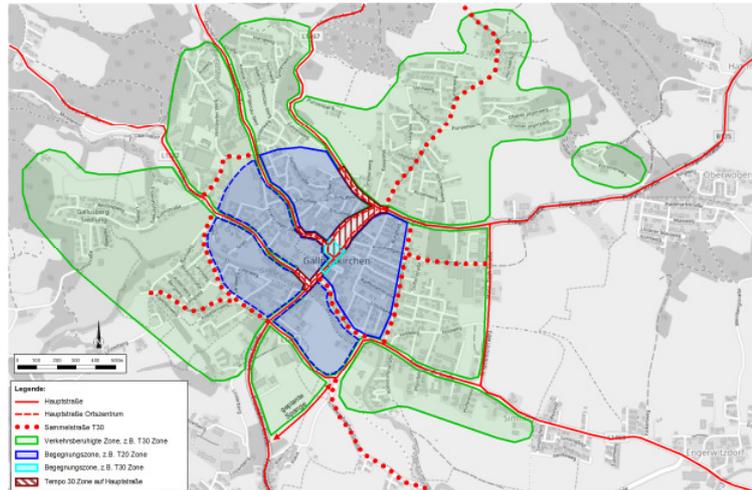




Mobilitäts- und Verkehrskonzept Gallneukirchen 2030



Auftraggeber:

Stadtgemeinde Gallneukirchen
Reichenauer Straße
4210 Gallneukirchen

Verfasser:

Gerd Sammer, Univ.Prof. DI Dr.
Gerald Röschel, DI Dr.
Gabriela Sammer, Mag.
Michael Grad, DI
Christoph Kolb, DI
ZIS+P *Verkehrsplanung*
Sammer&Partner
ZT-GmbH.
Leonhardstraße 12
8010 Graz

Projekt Nr. 2017-21
Graz, März 2019

ZIS+P
VERKEHRSPLANUNG

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Aufgabenstellung	3
2	Projekttablauf und Projektbeteiligung	4
3	Bestandsanalyse	5
3.1	Verkehrsangebot.....	5
3.1.1	Verkehrsangebot für den Fußgänger- und Fahrradverkehr.....	5
3.1.2	Verkehrsangebot für den KFZ-Verkehr	8
3.1.3	Verkehrsangebot für den Öffentlichen Verkehr (ÖV).....	11
3.2	Verkehrsnachfrage des fließenden und ruhenden KFZ-Verkehrs	12
3.2.1	Verkehrsaufkommen	12
3.2.2	Verkehrsbelastungen des fließenden Verkehrs	15
3.3	Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage für den ruhenden Verkehr im Stadtzentrum von Gallneukirchen	21
3.4	Verkehrssicherheit	24
3.5	Kunden- und Geschäftsbefragung	28
3.5.1	Kundenbefragungen.....	28
3.5.2	Geschäftsbefragungen	32
3.6	Bürgerbefragung	36
4	Szenarien der Verkehrsentwicklung	40
5	Verkehrspolitische Leitlinie Gallneukirchen 2030	42
5.1	Verkehrspolitische Leitlinie - allgemeine Grundsätze.....	42
5.2	Verkehrspolitische Leitlinie - konkrete Ziele	43
6	Maßnahmenkonzept	47
6.1	Maßnahmenkonzept Fußgänger- und Fahrradverkehr	48
6.2	Maßnahmenkonzept öffentlicher Verkehr	58
6.3	Maßnahmenkonzept KFZ-Verkehr	63
6.4	Maßnahmenkonzept allgemeine und organisatorische Maßnahmen.....	76
7	Zusammenfassung	78

1 Einleitung und Aufgabenstellung

Der Gemeinderat der Stadt Gallneukirchen hat in seiner Sitzung am 9.3.2017 beschlossen, das **Mobilitäts- und Verkehrskonzept** überarbeiten zu lassen.

Beabsichtigt ist, unter anderem das Örtliche Entwicklungskonzept Gallneukirchen mit dem derzeit rechtskräftigen "**Funktionsplan Verkehr**" zu überprüfen. Das im Jahr 2014 begonnene Änderungsverfahren Teil B - Örtliches Entwicklungskonzept Nr. 1 Änd. 11 Modul: "Verkehrskonzept Funktionsplan" soll weitergeführt werden. In der Folge sollen Lösungen für örtliche und überörtliche Maßnahmen erfolgen. Diese Maßnahmen sollen insbesondere auch folgende Punkte enthalten:

- **Mobilitäts- und Verkehrskonzept für alle Verkehrsmittel, unter besonderer Berücksichtigung folgender Punkte:**
 - Beachtung aller Verkehrsträger u. Verkehrsteilnehmer!
 - Optimale Abstimmung untereinander, damit sämtliche Funktionen in Form eines Kompromisses erfüllt werden können (Kfz, Parkplätze, RegioTram, Bus, Fußwege, Radewege
 - Maßnahmen zur Verkehrsreduktion
 - Parkplätze generell (RegioTram, Kurzparker, Dauerparker
 - Abstimmung mit RegioTram
 - Radhaupttrouten
 - Vorschläge zur Stellplatzregelung
 - E-Mobilität
 - Zusammenhänge mit allen Nachbargemeinden

- **Maßnahmenvorschläge für konkrete Aufgabenstellungen:**
 - Kreisverkehr, Lagerhaus/Hofer
 - Punzenberg/Alberndorf Knoten
 - Rad-Gehwege - längs und quer zur Nord-Süd-Achse
 - Div. Einbahnregelungen
 - „Umfahrung“ Rieplstraße – Zachstraße
 - „Lidl-Straße“ + Kreisverkehr + Rieplstr.
 - P&R bei RegioTram-Stationen
 - Umfahrungsmöglichkeiten
 - Schnittstellen der Verkehrsträger
 - Begegnungszonen

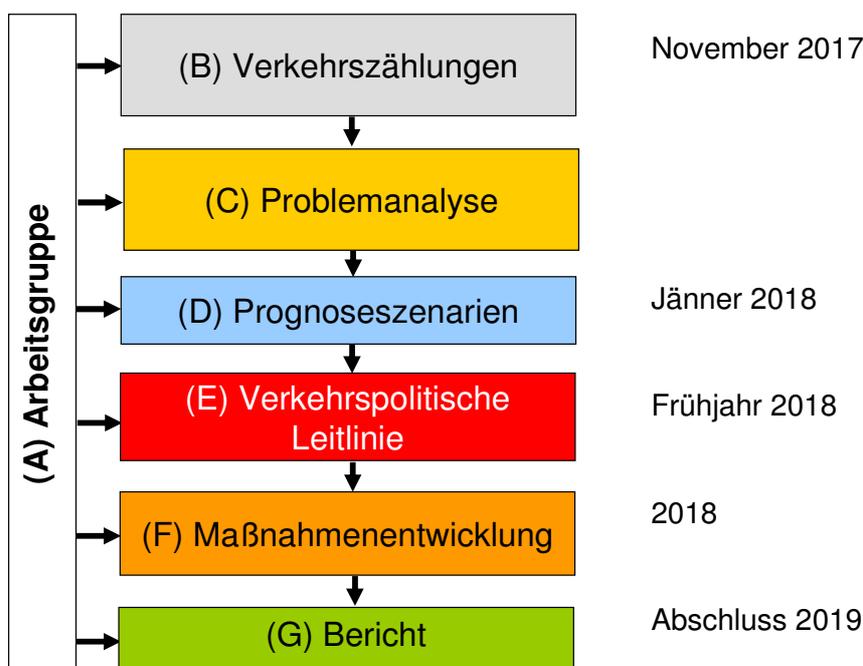
2 Projektablauf und Projektbeteiligung

Projektablauf

Der Projektablauf zur Erstellung des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes Gallneukirchen 2030 gliedert sich in die in Abbildung 2-1 dargestellten Arbeitsschritte. Nach einer Bestandserhebung im November 2017 liefern die erhobenen Daten die Grundlage für die Problemanalyse und drei zukünftige Prognoseszenarien unterschiedlicher verkehrspolitischer Maßnahmenpakete. Auf der Grundlage dieser Prognoseszenarien wurde eine verkehrspolitische Leitlinie für Gallneukirchen erarbeitet - dies entspricht den Zielfestlegungen für den Bereich der räumlichen Mobilität und des Verkehrs.

Im Anschluss daran wurde ein generelles Maßnahmenprogramm erarbeitet und im vorliegenden Bericht dargestellt.

Abb. 2-1: Ablauf / Inhalt der Erstellung des Mobilitätskonzeptes Galneukirchen



Projektablauf

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes Gallneukirchen 2030 wurde laufend mit Vertretern des Auftraggebers abgestimmt. Zusätzlich wurde eine begleitende Arbeitsgruppe aus Vertretern der Gemeinde, der Bevölkerung, der Wirtschaft, der Exekutive, Behindertenvertretern etc. gebildet, die den Arbeitsprozess laufend begleitet hat. Insgesamt wurden 4 Sitzungen der begleitenden Arbeitsgruppe durchgeführt. In den Arbeitsgruppensitzungen erfolgte auch eine laufende Abstimmung mit Vertretern der Nachbargemeinden.

3 Bestandsanalyse

3.1 Verkehrsangebot

3.1.1 Verkehrsangebot für den Fußgänger- und Fahrradverkehr



Obwohl ein Grundnetz für Fußgänger vorhanden ist, werden die Fußgänger in der bestehenden Gestaltung der Straßen und Wege nicht in ausreichender Qualität berücksichtigt.

In vielen Bereichen sind keine Gehwege vorhanden oder enden ohne geeignete sichere Fortsetzung.



Ein besonderes Problem stellt in diesem Zusammenhang die Schulstraße dar. Der Gehweg westlich der Fahrbahn ist teilweise sehr schmal, östlich der Fahrbahn ist kein durchgehender Gehweg vorhanden. Fußgänger müssen in großen Teilen des Schulwegs die Fahrbahn benutzen, teilweise zwischen Senkrechtparkplätzen und der Fahrbahn.



An vielen Kreuzungen werden Fußgänger nicht durchgehend sicher über die Fahrbahnen geführt. Sichtbeziehungen sind teilweise eingeschränkt (z.B. durch KFZ-Stellplätze wie im Foto rechts).



Der Fahrradverkehr wird großteils im Mischprinzip mit dem KFZ-Verkehr geführt. Dies ist aus Gründen des Komforts und der Sicherheit für Radfahrer erst auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter 30Km/h anzustreben. In Gallneukirchen ist auf dem innerörtlichen Hauptstraßennetz überwiegend 50Km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit verordnet.

Auf einzelnen Streckenabschnitten sind Radwege vorhanden, diese werden aber z.B. im Bereich von Zufahrtsstraßen oder Grundstückszufahrten auf lange Strecken unterbrochen. Dies entspricht nicht einer attraktiven und komfortablen Verkehrsführung für den Fahrradverkehr.



Im Bereich der Einbahn der Friedhofgasse im Kreuzungsbereich mit der Hauptstraße ist Radfahren gegen die Einbahnrichtung des KFZ-Verkehrs nicht erlaubt. Dadurch wird eine attraktive Route für den Radverkehr unterbrochen.



Verkehrsangebot für den fließenden KFZ-Verkehr:

Das Verkehrsangebot für den fließenden KFZ-Verkehr ist als sehr gut zu bezeichnen. Dieses sehr gute Verkehrsangebot erzeugt natürlich auch eine entsprechende Verkehrsnachfrage, die zu den Spitzenstunden an einzelnen Punkten zu einer hohen Auslastung der Leistungsfähigkeit führt. Das betrifft z.B. den Bereich des Kreisverkehrs B125 - Riepl Straße sowie die Hauptstraße und die Schulstraße im Stadtzentrum. Der Verkehr auf den Hauptstraßen im Ortsgebiet wird auch im Stadtzentrum mit einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 50Km/h abgewickelt. In den Wohngebieten sind vielfach Tempo 30 Zonen verordnet und in Einzelbereichen auch Begegnungszonen (Teile des Schulumfeldes, Marktplatz).

Der Kreisverkehr der B125 mit der Riepl Straße stößt im Bestand in den Spitzenstunden an die Grenzen der Leistungsfähigkeit: in der Morgenspitze tritt in der Fahrtrichtung nach Linz Rückstau vom Kreisverkehr ins Stadtzentrum von Gallneukirchen auf, in der Abendspitze in der Gegenrichtung vom Kreisverkehr nach Westen. Diese Problematik wird in Zukunft als Trendprognose noch weiter zunehmen.



Die Stadtdurchfahrt der B125 ist nicht ihrer Funktion als innerörtliche Straße entsprechend gestaltet und nimmt wenig Rücksicht auf die Bedürfnisse der Fußgänger und Radfahrer sowie der Aufenthaltsfunktion im Ortszentrum. Insbesondere widerspricht auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50Km/h den innerörtlichen Funktionen und Querungsbedürfnissen.



Die Gestaltung der innerörtlichen Straßen wie z.B. der Schulstraße entspricht nicht den Anforderungen an eine moderne innerörtliche Straße. Der ruhende und fließende KFZ-Verkehr bestimmt die Gestaltung der Straße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des KFZ-Verkehrs ist mit 50km/h verordnet, innerörtliche Bedürfnisse wie die Qualität für Fußgänger und Radfahrer sowie die Aufenthaltsfunktion und städtebaulich angepaßte Straßenraumgestaltung sind nicht berücksichtigt.



Straßenkreuzungen sind überwiegend auf die Bedürfnisse des KFZ-Verkehrs ausgelegt und entsprechend gestaltet.



Auf den Nebenstraßen sind großteils Tempo 30 Zonen verordnet und in einzelnen sensiblen Bereichen Begegnungszonen (Schulumfeld, Marktplatz).



3.1.3 Verkehrsangebot für den Öffentlichen Verkehr (ÖV)



Der öffentliche Verkehr (ÖV – Linienbusse, Eisenbahn) hat zwei Funktionen zu erfüllen:

- Er soll eine Alternative zum MIV (motorisierter Individualverkehr – PKW, Kombi, Krad) im Sinne eines umweltfreundlichen Verkehrssystems darstellen.
- Der ÖV soll aber auch ein attraktives Mindestangebot für jene Bevölkerungsgruppen bieten, die über kein KFZ verfügen. Zu diesen Bevölkerungsgruppen zählen Schüler, Senioren und viele Frauen.

Folgende Busverbindungen führen von/nach Gallneukirchen (Stand 13. November 2018):

- **Linie A: Linz - Gallneukirchen - Ottenschlag (Linie 312)**
 - 30 Minuten Takt in der Spitzenzeit vor 08:00 Uhr
 - ca. 60 Minuten Takt: zw. 08:00 und 12:00 Uhr
 - 30 Minuten Takt: von 12:00 bis ca. 19:00 Uhr
 - und 1 Abendkurs 20:38
- **Linie B: Gallneukirchen - Reichenau - Bad Leonfelden (Linie 317)**
 - 2 Morgenkurse: 07:00 und 07:40 Uhr
 - 3 Mittagskurse: 12:07; 12:35; 13:30 Uhr
 - 2 Nachmittagskurse: 14:17; 16;17
- **Linie C: Linz - Gallneukirchen/Engerwitzdorf/Unterweikersdorf (Linie 312 - 315)**
 - 2 Morgenkurse (30 Minuten): von 06:37 bis 07:00 Uhr
 - ca. 60 Minuten Takt: zw. 09:37 und 21:38 Uhr und zwei Verstärkerkurse 13:56 und 14:17
 - 30 Minuten Takt: von 12:00 bis ca. 19:00 Uhr
 - und 1 Abendkurs 23:38
- **Linie D: Linz - Treffling - Engerwitzdorf - Gallneukirchen (315 (312, 313))**
 - 6 Morgenkurse (15 - 30 Minuten): von 05:31 bis 07:16 Uhr
 - ca. 60 Minuten Takt: zw. 07:31 und 11:31 Uhr

- 30 Minuten Takt: vor 12:01 bis 17:31 Uhr
- und 2 Kurse 60 Minuten (18:31; 19:31)

Für die Verbindung von der Haltestelle Gallneukirchen Marktplatz nach Linz bedeutet das in Summe:

- 8 Morgenkurse (05:05; 06:05; 06:35; 06:45; 07:05; 07:15; 07:35; 08:05 Uhr)
- 60 Minuten Takt ab 09:15 bis 19:15 Uhr
- 1 Abendkurs 22:15 Uhr

3.2 Verkehrsnachfrage des fließenden und ruhenden KFZ-Verkehrs

3.2.1 Verkehrsaufkommen

Gallneukirchner Wohnbevölkerung:

Laut der Auswertung der Verkehrsbefragung Oberösterreich 2012 (Land Oberösterreich) wurden im Jahr 2012 von der Gallneukirchner Wohnbevölkerung pro Werktag ca. 18.000 Wege/24h mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegt, davon ca. 41% im Binnenverkehr und 59% im Ziel- und Quellverkehr (über die Gemeidegrenzen). Im Binnenverkehr werden die Wege zu 46% zu Fuß zurückgelegt, aber trotz der kurzen Entfernungen auch zu 38% mit dem MIV als Lenker oder Mitfahrer). Der Fahrradverkehr hat im Binnenverkehr der Wohnbevölkerung einen Anteil von 15%, der öffentliche Verkehr ist mit 2% sehr gering.

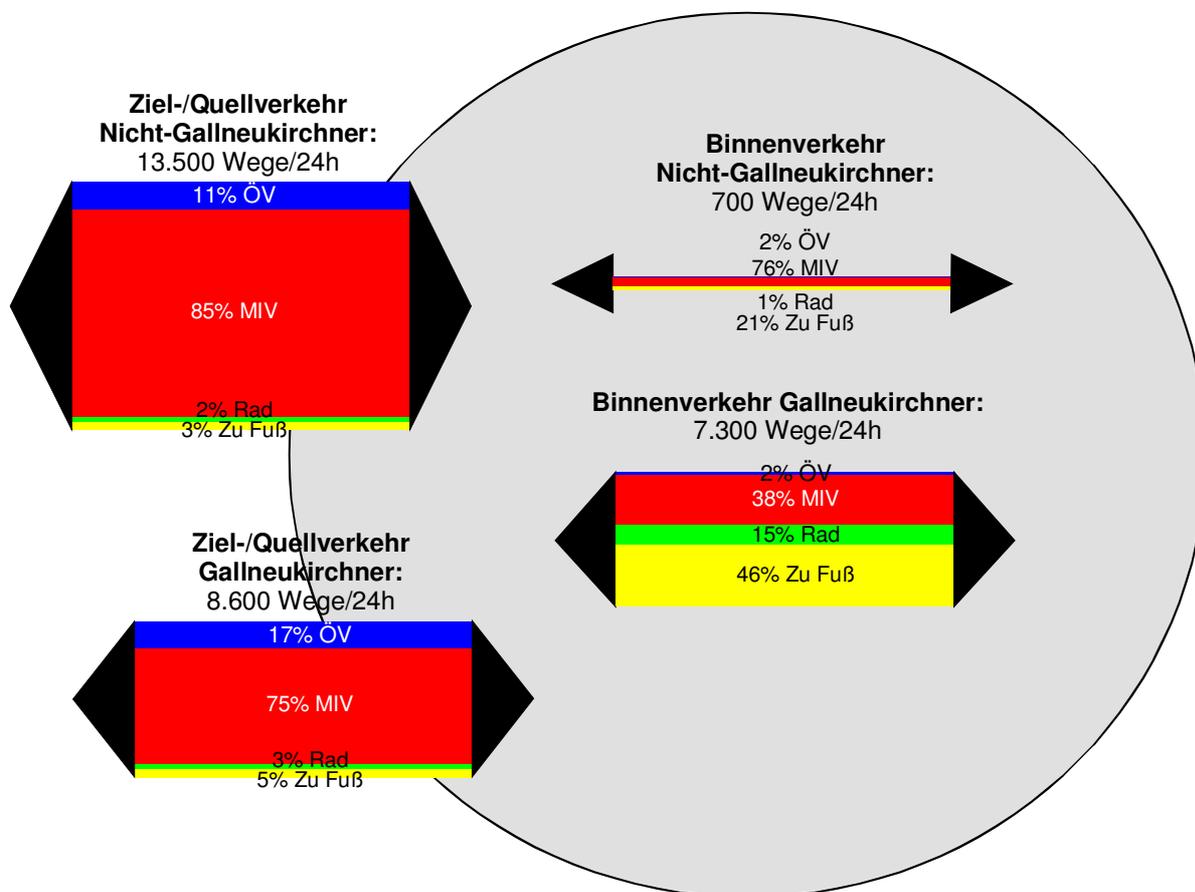
Im Ziel- und Quellverkehr der Wohnbevölkerung (über die Stadtgrenze) ist der MIV mit 75% Weganteil das dominierende Verkehrsmittel, gefolgt von 17% Weganteil des ÖV. Der Radverkehr und der Fußgängerverkehr haben im Ziel- und Quellverkehr sehr geringe Anteile.

Verkehr der Nicht-Gallneukirchner:

Aus der Verkehrsbefragung Oberösterreich 2012 können auch die Wege der Nicht-Gallneukirchner nach und in Gallneukirchen ausgewertet werden (nicht der Durchgangsverkehr durch Gallneukirchen). Die Nicht-Gallneukirchner legen pro Werktag 13.500 Wege/24h von und nach Gallneukirchen zurück (Ziel- und Quellverkehr, ohne Durchgangsverkehr). Der Binnenverkehr der Nicht-Gallneukirchner innerhalb von Gallneukirchen ist sehr gering. Die Größe des Durchgangsverkehrs durch Gallneukirchen ist nicht bekannt und aus der Verkehrsbefragung Oberösterreich nicht ableitbar (und daher in der Grafik auch nicht dargestellt).

Es ist anzunehmen, dass das Verkehrsaufkommen der Wohnbevölkerung von Gallneukirchen seit 2012 bis 2019 mit der Zunahme der Bevölkerung gestiegen ist und auch der Ziel- und Quellverkehr der Nicht-Gallneukirchner seit 2012 zugenommen hat.

Abb. 3.2-1: Verkehrsaufkommen der Gemeinde Gallneukirchen (Stand 2012, Quelle: Verkehrserhebung Land Oberösterreich), Wege im Binnenverkehr und im Ziel- und Quellverkehr in Bezug auf das Gemeindegebiet



Hinweis: Die Erhebungsmethode mit einer an das bewährte Kontiv Design angelehnten Methode stellt den aktuellen Stand des Wissens dar. Erfahrungsgemäß erfolgt mit dieser Methode eine Untererhebung der Weganzahl. Für die weiteren Darstellung der KFZ-Fahrtanzahl, z.B. in Kap. 4 zur Entwicklung des KFZ-Verkehrsaufkommens wurden die Ergebnisse der Mobilitätserhebung entsprechend aufgewertet, um die bekannte Untererhebung der Weganzahl zu korrigieren.

Abb. 3.2-2: Entwicklung des Verkehrsaufkommen im **Ziel- und Quellverkehr** der Gemeinde Gallneukirchen (Quelle: Verkehrserhebung Land Oberösterreich), Wege der Gallneukircher und Nicht-Gallneukirchner im Ziel- und Quellverkehr in Bezug auf das Gemeindegebiet

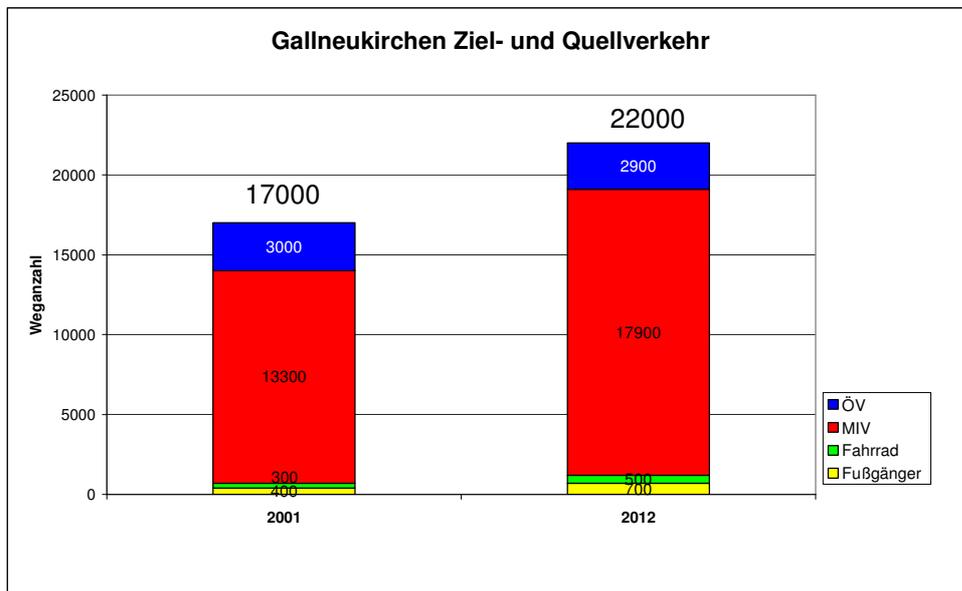
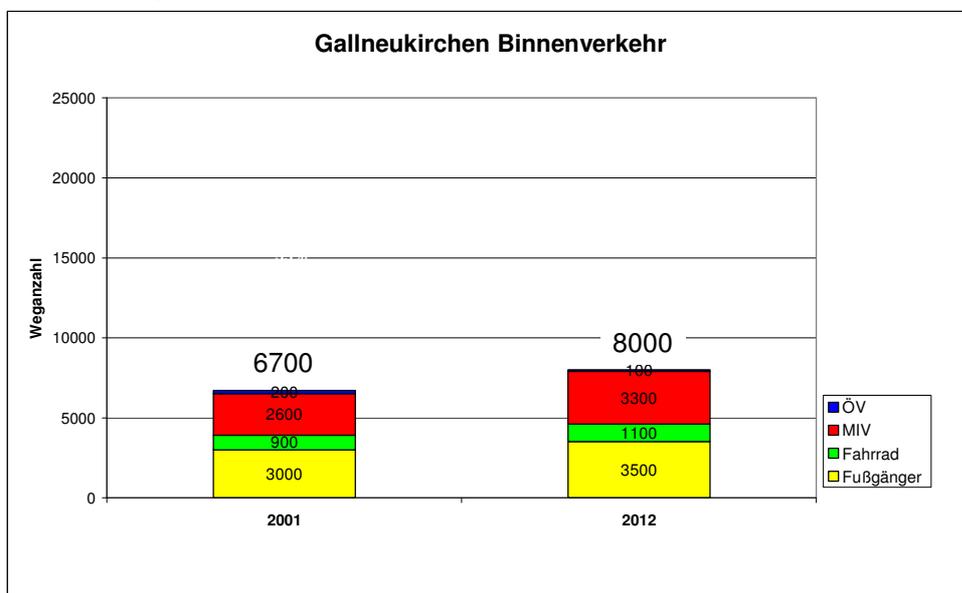


Abb. 3.2-3: Entwicklung des Verkehrsaufkommen im **Binnenverkehr** der Gemeinde Gallneukirchen (Quelle: Verkehrserhebung Land Oberösterreich), Wege der Gallneukircher und Nicht-Gallneukirchner im Binnenverkehr in Bezug auf das Gemeindegebiet



3.2.2 Verkehrsbelastungen des fließenden Verkehrs

Als Grundlage für die Erarbeitung des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes der Stadtgemeinde Gallneukirchen wurde eine Reihe von Verkehrszählungen und Erhebungen durchgeführt. Die Kreuzungszählungen fanden von Dienstag bis Donnerstag, den 7.-9. November 2017 sowie am Dienstag und Mittwoch, den 10.-11. April 2018 statt. Mit Ausnahme der Kreuzung Reichenauerstraße - Schulstraße (16h Zählung von 6:00 bis 22:00) wurden die Verkehrsströme an allen Kreuzungen zwischen 06:00-09:00 Uhr sowie 15:00-18:00 Uhr erhoben:

- Reichenauerstraße - Schulstraße
- Oberndorferstraße - Lederergasse
- Alberndorferstraße - Schulstraße - Hauptstraße
- Friedhofgasse - Fabriksgasse - Dr. Renner Straße
- Feldweg - Hans Zach Weg
- Gaisbacher Straße - Schweinbacher Straße
- Kreisverkehr Linzerstraße - Freistädter Straße
- Reichenauerstraße - Hauptstraße

In den nachfolgenden Abbildungen 3.2-4 bis 3.2-6 sind die bestehenden Verkehrsbelastungen des KFZ-Verkehrs, Radverkehrs und Fußgängerverkehrs enthalten (Werktagsnormalverkehr). In diesen Abbildungen sind die Werte der Verkehrsbelastungen für die einzelnen gezählten Kreuzungen farblich dargestellt. Die Belastungswerte zwischen diesen Zählstellen sind interpoliert.

Abb. 3.2-4: Verkehrsbelastungen fließender KFZ-Verkehr, Werktagsnormalverkehr 2017/18

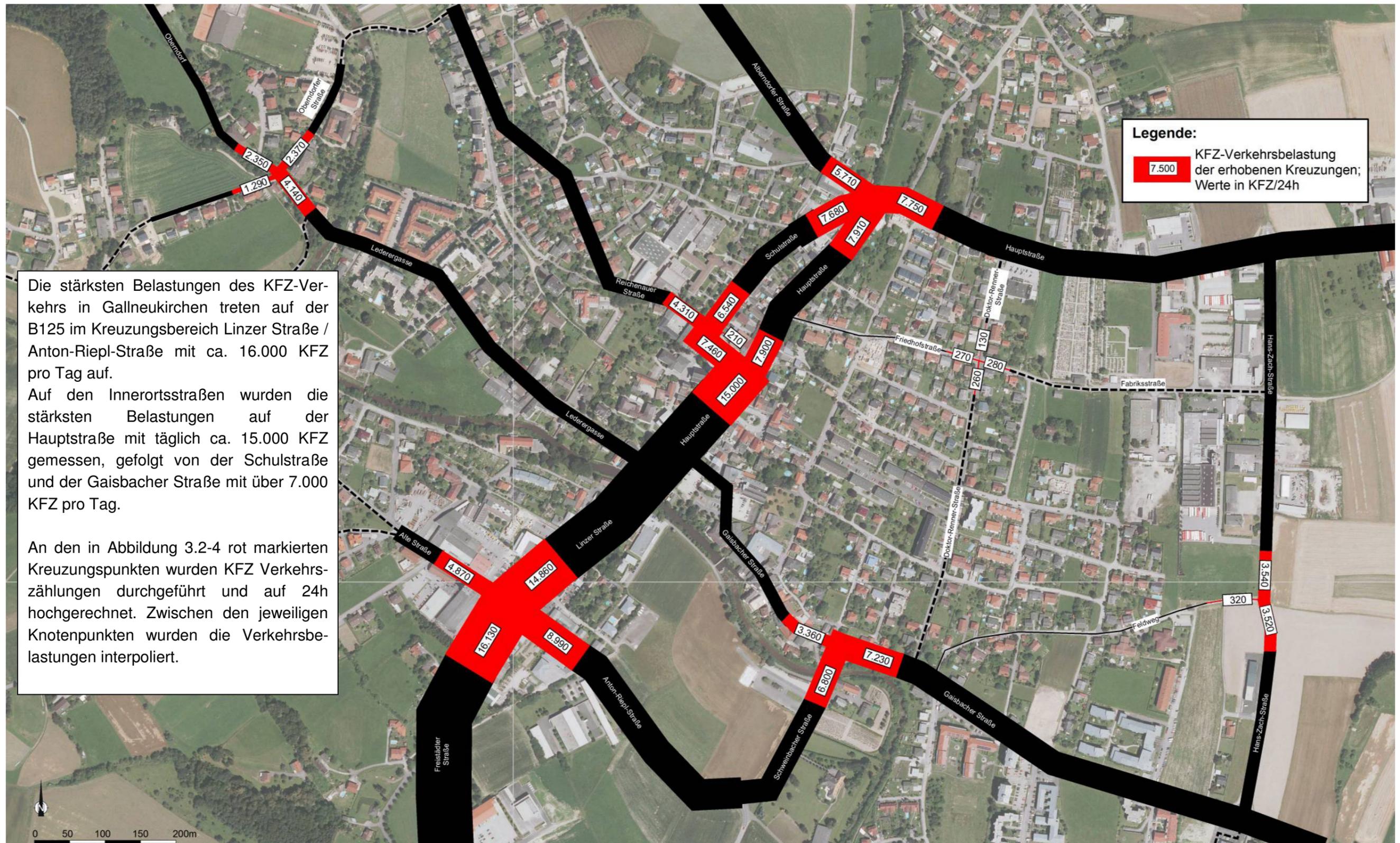


Abb. 3.2-5: Verkehrsbelastungen
Fußgängerverkehr,
Werktagsnormalverkehr 2017/18

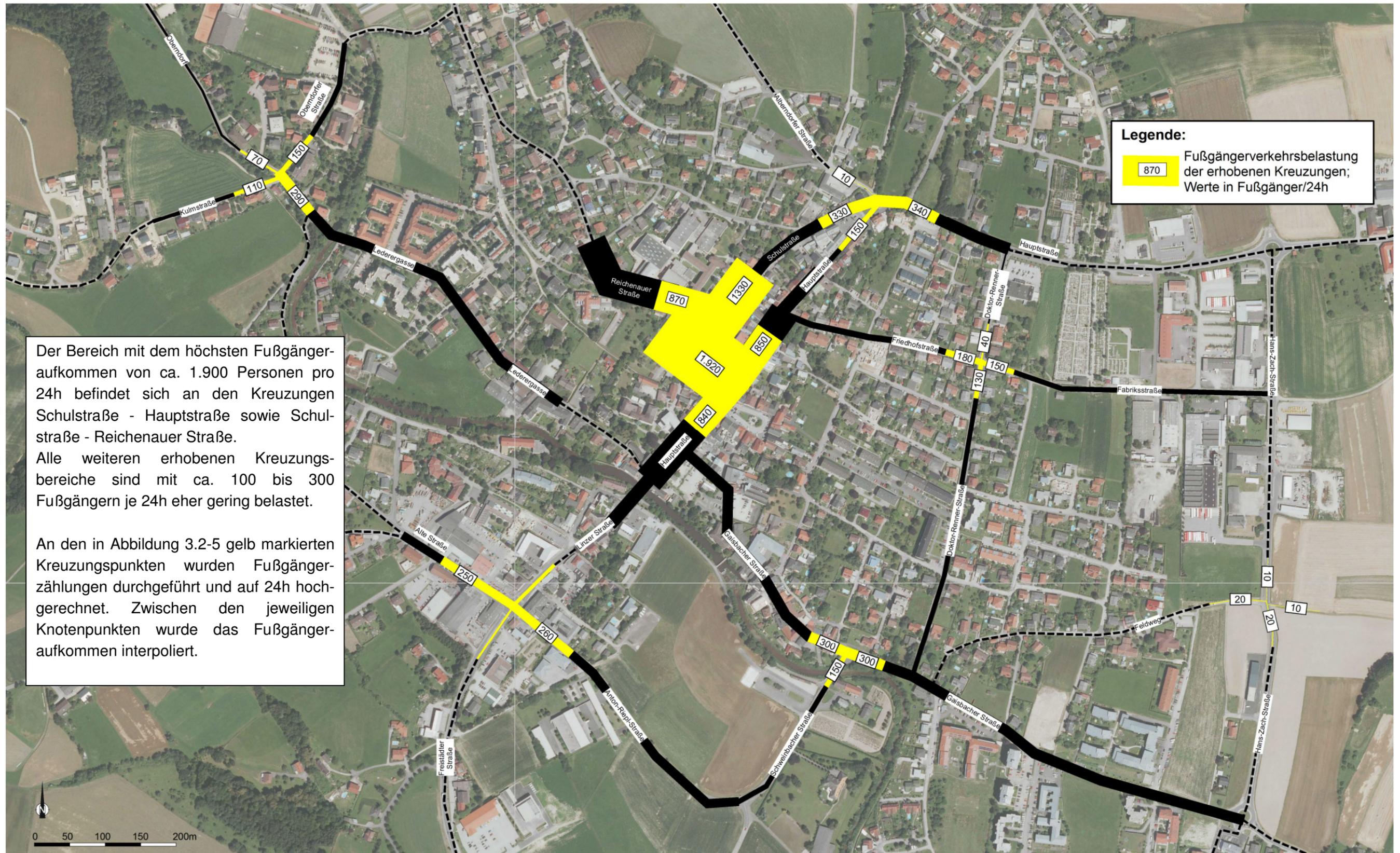
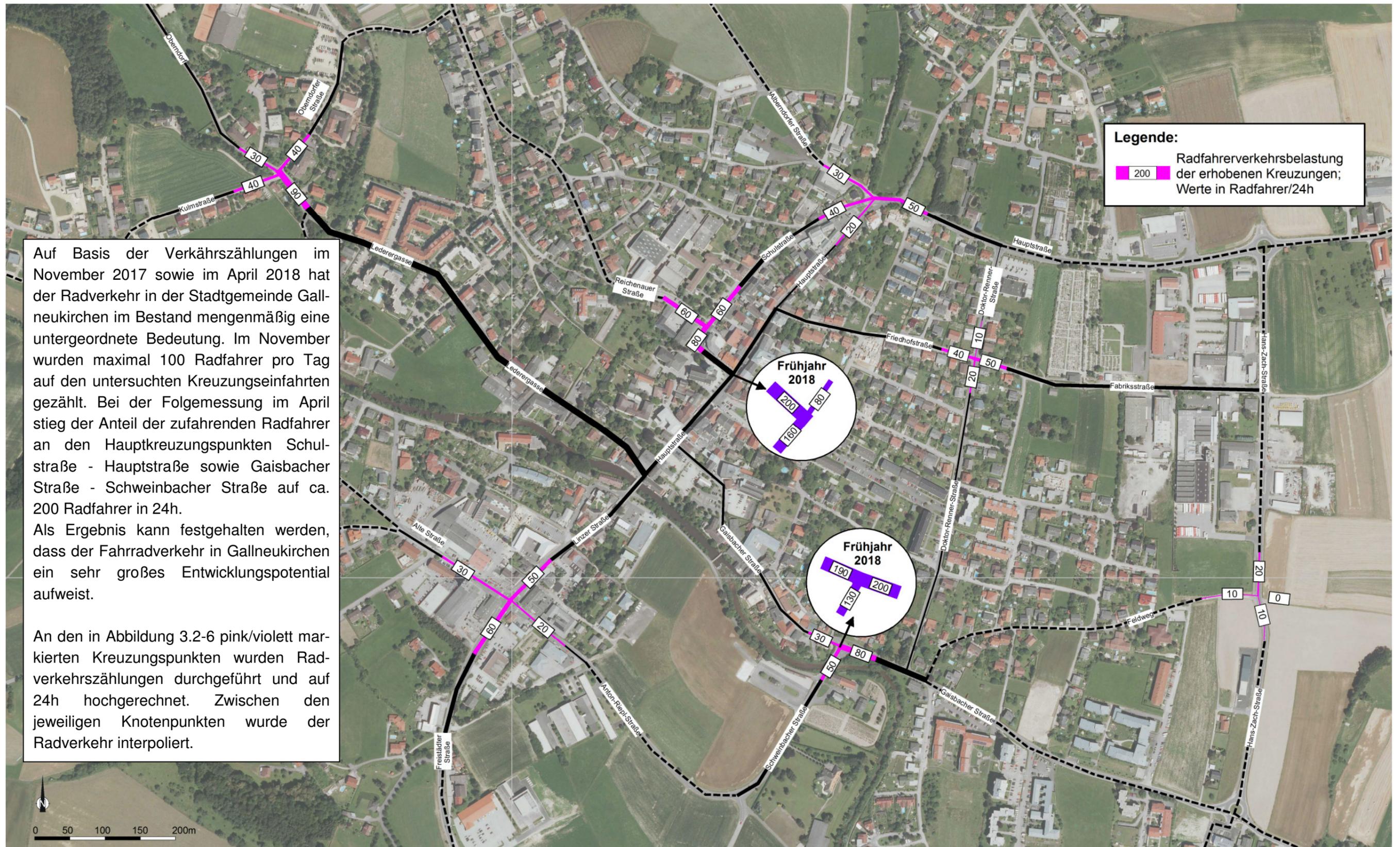


Abb. 3.2-6: Verkehrsbelastungen
Fahrradverkehr,
Werktagsnormalverkehr 2017/18



Auf Basis der Verkährszählungen im November 2017 sowie im April 2018 hat der Radverkehr in der Stadtgemeinde Gallneukirchen im Bestand mengenmäßig eine untergeordnete Bedeutung. Im November wurden maximal 100 Radfahrer pro Tag auf den untersuchten Kreuzungseinfahrten gezählt. Bei der Folgemessung im April stieg der Anteil der zufahrenden Radfahrer an den Hauptknotenpunkten Schulstraße - Hauptstraße sowie Gaisbacher Straße - Schweinbacher Straße auf ca. 200 Radfahrer in 24h.

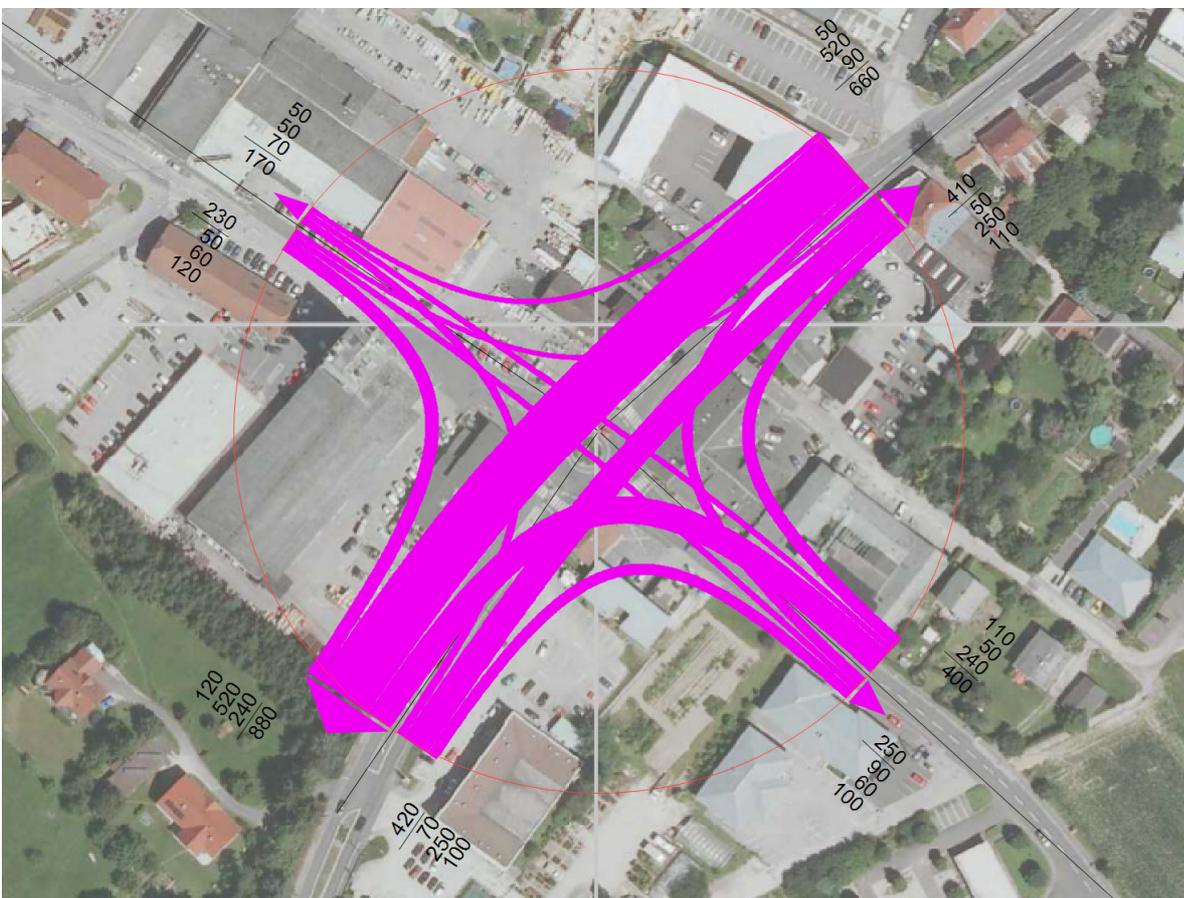
Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass der Fahrradverkehr in Gallneukirchen ein sehr großes Entwicklungspotential aufweist.

An den in Abbildung 3.2-6 pink/violett markierten Kreuzungspunkten wurden Radverkehrszählungen durchgeführt und auf 24h hochgerechnet. Zwischen den jeweiligen Knotenpunkten wurde der Radverkehr interpoliert.

Knotenstrombelastungen am Kreisverkehr B125 - Riepl Straße

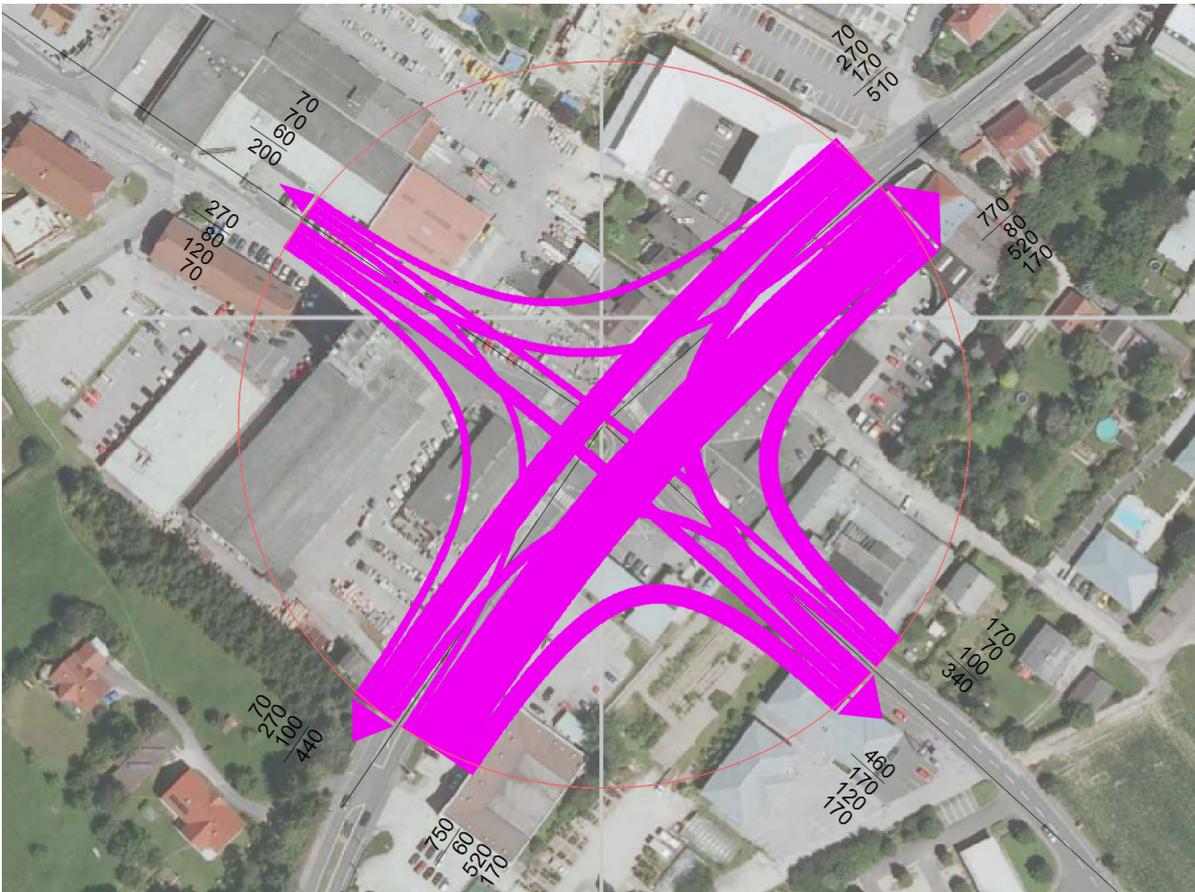
Die Knotenströme des Kreisverkehrs wurden bei der Verkehrszählung im November ermittelt. In der Morgenspitzenstunde, von 7:00-8:00 Uhr, weisen die Verbindung von Gallneukirchen Zentrum nach Linz (und deutlich geringer die Gegenrichtung) sowie die Verbindung von der Riepl Straße nach Linz die höchsten Belastungen auf. Der Hauptstrom Richtung Linz ist in der Morgenspitzenstunde mit ca. 900 PKW belastet, die Gegenrichtung ins Stadtzentrum von Gallneukirchen mit ca. 400 PKW. Die Verkehrsbelastungen zur Morgen- und Abendspitze sind in den Abbildungen 3.2-7 sowie 3.2-8 dargestellt.

Abb. 3.2-7: Knotenstrombelastungen des Kreisverkehrs B125 - Riepl Straße in der Morgenspitze 7 bis 8 Uhr, Werte in PKW-Einheiten pro Stunde, Werktagsnormalverkehr 2017



In der Abendspitzenstunde, von 17:00-18:00 Uhr, kommt es in etwa zu einer Umkehrung der Richtungen der stärksten Ströme. Am Abend führt der stärkste Verkehrsstrom von Linz nach Gallneukirchen.

Abb. 3.2-8: Knotenstrombelastungen des Kreisverkehrs B125 - Riepl Straße in der Abendspitze 17 bis 18 Uhr, Werte in PKW-Einheiten pro Stunde, Werktagsnormalverkehr 2017



3.3 Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage für den ruhenden Verkehr im Stadtzentrum von Gallneukirchen

Zur Analyse des Angebotes und der Nachfrage des ruhenden KFZ-Verkehrs im Stadtzentrum von Gallneukirchen wurde am Dienstag dem 07. November 2017 eine Begehung des ruhenden Verkehrs von 8 bis 13 Uhr durchgeführt. Als Erhebungsgebiet wurde das Stadtzentrum Gallneukirchen in 4 Gebiete unterteilt:

- Gebiet 1: südlich der Gusen bis zur Anton Riepl Straße
- Gebiet 2: nördlich der Gusen bis Reichenauerstraße
- Gebiet 3: westlich der Hauptstraße bis Josef-Reiter-Straße und im Norden bis zur Alberndorfer Straße
- Gebiet 4: im Osten von Hauptstraße bis zur Huebergasse und im Norden bis zur B125

Die Ergebnisse zeigen folgendes Bild (siehe Abb. 3.3-1): Insgesamt sind in diesem Bereich 662 Stellplätze vorhanden (ohne „Falschparkplätze“). Von diesen Stellplätzen sind 365 Dauerstellplätze mit 76%, 104 Kurzparkplätze ohne Gebühr max. 90 Minuten mit 78%, 25 Kurzparkplätze ohne Gebühr max. 180 Minuten mit 66%, 135 Privatparkplätze mit 39%, 25 Ladestellplätze mit 52% und 8 Behindertenstellplätze mit 13% ausgelastet.

Im Gebiet 1 beträgt die Auslastung der Dauerstellplätze über den Erhebungszeitraum (8 bis 13 Uhr) insgesamt 85%. Die Kurzparkplätze ohne Gebühr weisen eine Auslastung von 44% (Kurzparkzonen ohne Gebühr mit 1,5 Stunden max. Parkdauer) bzw. die Privatparkplätze eine Auslastung von 24% auf. Im Gebiet 2 ist auffallend die hohe Auslastung der Kurzparkplätze ohne Gebühr (Kurzparkzonen ohne Gebühr mit 1,5 Stunden max. Parkdauer bzw. 1 Stunde max. Parkdauer am Marktplatz) mit 88%. Auch im Gebiet 3 sind die Kurzparkplätze ohne Gebühr sehr hoch ausgelastet (Kurzparkzonen ohne Gebühr mit 1,5 Stunden max. Parkdauer beträgt die Auslastung 81% und bei den Kurzparkzonen ohne Gebühr mit 3 Stunden max. Parkdauer beträgt die Auslastung 68%). Weiters weisen die Ladestellplätze im Gebiet 3 eine Auslastung von 83% auf und die Dauerstellplätze sind hingegen nur mit ca. 61% ausgelastet. Im Gebiet 4 sind die Dauerstellplätze mit 91% und die Kurzparkplätze ohne Gebühr (Kurzparkzonen ohne Gebühr mit 1,5 Stunden max. Parkdauer) mit 71% sehr stark ausgelastet (Abb. 3.3-2).

Insgesamt zeigt sich im Stadtzentrum von Gallneukirchen eine sehr hohe Auslastung der Dauerstellplätze und der Kurzparkstellplätze ohne Gebühr.

Abb. 3.3-1: Angebot und Nachfrage des ruhenden KFZ-Verkehrs im Stadtzentrum von Gallneukirchen, Summe der erhobenen Stellplätze
 (Map data © OpenStreetMap contributors)

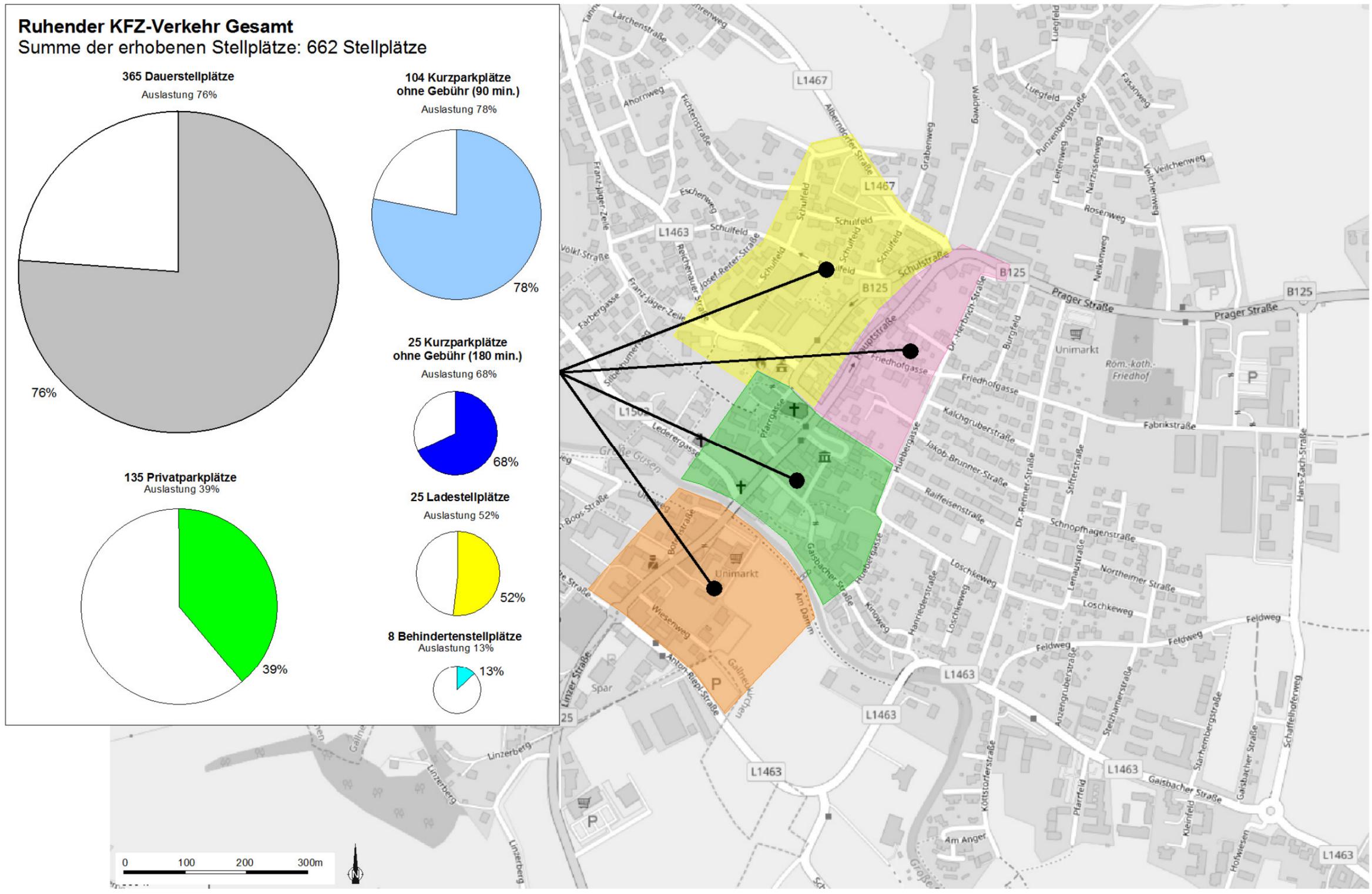
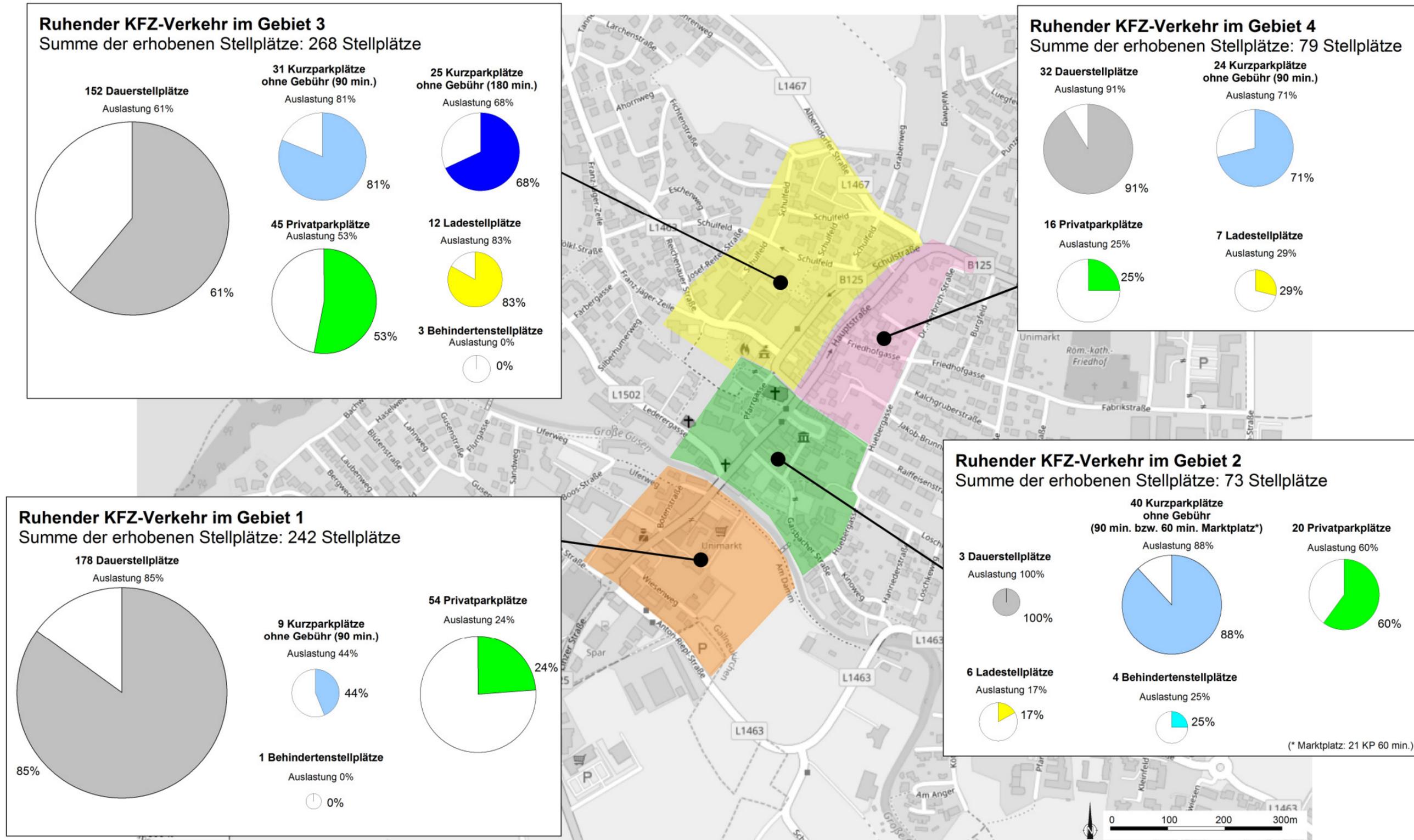


Abb. 3.3-2: Angebot und Nachfrage des ruhenden KFZ-Verkehrs in den 4 Gebieten im Stadtzentrum von Gallneukirchen, Summe der erhobenen Stellplätze
(Map data © OpenStreetMap contributors)



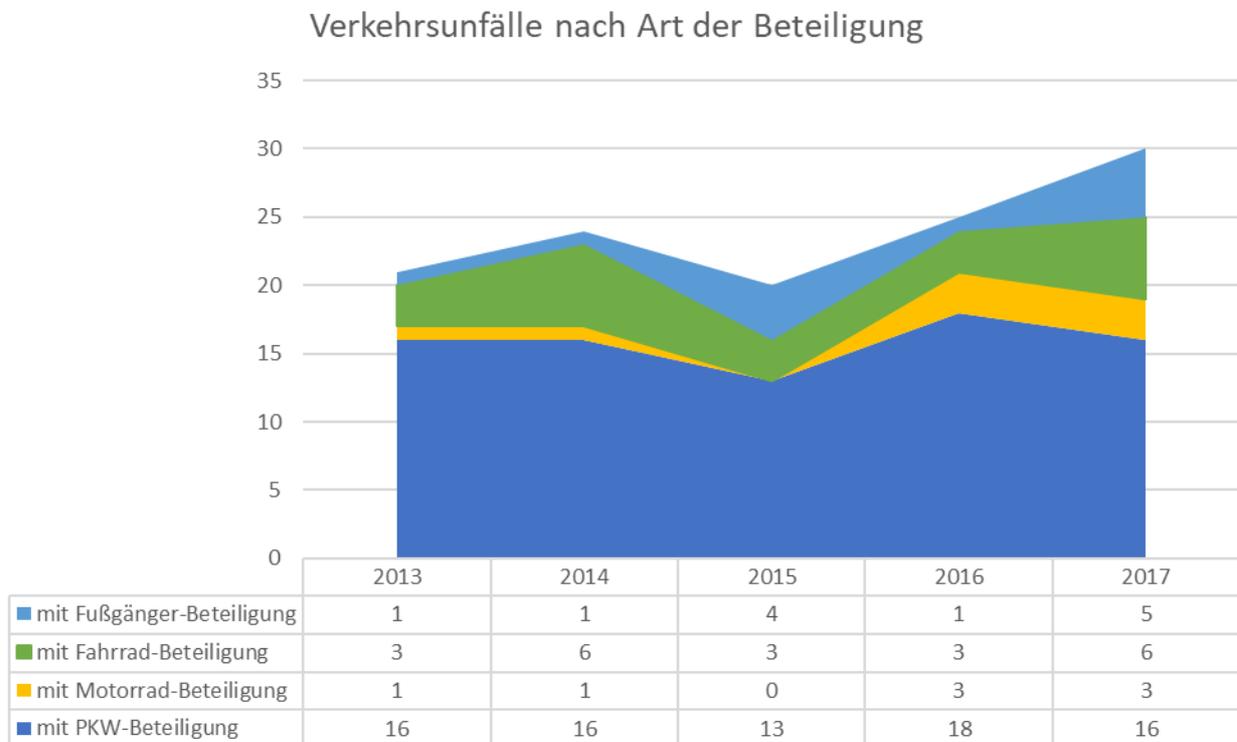
3.4 Verkehrssicherheit

Die Entwicklung der Verkehrsunfälle in der Stadtgemeinde Gallneukirchen ist nach den Daten von Statistik Austria (mit Schwankungen) relativ stabil. Es lässt sich aus den Unfallszahlen zwischen 2013 und 2017 weder ein signifikanter Anstieg noch eine Reduktion an Unfällen ableiten. In Tabelle 3.4-1 sind die Unfälle in diesem Betrachtungszeitraum zahlenmäßig aufgelistet.

Tab. 3.4-1: Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in der Gemeinde Gallneukirchen

	2013	2014	2015	2016
Anzahl der Unfälle	13	23	16	20
Summe der Verletzten	16	25	20	22
Unfälle nach Art der Beteiligung:				
- mit PKW-Beteiligung	10	16	13	18
- mit (Leicht-) Motorrad-Beteiligung	1	1	0	3
- mit Fahrrad Beteiligung	3	6	3	3
- mit Fußgänger Beteiligung	1	1	4	1
Summe der Getöteten	0	1	0	0

Abb. 3.4-1: Verkehrsunfälle mit Verletzten nach Arte der Beteiligung (Statistik Austria)



Die Auswertungen der Unfälle mit Verletzten in Abb. 3.4-2 bis 3.4-4 für die Jahre 2015 bis 2017 zeigt eine erhöhte Unfallzahl entlang der Hauptstraße im Zentrum Gallneukirchens sowie im Kreuzungsbereich Linzer Straße - Anton-Riepl-Straße. Die Ursache liegt in der hohen KFZ-Verkehrsbelastung und im Ortszentrum in der fehlenden Verkehrsberuhigung und der Mischung mit der Funktion als Ortszentrum sowie Schulzentrum (Fußgänger, Radfahrer, ÖV).

Abb. 3.4-2: Unfälle mit Verletzten im Jahr 2017 (Datenquelle: Statistik Austria)

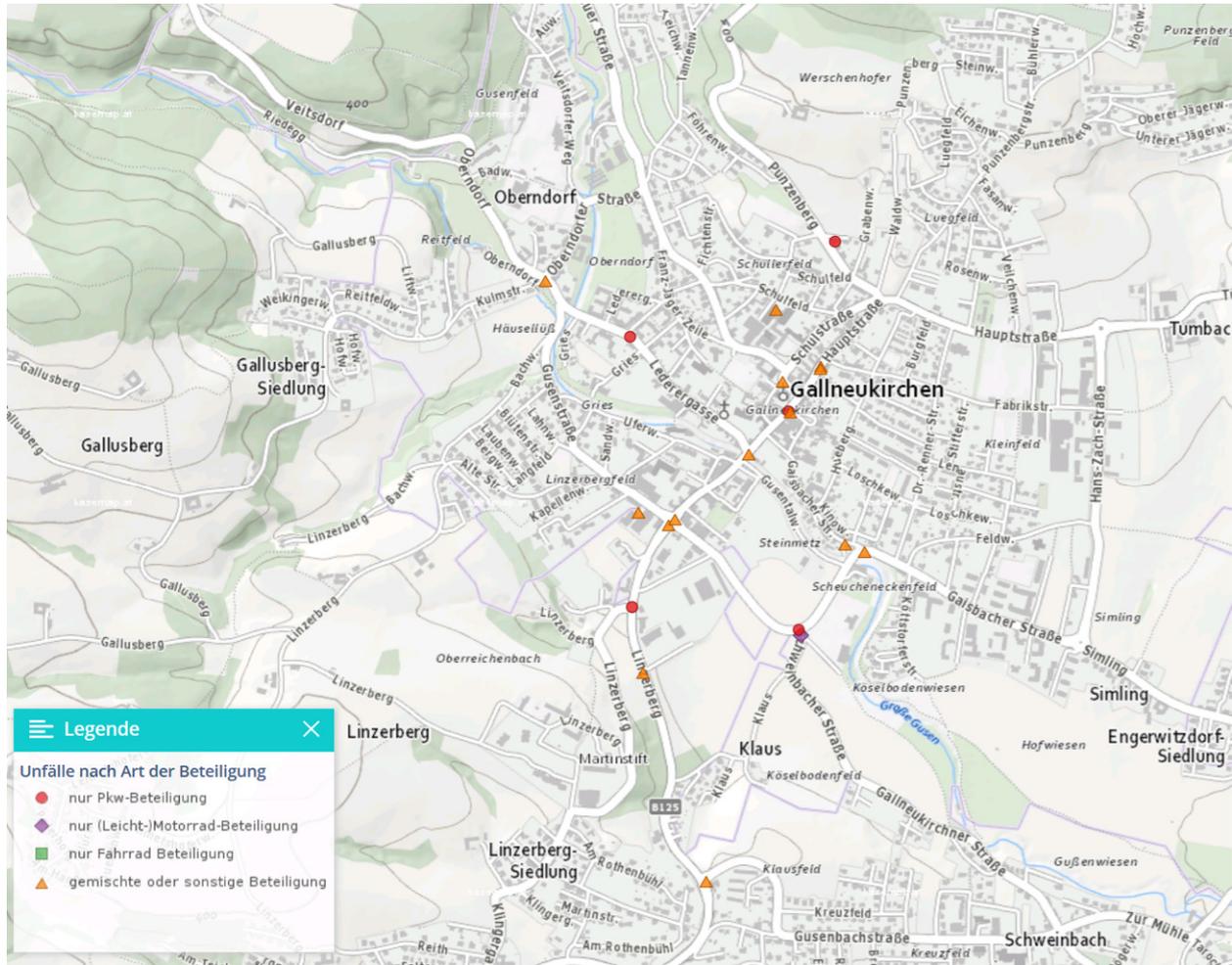


Abb. 3.4-3: Unfälle mit Verletzten im Jahr 2016 (Datenquelle: Statistik Austria)

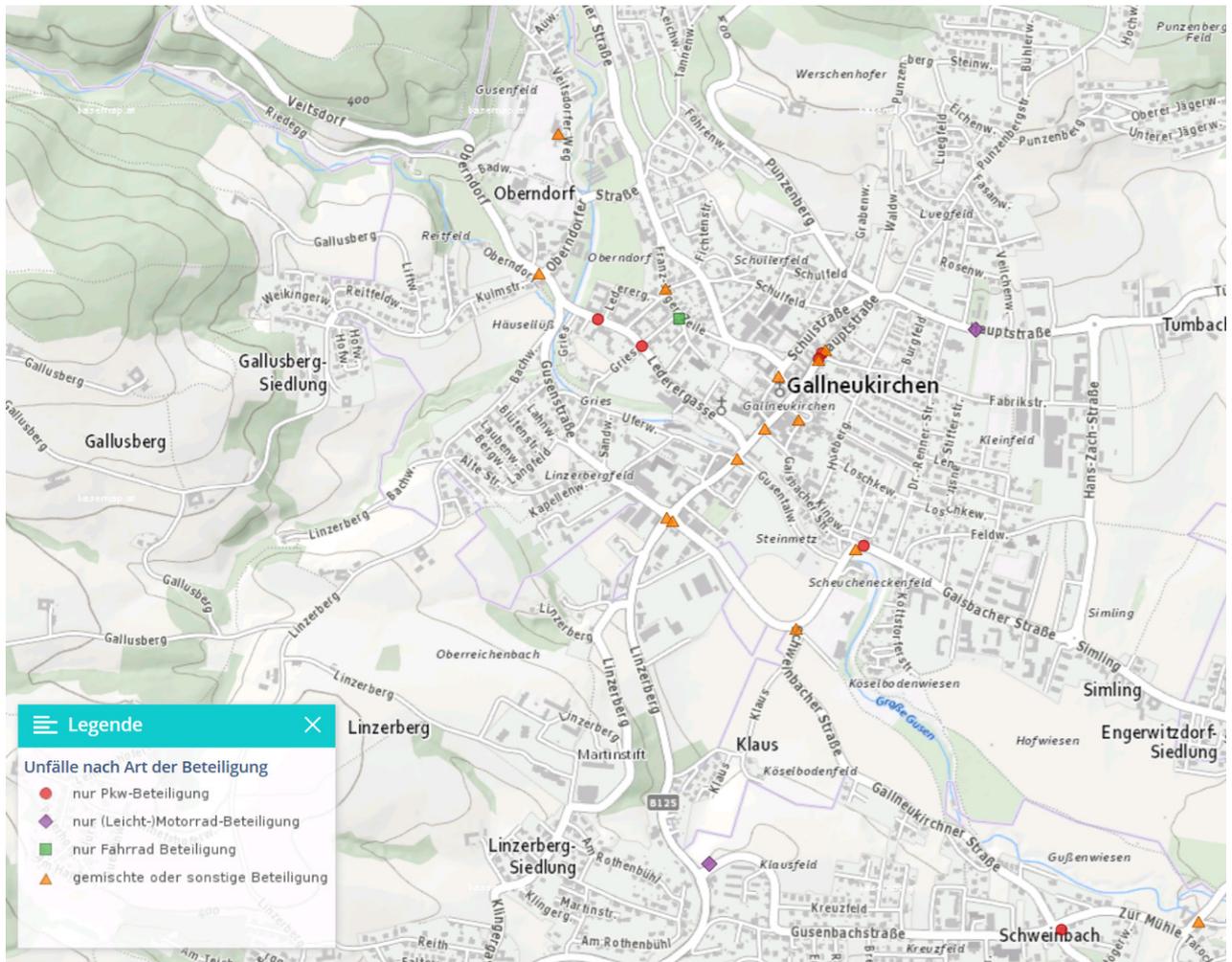
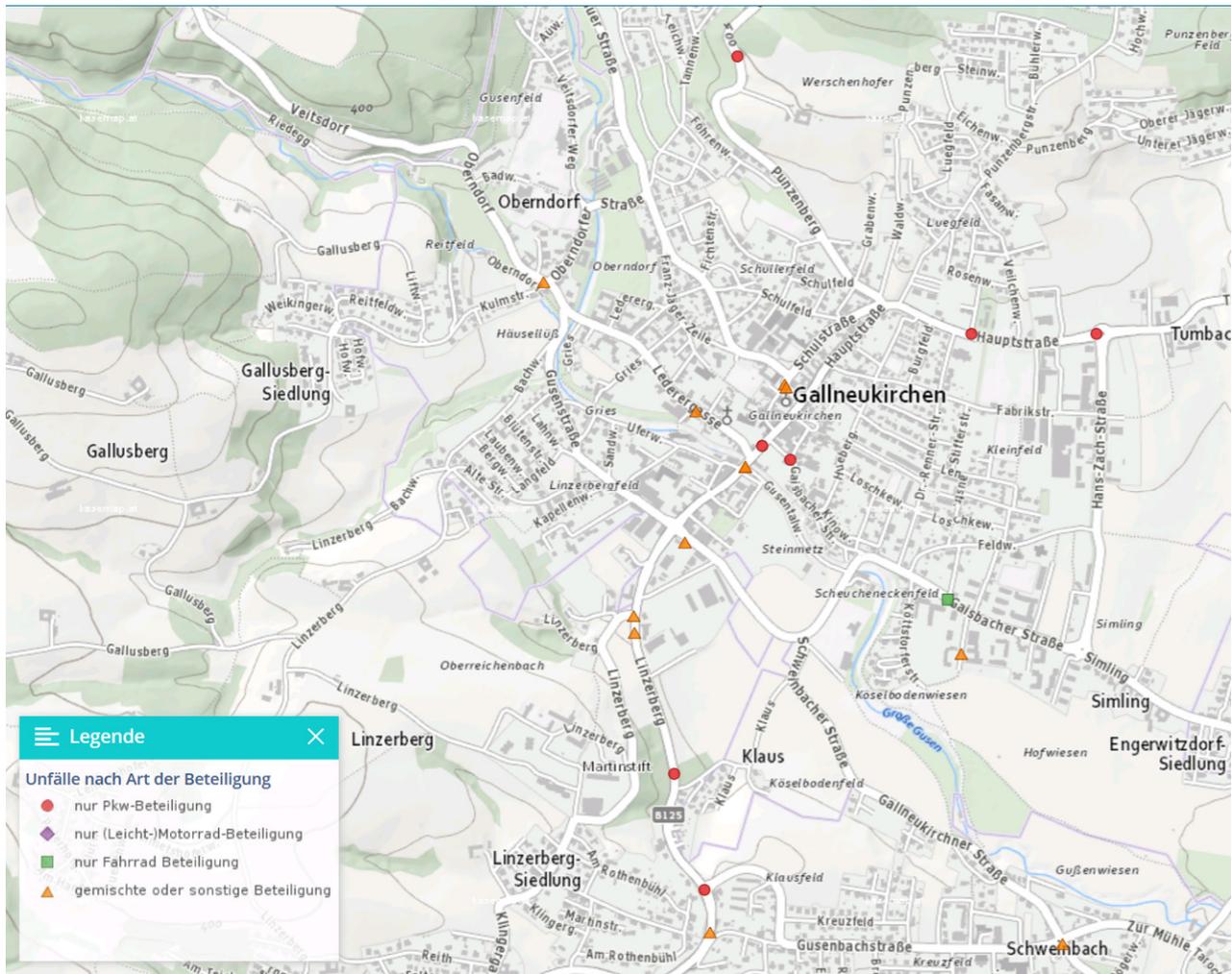


Abb. 3.4-4: Unfälle mit Verletzten im Jahr 2015 (Datenquelle: Statistik Austria)



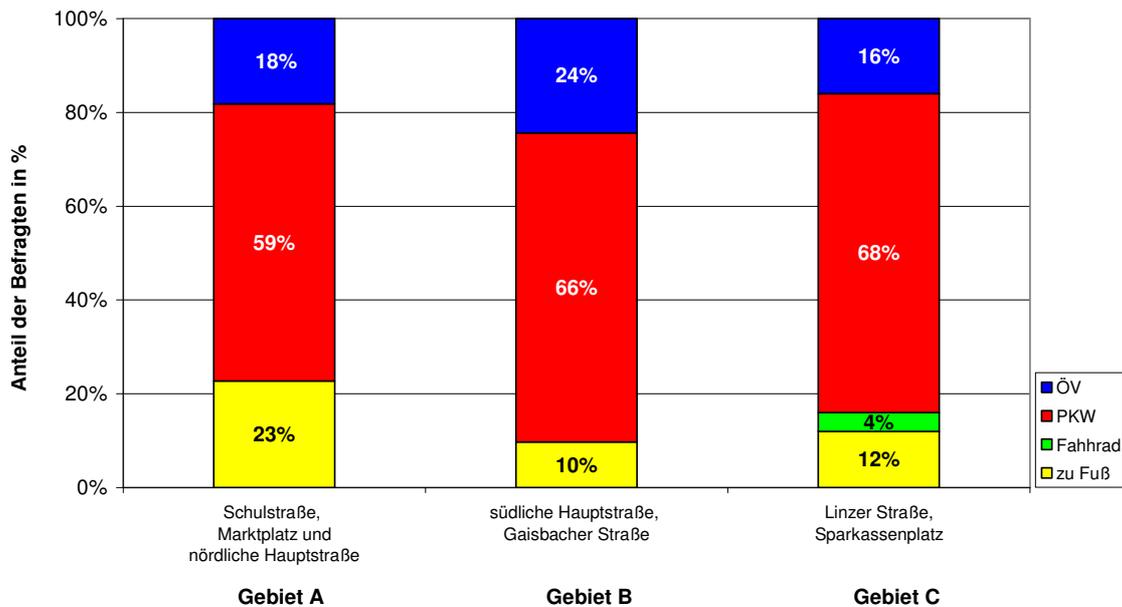
3.5 Kunden- und Geschäftsbefragung

3.5.1 Kundenbefragungen

Für das Mobilitäts- und Verkehrskonzept ist es wichtig, das Verkehrsverhalten der Innenstadt-Kunden zu Verkehrsfragen zu kennen. Deshalb wurde eine Kundenerhebung durchgeführt. Befragt wurden Kunden beim Verlassen der Geschäfte in der Schulstraße, Marktplatz, nördliche Hauptstraße (Gebiet A), südliche Hauptstraße, Gaisbacherstraße (Gebiet B) und Linzerstraße, Sparkassenplatz (Gebiet C) :

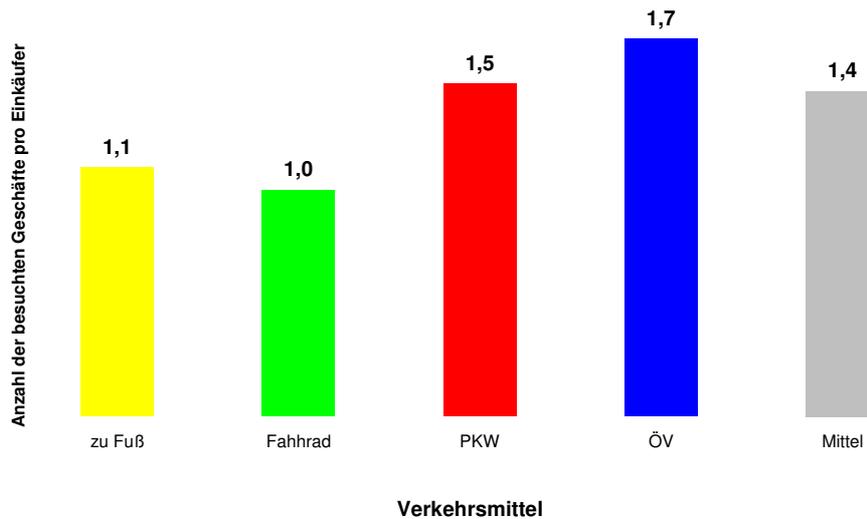
- Erhoben wurde am Dienstag dem 07. November 2017 (09:00 bis 12:00 Uhr und 14:00 bis 18:00 Uhr);
- Insgesamt wurden 66 Personen befragt.

Abb. 3.5.1-1: Verkehrsmittelwahl der Kunden in den befragten Gebieten



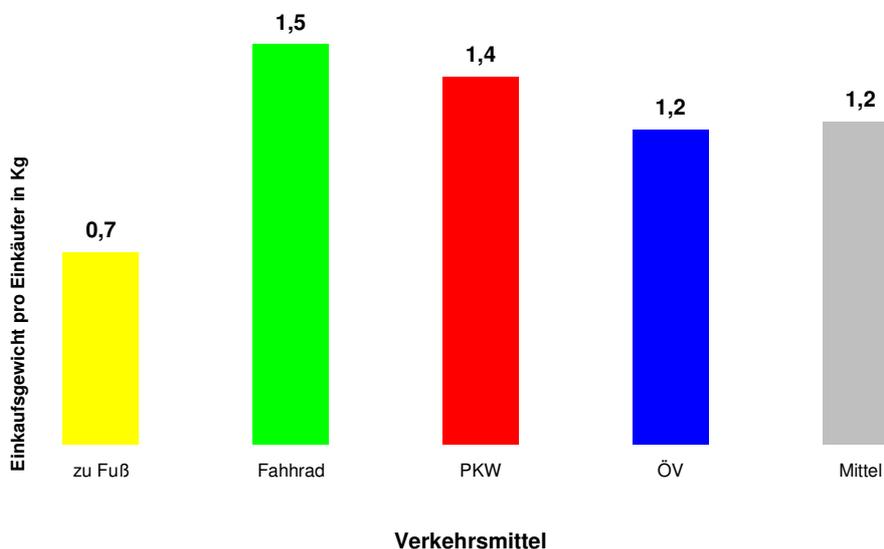
Ein Großteil der Kunden fahren mit dem PKW nach Gallneukirchen zum Einkaufen und nur ein geringer Teil kommt zu Fuß, mit dem Fahrrad bzw. mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. 47% der befragten Kunden gaben an, dass sie aus Gallneukirchen kommen (davon kommen 35% zu Fuß, 3% mit Fahrrad, 52% mit dem KFZ, 10% mit dem öffentlichen Verkehrsmittel) und 53% der befragten gaben an, dass sie außerhalb von Gallneukirchen kommen.

Abb. 3.5.1-2: Anzahl der besuchten Geschäfte der Kunden



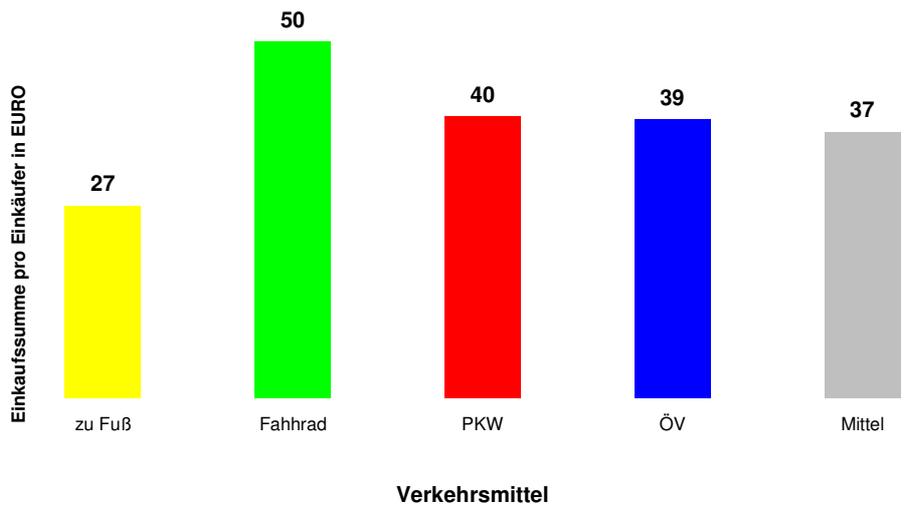
Im Schnitt werden bei einem Einkauf, abhängig vom Befragungsort, 1,4 Geschäfte aufgesucht. Es zeigt sich eine starke Verflechtung der Geschäftsbereiche: Kunden kaufen nicht nur in einem Bereich ein, sondern gehen auch in andere Bereiche weiter. Deutlich zeigt sich, dass das Einkaufen in der Innenstadt ein komplexer Prozess ist, bei dem im Durchschnitt mehrere Geschäfte aufgesucht werden.

Abb. 3.5.1-3: Mittleres Einkaufsgewicht der Kunden



Im Mittel kauft ein Kunde bei einem Besuch in der Innenstadt von Gallneukirchen Waren mit einem Gewicht von 1,2 kg ein. Fahrradfahrer kaufen etwas mehr bzw. schwerere Waren als Kunden, die mit anderen Verkehrsmitteln kommen. Es handelt sich hier um von den Befragten berichtete Werte. Es zeigt sich, dass das Gewicht der eingekauften Waren die Verkehrsmittelwahl (bei Kunden in der Innenstadt von Gallneukirchen) kaum beeinflusst.

Abb. 3.5.1-4: Mittlerer Einkaufsbetrag pro befragtem Kunden der Innenstadt



Bei einem Einkaufsgang in der Innenstadt von Gallneukirchen werden im Mittel ca. 37 € ausgegeben. Fahrradfahrer, PKW-Fahrer und Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel geben etwas mehr als der Durchschnitt aus, Fußgänger hingegen geben weniger aus. Bei der Interpretation ist zu beachten, dass es sich um „berichtete“ Einkaufssummen handelt.

Abb. 3.5.1-5: Parkplätze der Innenstadt Kunden, die mit dem PKW kommen

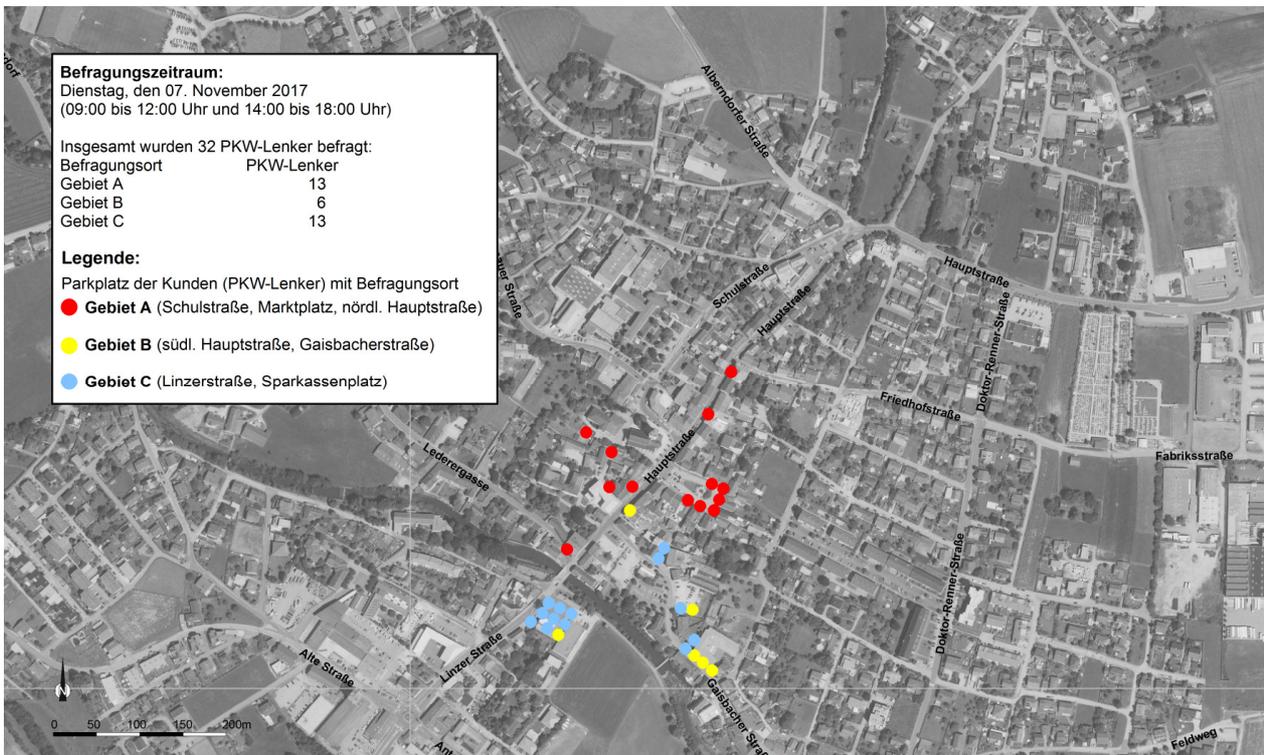
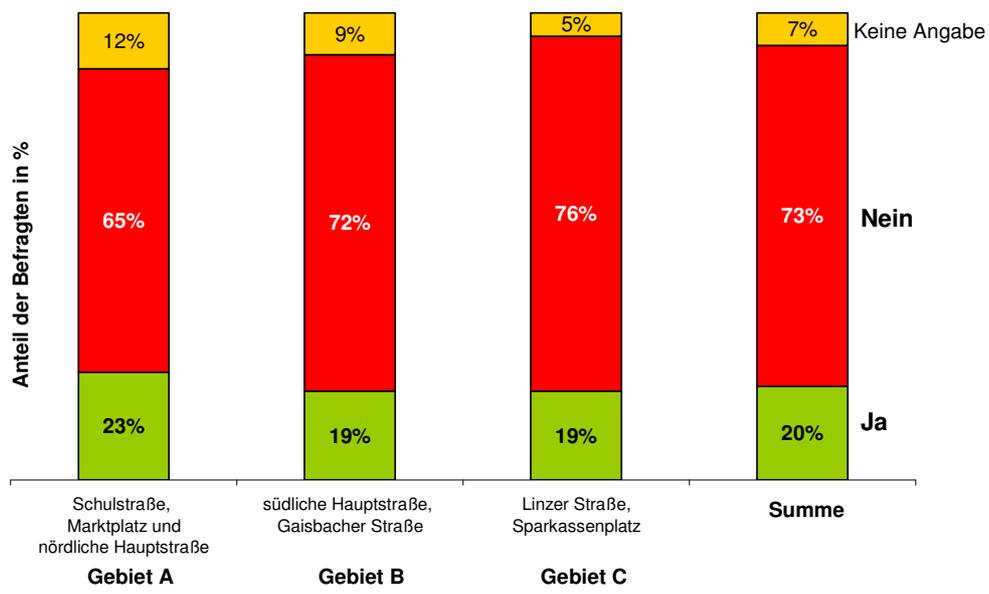


Abb. 3.5.1-6: Meinung der Kunden für eine fußgängerfreundlichere Gestaltung der Innenstadt

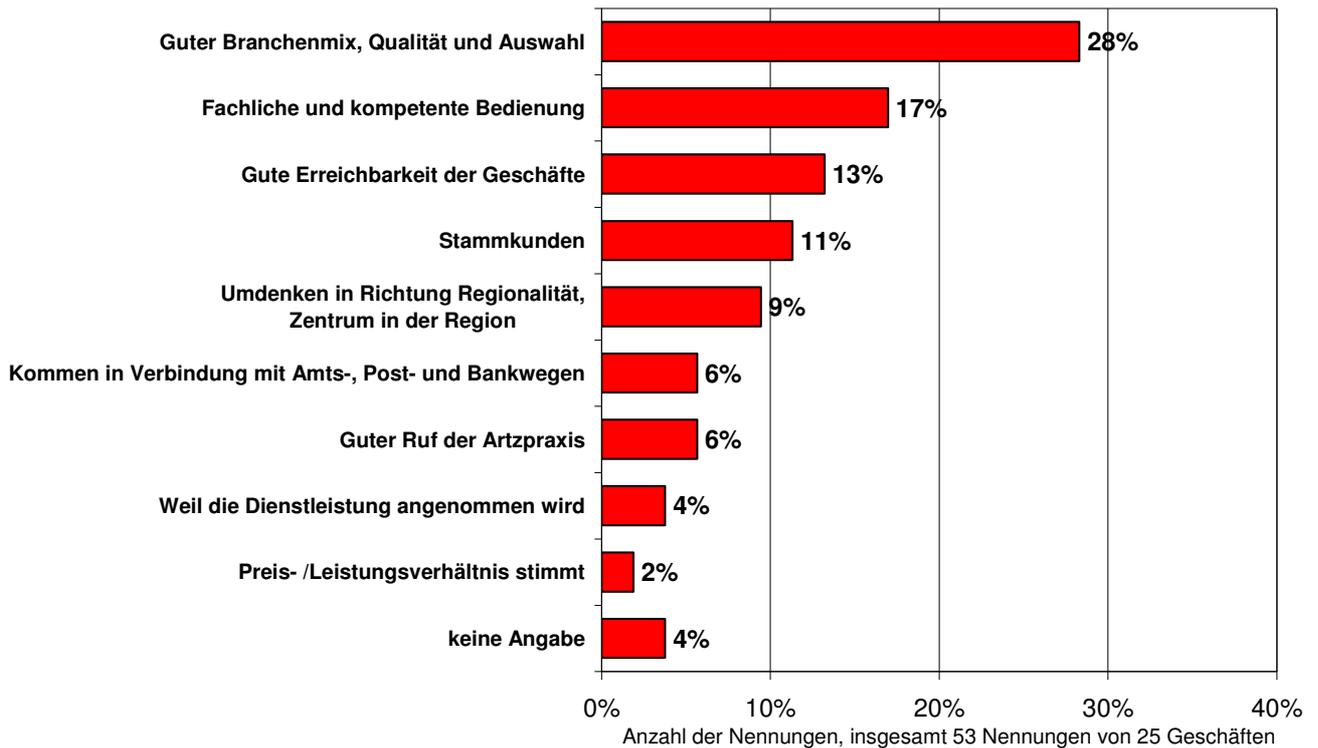


Die Kunden wurden nach ihrer Meinung zu einer fußgängerfreundlicheren Gestaltung der Innenstadt befragt. In Summe sind 73% der Befragten gegen eine fußgängerfreundliche Gestaltung der Innenstadt und nur 20% sind dafür, dass die Innenstadt von Gallneukirchen fußgängerfreundlicher gestaltet wird.

3.5.2 Geschäftsbefragungen

Um die Wünsche und Verbesserungsvorschläge der Geschäftsleute zu erheben, wurde im November 2017 eine Geschäftsbefragung in Gallneukirchen durchgeführt. Insgesamt wurden 25 verwertbare Fragebögen von Geschäften in der Innenstadt zurückgesandt.

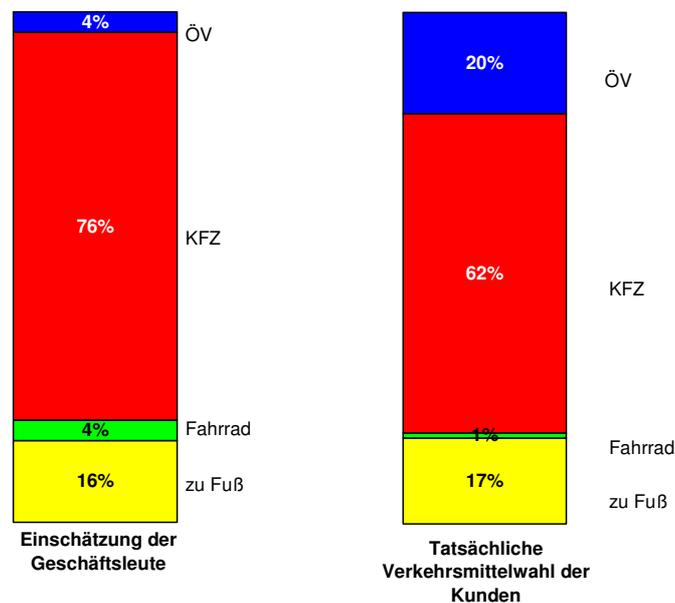
Abb. 3.5.2-1: Angaben der Geschäftsleute warum Kunden in die Innenstadt zum Einkaufen kommen



Als Grund, warum die Kunden in die Innenstadt von Gallneukirchen kommen, wurde von Geschäftsleuten vor allem der gute Branchenmix, die Qualität und die Auswahl, die fachliche und kompetente Bedienung sowie die gute Erreichbarkeit der Geschäfte genannt. Interessanterweise werden nur wenige Gründe genannt, die mit dem Verkehr zu tun haben.

Basis: 25 befragte Geschäftsleute in der Innenstadt

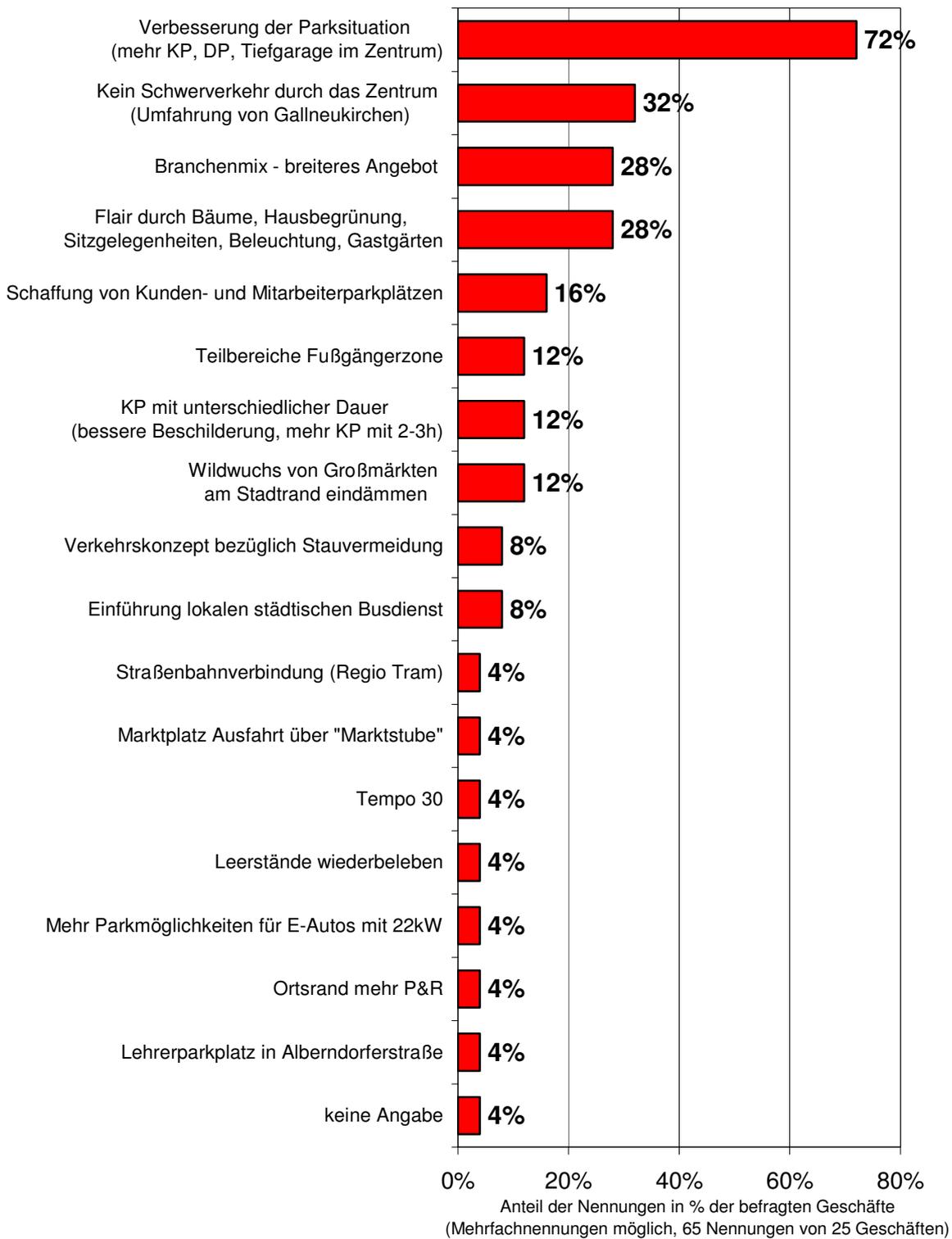
Abb. 3.5.2-2: Einschätzung der Geschäftsleute über die Verkehrsmittelwahl der Kunden



Die Geschäftsleute schätzen die Verkehrsmittelwahl der KFZ-Lenker deutlich höher ein, als die tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Kunden ist. Hingegen werden von den Geschäftsleuten die Kunden, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen deutlich unterschätzt. Diese Information ist den Geschäftsleuten bewusst zu machen, um die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsanbindung nach Gallneukirchen deutlich zu machen (siehe auch Kundenbefragung).

Basis: 25 befragte Geschäftsleute in der Innenstadt und 66 Personen, die zum Einkaufen in die Stadt kommen

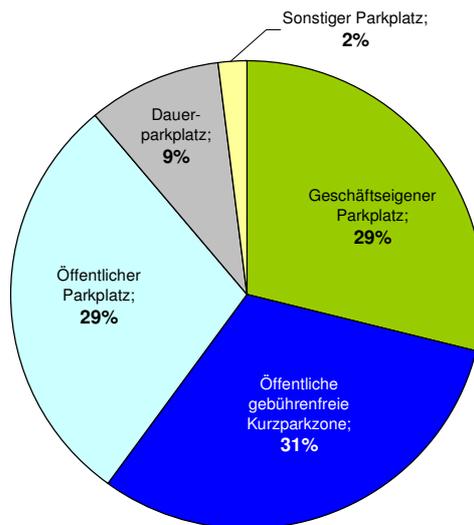
Abb. 3.5.2-3: Verbesserungsvorschläge der Geschäftsleute



Als wichtigster Verbesserungsvorschlag wird von den Geschäftsleuten die Verbesserung der Parkplatzsituation (mehr KP, DP, Tiefgarage im Zentrum) gefordert. Weitere wichtige Forderungen der Geschäftsleute sind kein Schwerverkehr durch das Zentrum, Branchenmix und Flair durch Bäume, Hausbegrünung, Sitzgelegenheiten etc.

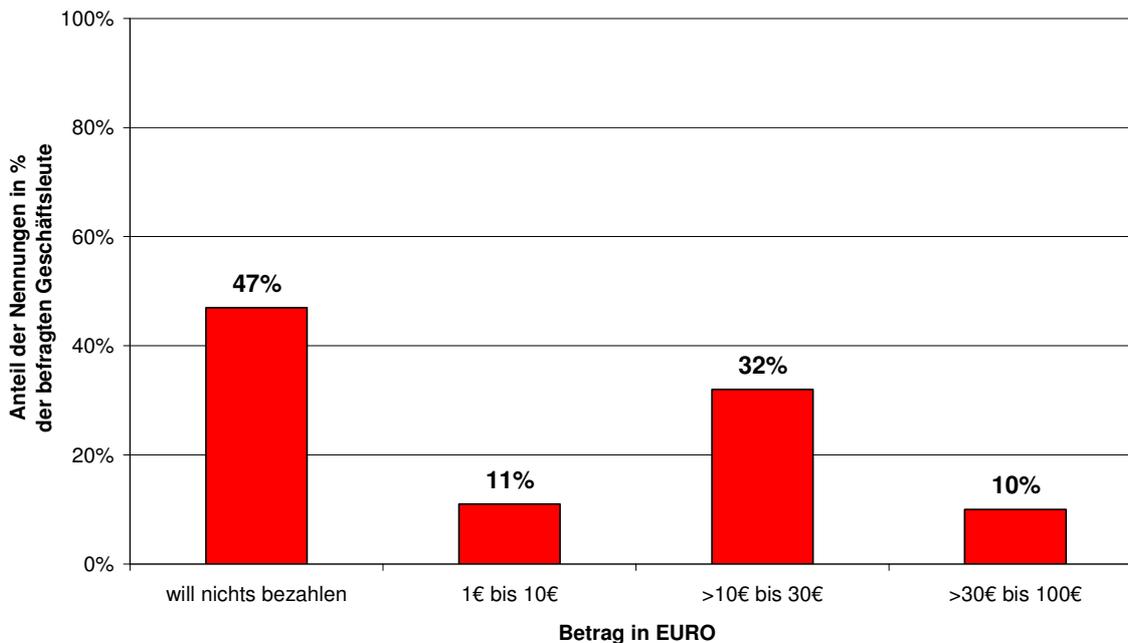
Basis: 25 befragte Geschäftsleute in der Innenstadt

Abb. 3.5.2-4: Einschätzung der Geschäftsleute, wo die meisten ihrer Kunden parken



Die Geschäftsleute geben an, dass die Kunden, die mit dem Auto zum Einkaufen in die Stadt kommen, zum größten Teil (31%) in öffentliche gebührenfreie Kurzparkzonen parken und jeweils 29% der Kunden auf geschäftseigenen Parkplätzen und auf öffentlichen Parkplätzen parken. Nur 9% der Kunden parken nach Angabe der Geschäftsleute auf Dauerparkplätzen auf der Straße und ca. 2% der Kunden parken auf sonstigen Parkplätzen (z.B. Privatparkplätze).

Abb. 3.5.2-5: Angaben der Geschäftsleute, welchen Betrag sie bereit wären für einen Mitarbeiterparkplatz pro Monat zu bezahlen



47% der Geschäftsleute von Gallneukirchen wollen für einen Mitarbeiterparkplatz nichts bezahlen. Hingegen würden 32% bis zu 30 € im Monat für einen Mitarbeiterparkplatz bezahlen.

Basis: 25 befragte Geschäftsleute in der Innenstadt, davon haben 19 Geschäftsleute eine Angabe gemacht

3.6 Bürgerbefragung

Im Rahmen einer Bürgerbefragung im Juli 2017 konnte festgestellt werden, dass die Mehrheit der Befragten mit der Verkehrs- (70%) und Parkraumsituation (60%) Gallneukirchens "eher unzufrieden" oder "sehr unzufrieden" sind. Zudem gingen im Rahmen der Befragung folgende Anregungen und Einwände ein:

- Einführung der Regiotram von Linz nach Gallneukirchen und Pregarten
- Interessen älterer Menschen oft überhört - mehr berücksichtigen in der Verkehrsplanung.
- Problem der Einfahrt nach Gallneukirchen (Baustellen Lagerhaus, Riepl und Einbahnregelung Gusenstraße)
- Verbesserung des Schulwegs Punzenbergstraße (Zebrastreifen)
- Thema Autohaus Loitz: Entlastung Kreisverkehr durch Aufteilung des Verkehrsflusses und Anbindung neuer Nutzungen im geplanten Gewerbegebiet; Umwidmung
- Entlastung der Stadtausfahrten
- Fehlender Raum für Fahrzeugstellplätze und Freiflächen
- Öffentlicher Raum: Lösungen im Zentrum
- Fahrbahnschwelle bei Zebrastreifen in der Altenberger Straße im Bereich Schulzentrum

Insgesamt wurden 568 Bürger von Gallneukirchen schriftliche und online befragt und bezüglich Verkehr zeigt sich folgendes Ergebnis:

Abb. 3.6-1: Allgemeine Zufriedenheit mit der Infrastruktur

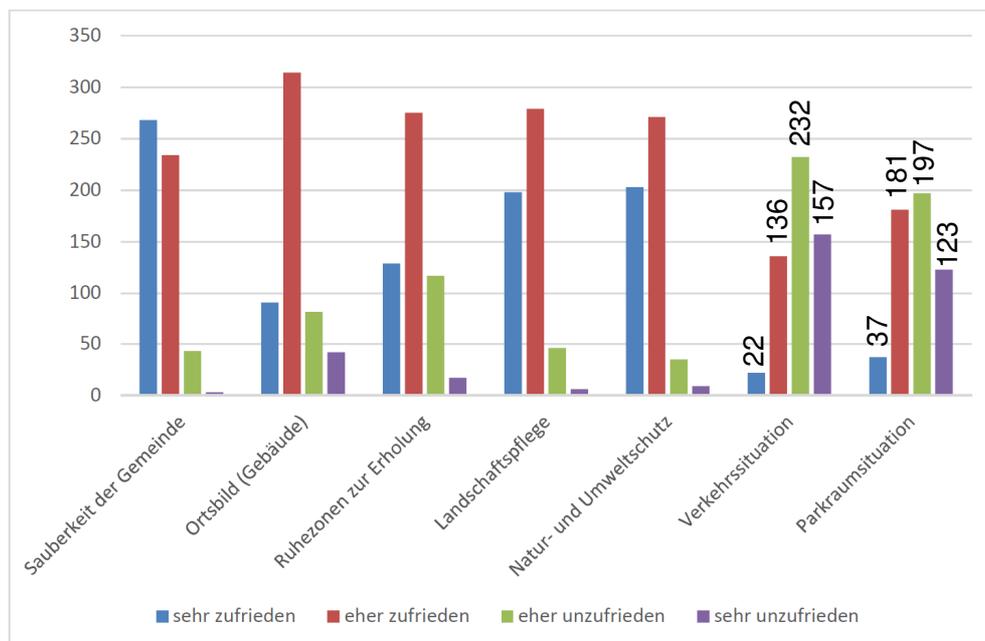


Abb. 3.6-2: Bewertung baulicher Zustand der Straßen, Wege und Plätze

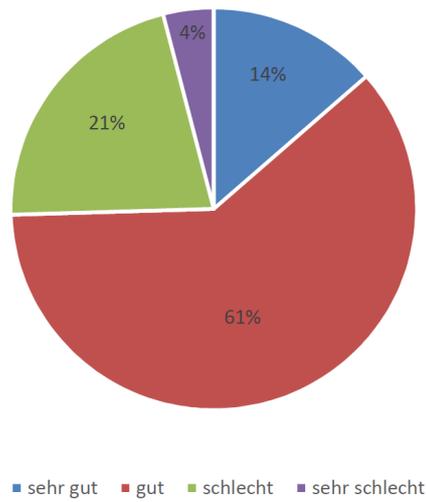


Abb. 3.6-3: Bewertung Geh- und Radwege

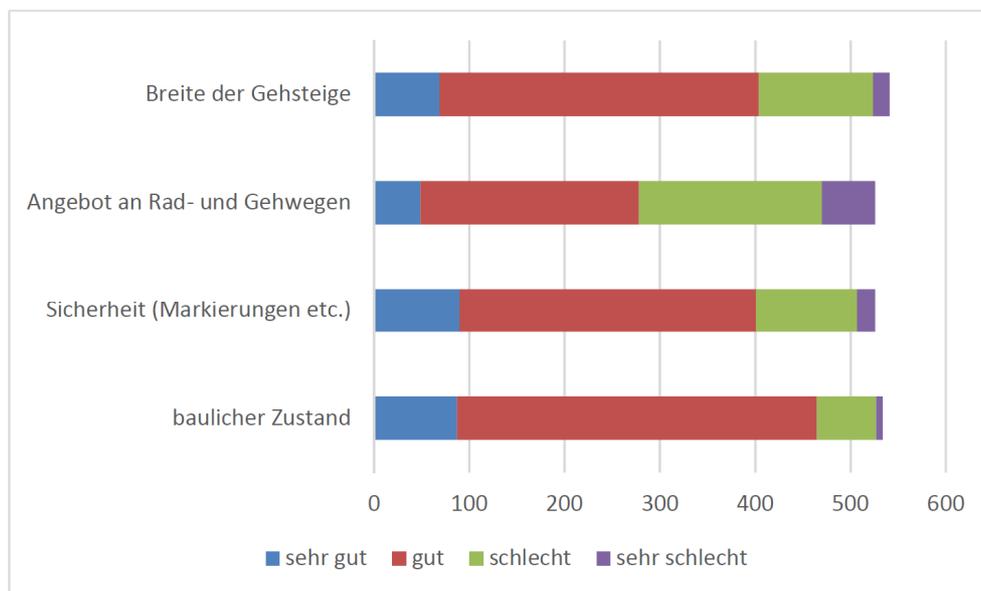


Abb. 3.6-4: Zufriedenheit mit der barrierefreien Straßen- und Verkehrsraumplanung



Abb. 3.6-5: Zufriedenheit Kurzparkzonen

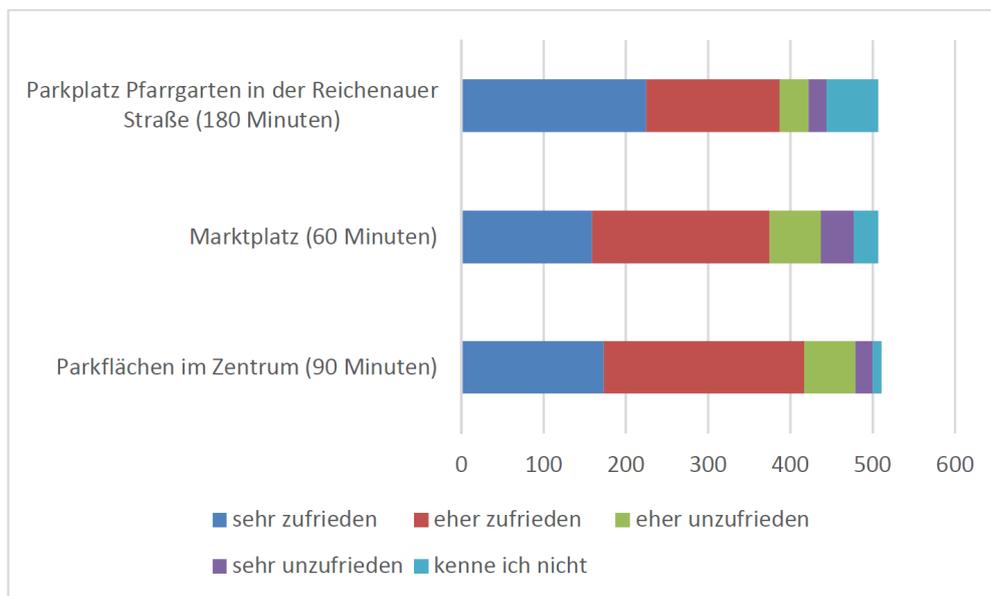


Abb. 3.6-6: Bewertung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln

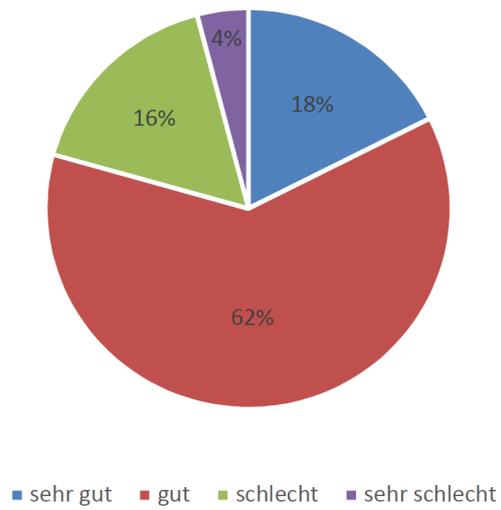
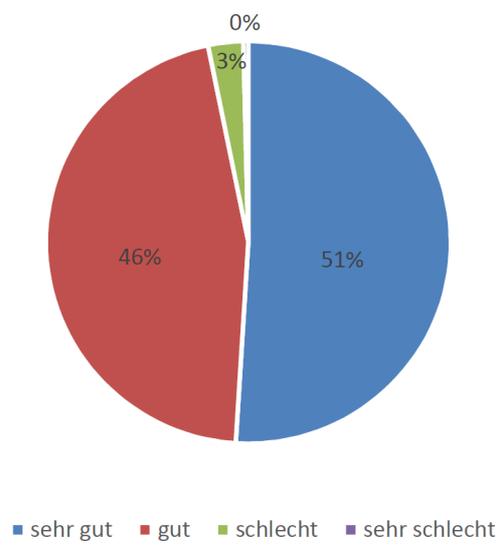


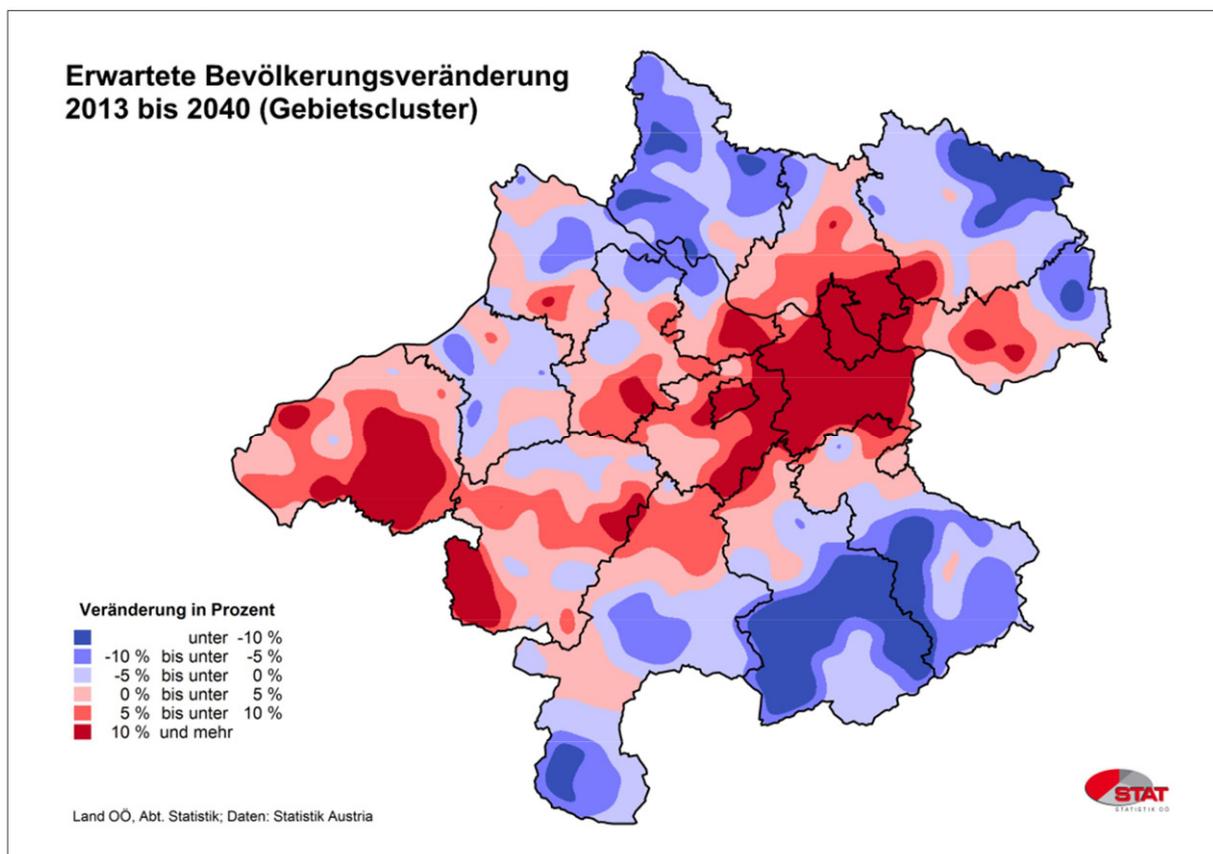
Abb. 3.6-7: Bewertung des Gallneukirchner Sammeltaxis



4 Szenarien der Verkehrsentwicklung

Um die zukünftige Verkehrsentwicklung Gallneukirchens abschätzen zu können sind die demografischen Prognosen für die Region wesentliche Parameter. Mittels der zugrunde liegenden Daten von Statistik Austria wurde für den Raum Oberösterreich in Abbildung 4-1 sowie die Gemeinde Gallneukirchen in Abbildung 4-2 Prognosen zu den zu erwartenden Bevölkerungsveränderung erstellt. Für die Stadtgemeinde Gallneukirchen und die Umlandgemeinden ist laut Information des Raumplaners der Stadt DI. Lueger ein Anstieg der Bevölkerung von ca. 5 bis 10% bis zum Jahr 2030 zu erwarten.

Abb. 4-1: Prognostizierte Bevölkerungsveränderung Oberösterreich

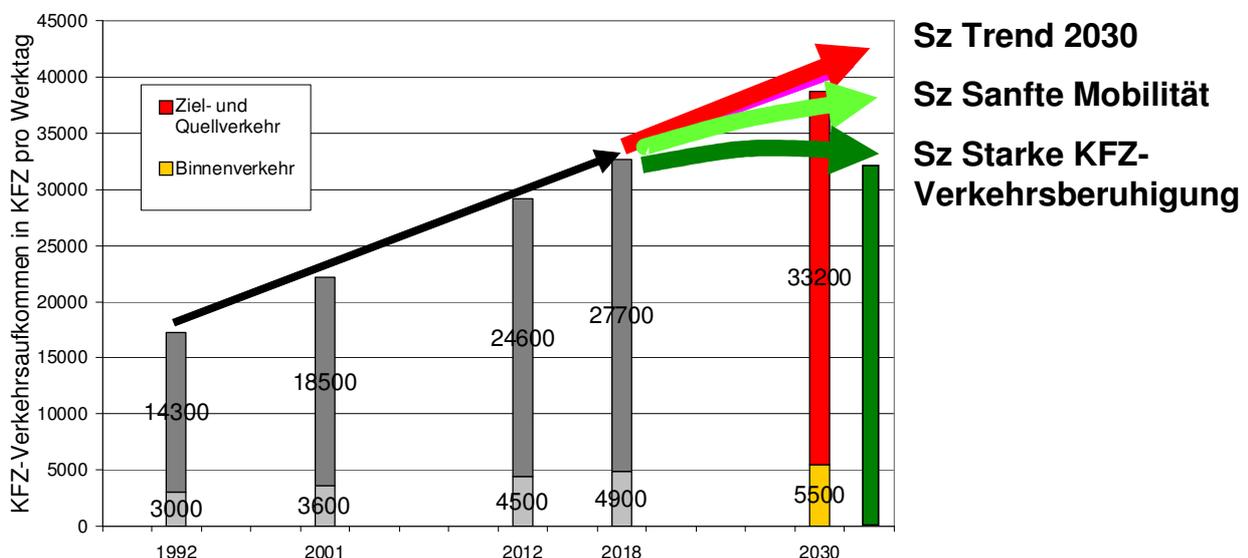


Auf der Grundlage des zu erwartenden Bevölkerungszuwachses bis 2030 ist ohne Gegenmaßnahmen ein Anstieg des KFZ-Verkehrs von etwa 20% gegenüber 2018 zu erwarten. Durch diese zusätzlichen KFZ-Verkehrsbelastungen würde natürlich auch die KFZ-Verkehrsbelastung der Straßen entsprechend steigen, was insbesondere im Stadtzentrum zu starken Problem führen würde. Daher wurden 2 Szenarien entwickelt, die diese starken prognostizierten Trend-Zunahmen des KFZ-Verkehrs reduzieren sollen:

Szenario Sanfte Mobilität: das Szenario Sanfte Mobilität wirkt durch Fördermaßnahmen für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) dem weiteren Wachstum des KFZ-Verkehrs entgegen. Dadurch kann die weitere Steigerung des KFZ-Verkehrs gegenüber der Trendentwicklung reduziert werden, es ist aber trotz der Fördermaßnahmen für die Alternativen mit einer Zunahme des KFZ-Verkehrs zu rechnen.

Szenario Starke KFZ-Verkehrsberuhigung: in diesem Szenario werden neben einer starken Förderung des Umweltverbunds auch Maßnahmen für die Beschränkung des KFZ-Verkehrs ergriffen. Zum Beispiel durch Kapazitätsbeschränkungen an den Stadteinfahrten, Parkraumbewirtschaftung und Straßenraumgestaltung mit Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum. Wenn die Maßnahmen des Szenarios Starke KFZ-Verkehrsberuhigung konsequent umgesetzt werden, könnte der KFZ-Verkehr auf den heutigen Niveau gehalten und sogar leicht reduziert werden.

Abb. 4-3: Trendprognose KFZ-Verkehr 2030 und verkehrspolitische Szenarien (Sz) von Maßnahmenbündeln



Die Vertreter der Stadt Gallneukirchen und die begleitende Arbeitsgruppe hat sich für eine Orientierung des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes an einem Szenario zwischen Sanfter Mobilität und Starker KFZ-Verkehrsberuhigung entschieden. Die folgende verkehrspolitische Leitlinie und das Maßnahmenprogramm basieren auf dieser Festlegung.

5.1 Verkehrspolitische Leitlinie - allgemeine Grundsätze

Im Folgenden sind einige allgemeine Grundsätze definiert, welche wesentlich für die Erstellung einer umfassenden verkehrspolitischen Leitlinie sind:

- Der Mensch mit seinen Bedürfnissen nach Lebensqualität und die Erhaltung der Kultur- und Naturräume haben im Mittelpunkt der städtischen Verkehrspolitik zu stehen.
- Die Verkehrspolitik muss auf eine zukunftssichere Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse ausgerichtet sein.
- Sicherung und Forcierung von Mobilitätsformen (und Siedlungsstrukturen), die nicht auf fossile Energieträger als Grundlage der Mobilität ausgerichtet sind.
- Die städtische Verkehrspolitik hat gesamtwirtschaftlichen Zielsetzungen den Vorrang vor einzelwirtschaftlichen Zielen zu geben.
- Das Verkehrssystem soll sozial ausgewogen sein und allen sozialen Gruppen Chancengleichheit gewähren.
- Verkehr soll Mittel zum Zweck sein. Die Mobilität als Möglichkeit, Tätigkeiten an verschiedenen Standorten auszuüben, ist zu fördern. „Zwangsmobilität“ durch schlecht ausgestattete Raumstrukturen und durch ein schlechtes Angebot an nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrsmitteln ist zu vermeiden.
- Mobilitätsfreiheit des einzelnen darf nicht auf Kosten anderer gehen. Ein umfassender Umweltschutz und die Verkehrssicherheit müssen deshalb Grenzen für die freie Mobilitätsausübung dort setzen, wo der Schutz allgemeiner Interessen Vorrang hat.
- Verkehrspolitik muss von der Bevölkerung getragen und akzeptiert werden.
- Gallneukirchen und seine Nachbargemeinden sollen eine gemeinsame Verkehrs-, aber auch Raumordnungspolitik im Großraum Linz verfolgen.
- Alle verkehrsrelevanten Maßnahmen sind vor einer Realisierung auf ihre Übereinstimmung mit der verkehrspolitischen Leitlinie Gallneukirchen 2030 zu überprüfen.

Aufbauend auf diese allgemeinen Grundsätze werden im Folgenden 6 konkrete Ziele als Grundlage für die zu entwickelnden Maßnahmen festgelegt.

5.2 Verkehrspolitische Leitlinie - konkrete Ziele

Die konkreten verkehrspolitischen Ziele für Gallneukirchen 2030 setzen sich aus folgenden Einzelzielen zusammen. Mit diesen Zielen sollen die Mobilitätsbedürfnisse der Gallneukirchnerinnen und Gallneukirchner und des Wirtschaftsstandorts für die Zukunft gesichert werden.

- (1) Regionale Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und dem Land Oberösterreich
- (2) Gallneukirchen – die Stadt mit einem innovativen Mobilitätskonzept
- (3) Gallneukirchen – die Stadt der guten Erreichbarkeit
- (4) Gallneukirchen – die Stadt der kurzen Wege
- (5) Gallneukirchen – die Stadt mit ausgewogener Verkehrsmittelaufteilung
- (6) Gallneukirchen – die Stadt mit sozial- und umweltverträglicher Verkehrsabwicklung

Im Folgenden werden diese 6 verkehrspolitischen Ziele im Detail beschrieben:

(1) Regionale Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und dem Land Oberösterreich (Mobilitätsverbund)

Die Zusammenarbeit der Stadtregion Gallneukirchen – Engerwitzdorf – Alberndorf – Unterweikersdorf soll auch im Mobilitätsbereich verstärkt werden. Damit soll die Position gegenüber den übergeordneten Gebietskörperschaften gestärkt werden.

Die Kooperation der zentralen Stadt Gallneukirchen mit seinen Umlandgemeinden soll im Sinne einer optimierten Raum- und Verkehrsplanung verstärkt werden. Dazu zählen z.B. Verbesserungen im Regionalverkehr und S-Bahnverkehr (Anbindung an die RegioTram), aber auch die regionale Förderung des Fahrradverkehrs etc.

(2) Gallneukirchen – die Stadt mit einem innovativen Mobilitätskonzept

Die Stadt Gallneukirchen fördert und strebt innovative, auf die Zukunft ausgerichtete Mobilitätslösungen an. Ziel ist die Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern, welche mittel- bis langfristig anzustreben ist. Folgende Maßnahmen können der Gemeinde Gallneukirchen daher empfohlen werden:

- **Zukunftssicherheit durch eine Ausrichtung auf mehrere Säulen der Mobilität!**
Das Mobilitäts- und Verkehrskonzept Gallneukirchen 2030 setzt nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr, sondern fördert die Mobilität auch mit dem öffentlichen Verkehr (Stadtbusse, Regionalverkehr, RegioTram) und den nicht motorisierten Verkehrsmitteln (zu Fuß und Fahrrad). Durch diese Ausrichtung auf die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse mit mehreren Verkehrsträgern und Arten der Energieversorgung wird ein Verkehrssystem verfolgt, das wenig krisenanfällig ist und bei dem bei Ausfall eines Energieträgers die Versorgung der Mobilitätsbedürfnisse durch andere Verkehrsträger erfolgen kann.
- **Zukunftssicherheit durch optimale Abstimmung von Raum- und Verkehrsplanung!** Eine Raumplanung nach dem Prinzip einer Durchmischung der Funktionen, einer dichten Stadt mit Zentrumsfunktion und dem Prinzip der kurzen Wege verringert die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr.

- **Vorbereitung und Förderung eines möglichen Umstiegs auf E-Mobilität:** E-Mobilität als Alternative zur fossilen Energieversorgung im motorisierten Individualverkehr und andere Ansätze alternativer, aber alltagstauglicher Technologien sollen unterstützt werden.

(3) Gallneukirchen – die Stadt der guten Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der Stadt von und nach außen (aber auch innerhalb der Stadt) ist neben wirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkten eine Voraussetzung für die langfristige Überlebensfähigkeit der Stadt Gallneukirchen. Das Ziel der guten Erreichbarkeit wird durch folgende Maßnahmenbereiche verfolgt:

- **Optimale internationale und regionale Erreichbarkeit!** Die Erreichbarkeit auf dem übergeordneten Straßen- und Schienennetz soll verbessert werden:
 - Im **Flugverkehr** bietet der Flughafen Linz-Hörsching (mit guter Straßenanbindung und zu verbessernder Bahnanbindung) den internationalen Anschluss an das Flugverkehrsnetz. Durch den Ausbau einer verbesserten Bahnverbindung nach Wien und zum Flughafen Wien bietet der Flughafen Wien zusätzliche Möglichkeiten.
 - Im **Straßenverkehr** ist durch die Nähe der Autobahn A7 (sowie in weiterer Folge der S10 sowie A1) eine gute internationale und regionale Anbindung gegeben.
 - Im **Öffentlichen Verkehr** besteht Nachholbedarf. Über den Hauptbahnhof Linz ist die West- und Pyhrnbahnstrecke (und die Summerauer Bahn) erschlossen, die bestehende regionale Bus-Anbindung an den Hauptbahnhof Linz ist aber als verbesserungswürdig zu bezeichnen. Zusätzlich besteht in Pregarten ein Anschluss an die Summerauer Bahn - auch hier besteht Nachholbedarf für die Erreichbarkeit des Bahnhofs Pregarten.
- **Regionale und lokale Erreichbarkeit verbessern** (ÖV, Rad, zu Fuß, MIV)! Hier besteht Nachholbedarf im öffentlichen Verkehr und im Fahrradverkehr sowie im Fußgängerverkehr.

(4) Gallneukirchen – die Stadt der kurzen Wege

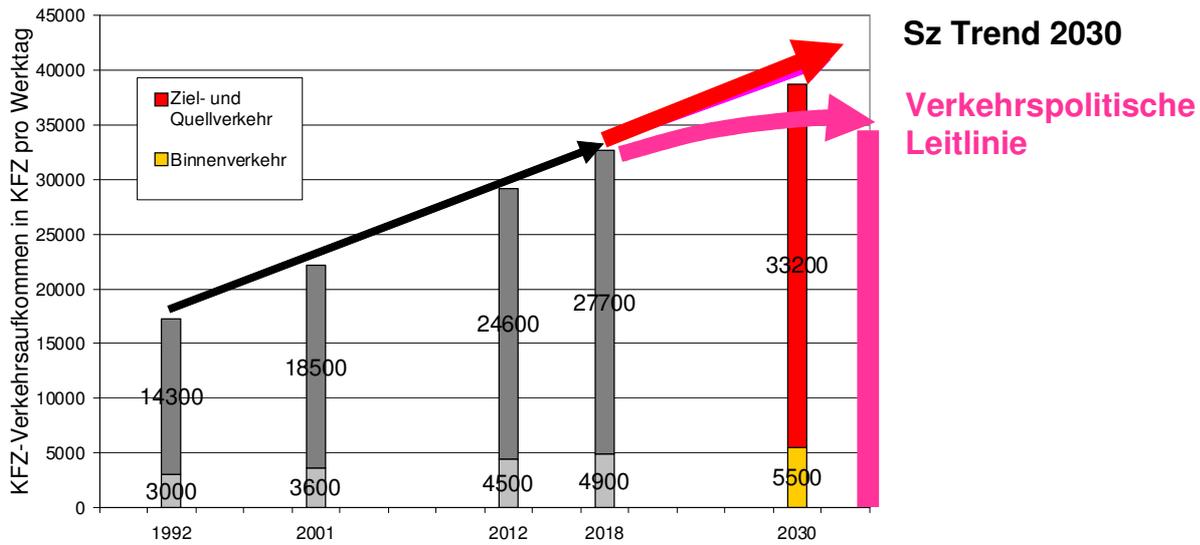
Eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Vermeidung von KFZ-Verkehr und KFZ-Verkehrsleistung sind kompakte Siedlungsstrukturen, das heißt die Verhinderung von Zersiedelung und die Schaffung von strukturell ausgewogener Durchmischung von miteinander verträglichen Nutzungen. Die Nahversorgung muss möglichst in fußläufiger Entfernung gesichert sein. Das Stadtzentrum soll in seiner Ausstattungsqualität gefördert werden, Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ nur für ausgesprochene „Autoware“ (Möbel, Baustoffe, Maschinen, Kraftfahrzeuge usw.) zugelassen werden. Dadurch kann motorisierter Individualverkehr vermieden werden.

Bei der Stadt- und Regionalplanung liegt eine große Verantwortung für die Entwicklung der Region und der Stadt. Kurze Wege sind eine wesentliche Voraussetzung für die zukunftssichere Stadt Gallneukirchen.

(5) Gallneukirchen – die Stadt mit ausgewogener Verkehrsmittel- aufteilung

Die Trendentwicklung einer weiteren Zunahme des Autoverkehrs zu Lasten der übrigen Fortbewegungsmittel soll zu Gunsten einer ausgewogenen Verkehrsmittelaufteilung im Sinn der Verkehrspolitischen Leitlinie umgedreht werden. Für die Zukunft wird für Gallneukirchen folgende Entwicklung angestrebt:

Abb. 5-1: Verkehrspolitisches Leitbild KFZ-Verkehr 2030



- **Fußgänger- und Fahrradverkehr: Weganteile steigern!**

Für die Zukunft ist als Trendentwicklung ein weiteres Sinken des Fußgängerverkehrs zu erwarten, teilweise auch des Fahrradverkehrs. Ziel der verkehrspolitischen Leitlinie ist es, im Gegensatz zur Trendentwicklung den Fußgänger und Fahrradverkehr zu steigern. Dazu sind intensive Maßnahmen sowohl bei der Verbesserung des Wegenetzes und der Verkehrssicherheit als auch bei der Öffentlichkeitsarbeit für das Zu Fuß Gehen und Radfahren erforderlich.

- **Öffentlicher Verkehr: Anteil steigern!**

Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs soll durch eine Verbesserung des Regionalbusverkehrs und mittel- bis langfristig durch die Errichtung der RegioTram Linz - Gallneukirchen - Pregarten gesteigert werden.

- **Motorisierter Individualverkehr: Weganteile senken!**

Das Verkehrsaufkommen des MIV der Gallneukirchnerinnen und Gallneukirchner soll von der derzeitigen Trendprognose eines Anstiegs von etwa 20% bis zum Jahr 2030 auf einen Anstieg von nur 5% gesenkt werden. Dies ist ein ambitioniertes Ziel, das in der Stadt eine starke Förderung des Umweltverbunds (Fußgänger, Radfahrer, Öffentlicher Verkehr) erfordert.

Bei dieser Zielfestlegung wird auch damit gerechnet, dass sich das heute sehr stark auf das KFZ ausgerichtete Mobilitätsverhalten in Zukunft stärker auf andere Mobilitätsformern verlagern könnte. Dazu zählen z.B. eine Abkehr vom persönlichen KFZ-Besitz hin zu Car Sharing, der Nutzung anderer Verkehrsmittel usw.

(6) Gallneukirchen – die Stadt mit sozial- und umweltverträglicher Verkehrsabwicklung

Die Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs soll einerseits durch motorisierten Individualverkehr vermeidende Strukturen und eine ausgewogene Verkehrsmittelaufteilung, andererseits durch eine Verbesserung der Verkehrsabläufe und der Fahrzeugtechnologie der nicht verlagerbaren Anteile des KFZ-Verkehrs erreicht werden. E-mobility als eine mögliche zukünftige Entwicklung soll beobachtet und gefördert werden (unter Beobachtung und abhängig von der Marktfähigkeit).

Darüber hinaus sind seitens der Stadt Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu ergreifen. Schwerpunkte dieser Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollen das Stadtzentrum (in Zusammenarbeit mit dem Land Oberösterreich als Straßenerhalter), das Umfeld von Schulen und die Wohngebiete sein.

6 Maßnahmenkonzept

Im Maßnahmenkonzept sind Handlungsvorschläge aufgelistet, mit denen die verkehrspolitische Leitlinie Gallneukirchen 2030 erreicht werden kann. Dazu zählen Maßnahmen für alle Verkehrsmittel, sowohl bauliche Maßnahmen als auch organisatorische Maßnahmen und Maßnahmen des Mobilitätsmanagement und der Beratung:

- **Förderung des Fußgänger und Fahrradverkehrs:**
 - Verbesserung der Fahrradverbindungen und des Radroutennetzes
 - Radabstellplätze und E-Bike-Lademöglichkeiten
 - Verbesserung des Fußwegenetzes
 - Sicherung der Schulbereiche sowie der Mobilität für Schülerinnen und Schüler
 - KFZ-Verkehrsberuhigung durch eine Begegnungszone und Straßenraumgestaltung im Stadtzentrum sowie durch verkehrsberuhigende Maßnahmen in den Wohngebieten.
- **Attraktivierung des ÖV-Angebotes und der ÖV-Erreichbarkeit von Gallneukirchen**
 - Mittelfristig Verbesserung der Bahnanbindung (RegioTram)
 - Verbesserung der Stadt- und Regionalbuslinien (Linienführung und Takt)
 - Beschleunigung der Linienbusse
 - Errichtung von Park-and-Ride Stellplätzen im Bereich der geplanten RegioTram-Haltestellen.
 - Verfolgen des Ausbaus von Park-and-Ride in der Region (Umlandgemeinden)
- **KFZ-Verkehrsberuhigung des Stadtzentrums erweitern**
 - Funktionale Gliederung des Straßennetzes
 - KFZ-Verkehrsberuhigung der Wohngebiete und Schulbereiche
 - KFZ-Verkehrsberuhigung und städtebaulich angepasste Straßenraumgestaltung sensibler Bereiche im Stadtzentrum auf Hauptstraßen
 - Beschränkung des KFZ-Verkehrs im Stadtzentrum durch Dosierung der Zufahrtskapazität, insbesondere in Verbindung mit dem mittelfristig geplanten Ausbau der RegioTram
 - Parkraummanagement mit dem Ziel der Angebotsverbesserung für Kunden und Besucher sowie zur Verlagerung des Pendlerverkehrs auf den Umweltverbund
 - Leit- und Informationssystem zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs (Gallneukirchen stärker über Engerwitzdorf)
 - Errichtung von Park-and-Ride Infrastruktur mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr
- **Modellprojekte für eine zukunftsfähige Mobilität**
 - Mobilitätsmanagement
 - ÖV-Jobticket
 - Begegnungszonen und Straßenraumgestaltung auch auf Hauptstraßen
 - Mobilitätskonzept Schulzentrum

6.1 Maßnahmenkonzept Fußgänger- und Fahrradverkehr

Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und bedürfen eines besonderen Schutzes und einer besonderen Berücksichtigung im Straßenraum und im Verkehrskonzept. Vor allem Bevölkerungsgruppen wie Kinder und Senioren sind auf das Zu Fuß Gehen angewiesen. Deshalb kommt der Förderung und Sicherung des Fußgängerverkehrs eine besondere Bedeutung für ein sozial verträgliches Verkehrssystem zu. Der Fahrradverkehr ist gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und hat noch großes Steigerungspotential.

F1 Verbesserung Fußwegenetz

Gallneukirchen verfügt im Ortszentrum über ein Wegenetz für den Fußgängerverkehr das nicht immer den Anforderungen eines attraktiven Fußgängerverkehrs entspricht (teilweise sehr enge Gehwege, teilweise nur einseitige Gehwege usw.). Daher soll das Fußwegenetz verbessert werden. Wichtige Elemente dieses Fußwegenetzes sind:

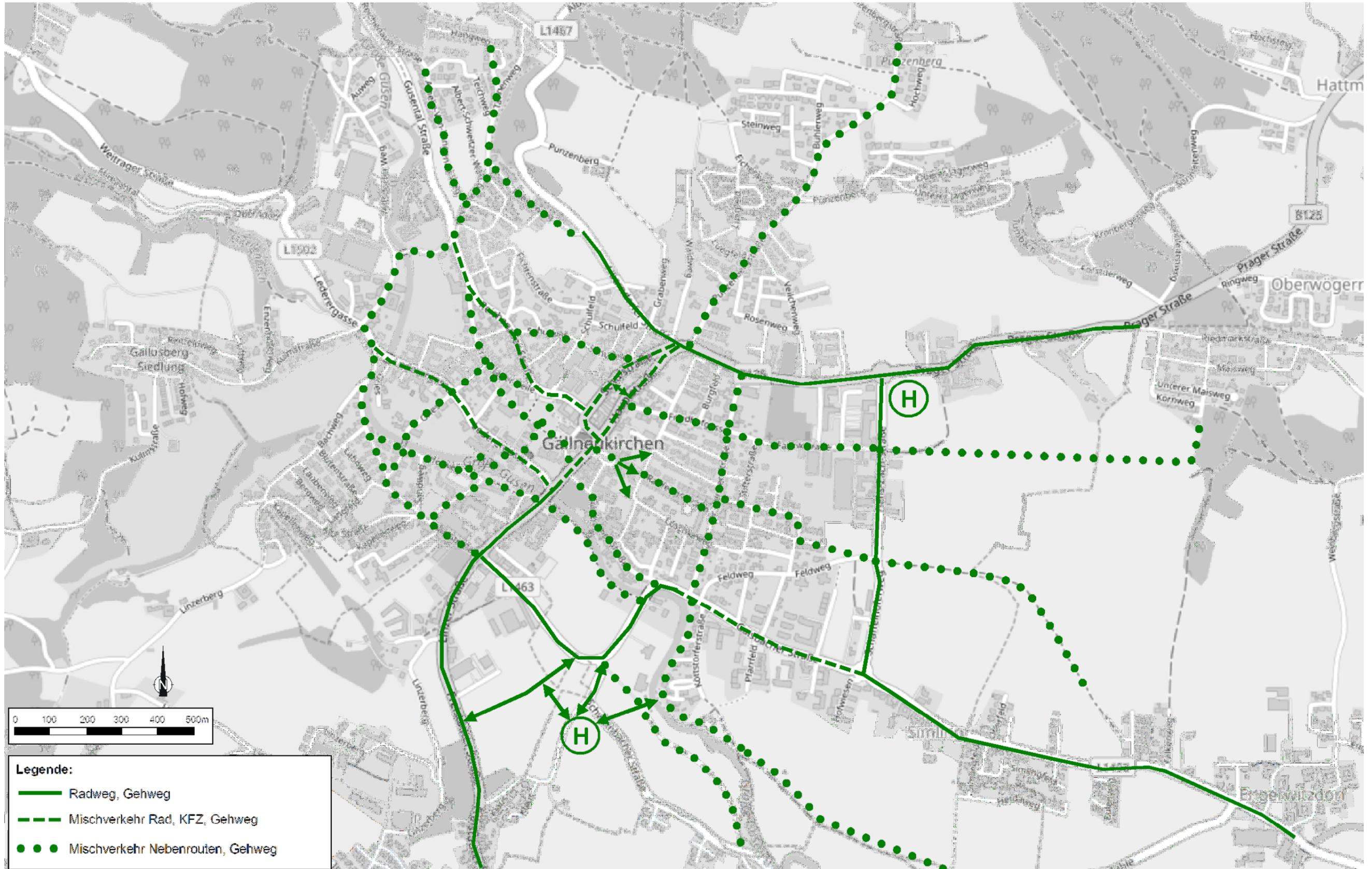
- **Attraktive Fußgängerhauptachsen:** siehe detaillierte Beschreibung in Maßnahme F2
- **Verkehrsberuhigte Straßen wie Begegnungszonen und Wohnstraßen** nach der StVO oder Fahrverbotsbereiche: In diesen Straßen kann auf die Anlage eines klassischen "Gehsteigs" verzichtet werden - es ist eine gemischte Führung aller Verkehrsteilnehmer auf einer gemeinsamen Fläche vorgesehen. Insbesondere das relativ "junge" Element der Begegnungszone soll in Gallneukirchen verstärkt eingesetzt werden, um eine städtebaulich angepasste Gestaltung der Straßen im Ortszentrum und eine sichere und komfortable Führung des Fußgängerverkehrs zu ermöglichen.
- **Gehwege sowie Geh- und Radwege entlang von Straßen:** In Gallneukirchen sind in der Regel im bebauten Gebiet an fast allen Straßen Gehwege vorhanden (teilweise nur auf einer Seite der Fahrbahn und teilweise sehr schmal). Für derzeit noch fehlende Abschnitte ist ein Gehwegausbauprogramm zu erstellen und umzusetzen.
- **Von Straßen getrennt geführte Gehwege** und Spazierwege/Wanderwege sowie Promenaden.
- **Querungen** von Straßen oder Straßenkreuzungen: diese sind besonders sicher für Fußgänger auszuführen. Dazu zählt das Vorziehen der Gehwege an die KFZ-Fahrbahnen, um die Querungslänge möglichst kurz zu halten und die Sichtverhältnisse zu verbessern und die Anlage von Schutzwegen auf wichtigen Fußgängerachsen bzw. auf Schulwegen.
- **Kleinräumige Durchwegung von Siedlungsgebieten und lokale Erschließung:** Fußgänger sind sehr umwegsensibel - daher kommt der direkten fußläufigen Verbindung im Sinne des verkehrspolitischen Ziels der Stadt der kurzen Wege eine besondere Bedeutung zu. Bestehende Gehwegverbindungen sollen auch bei neuen Bebauungen aufrecht erhalten werden sowie möglichst neue direkte Verbindungen wie Passagen und lokale Durchwegungen berücksichtigt werden. Das betrifft zum Beispiel die direkten fußläufigen Verbindungen zwischen der nördlichen Hauptstraße und der Schulstraße sowie zwischen den Bereichen östlich der nördlichen Hauptstraße und der Hauptstraße.

F2 Attraktive Fußgängerhauptachsen zur Verbindung der Ortsteile

Für die besondere Förderung des Fußgängerverkehrs sollen attraktive Fußgängerhauptachsen ausgewiesen werden. Auf diesen Fußgängerhauptachsen soll eine besonders gute Qualität des Weges und der Gestaltung des öffentlichen Raums erfolgen. Dazu zählen:

- Ausreichende Breite der Gehwege mit mindestens 2m (oder entsprechende Qualität in verkehrsberuhigten Bereichen mit gemischter Führung des Fußgängerverkehrs).
- Punktuelle Gestaltung des öffentlichen Raums zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, z.B. durch regelmäßige (kleine) Platz- und Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten; Trinkbrunnen etc.
- Begrünung (Alleen) zur Beschattung und zur Verbesserung des Kleinklimas.
- Ausreichende Beleuchtung und Berücksichtigung der Verkehrssicherheit sowie der subjektiven Sicherheit.
- Vorrang für Fußgänger auf Fußgängerhauptachsen bei der Querung von Straßen.

Abb. 6.1-1: Maßnahmen
Fußgänger- und Radverkehr
(Map data © OpenStreetMap contributors)



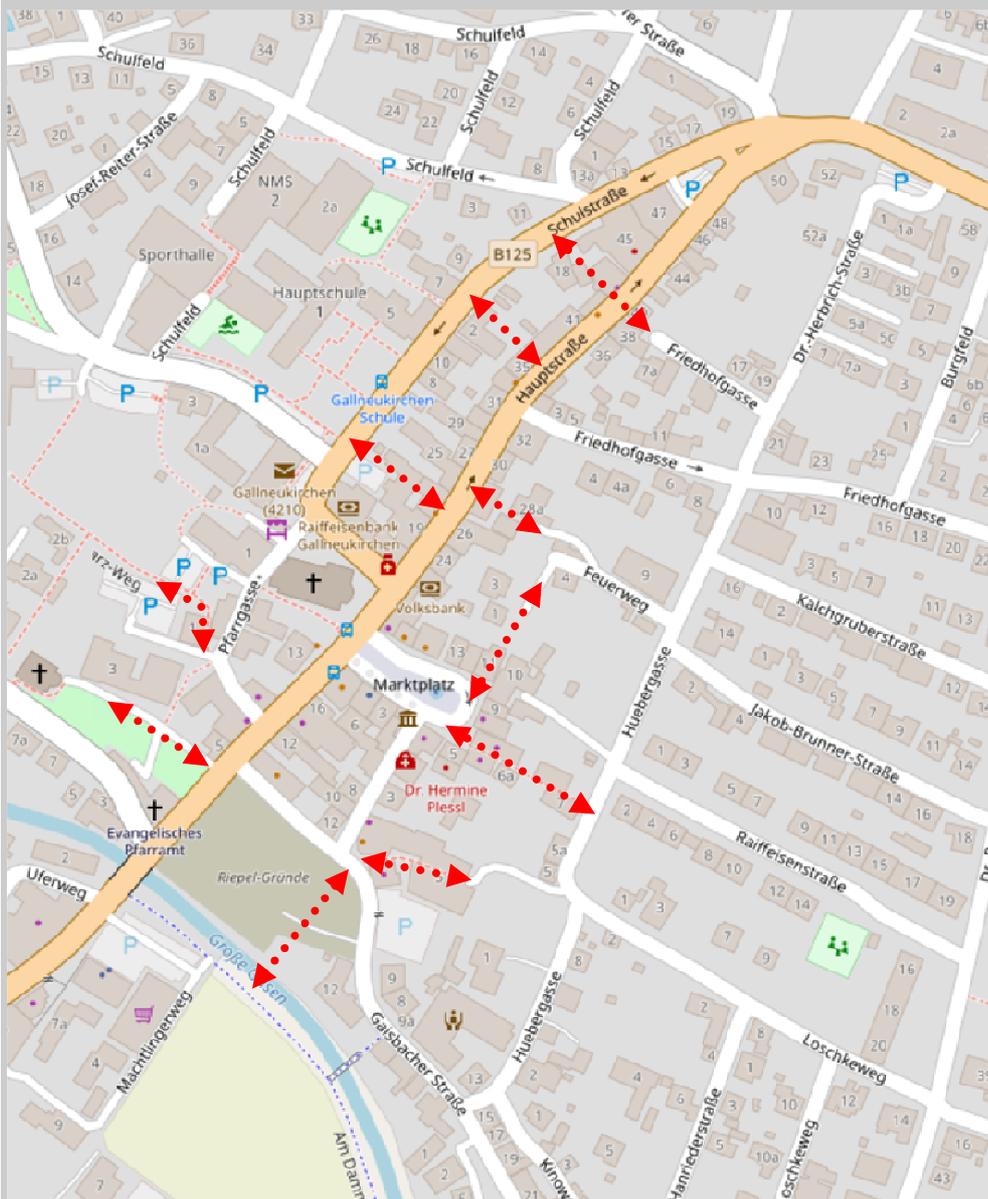
F3 Aufrechterhaltung bestehender und Schaffung neuer fußläufiger Verbindungen mit dem Ziel kurzer Verbindungen (Stadt der kurzen Wege)

Kurze direkte Fußwege ohne große Umwege sind eine der Voraussetzung für die Attraktivität des Zu Fuß Gehens. Dieses Prinzip soll bei neuen Bebauungen berücksichtigt werden, um attraktive, möglichst direkte Fußwegverbindungen anzubieten und auch bestehende Fußwegverbindungen im Rahmen von Bebauungen aufrecht zu erhalten.

Im Bereich des Stadtzentrums besteht zusätzlich der Bedarf nach attraktiven Durchwegungen für Fußgänger (und wenn möglich auch für Radfahrer) zwischen den Bereichen Huebergasse - Hauptstraße/Marktplatz sowie zwischen der Einbahn Hauptstraße und der Schulstraße. Hier sind zusätzliche Verbindungen erforderlich, die im Flächenwidmungsplan sowie in den nachgeordneten Verfahren Bebauungsplan und Bauverfahren entsprechend berücksichtigt werden sollen.

Die Stadt Gallneukirchen soll die Realisierung dieser direkten Fußwege aber auch unabhängig von möglichen Bebauungen verfolgen.

Abb. 6.1-2: Angestrebte Durchwegung für Fußgänger und Radfahrer im Stadtzentrum (Map data © OpenStreetMap contributors)



F4 Grundsätze für die Berücksichtigung der Fußgänger im öffentlichen Raum

Der Straßenraum dient neben seiner Netzfunktion für den Straßenverkehr auch der Begegnung, dem Aufenthalt und der Kommunikation sowie als Lebensraum. Zusätzlich hat die Straße Funktionen im Sinne der Ortsgestaltung und Begrünung, Belüftung usw.. Außerhalb der bestehenden Begegnungszone am Marktplatz und einzelnen Wohnbereichen werden diese Grundsätze der Straße als öffentlicher Raum (insbesondere für Fußgänger) derzeit praktisch nicht umgesetzt. Daher wird als Maßnahme des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes auch die stärkere Berücksichtigung der Prinzipien des öffentlichen Raums bei der Gestaltung der Straßen und Wege empfohlen. Dies ist eine integrierte Aufgabe für Stadt- und Verkehrsplaner unter Berücksichtigung von Erfordernissen des Grünraums und sozialer Anforderungen.

F5 Berücksichtigung von Personen mit besonderen Bedürfnissen in den Planungen für den Fußgängerverkehr und im öffentlichen Raum

- Alle Menschen sollen in Gallneukirchen ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen können. Dazu zählen auch Personen mit besonderen Bedürfnissen wie mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen oder Menschen mit anderen besonderen Bedürfnissen.
- Daraus ergeben sich unter anderem besondere Anforderungen an die Breite und die Neigung (längs und quer) von Wegen, das Erfordernis von Bordsteinabsenkungen für Rollstuhlfahrer sowie die taktile Erkennbarkeit von Fußwegverbindungen und Straßenquerungen (Blindenleitsystem).
- Dies ist auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung wichtig (steigende Lebenserwartung).

F6 Verkehrsberuhigte Zone mit städtebaulich angepasster Straßenraumgestaltung im Ortszentrum

siehe detaillierte Beschreibung als Maßnahme MIV5.

F7 Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des "Zu Fuß Gehens", auch aus Gründen der Gesundheitsvorsorge

Neben dem Angebot einer attraktiven und sicheren Infrastruktur für den Fußgängerverkehr ist auch eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit für das Zu Fuß Gehen erforderlich, um die verkehrspolitischen Ziele einer Zunahme des Anteils der Fußgänger zu erreichen.

Zu Fuß Gehen hat auch positive gesundheitliche Auswirkungen, die in der Öffentlichkeitsarbeit besser kommuniziert werden sollen.

Zur Förderung des Fahrradverkehrs in Gallneukirchen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

R1 Verbesserung Radverkehrsnetz

Gallneukirchen verfügt über ein Grundnetz des Fahrradverkehrs, das in den vergangenen Jahren stufenweise realisiert wurde. Das derzeitige Netz bietet in vielen Fällen nur eine "Mindestausstattung", die für zukünftige Anforderungen z.B. durch E-Bikes usw. nicht vorbereitet ist. Für die Zukunft ist eine Verbesserung von Bestandsstrecken zur Erhöhung des Komforts und der Sicherheit für Radfahrer sowie die Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz geplant. Wichtige Elemente dieses Netzes sind:

- **Radwege an Hauptstraßen:** Getrennt geführte Radwege stellen ein wichtiges Element für die Führung des Radverkehrs an Hauptstraßen dar. In Gallneukirchen sind das z.B. der bestehende Geh- und Radweg entlang der Hans-Zach-Straße sowie die angestrebte Radhauptroute entlang der B125 nach Linz.
- **Radfahrstreifen gegen die Einbahnrichtung des KFZ-Verkehrs:** Einbahnstraßen für den KFZ-Verkehr sollten für den Fahrradverkehr gegen die Einbahnrichtung geöffnet werden. Hinweis: Im Bereich der Landesstraßen nördliche Hauptstraße und Schulstraße ist dies zwar grundsätzlich ebenfalls anzustreben, in der nördlichen Hauptstraße (Einbahn) ist dies wegen der engen Platzverhältnisse und dem Ziel der Aufrechterhaltung der Parkplätze voraussichtlich nicht realisierbar.
- **Gemischt geführte Geh- und Radwege:** Gemischte Geh- und Radwege stellen insbesondere bei geringem Verkehrsaufkommen ein gutes Angebot für den Fahrradverkehr dar. In bebauten Bereichen ist besonders auf Einfahrten und gute Sichtverhältnisse zu achten.
- **Radrouten in Tempo 30 Zonen und Begegnungszonen:** Die Mischung des Fahrradverkehrs mit dem KFZ-Verkehr ist in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit des KFZ-Verkehrs von max. 30km/h die bevorzugte Lösung.
- **Radrouten auf stark verkehrsbeschränkten Straßen und Plätzen** (z.B. KFZ-Fahrverbotsbereiche ausgenommen Radfahrer).
- **Fahrradstraßen:** Seit einigen Jahren gibt es die Möglichkeit, Straßen zur Sicherung des Fahrradverkehrs als "Fahrradstraßen" zu verordnen. KFZ-Lenker dürfen nur zu- und abfahren - zusätzlich gilt Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Die Radrouten sollen eine gute Beleuchtung zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit aufweisen.

In Abb. 6.1-1 sind Vorschläge für den Ausbau des Radroutennetzes dargestellt. Zusätzlich zur flächigen Verbesserung des Angebotes werden 3 Hauptrouten vorgeschlagen:

- Hauptroute 1: Entlang der B125 durch Gallneukirchen
- Hauptroute 2: Ost-West-Verbindung Von der Friedhofgasse über das Stadtzentrum/Schulfeld zum Freibad/Sportplatz

- Hauptroute 3: Ost-West-Verbindung von Engerwitzdorf Ort über die Gamsbacher Straße und die Gusen-Begleitwege nach Gallneukirchen

R2 Ausbauprogramm Radabstellanlagen

Radabstellanlagen sind ein wesentlicher Teil eines radfahrfreundlichen Klimas. Daher wird für Gallneukirchen die Verfolgung eines Ausbauprogramms für Radabstellanlagen empfohlen. Die Gemeinde Gallneukirchen soll dabei die Typen von Radabstellanlagen definieren und vorgeben. Die Umsetzung selbst erfolgt im öffentlichen Raum durch die Gemeinde (unter Förderung durch das Land Oberösterreich) und soll auf privaten Flächen von den Eigentümern übernommen werden. Im Bereich des Schulzentrums (Schulstraße) bestehen bereits Abstellanlagen.

- **Definition eines einheitlichen Designs für die Abstellanlagen:** für zentrale, städtebaulich sensible öffentliche Bereiche wird die Vorgabe eines städtebaulich angepassten Abstellbügeldesigns empfohlen, außerhalb dieser Bereiche "normale" Standardbügel mit Mittelholm (90cm hoch, 100cm lang). Das Design soll stufenweise mit Überdachung, Fahrradboxen, E-Ladestationen etc. erweiterbar sein (siehe Vorschlag unten).

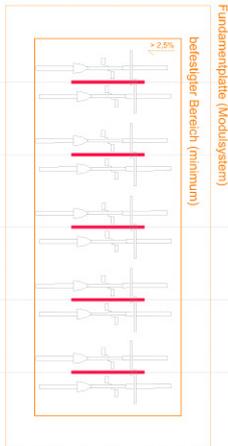
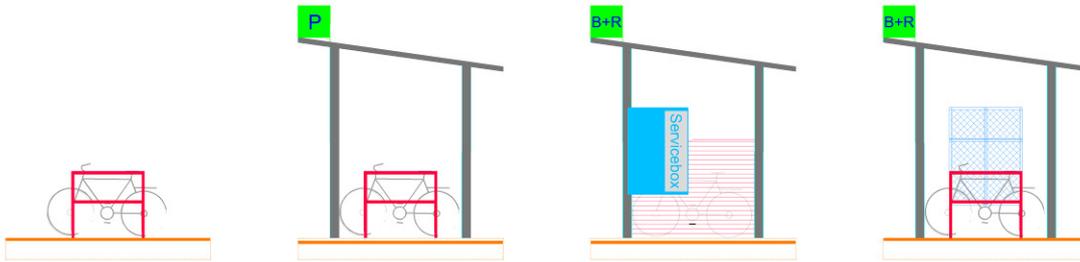
in städtebaulich sensiblen Zonen

außerhalb städtebaulich sensibler Zonen

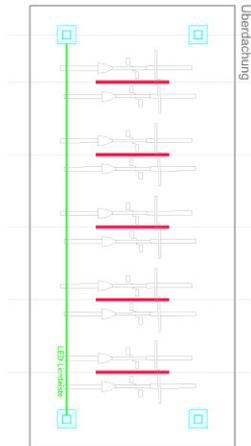


- **Stufenweise Umsetzung an wichtigen Punkten im öffentlichen Raum und bei öffentlichen Einrichtungen:** dazu zählen der Bereich Stadtzentrum, Rathaus, wichtige Geschäfte usw.
- **Errichtung von Bike-and-Ride Anlagen** an ausgewählten Bushaltestellen im Stadtgebiet von Gallneukirchen.
- **Umsetzung im Bereich von privaten Nutzungen** (Wohnsiedlungen, Betriebe etc.).

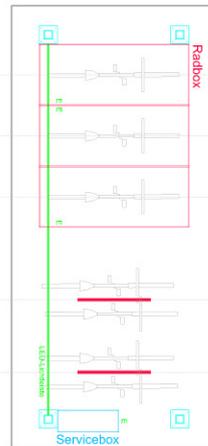
Beispiel für ein modular erweiterbares System von Radabstellplätzen (Quelle: ZIS+P im Auftrag des Landes Oberösterreich)



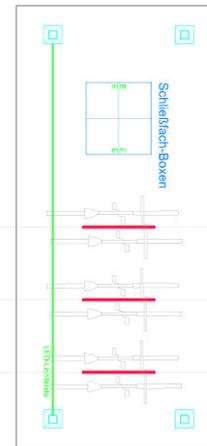
einfache Bügel mit und ohne Fundamentplatte



einfache Bügel mit Fundamentplatte, Überdachung und Beleuchtung



einfache Bügel mit Fundamentplatte, Überdachung, Beleuchtung, Serviceboxen und E-Ladeanschlüssen



einfache Bügel mit Fundamentplatte, Überdachung, Beleuchtung und Schließfach-Boxen mit E-Ladeanschlüssen

R3 Radservicestationen

Die Anordnung von Radservicestationen bietet die Möglichkeit, kleine erforderliche Servicearbeiten selbst vor Ort durchzuführen. Folgende Standorte werden vorgeschlagen:

- Im Stadtzentrum, z.B. im Bereich des Marktplatzes, beim Rathaus.
- Beim Schulzentrum
- Im Bereich der zukünftigen Bike-and-Ride Parkplätze bei den Bahnhaltstellen der RegioTram.

usw.



R4 E-Bike

E-Bikes stellen als Teil der E-Mobility ein Zukunftspotential für Alternativen zum MIV dar. E-Bikes haben aber auch Anforderungen an Abstellanlagen (Versperrbarkeit wegen des höheren Werts der E-Bikes, E-Lademöglichkeiten etc.), aber auch an das Wegenetz durch die höhere Fahrgeschwindigkeit.

- **Abstellanlagen und Lademöglichkeiten für E-Bikes:** Der Vorschlag für das Design der Radabstellanlagen berücksichtigt auch Maßnahmen für E-Bikes: dazu zählen das Angebot an absperrbaren Fahrradboxen (wegen des höheren Werts der E-Bikes) und Lademöglichkeiten. Im Alltagsverkehr kann zwar davon ausgegangen werden, dass E-Bikes am Wohnstandort in der Nacht geladen werden und die Ladung für normales Verkehrsverhalten den ganzen Tag ausreicht - das Anbieten von zusätzlichen punktuellen Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum sollte aber eine zusätzliche "Reserve" bieten, wenn der Akku doch einmal leer wird. Zusätzlich bieten die Lademöglichkeiten ein Angebot für den Fahrradtourismus mit E-Bikes in Gallneukirchen (Laden während der Besichtigung bzw. der Rast). Als Alternative könnten auch Lade-Schließfächer für die Batterien dienen.
- **Anforderungen an das Wegenetz des Fahrradverkehrs:** In Zukunft werden sich die Anforderungen an Radwege durch die stärkere Benutzung von E-Bikes verändern. Aus diesem Grund sollten die Ausbauparameter der Radwege wie

Breiten der Radwege und Radfahrstreifen, Kurvenradien etc. an die zukünftig zu erwartende stärkere Nachfrage durch E-Bikes vorbereitet werden.

R5 Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radfahrens im Alltagsverkehr, auch aus Gründen der Gesundheitsvorsorge

Neben dem Angebot einer attraktiven und sicheren Infrastruktur für Radfahrer ist auch eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren erforderlich, um eine Zunahme des Anteils des Fahrradverkehrs zu erreichen.

Radfahren hat auch positive gesundheitliche Auswirkungen, die in der Öffentlichkeitsarbeit besser kommuniziert werden sollten (siehe auch Mobilitätsmanagement).

Es wird empfohlen, dass die Gemeinde Gallneukirchen hier eine Vorbildfunktion einnimmt und z.B. 2 Elektrofahrräder für Dienstwege anschafft.

R6 Berücksichtigung des Fahrradverkehrs bei Baustellen und Umleitungen

Auch bei Baustellen sind die Bedürfnisse des Fahrradverkehrs nach Komfort und Sicherheit zu berücksichtigen und die Führung des Radverkehrs während der Bauphase entsprechen zu planen. Die Erhaltung der Netzfunktion ist neben der Sicherheit und der komfortablen Benutzbarkeit wesentlich für durchgängige Radrouten.

6.2 Maßnahmenkonzept öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr stellt neben dem Fußgänger- und Fahrradverkehr das Rückgrat des Umweltverbunds dar und soll entsprechend gefördert werden. Dazu sind eine Reihe von Maßnahmen erforderlich - insbesondere für den Ausbau der RegioTram und dem Regionalbusverkehr. Die Maßnahmen können nur gemeinsam mit dem Land Oberösterreich, dem Verkehrsverbund sowie im Fall der RegioTram mit der Schiene Oberösterreich umgesetzt werden.

OEV1 Realisierung der RegioTram nach Linz

Der Ausbau der RegioTram Linz - Pregarten mit einem Linienast nach Gallneukirchen ist vom Land Oberösterreich geplant. Damit wird langfristig eine sehr gute ÖV-Verbindung von Gallneukirchen und seinem Umland nach Linz angeboten. Derzeit liegen 2 Varianten der Führung der RegioTram in Gallneukirchen vor (siehe Abb. 6.2-1). Die beiden Varianten unterscheiden sich nur durch die Linienführung in Gallneukirchen:

- **Variante West, Einbahnring:** Die RegioTram Linie nach Gallneukirchen zweigt im Bereich der Linzerberg Siedlung/Schweinbach von der Hauptlinie nach Pregarten ab und führt über die geplante Haltestelle Süd im Bereich südlich der Riepl Straße. Im Bereich dieser Haltestelle beginnt die Führung als Einbahnring über die Dr. Renner Straße bis zur Prager Straße, entlang der Prager Straße und über die Schulstraße ins Stadtzentrum sowie über die Hauptstraße wieder zur Haltestelle Süd. Zusätzlich zur Haltestelle Süd sind 4 Haltestellen in Gallneukirchen geplant. Die Ringlinie wird in der beschriebenen Richtung als Einbahnring befahren. Die Variante West, Einbahnring hat Vorteile für die Erschließung des Schulzentrums und des Stadtzentrums. Die Nachteile liegen in der Einbahnführung und in der Wartezeit (Ausgleichszeit) an der noch nicht definierten Endhaltestelle. Fahrgäste, die über diese Endhaltestelle fahren, müssen die Ausgleichszeit der Linie an der Endhaltestelle abwarten (oder zu Fuß zu ihrem Ziel gehen). Durch den Mischverkehr mit KFZ in der Schulstraße und Hauptstraße ist es erforderlich, dass der KFZ-Verkehr deutlich verringert wird, um Behinderungen der RegioTram im Mischverkehr zu verhindern.
- **Variante Mitte, zweigleisig:** Die RegioTram Linie führt bei dieser Variante durchgehend zweigleisig von der geplanten Haltestelle Süd zur Dr. Renner Straße und auf der Prager Straße B125 weiter stadtauswärts zu einer Endhaltestelle östlich der Dr. Zach Straße. Der Nachteil dieser Variante liegt in der Tatsache, dass das Stadtzentrum und das Schulzentrum nicht direkt erschlossen werden. Der Vorteil der Variante Mitte liegt darin, dass die Straßenbahn im Stadtzentrum nicht im Mischprinzip mit KFZ geführt wird und dass eine klare Endhaltestelle im Bereich der Dr. Zach Straße vorgesehen ist (ohne das Problem des Abwartens der Ausgleichszeit bei der Ringlinie bei der Variante West, eingleisig).

OEV2 Kurzfristige Verbesserung der Regionalbus-Anbindung

Für die Regionalbusanbindung von Gallneukirchen wird die Einführung eines "echten" ganztägigen Taktverkehrs vorgeschlagen. Für die Zeit bis zur Realisierung der RegioTram werden folgende Taktverkehre angestrebt:

- Echter 15-Minutentakt in den Spitzenstunden zwischen Gallneukirchen und Linz Hauptbahnhof sowie Halbstundentakt außerhalb der Hauptverkehrszeiten.
- Zusätzliche Schnellbusse nach Linz im 30-Minutentakt während der Hauptverkehrszeit.
- Einführung eines Taktverkehrs auf den Regionalbuslinien nach Ottenschlag bzw. nach Engerwitzdorf und Unterweikersdorf usw.: 30-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit und 60-Minutentakt tagsüber.
- Taktverkehr auf der Regionalbuslinie nach Reichenau und Bad Leonfelden: 30-Minutentakt in der Morgenspitze und Anstreben eines Stundentaktes tagsüber

Dazu sind gemeinsam mit den Nachbargemeinden Gespräche mit dem Land Oberösterreich und dem Verkehrsverbund aufzunehmen.

Langfristig ist durch den Ausbau der RegioTram eine Adaption des Regionalbusverkehrs erforderlich. Dabei sind die Haltestellen der RegioTram in die Regionalbusführung aufzunehmen und die Linienführung der Regionalbusse an die RegioTram anzupassen.

OEV3 Park-and-Ride Parkplätze im Bereich der Haltestellen der RegioTram

Mittelfristig Anlage von Park-and-Ride Parkplätzen im Bereich der geplanten Haltestellen der RegioTram (gemeinsam mit dem Land Oberösterreich und der Schiene Oberösterreich). Dies betrifft bei beiden Varianten die Haltestelle Süd (südlich des Kreuzungsbereiches der Riepl Straße - Schweinbacher Straße - Gallneukirchner Straße) und bei der Variante Mitte den Bereich der Endhaltestelle westlich der Dr. Zach Straße sowie bei der Variante West eingleisig den Bereich südwestlich des Kreuzungsbereiches der Dr. Renner Straße mit der B125.

OEV4 Attraktive Haltestellen, Fahrgastinformation, Bike-and-Ride (gemeinsam mit dem Land Oberösterreich)

Haltestellen sind ein wesentliches Element des Angebotes des öffentlichen Verkehrs. Haltestellen müssen attraktiv und komfortabel ausgeführt werden. Dazu gehören:

- Sichere und komfortable Erreichbarkeit der Haltestelle zu Fuß (bzw. bei Bike-and-Ride Standorten mit dem Fahrrad).
- Ausreichend großes Wartehaus mit Überdachung und Sitzgelegenheit, Mistkübel, Fahrplaninformation, Beleuchtung etc.
- Ausreichend große Wartefläche und Aufstellfläche für Fahrgäste sowie erhöhter Bordstein zur Fahrbahn zur Verringerung des Höhenunterschieds zum Einsteigen in den Bus.
- Dynamische Fahrgastinformation: in den vergangenen Jahren hat sich die dynamische Fahrgastinformation mit Echtzeitanzeige der nächsten Abfahrtszeiten als Standard durchgesetzt. Im Regionalverkehr ist an wichtigen Haltestellen eine Echtzeitanzeige anzustreben.

- Ergänzende Fahrradabstellanlagen (Bike-and-Ride) bzw. PKW-Parkplätze (Park-and-Ride) an ausgewählten Standorten.

OEV5 Einführung von Busfahrstreifen an den Stadteinfahrten zur Beschleunigung der Regionalbusse, insbesondere in Verbindung mit der für die RegioTram erforderlichen Kapazitätsbeschränkung des Stadtzentrums für den MIV

Die starken KFZ-Verkehrsbelastungen im Stadtzentrum von Gallneukirchen stoßen in den Spitzenstunden bereits heute an die Grenzen der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes. In Zukunft ist mit einer weiteren Steigerung der Bevölkerungszahl der Gemeinden im Gusental und als Trendprognose auch des KFZ-Verkehrs zu rechnen. Als Maßnahme wird ein Konzept des KFZ-Verkehrsmanagements nach dem Prinzip der Zufahrtsdosierung vorgeschlagen (siehe MIV8). Ergänzend müssen im Bereich dieser Dosierungsstellen für den KFZ-Verkehr auch Busfahrstreifen eingerichtet werden, damit Linienbusse am KFZ-Stau vorbeifahren können.

OEV6 Ergänzende Taxisysteme

Ergänzend zum klassischen ÖV-Angebot ist derzeit das Gallneukirchner Anrufsammeltaxi in Betrieb, das außerhalb der Betriebszeiten des regionalen ÖV eine Verbindung von Linz Hbf bzw. Kepler Universität nach Gallneukirchen für die Gemeindebürger sicherstellt. Es ist anzustreben, dass darüber hinaus zusammen mit den Nachbargemeinden ein Anrufsammeltaxisystem für das Gusental angeboten wird. Aufgrund der flächenmäßig kleinen Ausdehnung von Gallneukirchen wird ein solches System für Gallneukirchen alleine nicht als sinnvoll angesehen, sondern sollte in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden umgesetzt und gefördert werden.

Abb. 6.2-1: Maßnahmen
 Öffentlicher Verkehr - Regio
 Tram (Map data © OpenStreetMap
 contributors)

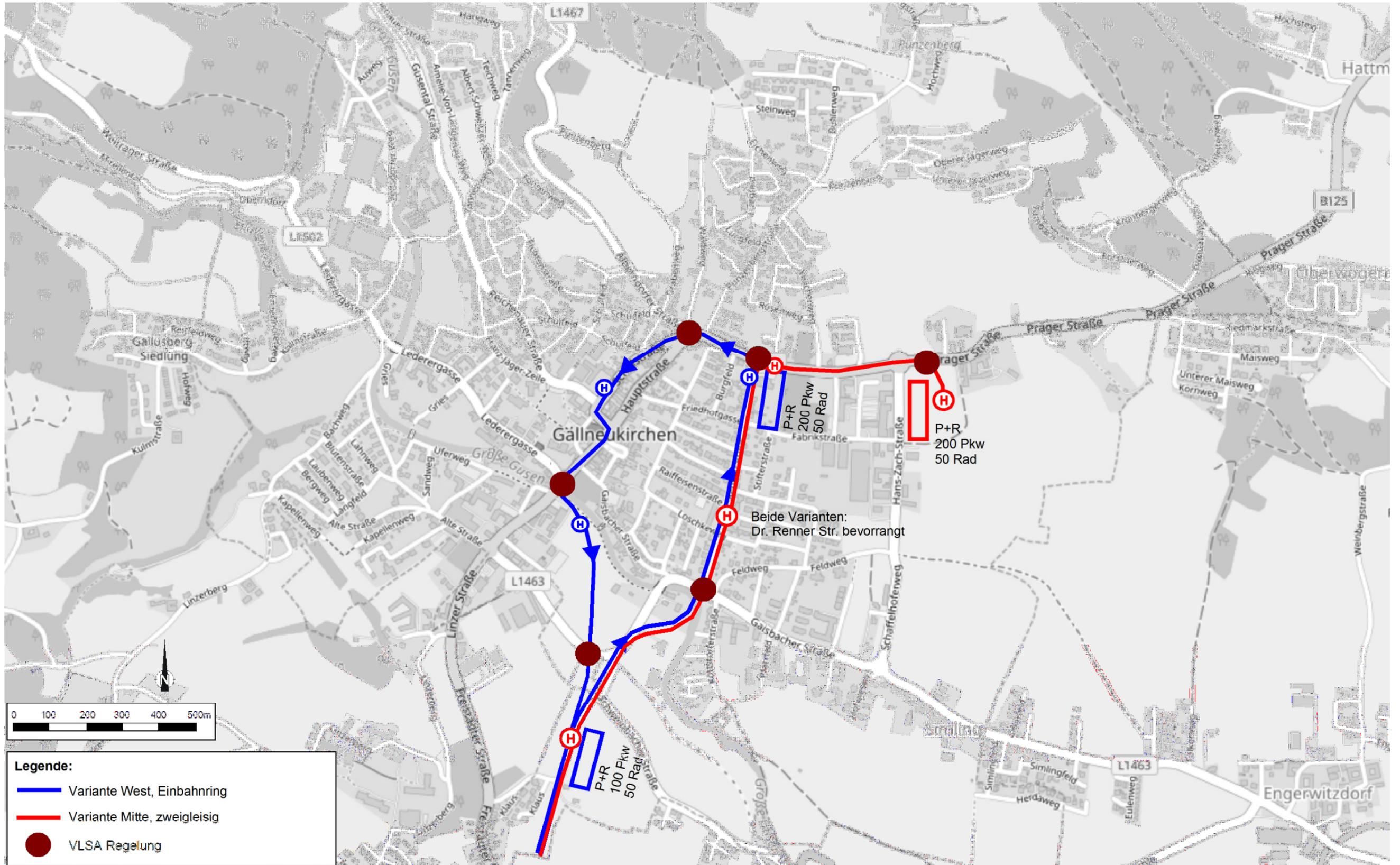
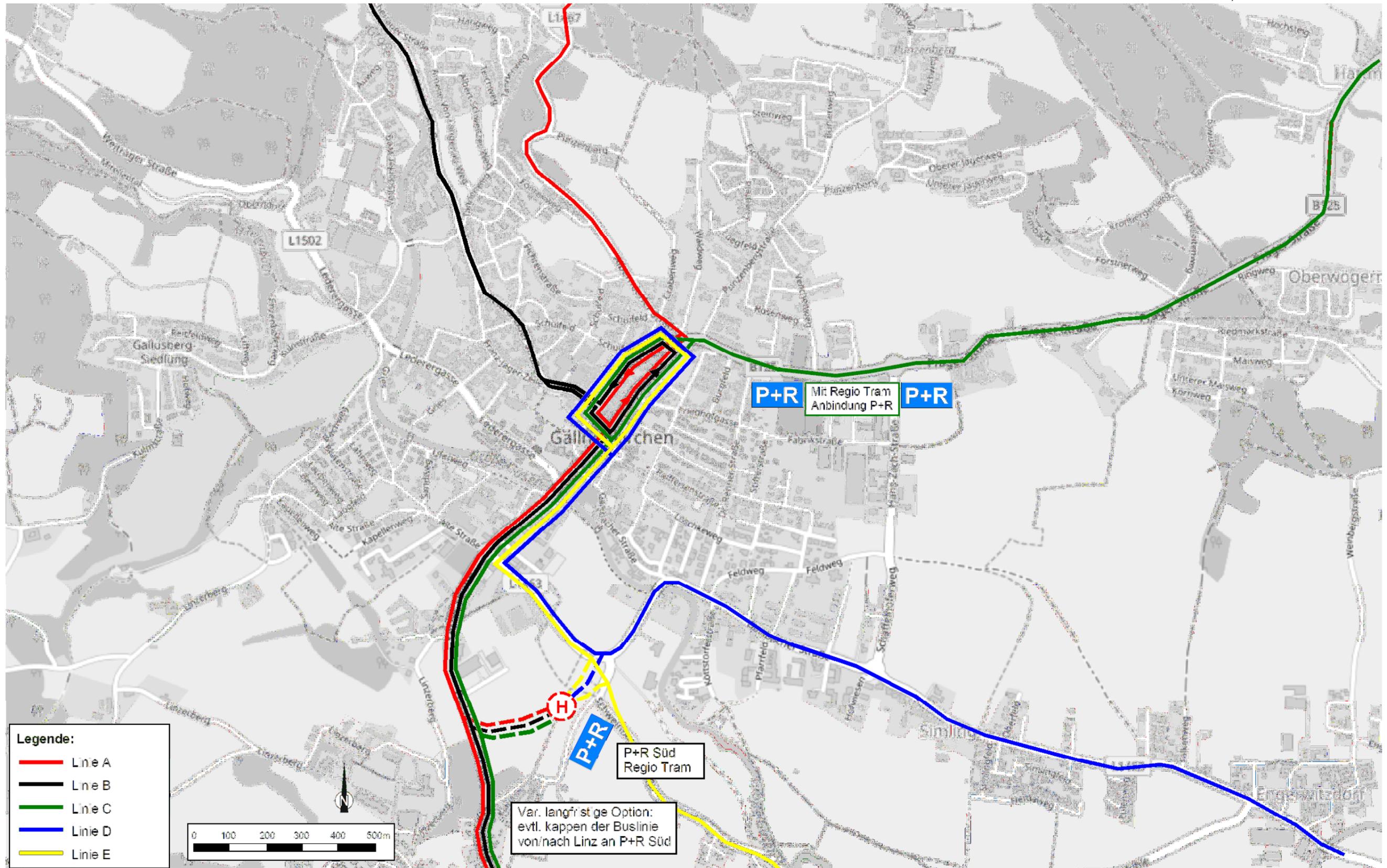


Abb. 6.2-2: Maßnahmen
 Öffentlicher Verkehr - Regional-
 busse (Map data © OpenStreetMap
 contributors)



6.3 Maßnahmenkonzept KFZ-Verkehr

MIV1 Funktionelle Gliederung des Straßennetzes

Die Gliederung des Straßennetzes nach seiner hierarchischen Ordnung ist eine wesentliche Maßnahme für ein umwelt- und stadtverträgliches Verkehrssystem. Die Straßen werden nach ihrer Verkehrsfunktion gegliedert, um

- durch die Bündelung des Verkehrs eine flächenhafte Ausdehnung der Umweltbelastungen zu verhindern,
- zwischen stark belasteten Hauptstraßen verkehrsberuhigte Bereiche zu schaffen,
- den notwendigen MIV auf jene Straßen zu konzentrieren, die auf Grund ihrer Anlageverhältnisse und angrenzenden Nutzungen noch am ehesten für die Aufnahme des KFZ-Verkehrs geeignet sind und wo Schutzmaßnahmen realisierbar sind,
- auf diesen Hauptstraßen gezielt Schutzmaßnahmen anzuordnen (obwohl dies im Stadtzentrum nur bedingt möglich ist).

Das Straßennetz der Stadt Gallneukirchen ist nach folgenden Straßentypen gegliedert (siehe Abb. 6.1-1):

- Außerhalb der Gemeinde: **A7 Mühlkreisautobahn** als regionale Hauptachse nach Linz sowie als Anbindung an das internationale Autobahnnetz.
- **Hauptstraße Landesstraße B125**: die B125 stellt neben der Achse der A7 die zusätzliche regionale Erschließung des Raumes dar. Die B125 führt direkt durch das Stadtzentrum von Gallneukirchen (Hauptstraße, Schulstraße), teilweise in Einbahnführung.
- **Innerörtliche Hauptstraßen** im Verwaltungsbereich des Landes Oberösterreich: Hauptstraßen dienen der Bündelung des Verkehrs. An Hauptstraßen gilt in der Regel Tempo 50, im Freiland Tempo 70. Punktuell ist bei hohem Querungsbedarf (Verkehrssicherheit) bzw. im Stadtzentrum und im Bereich von Schulen auch Tempo 30 oder auch bei städtebaulich sensiblen Bereichen die Verordnung einer Begegnungszone möglich.

Im Stadtzentrum von Gallneukirchen sind folgende Straßen innerörtliche Hauptstraßen - Landesstraßen:

- L1467 Alberndorfer Straße
- L1463 Nordteil - Reichenauer Straße
- L1502 Lederer Gasse und Weitranger Bezirksstraße
- L1463 Südteil - Engerwitzdorfer Straße

In Zukunft wird eine Hauptstraßenverbindung von der L1463 Südteil von der Engerwitzdorfer Straße über den östlichen Teil der Riepl Straße zur B125 südlich von Gallneukirchen angestrebt, um das Stadtzentrum und den Kreisverkehr der B125 mit der Riepl Straße zu entlasten (größtenteils Gemeinde Engerwitzdorf).

- **Sammelstraßen**: sie dienen der Bündelung des Verkehrs in Siedlungsgebieten. Sie sind in der Regel wegen der geringeren Bedeutung für den KFZ-Verkehr Tempo 30 Straßen. In städtebaulich sensiblen Bereichen bzw. in Wohngebieten

können Sammelstraßen auch als Begegnungszonen mit Tempo 20/30 und mit einer städtebaulich angepassten Gestaltung des öffentlichen Raumes geführt werden.

- **Anliegerstraßen:** alle anderen Straßen des Gallneukirchner Straßennetzes sind Anliegerstraßen. Es soll Tempo 30 und im Regelfall die Rechts-vor-Links Regelung gelten. In städtebaulich sensiblen Bereichen bzw. in Wohngebieten können Anliegerstraßen auch als Begegnungszonen mit Tempo 20 oder Wohnstraßen nach der STVO und mit einer städtebaulich angepassten Gestaltung des öffentlichen Raumes geführt werden.

MIV2 Tempo 30 Zonen im untergeordneten Straßennetz

Die Gebiete zwischen den Hauptstraßen sollen flächig durch die Verordnung von Tempo 30 und im Regelfall Rechts-vor-Links Vorrangregelung verkehrsberuhigt werden. Die in vielen Bereichen von Gallneukirchen bereits bestehenden Tempo 30 Zonen sollen entsprechend Abb. 6.3-1 ausgeweitet werden.

MIV3 Möglichkeit der Einrichtung von Begegnungszonen in den Wohngebieten sowie im Schulumfeld

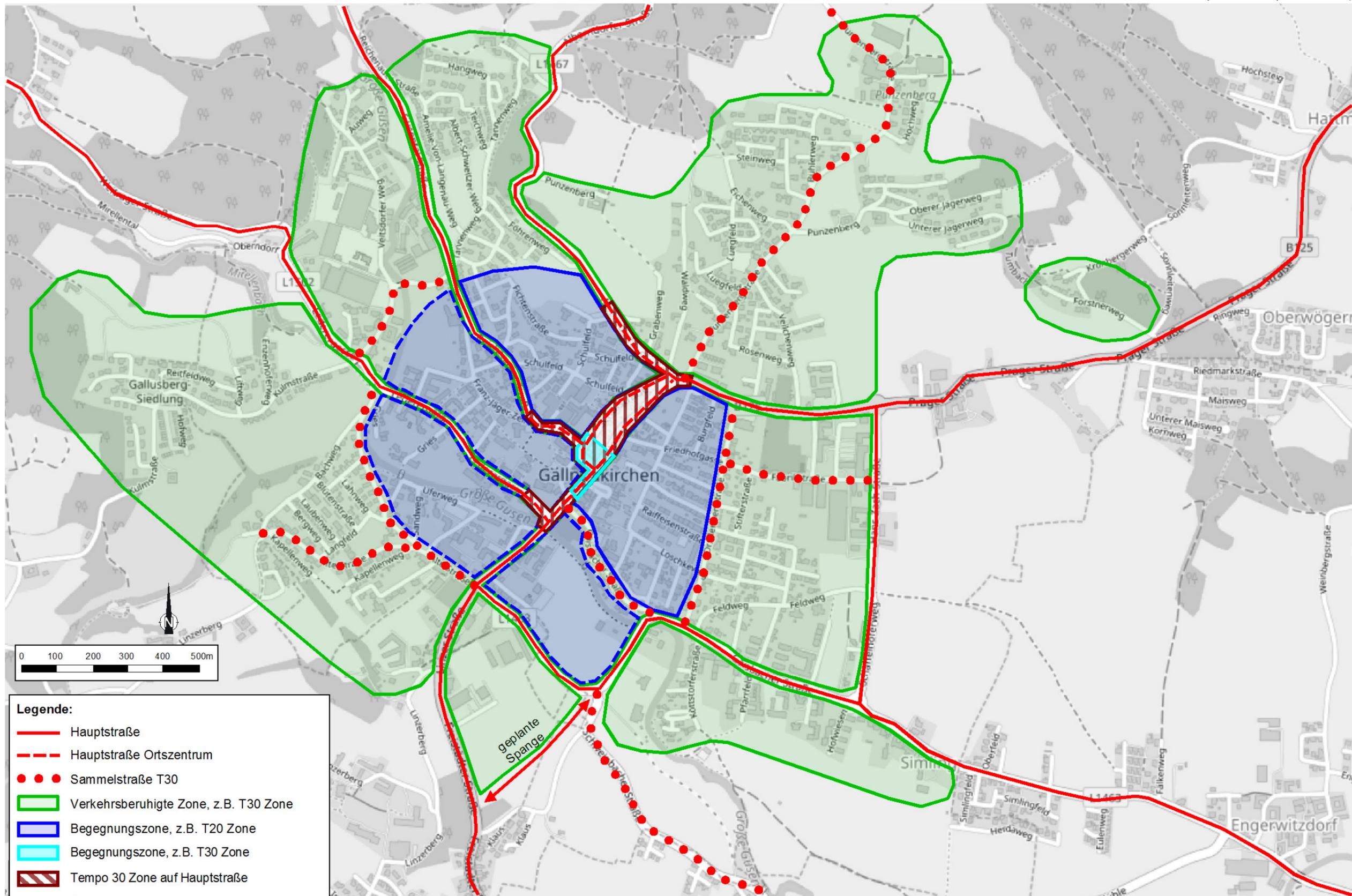
In den Wohngebieten um das Stadtzentrum sowie im Umfeld des Schulzentrums wird die Verordnung von Begegnungszonen angestrebt (siehe Abb. 6.3-1). Es wird empfohlen, diese Begegnungszonen in den Wohngebieten gemeinsam mit der Bevölkerung zu diskutieren und umzusetzen.



MIV4 Einführung von Tempo 30 Zonen auf Hauptstraße im Ortszentrum

Auf den Hauptstraßen im Stadtzentrum soll Tempo 30 nach der STVO eingeführt werden, um die innerörtliche Funktion der Straßen stärker zu berücksichtigen. Dies betrifft den Bereich der B125 Hauptstraße zwischen der Gusenbrücke und dem Kreuzungsbereich Hauptstraße - Prager Straße - Alberndorfer Straße (inkl. des Kreuzungsbereiches) sowie die innerörtlichen Teile der Alberndorfer Straße zwischen der Lärchenstraße und der B125 (Schulumfeld), die innerörtlichen Teile der Reichenauer Straße (Schulumfeld) sowie die Lederergasse im Bereich der Engstelle der Straße ca. 100m östlich der B125.

Abb. 6.3-1: Verkehrsorganisation des KFZ-Verkehrs (Map data © OpenStreetMap contributors)



MIV5 Ausweitung der verkehrsberuhigten Zone und Straßenraumgestaltung auf Hauptstraßen im Stadtzentrum

Die Gestaltung und die Fahrgeschwindigkeiten der KFZ auf der B125 im Stadtzentrum entspricht nicht der Funktion des Stadtzentrums als Einkaufs- und Versorgungszentrum, als Schulbereich sowie als Ort für Begegnung und für den Aufenthalt. Daher wird eine städtebauliche Straßenraumgestaltung und eine Attraktivierung des öffentlichen Raumes im Stadtzentrum empfohlen. In Abb. 6.3-2 ist ein Vorschlag für die städtebaulich angepasste Straßenraumgestaltung und die Einführung einer Begegnungszone auf folgenden Bereich enthalten:



- Kreuzungsbereich Schulstraße - Reichenauer Straße.
- Reichenauer Straße zwischen der Schulstraße und der Hauptstraße mit einer an die Gestaltung des Kirchvorplatzes angepassten Straßengestaltung.
- Kreuzungsbereich der Reichenauer Straße mit der Hauptstraße.

In einem weiteren Schritt soll bei einem Erfolg der Maßnahmen auch der Bereich der Straßenraumgestaltung auf die Hauptstraße nach Südwesten bis zum Marktplatz sowie nach Nordosten bis zur Friedhofstraße erweitert werden.

In Abb. 6.3-3 ist ein Vorschlag für die langfristige Neugestaltung der Kreuzung Hauptstraße - Perger Straße - Schulstraße - Alberndorfer Straße als Skizze enthalten. Dieser Vorschlag soll diskutiert und gemeinsam mit der Landesstraßenverwaltung weiter entwickelt werden.

Abb. 6.3-2: Vorschlag für die Straßengestaltung und Begegnungszone im Stadtzentrum zwischen Schulstraße, Reichenauer Straße und Hauptstraße



Abb. 6.3-3: Vorschlag für die Straßengestaltung im Kreuzungsbereich der Hauptstraße mit der Perger Straße, Schulstraße und Alberndorfer Straße



MIV6 Modellprojekt Mobilitätskonzept Schulzentrum/Schulfeld

Das Mobilitätsverhalten von Kindern wird (neben dem Vorbild der Eltern und des Umfeldes) stark durch den täglichen Schulweg und die Qualität auf diesem Weg geprägt. Aus diesem Grund kommt der Schulwegsicherung und dem optimalen Angebot für das Zu Fuß Gehen, Radfahren sowie der Erreichbarkeit der Haltestellen eine wesentliche Bedeutung zu. Der vorherrschenden Angst der Eltern um ihre Kinder am Schulweg muss durch entsprechende Maßnahmen und Aufklärung entgegengewirkt werden. Für die Schulen sind daher Schul-Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die z.B. folgende Maßnahmen enthalten:

- **Einführung von professioneller Mobilitätsberatung** für Eltern, Schüler und Lehrer.
- **Schulprojekte zum Thema Mobilität.**
- **Optimierung der Verkehrserschließung für den Umweltverbund** - zu Fuß, mit dem Fahrrad und der Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen.
- **Verkehrskonzepte zur MIV-Verkehrsberuhigung des Schulumfeldes** bis zur Beschränkung der Zufahrtsmöglichkeit mit dem MIV.

Es wird empfohlen, gemeinsam mit dem Land Oberösterreich ein Modellprojekt zu starten.

MIV7 Ruhender KFZ-Verkehr

Ähnlich wie die Verkehrserschließung für den fließenden KFZ-Verkehr hat auch das Angebot von Stellplätzen zwei Seiten: Ein gutes Angebot an Stellplätzen für KFZ im Ortszentrum ist auch eine Voraussetzung für ein attraktives Ortszentrum und den Wirtschaftsstandort. Das betrifft insbesondere Lademöglichkeiten für die Ver- und Entsorgung von Gütern, den Wirtschaftsverkehr sowie den Einkaufs- und Besucherverkehr und Parkmöglichkeiten für Bewohner und Beschäftigte. Eine Übererschließung und die überwiegende Nutzung des öffentlichen Raumes auf Innerortsstraßen durch Parkplätze verursacht aber auch eine Reihe von Problemen wie zum Beispiel:

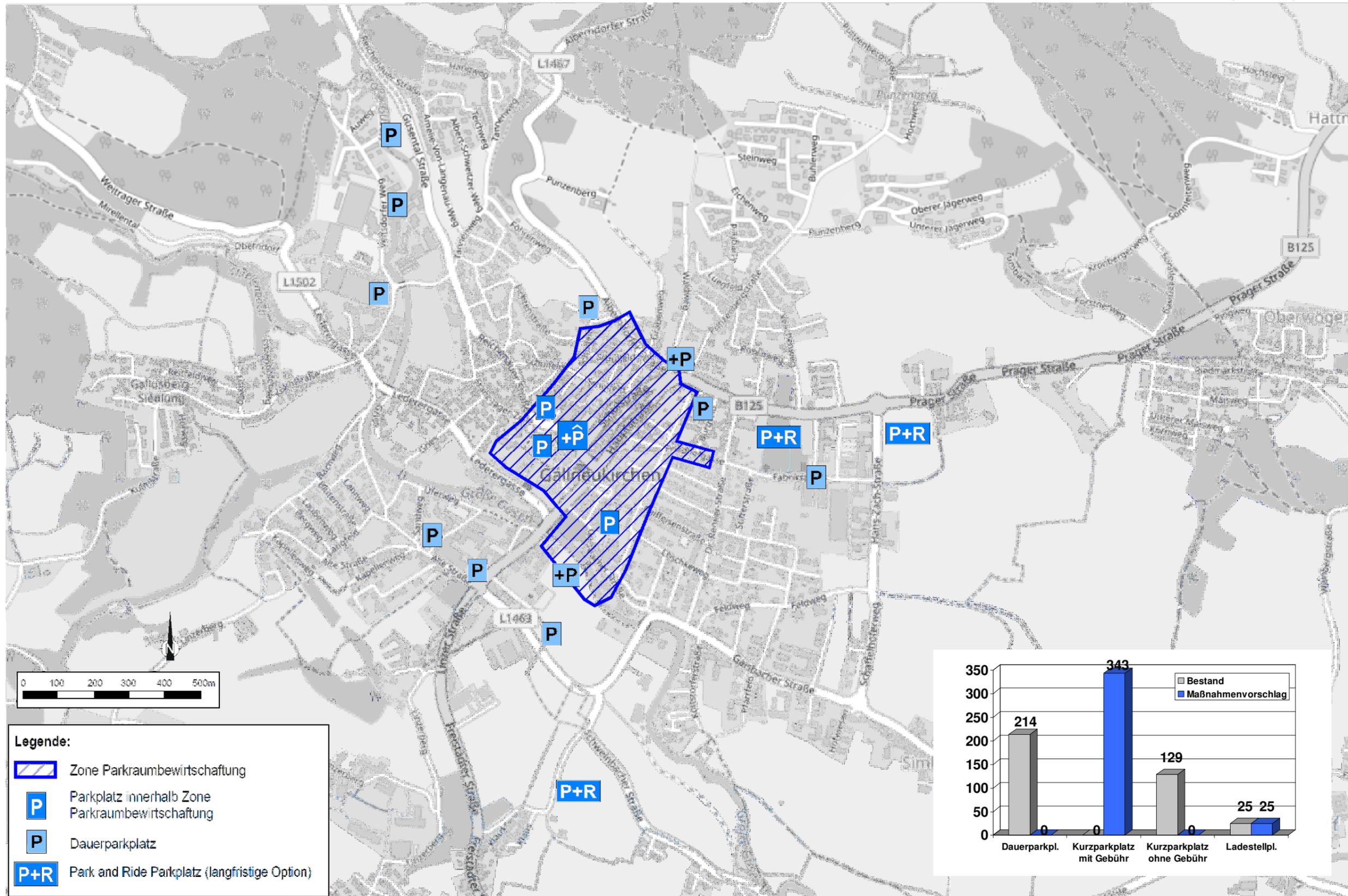
- Schlechte Gestaltung und wenig Platz für andere Nutzungen wie Aufenthaltsqualität und Platz zum Flanieren.
- KFZ-Verkehrsbelastungen bei der Zu- und Abfahrt, Störung anderer Nutzungen
- Notwendige Flächen für die Anlieferung werden durch parkende KFZ verstellt.

Aus diesem Grund werden folgende Maßnahmen des Parkraummanagements für Gallneukirchen vorgeschlagen:

- Parkraumbewirtschaftung durch die Einführung einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone und Erweiterung dieser gebührenpflichtigen Zone gegenüber dem Bestand (siehe Abb. 6.3-4). Als Parkgebühr werden 40 bis 50 Cent pro 30 Minuten Parkdauer vorgeschlagen sowie die Einführung einer Ausnahmegenehmigung für Anwohner.
- Verfolgen der Errichtung einer Tiefgarage im Bereich des Schulvorplatzes (zur Schulstraße) oder auf den bereits als Parkplatz genutzten Gründen westlich des Rathauses.
- Einrichtung von zusätzlichen zentrumsnahen Parkplätzen, z.B. im Umfeld der Kreuzung Hauptstraße - Prager Straße - Alberndorfer Straße.

Abb. 6.3-4: Maßnahmen KFZ-Verkehr - Parkraummanagement

Map data © OpenStreetMap contributors



MIV8 Verkehrsmanagement nach dem Prinzip der Stauvermeidung (siehe Abb. 6.3-5 und 6.3-6)

Die starken KFZ-Verkehrsbelastungen im Stadtzentrum von Gallneukirchen stoßen in den Spitzenstunden bereits heute an die Grenzen der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes. In Zukunft ist mit einer weiteren Steigerung der Bevölkerungszahl der Gemeinden im Gusental und als Trendprognose auch des KFZ-Verkehrs zu rechnen. Als Maßnahme wird ein Konzept des KFZ-Verkehrsmanagements nach dem Prinzip der Zufahrtsdosierung vorgeschlagen. An den Stadtzufahrten soll, gesteuert mit Verkehrslichtsignalanlagen, nur mehr so viel KFZ-Verkehr zufahren können wie im Stadtzentrum bewältigt werden kann. Dies ist insbesondere auch im Fall der Realisierung der RegioTram Variante West eingleisig unbedingt erforderlich, damit die RegioTram im Mischverkehr in der Schulstraße sowie in der Hauptstraße unbehindert vom KFZ-Verkehr fahren kann.

Im Bereich der Stadteinfahrten ist (außerhalb des Stadtzentrums) mit KFZ-Rückstau zu rechnen. Im Bereich dieser Rückstau-Bereiche müssen ÖV-Fahrestreifen (Busfahrestreifen) zur behinderungsfreien Führung der Regionalbusse (bzw. teilweise auch der RegioTram) eingerichtet werden. Für einzelne Bereiche mit geringer Kursanzahl der Regionalbusse könnte als Alternativ auch eine Anordnung einer Reihe von Kaphaltestellen mit Überholverböten bei der Fahrt nach Gallneukirchen erfolgen, damit sich hinter dem jeweiligen Regionalbus ein KFZ-Rückstau bildet bzw. vor den Regionalbussen möglichst unbehinderte Fahrt erreicht wird.

Dies ist als Grundkonzept zu verstehen und erfordert eine entsprechende Detailplanung der Dosierungsstellen und der Logik zur VLSA-Steuerung bzw. Anlage der Bushaltestellen.

Abb. 6.3-5: Maßnahmen KFZ-Verkehr - Verkehrsmanagement

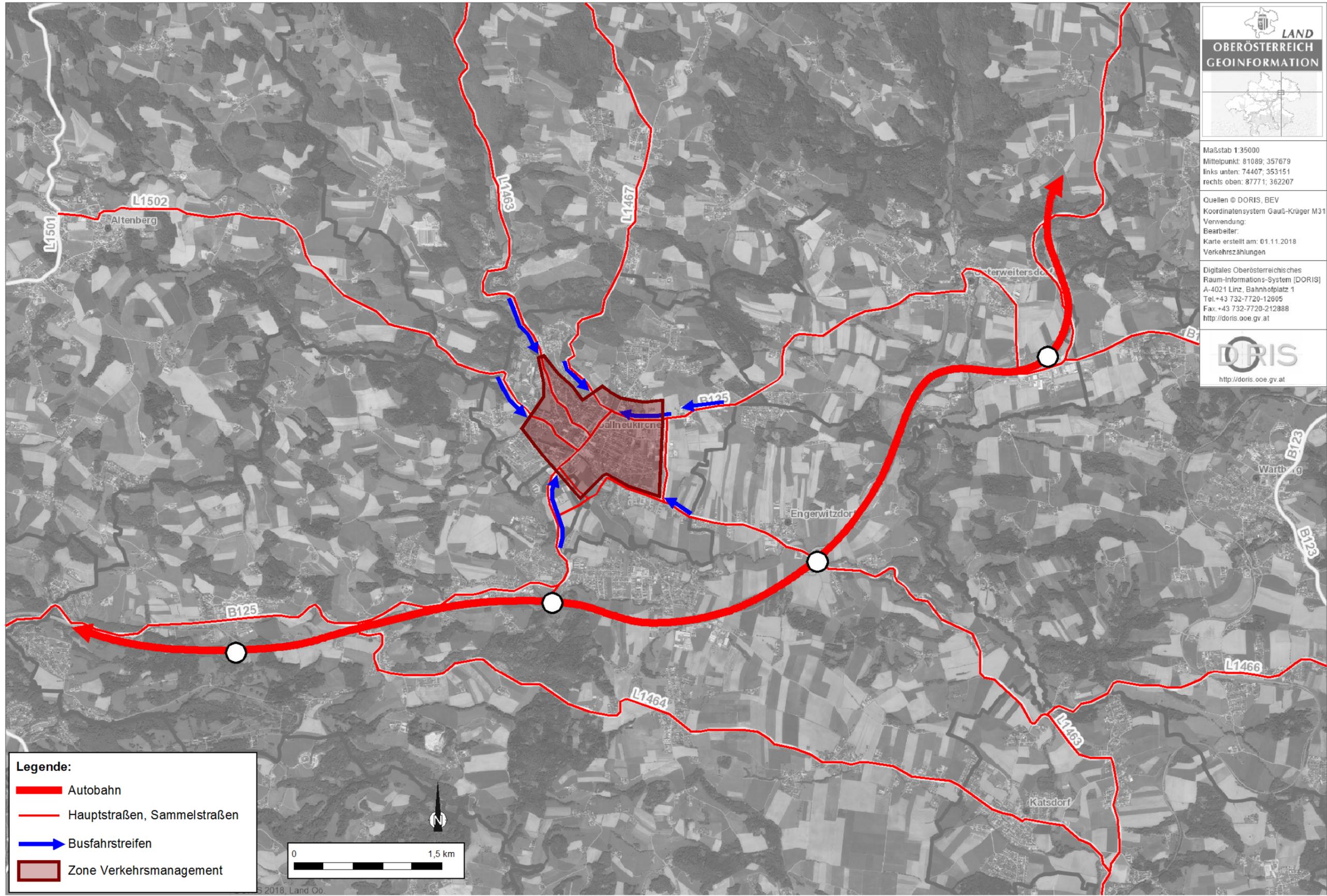
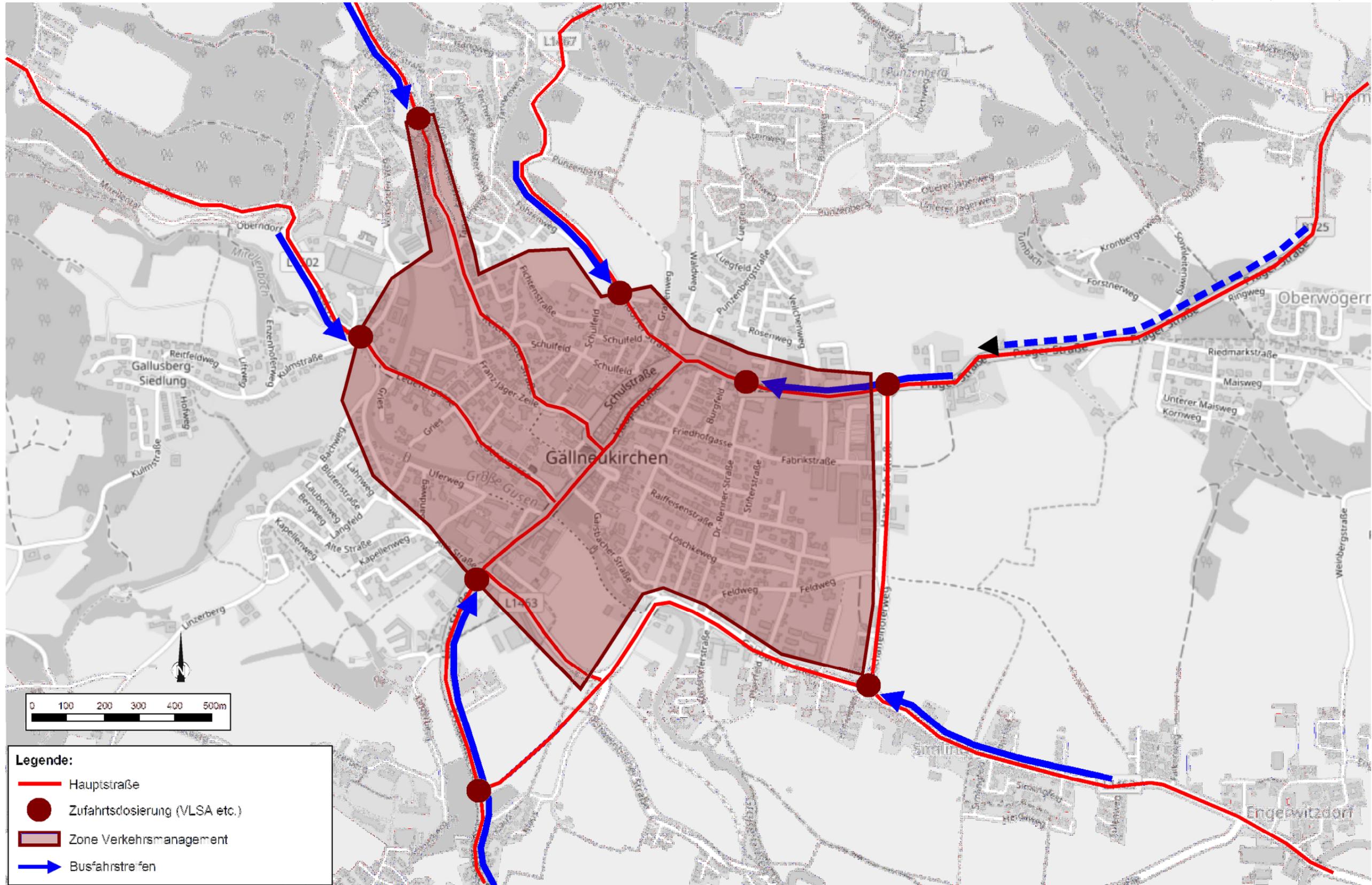


Abb. 6.3-6: Maßnahmen KFZ-Verkehr - Verkehrsmanagement (Detailansicht);
 Map data © OpenStreetMap contributors



MIV9 Neue Vorgaben für die PKW-Stellplatzvorschreibung bei Bauvorhaben

Die derzeitigen Regelungen zur Stellplatzvorschreibung mit in der Regel 2 PKW-Abstellplätzen pro Wohneinheit (mit 4 Räumen) entspricht nicht den Zielsetzungen der verkehrspolitischen Leitlinie der Stadt Gallneukirchen. Aus diesem Grund wird eine Änderung dieser Vorgaben mit dem Ziel der Verringerung der Stellplatzvorschreibung empfohlen. Als Diskussionsvorschlag könnte dies z.B. folgende Regelung enthalten:

- 2 PKW-Stellplätze im Bereich von Einfamilienhäusern oder Reihenhäusern.
- 1 bis 1,5 Stellplätze für Wohneinheiten in mehrgeschossigen Wohnbauten, z.B. nach folgender Regelung:
 - Innerhalb des Stadtzentrums (das "Stadtzentrum" könnte z.B. der Zone der vorgeschlagenen Parkraumbewirtschaftung entsprechen): 1 Stellplatz pro Wohneinheit (auch bei größeren Wohnungen)
 - Außerhalb des Stadtzentrums für Wohnungen bis 55m² Nutzfläche 1 Stellplatz pro Wohneinheit
 - Außerhalb des Stadtzentrums für Wohnungen über 55m² Nutzfläche 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit

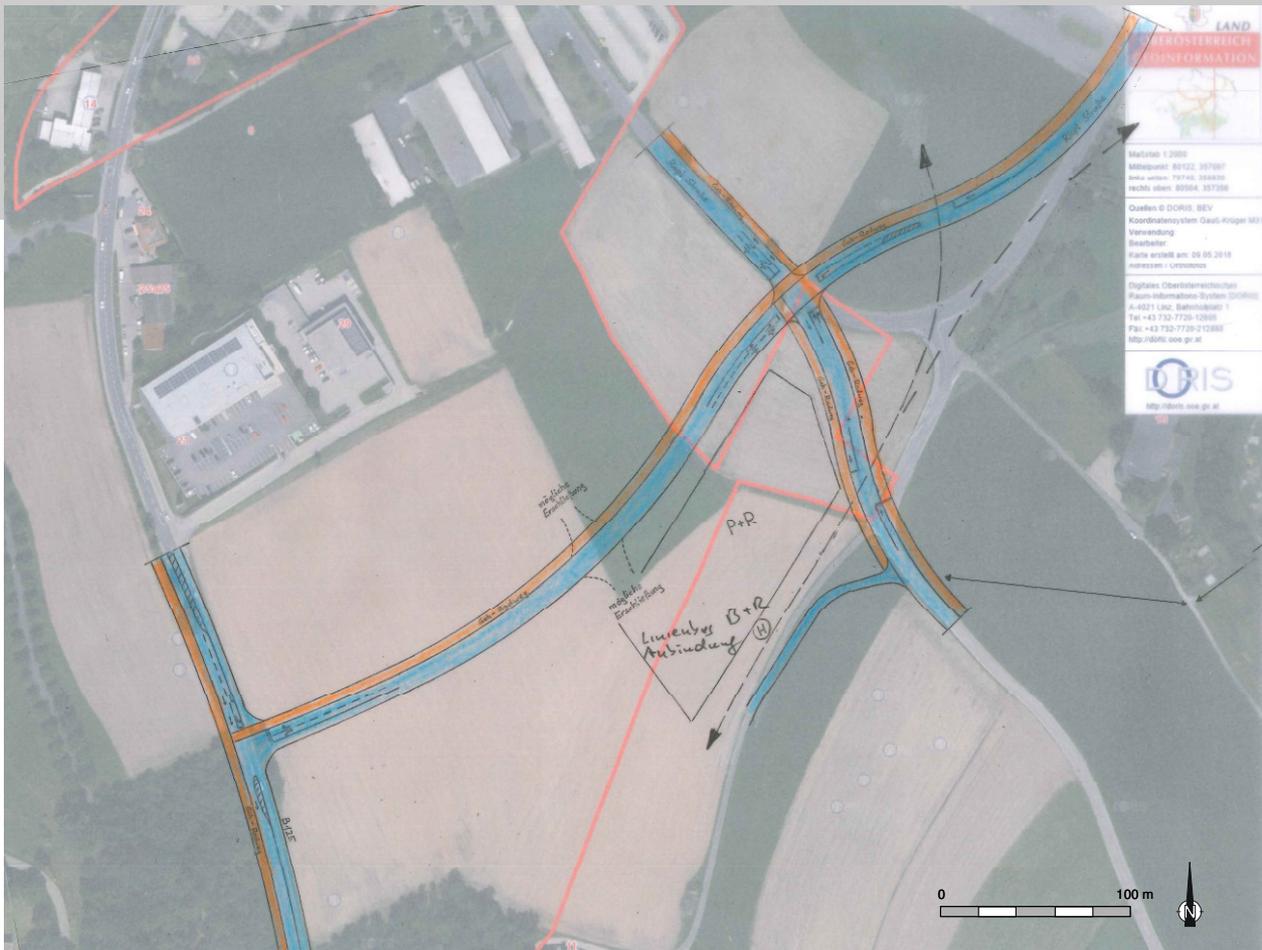
Zusätzlich sollten weitere Reduktionen der Stellplatzvorschreibung für Bauvorhaben mit Mobilitätsverträgen möglich sein, die auf eine Förderung des Umweltverbundes und die stärkere Nutzung von z.B. Car Sharing abzielen.

Darüber hinaus soll die Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen nicht an den Ort des Bauvorhabens gebunden sein, sondern kann auch in Form der Beteiligung an einer Sammelgarage bzw. öffentlichen Garage im Umfeld des Bauvorhabens erfolgen.

MIV10 Verbindungsspanne Riepl Straße - B125

Als kleinräumige Verbesserung (Umfahrung) des bestehenden Kreisverkehrs der B125 mit der Riepl Straße soll eine Verbindungsspanne zwischen der Riepl Straße und der B125 südöstlich des Lidl Marktes errichtet werden. Mit dieser Verbindungsstraße kann einerseits der Kreisverkehr der B125 mit der Riepl Straße entlastet werden, andererseits kann mit dieser Straßenverbindung auch das zukünftig geplante Betriebsgebiet/Forschungszentrum in diesem Bereich aufgeschlossen (vorwiegend Flächen in Engerwitzdorf). Von der Gemeinde Engerwitzdorf wird derzeit eine Planung für diese Straßenverbindung bzw. Erschließungsstraße durchgeführt. Die beiliegende Skizze soll nur eine von vielen Möglichkeiten darstellen.

Abb. 6.3-7: Konzeptidee für eine Verbindungsspanne zwischen der Riepl Straße und der B125 zur Entlastung des Kreisverkehrs B125 - Riepl Straße



6.4 Maßnahmenkonzept allgemeine und organisatorische Maßnahmen

ORG1 E-Mobility

Für die Zukunft ist absehbar, dass fossile Energieträger zurückgedrängt und durch Alternativen ersetzt bzw. ergänzt werden. Für den Prognosezeitraum bis 2030 ist zu erwarten, dass die KFZ-Verkehrsleistung mit Elektro-KFZ und E-Bikes steigen wird. Daraus ergibt sich ein Handlungsbedarf für die Errichtung der dafür notwendigen Infrastruktur. Für die Stadt Gallneukirchen ist hier Ladenachfrage, aber auch die Entwicklung der Ladetechnik von Bedeutung. Neben Steckertypen und Ladeleistungen geht es hier vor allem um die Ladeprinzipien Schnellladen (ca. 30 bis 50min), Langsamladen (ca. 6h bis 12h) oder induktives Laden. Für zukünftig notwendige Investitionsvorhaben sind die technischen Entwicklungen im Bereich der Ladetechnik laufend zu verfolgen und entsprechend darauf zu reagieren. Hinsichtlich neuer Technologien und Elektromobilität werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Die Entwicklung der Akzeptanz von Elektromobilität und die technische Entwicklung im Fahrzeugsektor soll laufend beobachtet werden, um zeitgerecht auf neue Angebote und Anforderungen reagieren zu können.
- Mittelfristig ist eine Bedarfsermittlung für die notwendige Infrastruktur durchzuführen. Darauf aufbauend sollen die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in Form eines Masterplans in Kooperation mit einem EVU erstellt und umgesetzt werden.
- In einem ersten Schritt sollen private Unternehmer (EVU, EKZ, KFZ- und Handelsunternehmer) von Seiten der Gemeinde motiviert werden, öffentliche und ganztägig erreichbare Ladestationen zu errichten.
- Für E-Bikes ist im öffentlichen Raum generell nur ein geringer Lade- und Handlungsbedarf gegeben, da diese größtenteils zu Hause aufgeladen werden. Zumindest im Stadtzentrum sollen im Bereich der Fahrradabstellanlagen E-Lademöglichkeiten (z.B. Fahrradbügel bzw. Fahrradbox mit einfacher Schuko-Steckdose) betrieben werden (touristische Nutzung etc.).
- Bei Neubauvorhaben (Wohnbau, Gewerbe etc.) ist darauf zu achten, dass generell leicht erreichbare Fahrradabstellplätze und Lademöglichkeiten für E-Fahrräder, E-Moped und E-Motorräder (Boxen, Steckdosen) verpflichtend vorgeschrieben werden. Werden im Zuge des Projektes Pkw-Garagen errichtet, ist darauf zu achten, dass entsprechend dimensionierte Leerverrohrungen vorgesehen werden.
- Die Stadt Gallneukirchen soll bei dem Thema E-Mobilität verstärkt eine Vorreiterrolle einnehmen. Bei zukünftigen Fuhrparkanschaffungen ist zu prüfen, ob nicht auch Elektro-KFZ die gewünschten ökologischen und wirtschaftlichen Anforderungen erfüllen können.

ORG2 Verpflichtende Mobilitätsverträge bei Bauvorhaben

Bei Bauverfahren (bzw. Bebauungsplänen) sollen die Anforderungen der angestrebten Reduktion des MIV stärker berücksichtigt werden. Dies kann z.B. durch die Vorschreibung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, attraktiver Radabstellplätze, Einrichtungen von Car Sharing Angeboten sowie eine Reduktion der PKW-Stellplatzvorschreibung erfolgen. Diese Festlegung kann z.B. in Form von Mobilitätsverträgen im Rahmen der Bebauungspläne erfolgen. Mobilitätsverträge sind privatrechtliche Vereinbarungen zwischen dem Bauwerber und der

Stadt Gallneukirchen, in denen die Umsetzung und Verantwortlichkeiten der einzelnen Maßnahmen vertraglich geregelt wird.

ORG3 Car-Sharing

Bedingt durch die steigenden Kosten, aber auch bedingt durch einen generellen Trend zum Teilen, werden auch Car-Sharing-Modelle attraktiver. Der Car-Sharing-Bedarf in Gallneukirchen soll in regelmäßigen Abständen sondiert werden. Da bei Car-Sharing-Modellen die Manipulations- und Wartungskosten ausschlaggebend sind, soll dieses System aus betriebswirtschaftlicher Sicht von einem spezialisierten Anbieter betrieben werden.

7 Zusammenfassung

Aufgabenstellung

Der Gemeinderat der Stadt Gallneukirchen hat in seiner Sitzung am 9.3.2017 beschlossen, das **Mobilitäts- und Verkehrskonzept** überarbeiten zu lassen.

Beabsichtigt ist, unter anderem das Örtliche Entwicklungskonzept Gallneukirchen mit dem derzeit rechtskräftigen **"Funktionsplan Verkehr"** zu überprüfen. Das im Jahr 2014 begonnene Änderungsverfahren Teil B - Örtliches Entwicklungskonzept Nr. 1 Änd. 11 Modul: "Verkehrskonzept Funktionsplan" soll weitergeführt werden. In der Folge sollen Lösungen für örtliche und überörtliche Maßnahmen erarbeitet werden. Dies soll Maßnahmen für alle Verkehrsmittel enthalten sowie bauliche und organisatorische Maßnahmen umfassen.

Bestandsanalyse

Als Grundlage für die Festlegung der Ziele und der Maßnahmen wurde neben intensiven Diskussionen in der begleitenden Arbeitsgruppe eine umfangreiche Bestandsanalyse durchgeführt. Diese enthält folgende Themen:

- Verkehrsangebot für alle Verkehrsmittel und Verkehrsträger
- Verkehrsnachfrage der einzelnen Verkehrsmittel, inkl. Durchführung von umfangreichen Verkehrszählungen im Gemeindegebiet von Gallneukirchen
- Verkehrserhebungen des Angebotes und der Nachfrage des ruhenden KFZ-Verkehrs im Stadtzentrum von Gallneukirchen
- Analyse der Verkehrsunfälle der letzten Jahre
- Durchführung einer Kunden- und Geschäftsbefragung im Stadtzentrum
- Analyse der vorhandenen Daten aus einer Bürgerbefragung der Gemeinde

Als Ergebnis kann festgestellt werden, dass insbesondere das Stadtzentrum stark vom KFZ-Verkehr belastet ist und daraus Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln sowie mit der Funktion als öffentlicher Raum für Begegnung und Aufenthalt entstehen. Es besteht Nachholbedarf für das Angebot von attraktiven Fußwegen sowie Radrouten. Als Trendprognose (ohne Maßnahmen) ist in der Zukunft mit einer starken Zunahme der KFZ-Verkehrsbelastungen in Gallneukirchen zu rechnen.

Verkehrspolitische Leitlinie Gallneukirchen

Als Zielvorstellung für die zukünftige Entwicklung von Gallneukirchen wurde von der begleitenden Arbeitsgruppe eine Verkehrspolitische Leitlinie Gallneukirchen definiert, die das weitere Wachstum des KFZ-Verkehr stark beschränken soll. Die wesentlichen Ziele sind:

- (1) Regionale Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und dem Land Oberösterreich
- (2) Gallneukirchen – die Stadt mit einem innovativen Mobilitätskonzept
- (3) Gallneukirchen – die Stadt der guten Erreichbarkeit
- (4) Gallneukirchen – die Stadt der kurzen Wege
- (5) Gallneukirchen – die Stadt mit ausgewogener Verkehrsmittelaufteilung
- (6) Gallneukirchen – die Stadt mit sozial- und umweltverträglicher Verkehrsabwicklung

Diese Verkehrspolitische Leitlinie mit ihren Zielfestlegungen ist die Grundlage für das entwickelte Maßnahmenpaket, mit dem diese Ziele erreicht werden sollen.

Maßnahmenprogramm des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts Gallneukirchen 2030

Als Ergebnis des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes Gallneukirchen liegt ein Maßnahmenprogramm mit mehr als 30 Maßnahmenbereichen für alle Verkehrsmittel vor. Als Zusammenfassung werden folgende Schlüsselmaßnahmen für die Zukunft empfohlen:

- (1) Verbesserung des Fußwegenetzes und des Radwegenetzes** als Voraussetzung für eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens der Fußgänger und Radfahrer in Gallneukirchen.
- (2) Verbesserung der Regionalbusangebotes (kurzfristig)** für Gallneukirchen und sein Umfeld. Kurzfristig soll das durch attraktive Taktangebote auf den Regionalbuslinien erfolgen.
- (3) Verfolgen des Projektes der RegioTram (mittel- bis langfristig)**, gemeinsam mit den Nachbargemeinden und dem Land Oberösterreich
- (4) Funktionelle Gliederung des Straßennetzes mit einer Ausweitung der Verkehrsberuhigung.** Aufbauend auf einer funktionellen Gliederung des Straßennetzes nach Hauptstraßen, Sammelstraßen etc. mit dem Vorschlag einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit sollen die Wohngebiete konsequent weiter vom KFZ-Verkehr beruhigt werden.
- (5) Straßenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung auf Hauptstraßen:** Für die Hauptstraßen ist insbesondere im Stadtzentrum eine Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung angestrebt. Empfohlen wird dies als Modellprojekt zur innerörtlichen Straßenraumgestaltung in Gallneukirchen (gemeinsam mit dem Land Oberösterreich).
- (6) Verkehrsmanagement nach dem Prinzip der Stauvermeidung:** Die starken KFZ-Verkehrsbelastungen im Stadtzentrum von Gallneukirchen stoßen in den Spitzenstunden bereits heute an die Grenzen der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes. Als Maßnahme wird ein Konzept des KFZ-Verkehrsmanagements nach dem Prinzip der Zufahrsdosierung vorgeschlagen. An den Stadtzufahrten soll, gesteuert mit Verkehrslichtsignalanlagen, nur mehr so viel KFZ-Verkehr zufahren können wie im Stadtzentrum bewältigt werden kann. Dies ist insbesondere im Fall der Realisierung der RegioTram Variante West eingleisig unbedingt erforderlich, damit die RegioTram im Mischverkehr in der Schulstraße sowie in der Hauptstraße unbehindert vom KFZ-Verkehr fahren kann.
- (7) Modellprojekt Mobilitätskonzept Schulzentrum:** Für das Schulzentrum soll ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden, um den bestehenden starken Hol- und Bringverkehr durch die Eltern zu verringern und alle Beteiligten (Schüler, Lehrer, Eltern) zu einem stark veränderten Verkehrsverhalten zu animieren. Es wird empfohlen, dazu ebenfalls ein Modellprojekt gemeinsam mit dem Land Oberösterreich anzulegen.