zu erforderlichen budgetären Mitteln sind organisatorische Strukturen auch hilfreich, um das konsequente Umsetzen langfristig zu gewährleisten.

4.6.1 Mobilitätsbeauftragten ernennen

Das Mobilitätskonzept bietet die Grundlage und Leitlinien für die Entwicklung der Mobilität in der Stadt Leonding für die kommenden Jahre. Die Ernennung einer/eines **Mobilitätsbeauftragten** für die Stadtgemeinde Leonding wäre eine sinnvolle Möglichkeit, überparteilich die Umsetzung der mobilitätsbezogenen Maßnahmen in den kommenden Jahren bei der Realisierung zu begleiten. Da die Stadtgemeinde Leonding 22 Ortsteile, eine Fläche von 24 km², und knapp 30.000 Einwohner:innen und eine durchaus heterogene wirtschaftliche und landschaftliche Struktur aufweist, wäre es auch zielführend, Vertreter:innen aus den diversen

Ortsteilen zu ernennen – als ein Art ‚Dorfkümmerer‘ in Sachen Mobilität –, um die/den Mobilitätsbeauftragte/n zu informieren und bei Bedarf zu mobilisieren. Die Bürgerinformationsveranstaltungen haben deutlich gezeigt, dass das Thema Mobilität sehr präsent ist und dass die Einwohner sich im Entscheidungs- und Umsetzungsprozess beteiligen wollen.

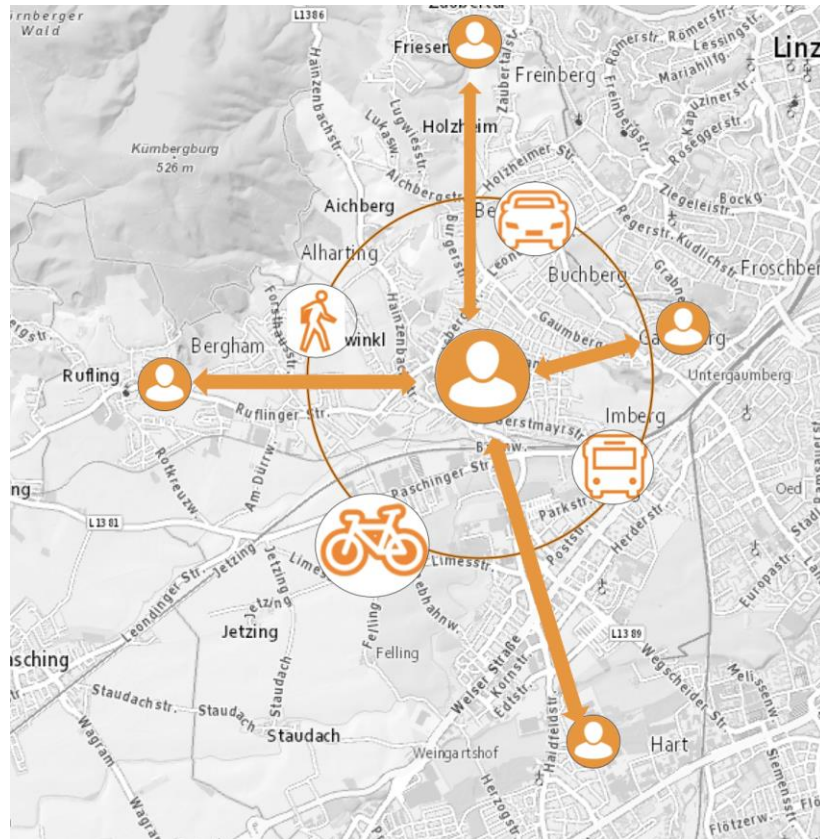


Abbildung 4.39: Mobilitätsbeauftragte und die Ortsteilvertreter:innen bringen die Mobilitätsagenden konsequent nach Vorne

Im Jahr 2021 wurde ein KEM-Manager (Klima- und Energiemodell Region) für Leonding (zusammen mit der Nachbargemeinden Wilhering und Kirchberg-Thening) bestellt. Eine der erklärten Aufgabengebiete ist die klimaneutrale Mobilität zu koordinieren und daher wäre es logisch die Aufgabe direkt beim KEM-Manager anzusiedeln.

„Die Initiierung, Koordinierung und das Umsetzen von Projekten in Bereichen der erneuerbaren Energien, Steigerung der Energieeffizienz und Forcierung der klimaneutralen Mobilität“

Zitat Interview Frühjahr 2021

Sollten die Kapazitäten dennoch nicht vorhanden sein, können die Position des Mobilitätsmanagers (und der Mobilitätskümmerer: innen) aus den Gruppen der Ortsvorsteher:innen, Radlobby oder ähnlichen Organisationen kommen.

Die Aufgaben der/des Mobilitätsbeauftragten Leonding sind in der folgenden Liste zusammengefasst:

- Maßnahmen im beschlossenen Mobilitätskonzept begleiten und mit den Stadtämtern und Ortsteilvertreter:innen koordinieren
- Vernetzen mit Mobilitätskümmerern in Leonding und den Nachbargemeinden
- Koordination der Mobilitätskümmerer
- Versorgen mit Information zum Thema Mobilitätsalternativen
- Beteiligung bei den Entwicklungsprojekten in Wohnbau und Industrie, um Energieeffizienz und Klimaneutralität bei der Mobilität zu gewährleisten
- Projekte in und um die Betriebe koordinieren, kommunizieren und organisieren
- Mobilitätsforum jährlich veranstalten
- Mobilitätsinformations-Packs erstellen, updaten und bei Wohnungskauf, Schulwechsel, neuen betrieblichen und gewerblichen Ansiedlungen verteilen
- Vernetzen und Koordinieren mit Fördergeber

Die allgemeine Aufgabe ist es, zu prüfen, ob die Erschließung im Sinne der sanften Mobilität handelt – dennoch sollte es für alle Mobilitätsformen adäquat Provision geben – und sichern, ob die Wege für den täglichen Bedarf vertretbar sind im Sinne der „15-Minuten-Stadt“ und die Nahversorgung vor Ort gegeben ist.



Abbildung 4.40: Mobilitätsbeauftragte sichern nachhaltige Mobilität bei künftigen Entwicklungen

Die Prüfkriterien sind an den verkehrspolitischen Leitfaden anzulehnen. Sinnvoll ist eine Erstellung eines *Qualitätskriterienkatalogs*, welche Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und ÖV sowie der Daseinsvorsorge bei der angedachten Siedlungsentwicklung (und Industriestandortentwicklung) vorhanden sein sollte. Im Grunde genommen wird der/die Mobilitätsbeauftragte als Bindeglied zwischen den verschiedenen Stakeholdern fungieren.

Die Aufgaben der assoziierten Mobilitätskümmerer:innen sind in der folgenden Liste aufgezählt:

- Kommunizieren; gehen mit Neuigkeiten bezüglich Mobilität in ihren Ortsteil „auf die Straße“
- Ansprechpartner:in für Anregungen und verorteter Optimierungsbedarf im Ortsteil
- Betriebe, Schulen und Bildungsstätte in ihrem Ortsteil mit Information zur Mobilitätsalternativen versorgen
- Initiiert/hilft bei Projekten wie z.B. ‚Autofreier Tag‘
- Das Vernetzen mit anderen Mobilitätskümmerern in Leonding und eventuell den Nachbargemeinden
- Teilnahme beim jährlichen Leondinger Mobilitätsforum

Um die nötigen fachlichen Kenntnisse zu erlangen ist ein Weiterbildungsangebot für Mobilitätsberater eine sinnvolle Maßnahme. Als Beispiel

dient das Bildungsangebot von *klimaaktiv* zum **Kommunalen Mobilitätsbeauftragten**. Die 2 Module dauern jeweils 2 Tage und vermitteln ein fundiertes Basiswissen zum breiten Spektrum nachhaltiger Verkehrsgestaltung in der Gemeinde und der Stadt sowie auf Bezirksebene. Die Gemeinde erhält mit einer/einem Kommunalen Mobilitätsbeauftragten eine kompetente Ansprechperson für Verkehrsbelange in den Gemeinden.

4.6.2 Jährliches Mobilitätsforum Leonding

Die Gründung eines *Mobilitätsforums für Leonding*, das sich mit den Entwicklungen der Mobilität in der Gemeinde **und den Veränderungen von Rahmenbedingungen** auseinandersetzt, bietet die Möglichkeit die beschlossenen Umsetzungen der Maßnahmen im Mobilitätskonzept in den kommenden Jahren sukzessiv voranzutreiben. Weiter sind die Ergebnisse des Monitorings und Evaluierungen zu prüfen und eventuell bei Optimierungsbedarf bei den Maßnahmeninvestitionen weitere Schritte einzuleiten. Das Forum findet entweder jährlich oder zweijährlich statt, um Fortschritte (siehe 5 Monitoring und Evaluierung) des Mobilitätskonzepts zu evaluieren. Da ist die Rolle der/des Mobilitätsbeauftragten wichtig und er/sie erstellt einen Jahresbericht mit den Erkenntnissen des Forums und den geplanten Umsetzungen für das nächste Jahr samt Finanzierungsbedarf.



Abbildung 4.41: Das Mobilitäts-Forum Leonding rückt das Thema ins Zentrum des Bewusstseins und Handelns

Diese jährlichen Mobilitätsforen sollten auch dazu dienen, jeweils eine Expertin / einen Experten zu einem aktuellen Mobilitätsthema für einen Impulsvortrag einzuladen. Damit wird es für einen größeren Personenkreis interessant, an dieser Veranstaltung teilzunehmen. Für die Stadt Leonding ist das auch die Gelegenheit, wichtige mobilitätsbezogene Informationen direkt an die Bevölkerung zu vermitteln.

Resümee Entwicklung von Maßnahmen

In Anlehnung an die vom Verkehrsausschuss beschlossenen Leitfäden, die Ergebnisse aus den Bürgerinformationsveranstaltungen, der Online-Befragung sowie der umfassenden Bestandsanalyse wurden diverse Maßnahmen entwickelt, um die künftige Mobilität in Leonding klimafreundlich, wirtschaftssichernd, kosteneffizient und möglichst nutzerfreundlich zu gestalten. Die Maßnahmen sind in 5 Pakete eingeteilt:

1. **Priorisierung der Aktiven Verkehrsteilnehmer:innen im Alltag**

Als klimafreundlichste Mobilitätsalternative erhält diese wieder Einzug in den Alltag. Der erste Schritt ist durch die Erstellung des RVK Leonding schon erfolgt. Vor allem ist die Sicherheit der Radfahrer:innen und Fußgänger:innen zu gewährleisten. Schulwege sind für die jüngsten Leondinger sicher zu gestalten. Das Umfeld vor der Schule und überhaupt spielt eine wesentliche Rolle zur Förderung von Zu-Fuß-Gehen und Radfahren.

2. **Erreichbarkeit durch Multimodalität**

In diesem Paket geht es darum, multimodales Mobilitätsverhalten durch ein ansprechendes Angebot bezüglich Umweltverbund (multimodale Hubs, Bike&Ride, ÖV-Begleitmaßnahmen) in Kombination mit gezielter, mobilitäts-bezogener Werbung über Videowall und Infoscreen zu stärken.

3. **Minderung der Auswirkung des MIVs und Abhängigkeit**

Die Verkehrswende ist weniger ein Punkt als ein Prozess in dem die MIV-Abhängigkeit systematisch runtergefahren und sukzessiv durch Alternativen ersetzt wird. Besonders im wirtschaftlichen Bereich sind die Pendler:innen in ihrer Mobilitätswahl durch betriebliches Mobilitätsmanagement zu unterstützen. Parkraumbewirtschaftung bringt Ordnung bei Wildparken und erlaubt die konsequente Rükeroberung des öffentlichen Raums. Verkehrssicherheit wird durch konsequente Geschwindigkeits-Beschränkungen gefördert. Durch Neugestaltung der Straßenquerschnitte werden neue Flächen für andere Nutzung gewonnen und durch Entsiegelung und Ersetzung durch multifunktionale Begrünung Klimaanpassung unterstützt.

Resümee Entwicklung von Maßnahmen


4. Lebensraum vor Verkehrsraum

Es handelt sich um die Rückeroberung des öffentlichen Raums sowohl für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen als auch für spielende Kinder, Nachbarschaften, Jogger, Schlenderer und Plauderer, um für alle eine gesteigerte Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die *Stadt der kurzen Wege* ist ein wichtiges Ziel, um den täglichen Bedarf per Fuß in 15 Minuten erreichbar zu machen. Überdimensionierte Verkehrsfläche wird entsiegelt und mit naturbasierten Klimaanpassungsmaßnahmen versehen. Der öffentliche Raum wird wieder ein Begegnungsraum und kann damit das gesellschaftliche Miteinander, nicht nur in Corona-Zeiten, fördern.

5. Organisatorische Maßnahmen

Um die Ziele im Mobilitätskonzept in den kommenden Jahren zu realisieren, wird eine konsequente, überparteiliche Koordinierung und Organisation benötigt. Die Aufgaben sind vielfältig und beinhalten auch, Maßnahmen immer wieder durch gezielte Kommunikation, Vernetzen und Bewusstseinsbildung in Szene zu setzen. Die Agenda könnte vom KEM-Manager oder eigenen *Mobilitätsbeauftragten* übernommen werden mit Unterstützung von Ortsteilvertreter:innen. Der Fortschritt und Optimierungsbedarf wird durch die Impulse des jährlich stattfindenden *Mobilitätsforums* unterstützt.

4.6.3 Maßnahmentabelle Organisatorische Maßnahmen

		Maßnahmen	Konkret	Standort	Verantwortlichkeit	Priorisierung	Grobkosten
155	O1	Ernennung einer/eines Mobilitätsbeauftragten	ehrenamtliche Ortsteilkümmerer; Aufgaben der/des Mobilitätsbeauftragten im Bericht beschrieben	ganz Leonding	Leonding	kurzfristig	€0.-
156	O2	Jährliches Mobilitätsforum Leonding	z.B. Impulsvorträge zu unterschiedlichen Themen der Mobilität; Neuerungen in der Mobilität	ganz Leonding	Leonding	kurzfristig	
157	O3	Mobilitätsberatung	Bei Änderung von Lebensphasen	Leonding-Zentrum Stadtplatz	Leonding - Stadtmarketing	kurzfristig	

5 Monitoring und Evaluierung

Einführung

Die Wirkung von Maßnahmen im Mobilitätsbereich sollte messbar sein. Diese messbaren Wirkungen sind die Entscheidungsgrundlage für die nächsten Schritte der Verkehrsorganisation und der Investitionen im Mobilitätsbereich. Parallel dazu ist es einerseits notwendig, die Bevölkerung darüber zu informieren, wie die umgesetzten Maßnahmen greifen, andererseits kann die Stadtgemeinde die Zufriedenheitswerte zur Mobilität in einer Online-Befragung der Bevölkerung erheben.

Grundlage dazu ist ein Monitoring-Konzept, das möglichst quantifizierbare Parameter definiert, um die Wirkung von Maßnahmen zu beschreiben.

5.1 Indikatoren definieren

Der erste Schritt in einem Monitoring-Konzept ist es, die Indikatoren bzw. Messgrößen zu definieren. Sie dienen als Maßstab für die Wirkung von Maßnahmen und beschreiben auch die Entwicklung, wenn keine Maßnahmen gesetzt wurden.

Die Erfassung dieser Parameter sollte ohne großen finanziellen und zeitlichen Aufwand möglich sein. Für den Mobilitätsbereich bietet sich die in regelmäßigen Abständen in Oberösterreich durchgeführte Mobilitätserhebung als Datengrundlage an. Diese Erhebung bietet detaillierte Angaben sowohl zum Modal Split als auch zu Wegzwecken. Auch die fußläufige Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen ist dokumentiert. Die aktuell verfügbaren Daten stammen aus der Erhebung 2012. Da diese Erhebungen in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden, sind die nächsten aktuellen Daten für 2022 bzw. 2023 zu erwarten.

Gesamtmobilität

Messgröße	Beschreibung	Ausgangswert 2012	Zielwert 2022	Realwert 2022	Zielwert 2032	Realwert 2032
Modal-Split	Modal Split der Leondinger Wohnbevölkerung, Verhältnis MIV : Verkehrsmittel des Umweltverbundes	MIV: Rest 68%:32%	50%:50%		45%:55% Mobilitätsleitbild „Kummsteigum“	
ÖV-Anteil des Modal Split	Leondinger Wohnbevölkerung	14%	18%		25%	
Radverkehr-Anteil des Modal Split	Leondinger Wohnbevölkerung	4%	10%		15%	
MIV-Anteil des Modal Split	Leondinger Wohnbevölkerung	68%	50%		45%	
Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden	In Leondinger Stadtgebiet Es wird eine Reduktion um 25% bis 2022 und um weitere 25% bis 2032 angestrebt	Daten 2021 wenn verfügbar				

Aktive Mobilität

Messgröße	Beschreibung	Ausgangswert 2012	Zielwert 2022	Realwert 2022	Zielwert 2032	Realwert 2032
Erreichbarkeit zu Fuß	Prozent der Wohnbevölkerung, die Nahversorgung innerhalb 15min Fußweg erreichbar haben					
	Apotheke	68%	75%		80%	
	Volkschule	65%	65%		65%	
	Kindergarten	73%	80%		90%	
	Nahversorger	78%	85%		90%	
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen	Prozent der Wohnbevölkerung, die eine ÖV-Haltestelle innerhalb 15min Fußweg erreichbar haben	60%	70%		80%	

Es bedarf nun der Formulierung der Zielsetzung bzw. wie soll die jährliche Steigerung/Reduktion bis 2025, 2030+ ausschauen. Dabei geht es darum, realistische Ziele zu setzen und sich als Stadtgemeinde ein „Commitment“ abzugeben und sich dafür einzusetzen – gesicherte Finanzierung, konsequente sowie stetige Umsetzung nach Plan.

5.2 Erhebungen und Methoden für Querschnittsdaten

Die Evaluierung nach den gewählten Messgrößen benötigt eine verlässliche und kontinuierliche Datengrundlage. Um eine kosteneffiziente Datenerfassung zu gewährleisten, wird die Anwendung automatischer Zählgeräte empfohlen, die an repräsentativen Querschnitten nach geplanten Zeitabständen platziert sind. Sinnvoll wäre es, die gleichen

Standorte wie bei der Erhebungsreihe im Sommer 2021 zu wählen, um den Vergleich mit der Ausgangslage in diesem Referenzjahr zu ermöglichen.



Abbildung 5.1: Beispiel: automatisierte Radzählstelle in Kopenhagen mit Anzegetafel & einfache Zählschläuche

Folgende Messungen sind durchzuführen:

- Querschnittszählungen Radverkehr LILO-Radweg, Hauptplatz
- Querschnittszählungen MIV
- Geschwindigkeitsmessungen besonders im Siedlungsbereich
- ÖV-Statistikerfassung

Mit diesen Datengrundlagen kann die Stadtgemeinde Leonding die Fortschritte aufgrund der gesetzten Maßnahmen verfolgen und nachvollziehbar evaluieren.

5.3 Online-Befragung der Bevölkerung

Die Online-Mobilitätsbefragung in Sommer 2021 hat fast 1000 Teilnehmer gehabt. Man sieht, dass das Thema Mobilität einen hohen Stellenwert besitzt.

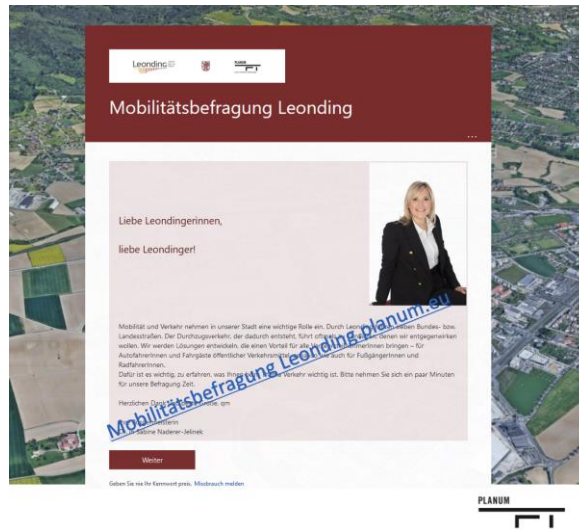


Abbildung 5.2: Online-Mobilitätsbefragung Juni bis Juli 2021 offen

Es scheint daher sinnvoll diese Bereitschaft zu würdigen und die Bevölkerung weiter zu einer kontinuierlichen Teilnahme im Change-Prozess einzuladen. Die gleiche Online-Ehebungsmethode sollte angewendet werden und hat den Vorteil, dass die Handhabung und Auswertung erleichtert wird. Diese qualitative Erhebung ergänzt die objektive Datenerfassung und zeigt den Zufriedenheitsstatus der Bevölkerung, der auch eine relevante Messgröße für den Erfolg der Maßnahmen darstellt.

5.4 Technischen Bericht erstellen

Die Ergebnisse des Monitorings bezüglich des Modal-Split sowie die Erkenntnisse aus der Onlinebefragung sind in einen jährlichen Bericht zu verfassen und dem Mobilitätsforum zur Verfügung zu stellen. Das Dokument, zusammen mit dem Mobilitätskonzept 2021 und den darin enthaltenen Maßnahmenempfehlungen, dienen als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage dafür, welche Maßnahmen in welchem Ausmaß und in

welchem Zeitraum in der nächsten Finanzperiode umgesetzt werden. Es kommen auch eine weitere Reihe von Einflussfaktoren wie die Verfügbarkeit der Fördermittel vom Land und Bund sowie die entsprechende Gewichtung der Stadtgemeinde dazu.

Langfristige Mobilitätsdaten sind aus der landesweiten Verkehrserhebung Oberösterreich zu erfassen. Diese Verkehrserhebung sieht auch eine gemeindeweise Darstellung der Ergebnisse vor.

Resümee Monitoring und Evaluierung

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes werden in den kommenden Jahren sukzessive realisiert. Um Erfolgskontrolle und Optimierungsbedarf in diesen schnellwechselnden Zeiten zu schaffen, werden Indikatoren definiert, zwischenzeitliche Erhebungsmöglichkeiten beschrieben und die Dokumentierung der Ergebnisse und Fortschritte empfohlen.

6 Quellenverzeichnis

Copenhagenize (2021): ELTIS (2015): ADVANCE Guidelines

– auditing sustainable urban mobility plans.

<https://www.eltis.org/resources/tools/advance-guidelines-auditing-sustainable-urban-mobility-plans>; Zugriff: 04/2021

Financial Times (2020): Welcome to the 15-Minute-City.

<https://www.ft.com/content/c1a53744-90d5-4560-9e3f-17ce06aba69a>,

Zugriff: 09/2021

Inn- und Hausruckviertler Hügelland (2007): Raumeinheit Inn- und Hausruckviertler Hügelland. Amt der Oö. Landesregierung, Naturschutzabteilung In Zusammenarbeit mit Technisches Büro Heberling. 108 S.

https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20LWLD%20Abt_N/Inn-_und_Hausruckviertler_Huegel-land.pdf, Zugriff: 09/2021

KfV (2021): Verkehrssicherheitsreport – Sicherheitsniveau und Trends im Straßenverkehr in Österreich 2021. 8 S. <https://www.kfv.at/verkehrssicherheitsreport-2021-oesterreichs-strassenverkehr-im-fokus-zahlen-fakten-meinungen/>

KOMOBILE (2020): Empfehlungen zu Qualitätsstandard im (Haupt-)Radroustennetz

Kumm Steig Um (2018): Mobilitätsleitbild für die Region Linz. Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr und Magistrat der Landeshauptstadt Linz. 52 S.

ÖIR (2021): Verkehrswirksamkeitsanalyse Busnetz Leonding. Zwischenbericht 07.04.2021a. Österreichisches Institut für Raumplanung. 41 S.

ÖROK ÖV-Güteklassen (2020): Zugriff: 07/2021

Österreich Unterwegs (2016): Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 340 S.

OTS (2021): Mehr als 20% der Österreicher pendeln mindestens 90 Minuten täglich. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180920_OT0016/mehr-als-20-der-oesterreicher-pendeln-mindestens-90-minuten-taeglich-anhang, Zugriff:

10/2021

Radlobby (2021): Radlkarte Leonding – Linz, ©radlakarte.at – Radlobby Österreich.. <https://www.radlkarte.at/#linz/14/48.2751/14.2527>; Zugriff: 06/2021

Regionalmanagement Oberösterreich (2021): Erfolgstour Stadtregion Leonding, <https://www.rmooe.at/aktuelles/erfolgstour-stadtregion-leonding>, Zugriff: 08/2021

STATatlas (2021): verschiedene Statistiken zu den Themen: Erwerbstätige, Gebäudebestand, Bevölkerung etc. <https://www.statistik.at/atlas/?languageid=0&theme=13>, Zugriff: 08/2021
STATatlas (2021): Erwerbstätige am Arbeitsort

Statistik Austria (2019): Atlas der Erwerbsspendler:innen und -pendler. <https://www.statistik.at/atlas/pendler/>; Zugriff: 09/2021

Statistik Austria (2021a): Erwerbstätige am Arbeitsort nach ÖNACE-Sektoren (in%). <https://www.statistik.at/blickgem/G0501/g41012.pdf>; Zugriff: 09/2021

Statistik Leonding (2021): Bevölkerungsstand und -struktur 01.01.2021. <https://www.statistik.at/blickgem/pr2/g41012.pdf>, Zugriff: 09/2021

Südliche Mühlviertler Randlagen (2007): Raumeinheit Südliche Mühlviertler Randlagen. Amt der Oö. Landesregierung, Naturschutzabteilung In Zusammenarbeit mit Technisches Büro für Landschaftsplanung DI Gudula Haug. 105 S.

https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20LWLD%20Abt_N/Suedliche_Muehlviertler_Randlagen.pdf, Zugriff: 09/2021

tips (2021): Leonding hat nun auch einen multimodalen tim-Knoten. <https://www.tips.at/nachrichten/linz-land/wirtschaft-politik/541860-leonding-hat-nun-auch-einen-multimodalen-tim-knoten>; Zugriff: 11/2021

This is Money (2021): The virus has dealt a new blow to our notes and coins, but is banks sharing branches the way to save cash? <https://www.thisismoney.co.uk/money/saving/article-8442791/Is-banks-sharing-buildings-way-save-cash.html>, Zugriff: 10/2021

Tourismus Statistik Austria (2021): Ein Blick auf die Gemeinde Leonding – Übernachtungen. <https://www.statistik.at/blickgem/G0803/g41012.pdf>, Zugriff: 08/2021

Tourismusstatistik Oberösterreich (2021): Tourismusbericht für das Kalenderjahr 2020. https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20PraesD%20Abt_Stat/Saisonbericht_KJ_2020.pdf; 8 S., Zugriff: 09/2021

Umweltförderung (2021): Mobilitätsmanagement im Rahmen des Förderprogrammes klimaaktiv mobil. <https://www.umweltfoerderung.at/betriebe/mobilitaetsmanagement-eler.html>, Zugriff: 10/2021

Unteres Trauntal (2007): Raumeinheit Unteres Trauntal. Amt der Oö. Landesregierung, Naturschutzabteilung In Zusammenarbeit mit Land in Sicht – Büro für Landschaftsplanung. 94 S. https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20LWLD%20Abt_N/Unteres_Trauntal.pdf, Zugriff: 09/2021

WKO (2021): Post Partnerschaft bietet Chance für den Einzelhandel und stärkt die Nahversorgung. https://www.wko.at/branchen/handel/Post_Partnerschaft_bietet_Chance_fuer_den_Einzelhandel_und.html, Zugriff: 10/2021

PLANUM



FALLAST TISCHLER & PARTNER GMBH

T +43 (0) 316 39 33 08

E office@planum.eu

W www.planum.eu

Firmensitz

Wastiangasse 14

8010 Graz, Österreich

weitere Standorte

Karfreitstraße 16

9020 Klagenfurt/Wörthersee, Österreich