

Masterplan Gehen Leonding 2023

BERICHT

Stand 19.02.2024



PLANUM

FALLAST & PARTNER GMBH

Auftraggeber:

STADTGEMEINDE LEONDING
Stadtplatz 1
4060 Leonding

Ansprechpartner:

DI Michael Haudum, BSc.
Verfasser: PLANUM Fallast & Partner GmbH
Wastiangasse 14
8010 Graz
T +43 (0) 316 39 33 08
E office@planum.eu
W www.planum.eu

Bearbeitung:

Dr. Marie-Therese Fallast, BSc.
Anna-Sophie Klamminger, MSc.
Valentina Blechl, BSc.
Paul Matteo Kofler

Status: Bericht - ENTWURF

Datum: Dezember 2023

Geschäftszahl: 23-029

Projektpfad: P:\23-029 MASTERPLAN GEHEN LEONDING\04_BERICHTE_ABBILDUNGEN

Dateinamen: 23-029 Masterplan Gehen Leonding

COPYRIGHT Hinweis: *Der Inhalt des Dokumentes ist geistiges Eigentum der Firma PLANUM Fallast & Partner GmbH und ist urheberrechtlich geschützt.*

Das Titelbild enthält Inhalte von Freepik.com

Standort **GRAZ**
Wastiangasse 14
A 8010 Graz

T +43 (0) 316 39 33 0 8
M +43 (0) 664 511 18 26
E office@planum.eu

www.planum.eu

Standort **KLAGENFURT**
Karfreitstraße 16
A 9020 Klagenfurt

T +43 (0) 463 83 00 53 0
M +43 (0) 664 511 18 26
E office@planum.eu

Standort **WIEN**
Erlachplatz 10/11
A 1100 Wien

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

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINFÜHRUNG UND AUFGABENSTELLUNG	6
2	ZIELSETZUNGEN FÜR DEN FUßVERKEHR	8
2.1	Zielsetzungen aus dem Mobilitätskonzept Leonding 2022	9
2.1.1	Leitfaden 1: Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel	9
2.1.2	Leitfaden 2: Priorisierung aktiver Verkehrsteilnehmer:innen	11
2.1.3	Leitfaden 3: Leonding als Stadt der kurzen Wege	11
2.1.4	Leitfaden 5: Priorität für Lebensraum vor Verkehrsraum	13
2.1.5	Leitfaden 6: Verkehrssicherheit als Priorität	15
3	PLANUNGSGRUNDLAGEN	17
3.1	Planungsgebiet	17
3.2	Planungshorizont	18
4	IST-ANALYSE DES BESTEHENDEN FUßWEGENETZES	20
4.1	Bestandsfußwegenetz	22
4.2	Erreichbarkeitsanalyse	26
4.3	Bevölkerungsbefragung Mobilität 2021	28
5	PROBLEM- UND SCHWACHSTELLEN IN LEONDING	30
5.1	Unfallkarte	30
5.2	Bewertung der Ortsteile – Fußwegenetz und Erreichbarkeit	33
5.2.1	Leonding	33
5.2.2	Imberg	34
5.2.3	Gaumberg	34
5.2.4	Untergaumberg	36
5.2.5	Buchberg	37
5.2.6	Berg37	
5.2.7	Alharting	40
5.2.8	Holzheim	41
5.2.9	Aichberg	41
5.2.10	Friesenegg	42
5.2.11	Zaubertal	42
5.2.12	Enzenwinkl	42

5.2.13 Bergham	43
5.2.14 Rufling	43
5.2.15 Haag	43
5.2.16 St. Isidor	44
5.2.17 Hart	44
5.2.18 Reith	46
5.2.19 Felling, Jetzing und Staudach	46
5.2.20 Doppl	46
5.3 Widerstandsmodell Fußgänger:innenverkehr Leonding	47
 6 SOLL-FUßWEGENETZ	 48
6.1 Genehmigte Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept 2021	49
6.2 Maßnahmen, die sich bereits in Planung oder Umsetzung befinden	50
6.3 SOLL-Fußwegenetz	52
6.4 Maßnahmenempfehlungen	54
6.4.1 Verkehrssicherheitsmaßnahmen	55
6.4.2 Infrastrukturmaßnahmen	59
6.4.3 Bewusstseinsbildende Maßnahmen	62
 7 KONZEPT FÜR FUßGÄNGERFREUNDLICHE SIEDLUNGSENTWICKLUNG	 64
7.1 Rahmenbedingungen für fußgängerfreundliche Siedlungsentwicklung	66
7.2 Maßnahmen Raumplanung und Siedlungsentwicklung	70
 8 QUANTIFIZIERUNG DER MAßNAHMEN	 74
8.1 Einschätzung der Umwelteffekte	74
8.1.1 Km-Leistung->Ermittlung Verlagerungspotential	76
8.1.2 Berechnung der Emissionen	76
8.2 Verbesserung der Verkehrssicherheit	77
8.2.1 Reduktion der Unfallhäufungspunkte	77
8.2.2 Zunahme Weglänge Fußgängernetz und gesicherte Querungsstellen	77
8.2.3 Verbesserung der Erreichbarkeit des Alltagsbedarfs	78
 9 WEG ZUR FÖRDERUNG	 79
9.1 klimaaktiv mobil - Fußverkehr	79
9.2 Kommunales Investitionsprogramm	82
9.3 Landesförderungen	83

9.4 Zusammenfassung	85
QUELLENVERZEICHNIS	86
ANHANG	87
Unfallkarten: Brennpunkte	87
Maßnahmen in Planung/Umsetzung (mit POIs)	92
Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept 2021 (mit POIs)	93
SOLL - Fußwegenetz	94
Maßnahmen – Ortsteilkarten	95
Förderungsantrag: klimaaktiv mobil – Fußverkehr	118
Erreichbarkeitsanalyse – Ortsteile	122
Maßnahmenempfehlungen, Einzelmaßnahmen: Maßnahmen in Planung/Umsetzung	139
Maßnahmenempfehlungen, Einzelmaßnahmen: Maßnahmen aus dem MOK	146
Maßnahmenempfehlungen, Einzelmaßnahmen: Maßnahmen aus der SOLL-KONZEPTION	154

1 EINFÜHRUNG UND AUFGABENSTELLUNG

Die gesellschaftspolitische Relevanz des **Zu-Fuß-Gehens** nimmt stetig zu und die Förderung dieser Mobilitätsform im Alltag bietet viele Vorteile. In erster Linie ist die Verlagerung der MIV-Nutzer:innen auf aktive (emissionsfrei und ressourcenschonend) Mobilitätsformen wie Zu-Fuß-Gehen als wesentlicher Beitrag zur Klimazielerreichung zu betrachten. Post-Pandemie-Auswirkungen zeigen den großen Bedarf nach Belebung des öffentlichen Raumes und die Notwendigkeit für Begegnungen als Beitrag zur Inklusion aller Bevölkerungsschichten. Dazu kommen die nachweislichen gesundheitsfördernden Aspekte des Zu-Fuß-Gehens für Körper und Geist. Mehr Menschen auf unseren Straßen bedeuten auch mehr Sicherheit in diversen Hinsichten bzw. objektiv **höhere Verkehrssicherheit** (Tempo verlangsamt) und verbessertes persönliches Sicherheitsgefühl durch weniger Angsträume. Das Gehen bietet auch einen weiteren Vorteil – durch die **Belebung eines Ortszentrums** wird die lokale Wirtschaft nachhaltig gestärkt.

Der Grundstein für eine lebenswerte Stadtgemeinde Leonding wurde hinsichtlich der gesamten Mobilität schon bei der Erstellung und mit dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes im Jahr 2022 gelegt. Nun geht es darum, mit der Erstellung des **Masterplans Gehen** die beschlossene Leitlinie „Lebensraum vor Verkehrsraum“ mit dem Schwerpunkt Sicherheit und Komfort für aktive Verkehrsteilnehmer:innen detailliert auszuarbeiten, um dieser Mobilitätsform eine erhöhte Bedeutung zu geben.

Das Vorhaben ist durch diverse Maßnahmen wie neue verbesserte Infrastruktur, Verkehrsberuhigung, Leitsysteme und Bewusstseinsbildung zu erreichen. Als Grundlage dient zum Teil das bestehende Mobilitätskonzept von 2022. Da das Planungsteam seit 2021 mit dem Raum Leonding in mehreren Projekten betraut ist, kann auf bestehende Ortskenntnisse und Vertrautheit hinsichtlich der Verwaltungsstrukturen aufgebaut werden. Diese Tatsache spiegelt sich sowohl in die Angebotsgestaltung als auch in einer beschleunigten Abwicklung wider.

Aufschlüsselung nach Einwohner:innenanzahl	Gemeinden Städte bis 15.000 Einwohner:innen	Städte Gemeinden > 15.000 Einwohner:innen	Städte Gemeinden > 30.000 Einwohner:innen	Städte > 1 Mio. Einwohner:innen	Städte Gemeinden > 30.000 Einwohner:innen lokaler Masterplan Gehen
Art des Konzeptes	örtliches Fußverkehrskonzept	lokaler Masterplan Gehen	lokaler Masterplan Gehen	lokaler Masterplan Gehen	Stadtgebiet
Planungseinheit	Gemeindegebiet	Stadtgebiet	Stadtgebiet	Stadtgebiet	empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre
Planungshorizont	empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre	empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre	empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre	empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre	erforderlich (max. 5 Jahre alt)
Mobilitätsstudie	nicht erforderlich	nur für Landeshauptstädte (max. 5 Jahre alt)	erforderlich (max. 5 Jahre alt)	erforderlich (max. 5 Jahre alt)	detaillierte qualitative sowie quantitative Zielsetzungen unter Berücksichtigung der Mobilitätsdaten bezogen auf das Planungsgebiet
Zielsetzungen	qualitative Zielsetzung für die Entwicklung des Fußverkehrs bezogen auf das Planungsgebiet	detaillierte qualitative Zielsetzung zur Entwicklung des Fußverkehrs mit verbindlichen Zielen bezogen auf das Planungsgebiet	detaillierte qualitative sowie quantitative Zielsetzungen unter Berücksichtigung der Mobilitätsdaten bezogen auf das Planungsgebiet	detaillierte qualitative sowie quantitative Zielsetzungen unter Berücksichtigung der Mobilitätsdaten bezogen auf das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet
IST-Analyse Fußwegenetz inkl. Problem- und Schwachstellen	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet
SOLL-Fußwegenetz	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet
Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung	Beschreibung der geplanten Maßnahmen	Beschreibung der Strategie und der geplanten Maßnahmen, Verweis auf entsprechende Stadtentwicklungspläne und -konzepte	Beschreibung der Strategie und der geplanten Maßnahmen, Verweis auf entsprechende Stadtentwicklungspläne und -konzepte	Beschreibung der Strategie und der geplanten Maßnahmen, Verweis auf entsprechende Stadtentwicklungspläne und -konzepte	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet
Bewusstseinsbildung	Beschreibung der geplanten Maßnahmen	Konzept zur laufenden Bewusstseinsbildung	Konzept zur laufenden Bewusstseinsbildung	Konzept zur laufenden Bewusstseinsbildung	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet
Maßnahmenliste zumindest für die nächsten 3 Jahre, gegliedert nach: - bauliche Maßnahmen - Raum-/Siedlungsentwicklung - Bewusstseinsbildung	erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich	Beschreibung der Strategie und der geplanten Maßnahmen, Verweis auf entsprechende Stadtentwicklungspläne und -konzepte
Beteiligung Stakeholder	empfohlen	dringend empfohlen	dringend empfohlen	dringend empfohlen	Konzept zur laufenden Bewusstseinsbildung
Fußverkehrsbeauftragte:r	empfohlen	dringend empfohlen	dringend empfohlen	dringend empfohlen	erforderlich
					dringend empfohlen
					dringend empfohlen

Abbildung 1 Differenzierung örtliches Fußverkehrskonzept | lokaler Masterplan Gehen nach Einwohner:innen

2 ZIELSETZUNGEN FÜR DEN FUßVERKEHR

Zu-Fuß-Gehen ist das elementarste Fortbewegungsmittel, das positiv zur Gesundheit der Bevölkerung und zum Klimaschutz beiträgt. Neben einer Steigerung des Anteils an Fußgänger:innen in Leonding, sollen mit dem Masterplan Gehen noch einige andere Ziele erfüllt werden. Der Plan enthält sowohl Ziele aus dem Mobilitätskonzept Leonding 2022 (MOK 2022) als auch Zielsetzungen, die der Leitfaden zum Masterplan Gehen 2030 vorgibt. Letztere beziehen sich stark auf die Erfüllung von Zielen aus verschiedenen anderen Quellen. In den Zielsetzungen des Masterplan Gehen Leonding werden die Vorgaben qualitativ und quantitativ angegeben, damit im weiteren Verlauf eine Evaluierung und das Monitoring der Maßnahmenumsetzung möglich ist. Die Ziele dienen außerdem der Entwicklung von Maßnahmen.

Die Ziele des Masterplan Gehen-Leitfaden beziehen sich stark auf die Verknüpfung von Klimaschutz und Ressourcenschonung, Gesundheit und Verkehrssicherheit. Die beschlossenen Ziele des MOK 2020 können hier zum Großteil gut integriert werden.



Abbildung 2-1: Ziele des Masterplan Gehen (Quelle: Besser Gehen in Österreich, 2022, S. 21)

Auch wenn der vorliegende Masterplan Gehen auf Leonding beschränkt ist, sind doch auch die Ziele der Region zu berücksichtigen. So hat die Nachbar- und Landeshauptstadt Linz in ihrem Mobilitätskonzept „Kumm' steig um“ einige Ziele und Maßnahmen zum Zu-Fuß-Gehen vorgesehen:

- Trend umkehren / stoppen: Rückgang des Fußgänger:innen-Anteils am Modal Split
- Infrastrukturmaßnahmen für Attraktivierung des Zu-Fuß-Gehens (Gehsteigbreiten, sichere Querungsmöglichkeiten, Verkürzung Wartezeit an Ampeln)
- Gestaltung kompakter Siedlungsstrukturen und Steigerung der fußläufigen Erreichbarkeit (Schulen, Einkaufsstraßen, Freizeiteinrichtungen)

- Gestaltung Fußgänger:innen-Infrastruktur nach Standard-, Komfort- und Sicherheitsaspekten
- Ausbau der Barrierefreiheit im Öffentlichen Raum

Diese Ziele aus Linz entsprechen und ergänzen jene, die sich Leonding im Mobilitätskonzept gesetzt hat. Die relevanten Ziele zum Zu-Fuß-Gehen werden in den nächsten Kapiteln beschrieben. Im Mobilitätskonzept erhielten die Ziele Leitfaden-Nummern zugewiesen, sie werden im vorliegenden Bericht gleich angegeben.

2.1 Zielsetzungen aus dem Mobilitätskonzept Leonding 2022

Die verkehrspolitischen Ziele des Mobilitätskonzeptes Leonding 2022 verfolgen einen integrativen Ansatz, das heißt es werden alle Verkehrsmittel – insbesondere der Umweltverbund – gleichwertig betrachtet. Für den Masterplan Gehen steht das **Zu-Fuß-Gehen** im Fokus und wird auch in der Zielformulierung in den Mittelpunkt gerückt. Nichtsdestotrotz stellt die Multimodalität in der Mobilität eine wichtige Grundlage für eine – wie im Leitfaden für den Masterplan Gehen dargestellte – faire und soziale Mobilität sowie die integrative Planung dar.

2.1.1 Leitfaden 1: Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel

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

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



Quelle: AIT, 2021

Die Art der Erreichbarkeit ist an den Gebietscharakter und die Nutzung anzupassen. Besonders die dicht bebauten Bereiche sollen für **Fuß**-, Rad- sowie für den Öffentlichen Verkehr attraktiv erreichbar sein. Unter diesen Voraussetzungen werden entsprechende Abstellplätze am Rand urbaner Bereiche von Kund:innen und Besucher:innen angenommen. Innenstadtbereiche mit derartiger Erschließung haben auch für den Handel deutlich positive Entwicklungen vorzuweisen. Die Unterstützung und Stärkung des Stadtzentrums und der lokalen Zentren ist ein erklärtes Ziel des Mobilitätskonzeptes. Mit den Parkmöglichkeiten von Einkaufszentren am Stadtrand kann jedoch die Innenstadt schon aufgrund der Stadtstruktur nicht mithalten. Die Innenstadt kann jedoch mit ihrem Umfeld immer gegenüber einem Großparkplatz punkten.

2.1.2 Leitfaden 2: Priorisierung aktiver Verkehrsteilnehmer:innen



In vielen Fällen sind Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr gegenüber jenen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zur Verfügung stehenden Flächen überdimensioniert. Nicht nur bei der Aufteilung des Verkehrsraums kann es notwendig werden, Prioritäten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln festzulegen. Die **Priorisierung des nichtmotorisierten Verkehrs** und des Öffentlichen Verkehrs kann auch bei der Aufteilung der Freigabezeit an Verkehrslichtsignalanlagen oder der finanziellen und zeitlichen Ressourcen bei der Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen notwendig sein.

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

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

Die Anwendung des Prinzips „Sicherheit, Flüssigkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrs“ ist nicht nur auf den Kfz-Verkehr bezogen, sondern umfasst im Sinne des Gesetzgebers alle Verkehrsmittel. Besonders bei Kapazitätsfragen wird oft nur die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs als Kriterium herangezogen, die übrigen

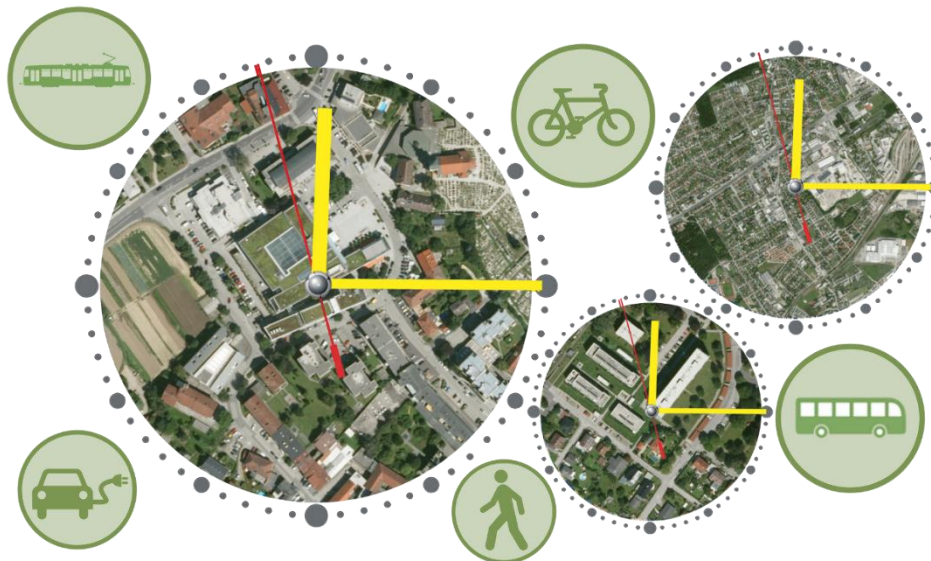
Verkehrsmittel werden mit den Restflächen bedient. Gerade im städtischen Raum sollten der nichtmotorisierte Verkehr und der Öffentliche Verkehr genauso wie der Kfz-Verkehr vorerst mit ihren Mindestansprüchen berücksichtigt werden, erst anschließend kann man den Werthaltungen und den objektiven Anforderungen folgend, über qualitative Verbesserungen für einzelne Verkehrsmittel entscheiden.

Priorisierung der Verkehrsteilnehmer:innen:

1. Aktive Verkehrsteilnehmer:innen (Fuß- und Fahrrad),
2. Öffentlicher Verkehr (ÖV),
3. MIV unter der Voraussetzung, dass Ziele im Stadtgebiet prinzipiell für alle Verkehrsmittel erreichbar bleiben.

2.1.3 Leitfaden 3: Leonding als Stadt der kurzen Wege

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



Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Financial Times, 2020

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

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

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

2.1.4 Leitfaden 5: Priorität für Lebensraum vor Verkehrsraum



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

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

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

In bebauten Gebieten ist über eine ausgewogene Neu-Aufteilung des öffentlichen Raumes zu diskutieren. Diese Überlegungen gelten nicht nur für die Plätze, sondern auch die Verbindungen bzw. Straßenzüge nach dem Motto „Der Weg ist auch ein Ziel“. Oft überwiegt der Verkehrsraum gegenüber den übrigen öffentlichen Flächen. In solchen Fällen ist bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit die Reduktion von überdimensionierten Verkehrsflächen, insbesondere für den motorisierten Verkehr, zu prüfen.

Neben der Verkehrsqualität ist auch der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eine angemessene Aufmerksamkeit zu widmen. Besonders in den urbanen Bereichen von Leonding überwiegt auf einem Großteil der Straßen die Aufenthaltsfunktion gegenüber der Verkehrsfunktion „Durchleiten“. Eine

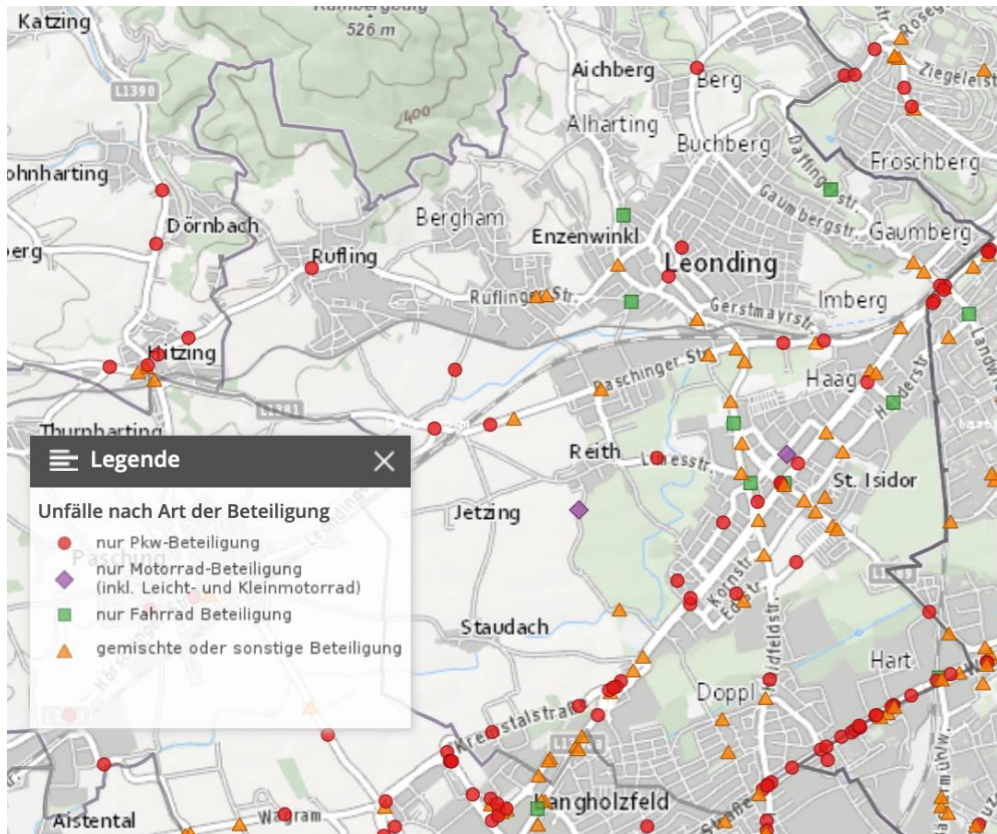
ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums bietet das angenehme Umfeld, indem sich Bewohner und Besucher wohlfühlen.

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

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

2.1.5 Leitfaden 6: Verkehrssicherheit als Priorität

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



Quelle: Statistik Austria, 2021

Unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel muss für die Mobilitätsplanung die Verkehrssicherheit der Nutzer:innen die höchste Priorität haben. Besonders Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sind die im Verkehrsablauf am meisten gefährdeten Personen. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts Leonding haben diesen Umstand zu berücksichtigen, besonders bei der technischen Planung von Verkehrsanlagen hat die Verkehrssicherheit Vorrang vor Leistungsfähigkeitskriterien.

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

Im Mobilitätskonzept Leonding wurde eine detaillierte Analyse der Unfalldaten der Statistik Austria von 2015 bis 2021 erstellt, die für den Masterplan Gehen um die verfügbaren Daten für 2022 ergänzt wird. Durch die so erhobenen Daten werden Maßnahmen im Sinne der Verkehrssicherheit geplant.

3 PLANUNGSGRUNDLAGEN

Als Planungsgrundlagen für den Masterplan Gehen Leonding sind Planungsgebiet und der zeitliche Planungshorizont festzulegen. Durch die Eingrenzung und Definition dieser Grundlagen können die Maßnahmen maßgeschneidert auf Leonding erstellt werden.

3.1 Planungsgebiet

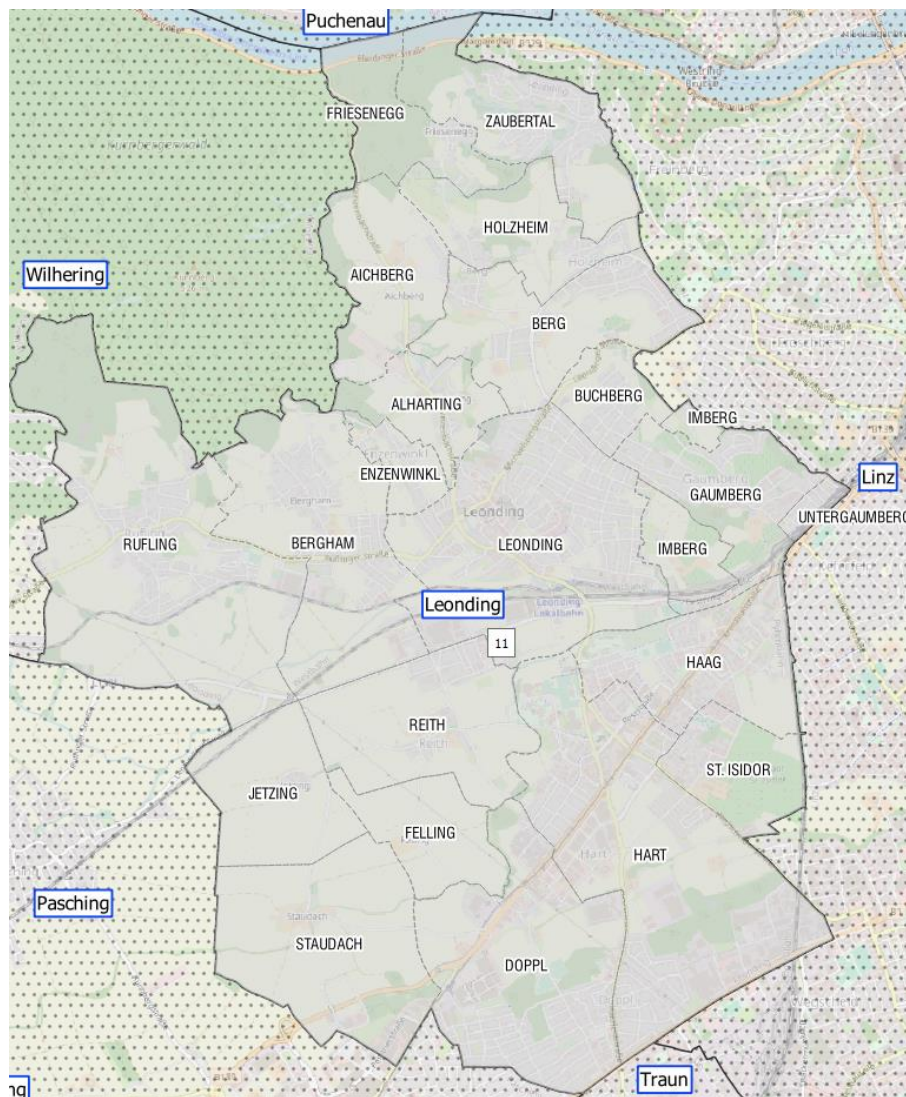


Abbildung 3-1: Untersuchungsraum Masterplan Gehen Leonding 2023 (Quelle: PLANUM mit Daten von Basemap.at, 2023)

Das Planungsgebiet für den Masterplan Gehen Leonding umfasst das gesamte Stadtgemeindegebiet. Es werden alle Ortsteile analysiert und auf

Schwachstellen im Fußgänger:innenverkehr für die Maßnahmenentwicklung untersucht. Leonding erstreckt sich über eine Fläche von 24,05 km². Mit Stand Jänner 2023 hat die Stadt 31.870 Einwohner:innen (inkl. Nebenwohnsitzen). Leonding ist durch die Nähe zu Linz teils sehr städtisch geprägt, zeichnet sich aber auch durch eine sehr heterogene Struktur (städtisch – ländlich) der 22 Stadtteile aus.

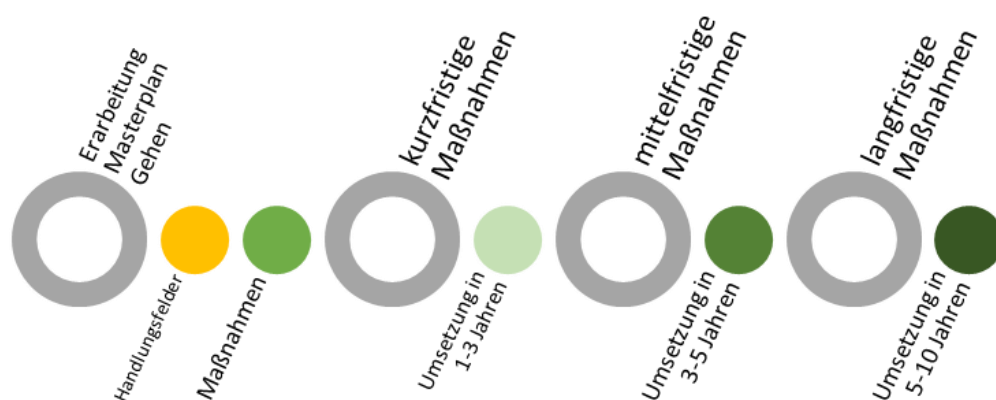
Die erstellten Maßnahmen beschränken sich auf den Wirkungsbereich der Stadtgemeinde Leonding, wobei es vor allem bei der Verkehrssicherheit auch die Abstimmung und Kooperation mit dem Land Oberösterreich braucht, wenn sich Unfallhäufungsstellen an (Kreuzungen mit) Landesstraßen befinden. Eine Abstimmung mit den Nachbargemeinden ist insoweit vorgesehen, sofern die Maßnahmen Auswirkungen auf diese haben.

3.2 Planungshorizont

Neben dem Planungsgebiet ist auch der vorgesehene zeitliche Planungshorizont von großer Bedeutung für die erfolgreiche Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes bzw. Masterplans Gehen.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde ein Planungshorizont von zehn Jahren für die Implementierung der Maßnahmen festgelegt. Dieser Zeitraum wird im Masterplan Gehen für Leonding übernommen. Dies ermöglicht die kurz- (1-3 Jahre), mittel- (3-5 Jahre) und langfristig (5-10 Jahre) angestrebte Umsetzung von Maßnahmen und bessere Planungsvoraussetzungen. Dies wurde bei der Priorisierung und dem Zeithorizont in der Maßnahmenbeschreibung in den Kapiteln 6.4 und 7.2 berücksichtigt.

Die im Mobilitätskonzept erfassten Problemstellen hinsichtlich des Zu-Fuß-Gehens können sukzessive überprüft und verbessert werden. In manchen Stadtteilen Leondings besteht größeres Optimierungspotenzial bzw. Handlungsbedarf als in anderen – darauf kann bei dem ins Auge gefassten Umsetzungshorizont Rücksicht genommen werden.



Die Maßnahmen werden nach zeitlichem Planungs- bzw. Umsetzungshorizont, vom Planungsteam festgelegter Priorisierung und Effektivität eingeordnet. Mit der Festlegung des Planungshorizontes trägt man vor allem bei den kurzfristigen Maßnahmen dem Umstand Rechnung, dass vor Umsetzung und Förderansuchen Detailänderungen, Bescheid- oder Baukostenanpassungen nötig sind.

4 IST-ANALYSE DES BESTEHENDEN FUßWEGENETZES

Die Verkehrserhebung 2022 für Oberösterreich zeigt für die Stadtgemeinde Leonding ein erfreuliches Ergebnis für die Mobilitätsentwicklung verglichen mit dem Stand im Jahr 2012 bei der letzten Erhebung. Die Anzahl der gesamten Wege in Leonding hat sich zwar um 11,9% erhöht aber die Modal Split hat sich eindeutig zugunsten der Umweltverbund (ÖV, Fahrrad und Fuß) entwickelt. Siehe Abbildung 4-1.

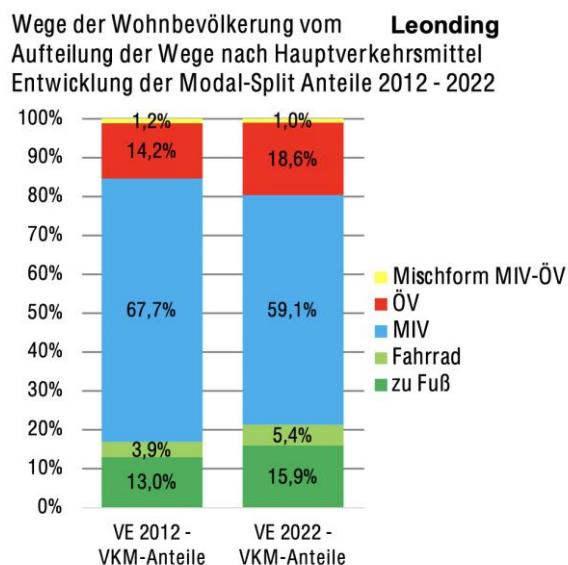


Abbildung 4-1: Vergleich Modal Split 2012-2022, Leonding; Quelle: Land Oberösterreich 2023

In realen Zahlen hat die Anzahl der Wege, die mit ÖV, Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt werden, zugenommen. Gleichzeitig haben die Wege, die mit dem MIV zurückgelegt werden, abgenommen (siehe Tabelle 4-1). Im Vergleich mit der Landeshauptstadt Linz liegt Leonding hinsichtlich des Fußgängeranteils weniger als ein halbes Prozent dahinter. Bezüglich des Radfahrens zeigen Linz und Leonding eine ähnliche Entwicklung mit plus 1,5%. Die ÖV-Nutzung in Leonding hat mit +4,4% deutlich zugenommen, während der ÖV-Anteil in Linz mehr oder weniger stagniert. Besonders erfreulich ist der Rückgang des MIV-Anteils in Leonding und Linz – wobei der Rückgang in Leonding von 8,6% hervorzuheben ist.

Interessant ist ein Vergleich mit der Entwicklung hinsichtlich des Fußgängeranteils in anderen österreichischen Städten. Graz hatte eine andere Ausgangslage im Vergleichsjahr 2013 bzw. einen fast 6% höheren Fußgängeranteil. Der Fußgängeranteil in der steirischen Landeshauptstadt hat bis 2021 2,1% zugenommen. Der Radverkehrsanteil hat auch in dieser Zeit um 5,8% dazugewonnen und ist vermutlich auf die im Jahr 2016 eingeführte "Steirische Radoffensive" zurückzuführen. Gleichzeitig war der Rückgang der ÖV-Nutzung in Graz um 1,6% zu beobachten. Die Abnahme wird auf den Umstieg von ÖV auf das Rad während der COVID-Pandemie zurückgeführt.

Obwohl in Leonding ein gegensätzlicher Trend bzw. eine gesteigerte ÖV-Nutzung zu sehen sind, ist vielleicht auch die Zunahme der aktiven Mobilität bei Fußgänger:innen und Radfahrer:innen als positiver Überhang der COVID-Phase zu verzeichnen. Der Trend zu mehr ÖV-Nutzung durch Pendler:innen und Auszubildende hängt wahrscheinlich mit dem verbesserten Angebot (höhere Taktung, zusätzliche Linien, Busse bevorzugen) aber auch der Einführung des Klimatickets zusammen.

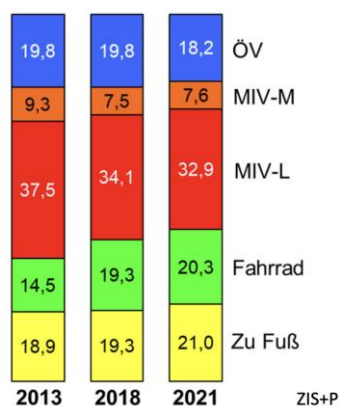


Abbildung 4-2: Modal Split Graz 2013 bis 2021; Quelle: ZIS+P, 2022

Tabelle 4-1: Vergleich Verkehrserhebungen 2012 und 2022; Quelle: Land Oberösterreich 2023

	Leonding (%)			Linz (%)	
	2012	2022		2012	2022
	13	15.9 (+2.9) ↑		15.1	16.3 (+1.2) ↑
	3.9	5.4 (+1.5) ↑		5.2	6.7 (+1.5) ↑
	14.2	18.6 (+4.4) ↑		10.2	10.1 ↔
	67.7	59.1 (-8.6) ↓		67,6	65,5 (-2,1) ↓

Die IST-Analyse des Fußwegenetzes in Leonding stellt die wichtigste Grundlage für die Entwicklung geeigneter Maßnahmen dar. Dabei wird auch berücksichtigt, welche Maßnahmen vom Mobilitätskonzept 2022 bereits umgesetzt wurden oder sich in Umsetzung befinden, bzw. welche darin enthaltenen Maßnahmen eventuell nicht mehr geeignet sind.

Die Ergebnisse der IST-Analyse finden sich im SOLL-Fußwegenetz wieder, das am Bestands-Fußwegenetz aufbauend erarbeitet wird.

4.1 Bestandsfußwegenetz

Das Fußwegenetz wurde bereits im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Leonding eingehend untersucht. Für den Masterplan Gehen wurden diverse Änderungen in die Analyse integriert – vorbehaltlich der Vollständigkeit der verfügbaren Datenquellen¹.

In Abbildung 4-3 sind die räumlichen Schwerpunkte der Stadt dargestellt. Dabei zeigt sich, dass die Stadtteile von Leonding teils eine sehr heterogene Struktur haben. Es gibt mehrere Teilzentren, der Siedlungsraum verteilt sich auf das gesamte Stadtgebiet. Die westlichen Stadtteile wie Staudach, Reith oder Jetzing sind eher landwirtschaftlich geprägt. Industrie und Gewerbe befinden sich an den Hauptverkehrsstraßen bzw. sind mit Wohngebieten durchmischt.

Die Grünzonen in Leonding und damit die Naherholungsgebiete der Stadt findet man am Stadtrand, aber auch in der Stadtmitte. Sie stellen ein wichtiges lokales und regionales Freizeitangebot dar.

¹ Der GIP-Graph wird laufend überarbeitet und wurde auch im Rahmen des Masterplan Gehen ständig auf Neuerungen überprüft. Veränderungen und Neuerungen im Wegenetz wurden bestmöglich eingepflegt.

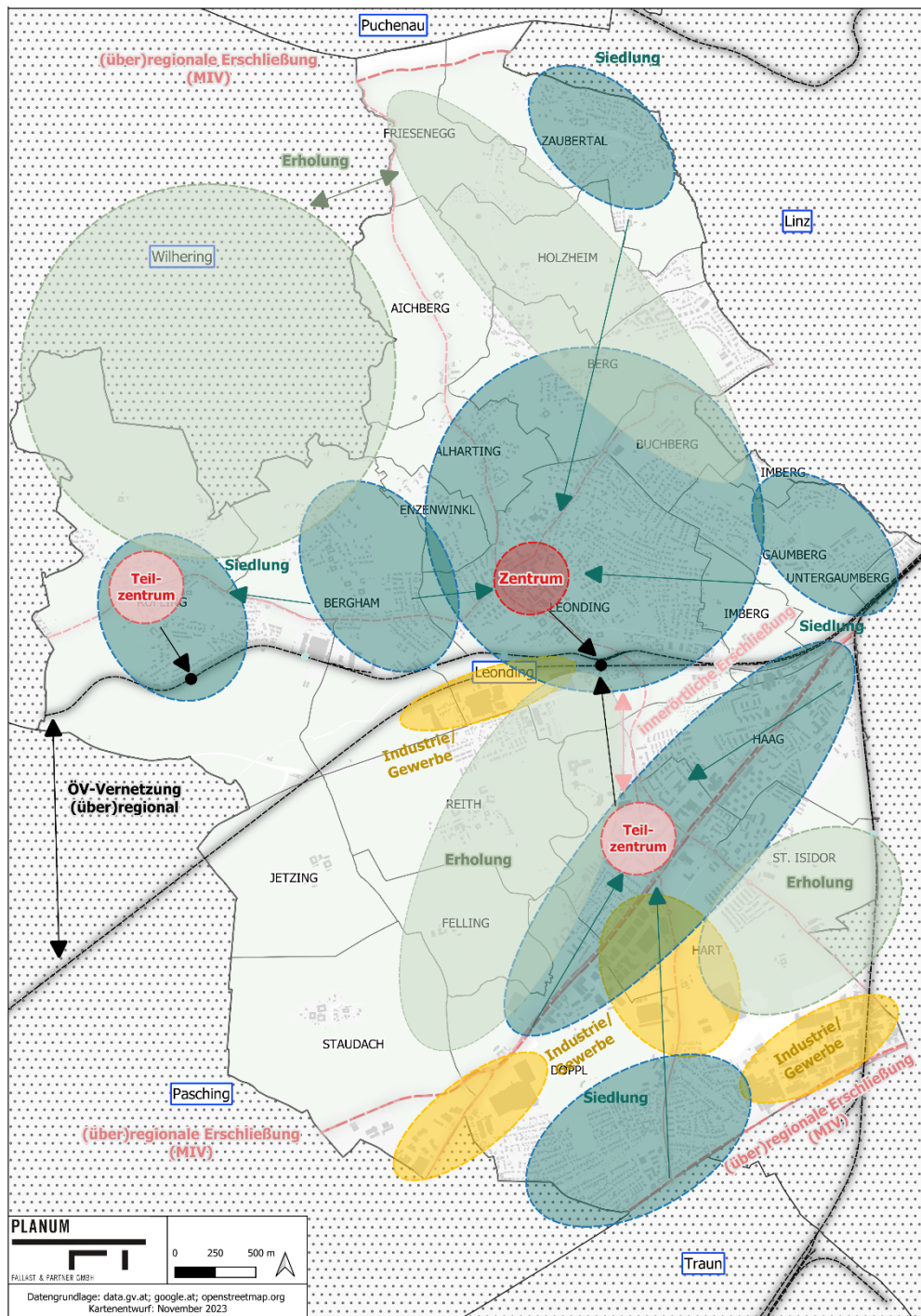
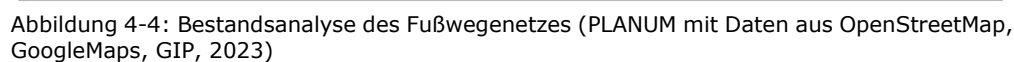


Abbildung 4-3: Zonierung und räumliche Schwerpunkte in Leonding (PLANUM mit Daten aus OpenStreetMap, GoogleMaps, GIP, 2023)

Je nach Siedlungs- und Bevölkerungsdichte unterscheidet sich die Dichte des Fußwegenetzes in und zwischen den Stadtteilen. Am dichtesten ist das Fußwegenetz in Leonding und den angrenzenden Stadtteilen, wie z.B. Haag oder Hart. In weniger dicht bewohnten Gebieten nimmt auch die Dichte des Fußwegenetzes ab. Hier sind besonders verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie

Abbildung 4-4 zeigt die Bestandsinfrastruktur an Fußwegen sowie die Stellen, wo eine Querung aufgrund einseitiger Fußwege nötig ist. Da im Mobilitätskonzept eine sehr ausführliche Analyse des Fußwegenetzes durchgeführt wurde, ist die Karte um die „neuen Gehwege“ ergänzt, in anderer Signatur.



Neben dem bestehenden Fußwegenetz wurden auch die verkehrsberuhigten Bereiche, also die Zonen mit 30km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung zur Analyse herangezogen wie in Abbildung 4-5 dargestellt. Die im Mobilitätskonzept vorgesehene Begegnungszone in Rufling befindet sich in einer dieser 30 km/h-Zonen.

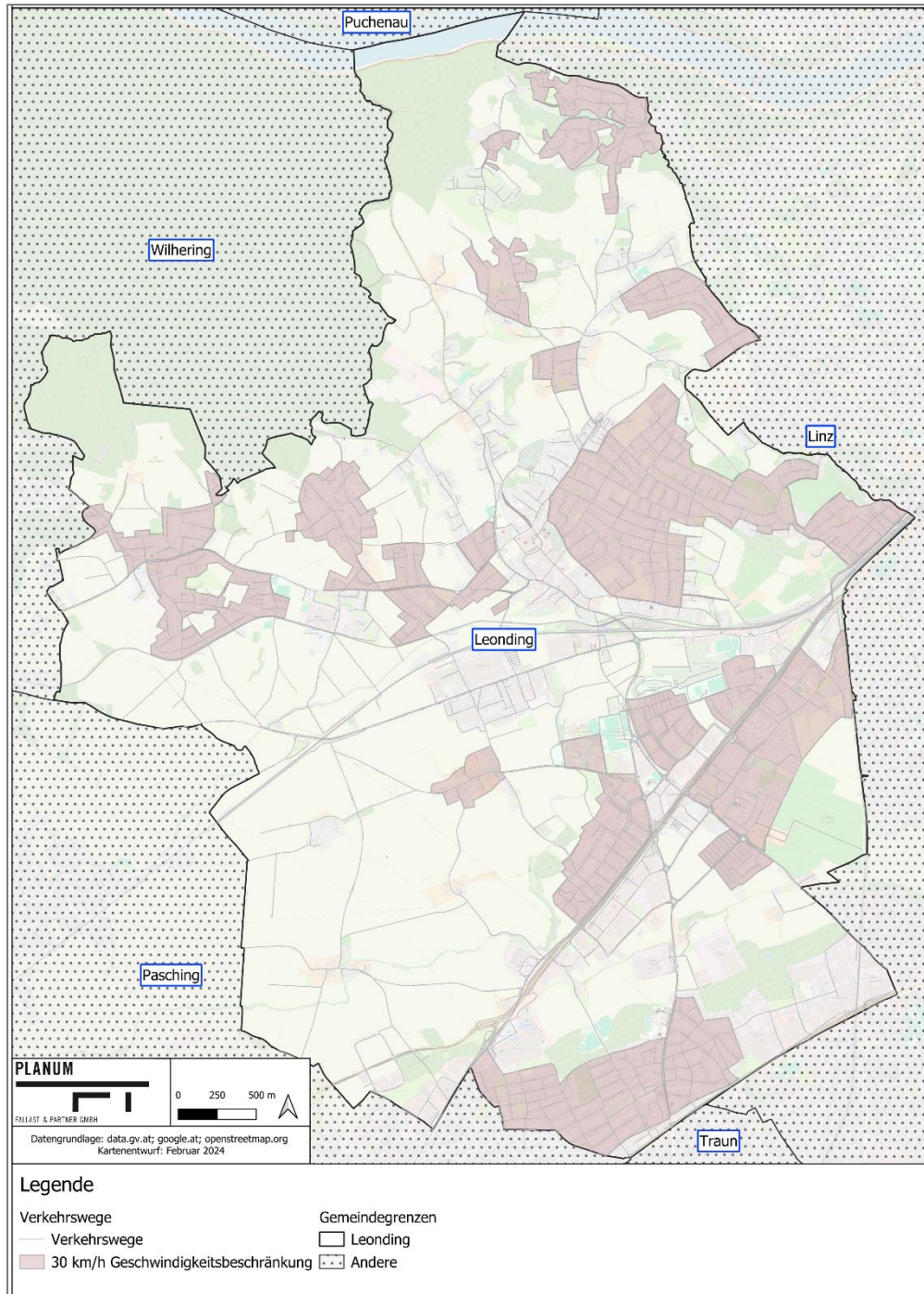


Abbildung 4-5: 30 km/h Zonen in Leonding (eigene Darstellung mit Daten aus OpenStreet-Map, GoogleMaps, GIP, 2024)

4.2 Erreichbarkeitsanalyse

Ein wichtiges Ziel des Mobilitätskonzeptes und außerdem des Masterplans Gehen ist die Stadt der kurzen Wege, die auf dem Grundsatz der 15-minütigen Erreichbarkeit von Angeboten des täglichen Bedarfs und dem 10-15-minütigen Zugang zu ÖV-Haltestellen basiert. Für die Bewertung der Ortsteile hinsichtlich ihrer fußläufigen Erreichbarkeit wurde daher eine Erreichbarkeitsanalyse der wichtigsten Einrichtungen (Points of Interest, kurz: POIs) durchgeführt. Dazu zählen unter anderem Möglichkeiten der Nahversorgung und der Gesundheitsversorgung, Betreuungs- und Bildungseinrichtungen, Banken bzw. Geldautomaten, Spielplätze und Naherholungsmöglichkeiten und öffentliche Einrichtungen (z.B. Rathaus). Analysiert wurde, wie viele bzw. welche POIs von den Ortsteilzentren in 5, 10 und 15 Minuten erreicht werden können. Ebenso wurde eine Analyse des fußläufigen Zugangs zu ÖV-Haltestellen im 10-Minuten-Einzugsbereich durchgeführt (siehe Abbildung 4-6).

Für die inklusive Umsetzung der **Stadt der kurzen Wege**, wurde die Erreichbarkeitsanalyse nicht nur für Fußgänger:innen, sondern außerdem für mobilitätseingeschränkte Personen durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass sich der 15-Minuten Radius für diese Personengruppe reduziert und dass in gewissen Stadtteilen besonderer Handlungsbedarf besteht.

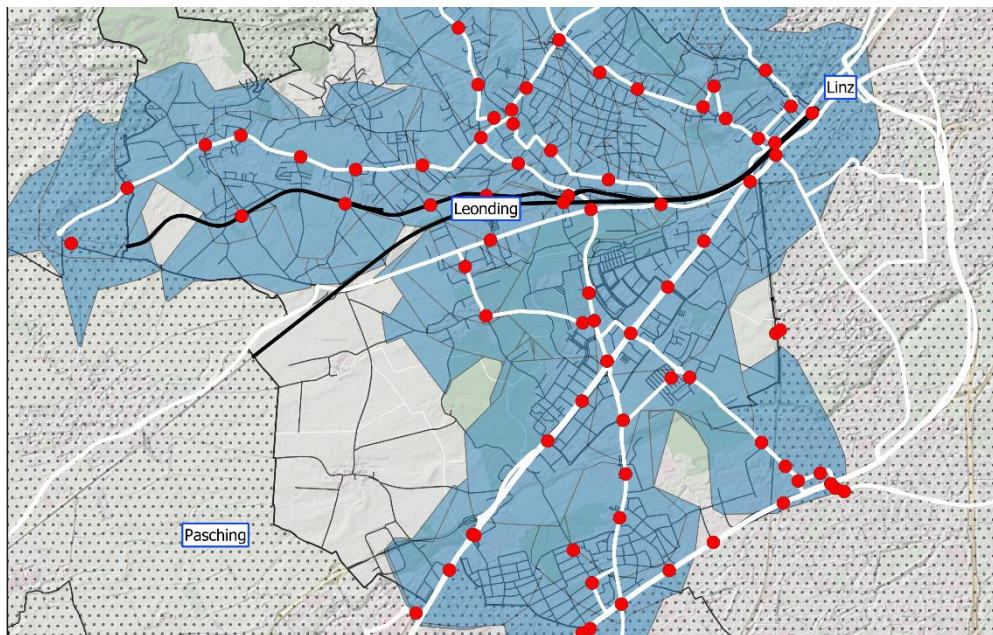


Abbildung 4-6: Auszug aus der Analyse der 10-Minuten Einzugsbereiche (fußläufige Erreichbarkeit) zu den Bus- und Bahnhaltestellen in Leonding (eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at und Openrouteservice, 2023)

Abbildung 4-7 stellt die Erreichbarkeiten von wichtigen Bereichen in Leonding dar. Dazu zählen Betreuungseinrichtungen (z.B. Alten- und Pflegeheime, Kindergärten) und Bildungseinrichtungen (z.B. Schulen). Die Einzugsbereiche dieser Einrichtungen gelten als besonders wichtige Bereiche hinsichtlich der Maßnahmensetzung im Rahmen des Masterplans Gehen. Das

Widerstandsmodell, das in Kapitel 5.3 näher beschrieben wird, geht außerdem näher auf die Grundlagen der Definition der wichtigen Bereiche ein.

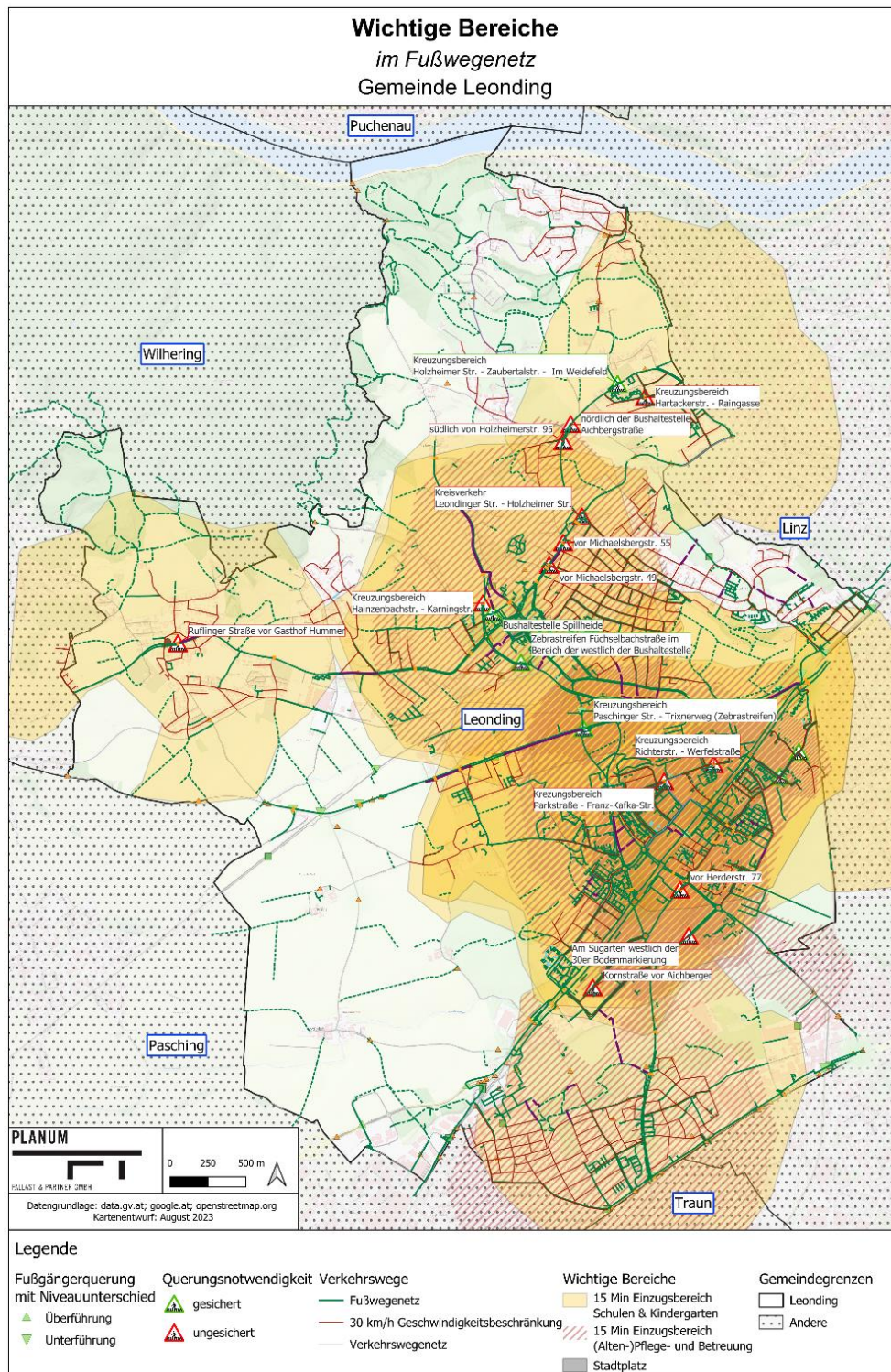


Abbildung 4-7: Wichtige Bereiche im Fußwegenetz (eigene Darstellung mit Daten aus OpenStreetMap, GoogleMaps, GIP, 2023)

4.3 Bevölkerungsbefragung Mobilität 2021

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes Leonding im Jahr 2021 wurde eine Bevölkerungsbefragung durchgeführt. Diese bietet neben der umfassenden Bestands- und Datenanalyse, die für das Mobilitätskonzept durchgeführt wurde, die Möglichkeit, qualitative Informationen zu erhalten. Der Großteil der Bürger:innen hält sich im öffentlichen Raum auf, unabhängig von der Verkehrsmittelwahl, dem Alter oder dem Geschlecht. Je nach Nutzer:in und dessen/deren Anspruch an den öffentlichen Raum entstehen verschiedenen Problemstellen, Angsträume und Wünsche nach Verbesserungen. Diese Informationen können nicht aus quantitativen Verkehrsdaten gewonnen werden, sondern müssen im Rahmen von Befragungs- oder Beteiligungsverfahren erhoben werden.

Einige Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung wurden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes bereits im Gemeinderat genehmigt, andere fließen in die Maßnahmen bzw. in die SOLL-Konzeption des Masterplans Gehen ein.

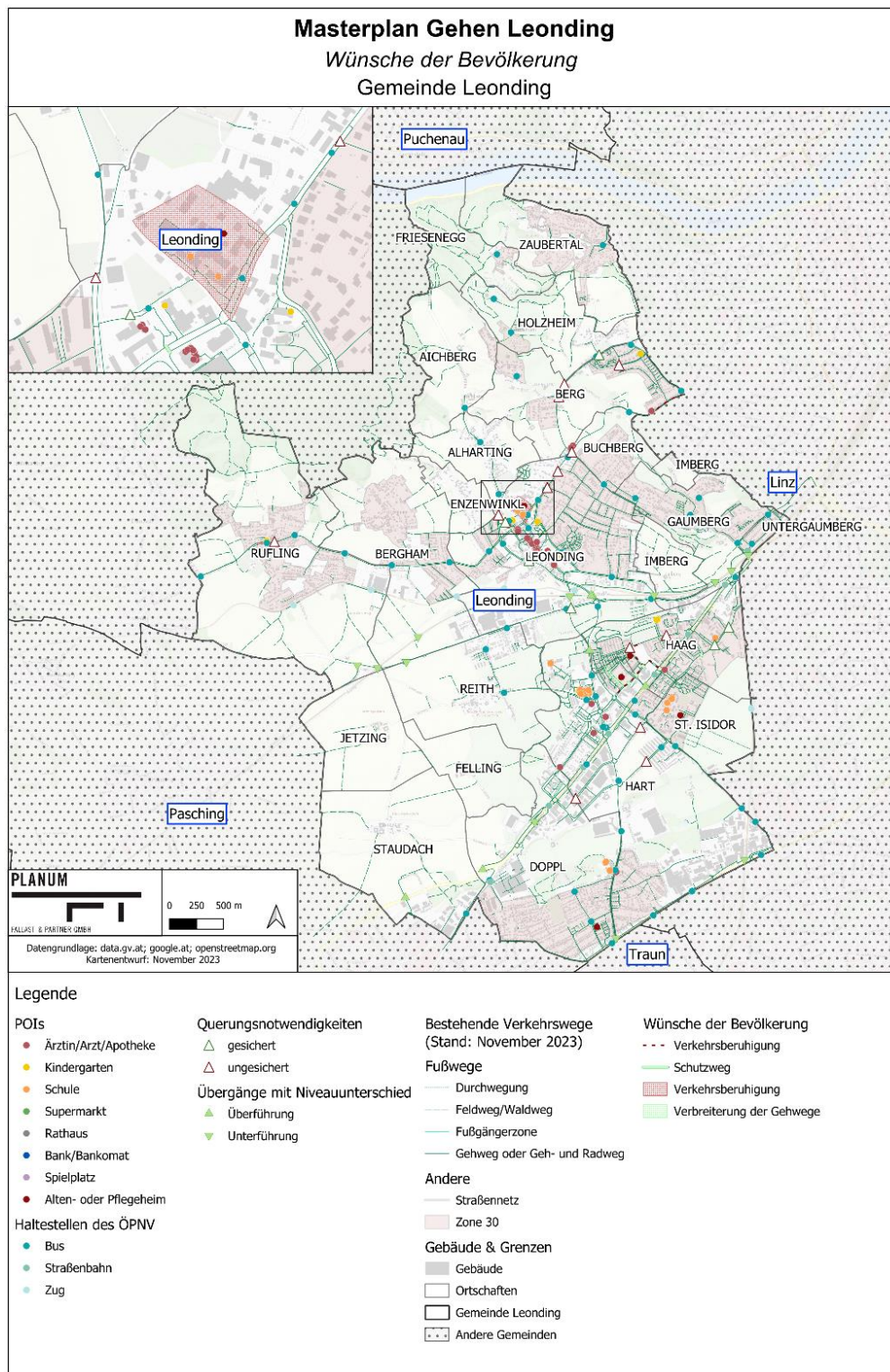


Abbildung 4-8: Wünsche nach Verbesserung im Fußverkehr der Bevölkerung aus der Mobilitätsbefragung 2021 (PLANUM mit Daten von GoogleMaps, OpenStreetMap und GIP, 2023)

5 PROBLEM- UND SCHWACHSTELLEN IN LEONDING

Die IST-Analyse des Fußwegenetzes in Leonding sowie die Erreichbarkeitsanalyse zeigen einige Schwachstellen und Problempunkte im Stadtgebiet. Nachfolgend wird vor allem anhand der Unfälle im Planungsgebiet aufgezeigt, wo es Handlungsbedarf gibt. Eine Analyse der Ortsteile inklusive einer Erreichbarkeitsanalyse gibt Aufschluss über die speziellen Problemstellen im Fußverkehr der 22 Ortsteile von Leonding.

5.1 Unfallkarte

Für die Analyse der Unfälle im Stadtgebiet von Leonding wurden alle Unfälle von 2015 bis 2022 analysiert. Der Zeitraum ist dem Mobilitätskonzept entnommen und um die aktuellen Daten ergänzt. Aus der Unfallkarte sind Bereiche zu entnehmen, in denen es besonders häufig zu Unfällen kommt. Allgemein handelt es sich hierbei vermehrt um Kreuzungsbereiche viel befahrener Straßen, aber auch um Bereiche, die nicht mit Schutzwegen ausgestattet oder unübersichtlich sind.

Die folgenden Abbildungen zeigen einerseits die Unfälle der letzten Jahre aller Beteiligten Verkehrsteilnehmer:innen. Eine weitere Analyse stellt die Unfälle mit Fußgänger:innen-Beteiligung dar. Daraus lassen sich Problemstellen ableiten, die besonderen Fokus erfordern.

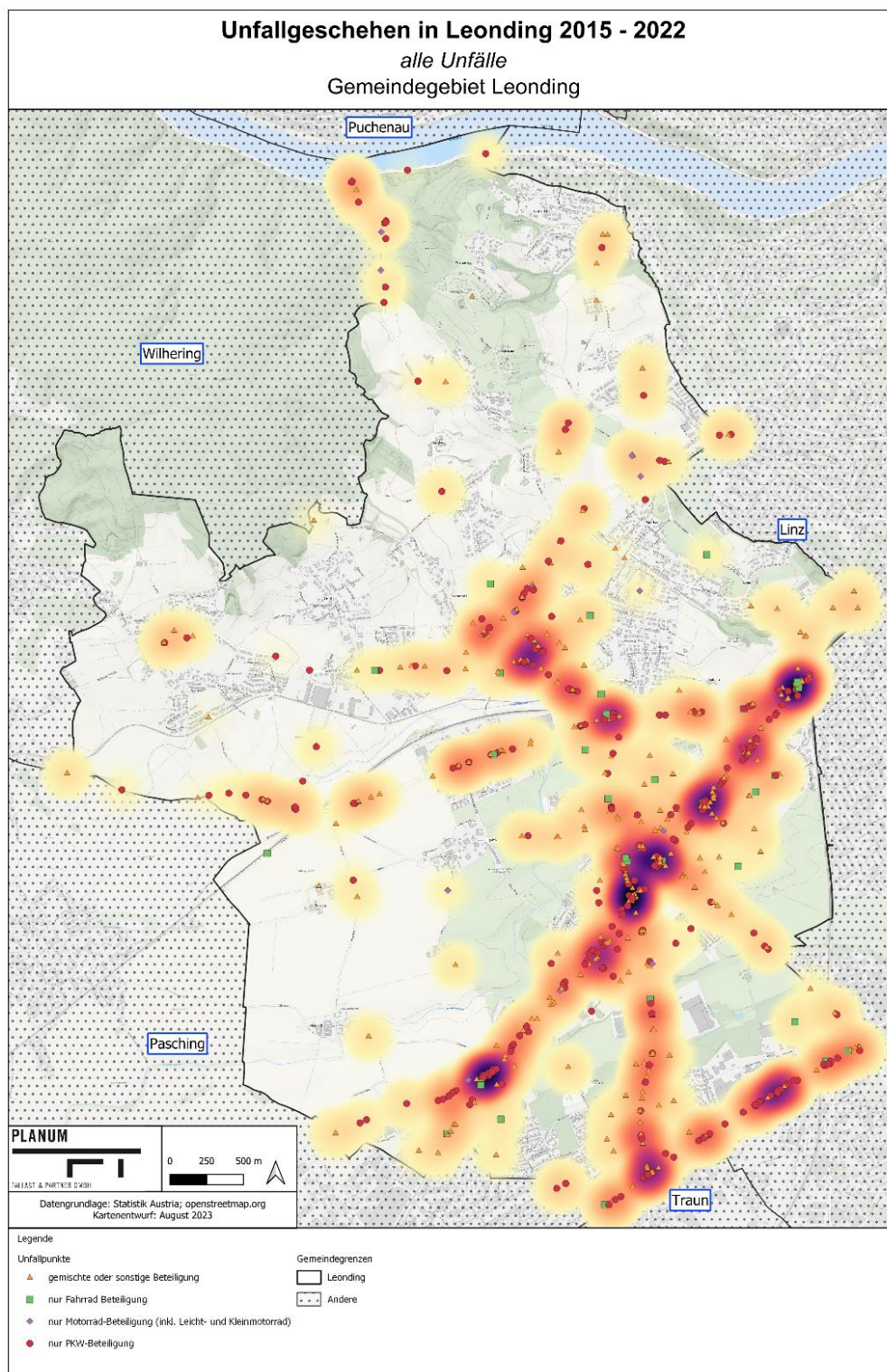


Abbildung 5-1: Unfallhäufungen aller Verkehrsteilnehmer:innen (eigene Darstellung mit Daten aus OpenStreetMap und Statistik Austria, 2023)

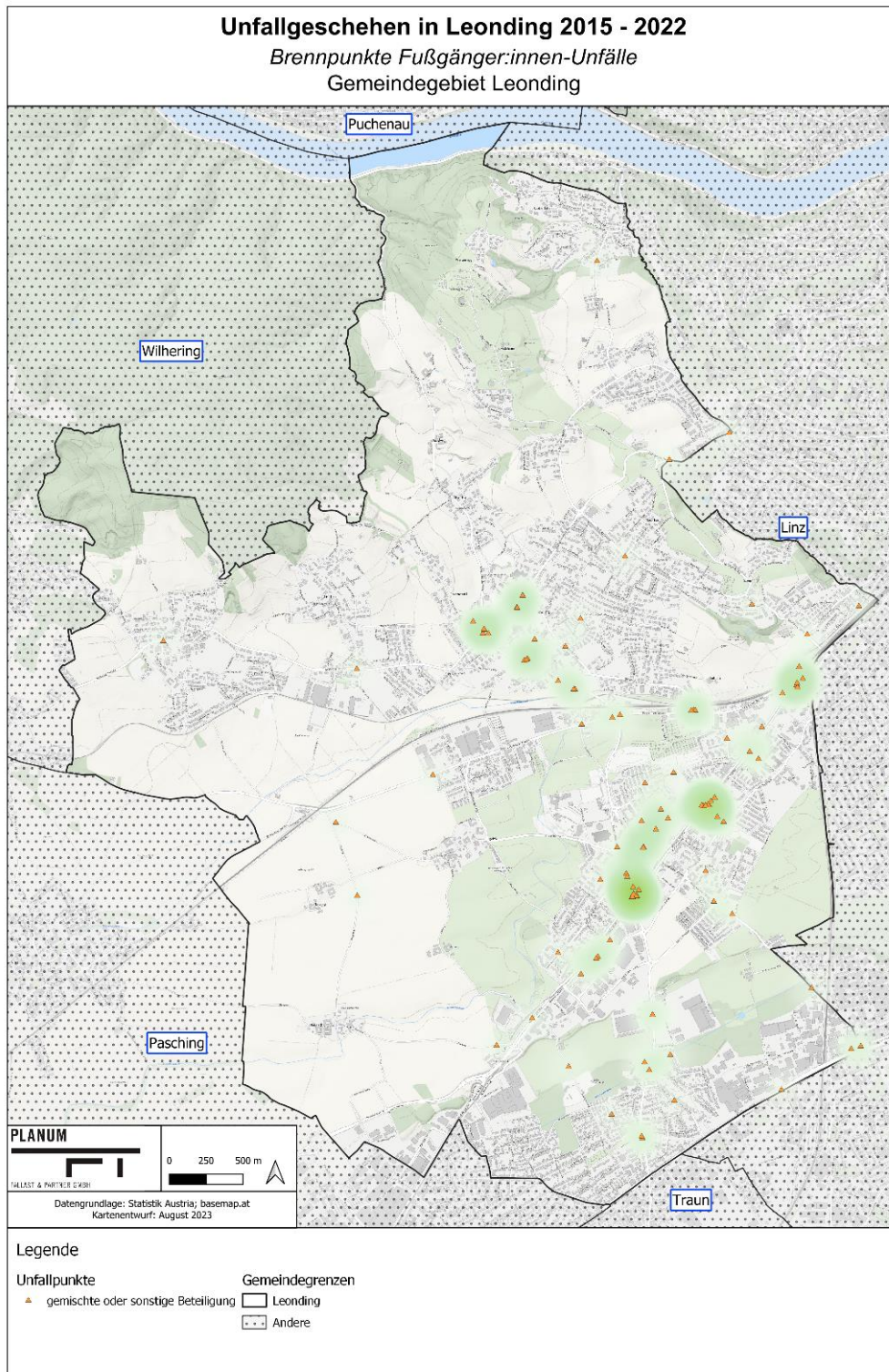


Abbildung 5-2: Unfallhäufungen mit Beteiligung von Fußgänger:innen (eigene Darstellung mit Daten aus OpenStreetMap und Statistik Austria 2023)

5.2 Bewertung der Ortsteile – Fußwegenetz und Erreichbarkeit

Die Grundlage für die Bewertung der Ortsteile bildet die Erreichbarkeitsanalyse, die in Kapitel 4.2 näher beschrieben wird. Allgemein kann festgestellt werden, dass der Ortsteil Leonding als Zentrum, andere zentrumsnahe Ortsteile sowie Ortsteile mit Teilzentren die besten Voraussetzungen für eine fußgängerfreundliche Entwicklung aufweisen. Locker besiedelte Ortsteile in Leonding, die sich in größerer Entfernung zu den Zentren befinden, verfügen in der Regel über keinen ausreichenden fußläufigen Zugang zur Versorgung des täglichen Bedarfs. Manche Ortsteile liegen vollständig außerhalb der adäquaten Erreichbarkeit von POIs.

Die Ortsteile werden in den folgenden Kapiteln näher bewertet. Die kartographischen Darstellungen der Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalyse für die Ortsteile befinden sich im Anhang. Jene Ortsteile, die nicht innerhalb der 5-, 10- bzw. 15-minütigen Erreichbarkeit liegen, werden nicht kartographisch dargestellt.

5.2.1 Leonding

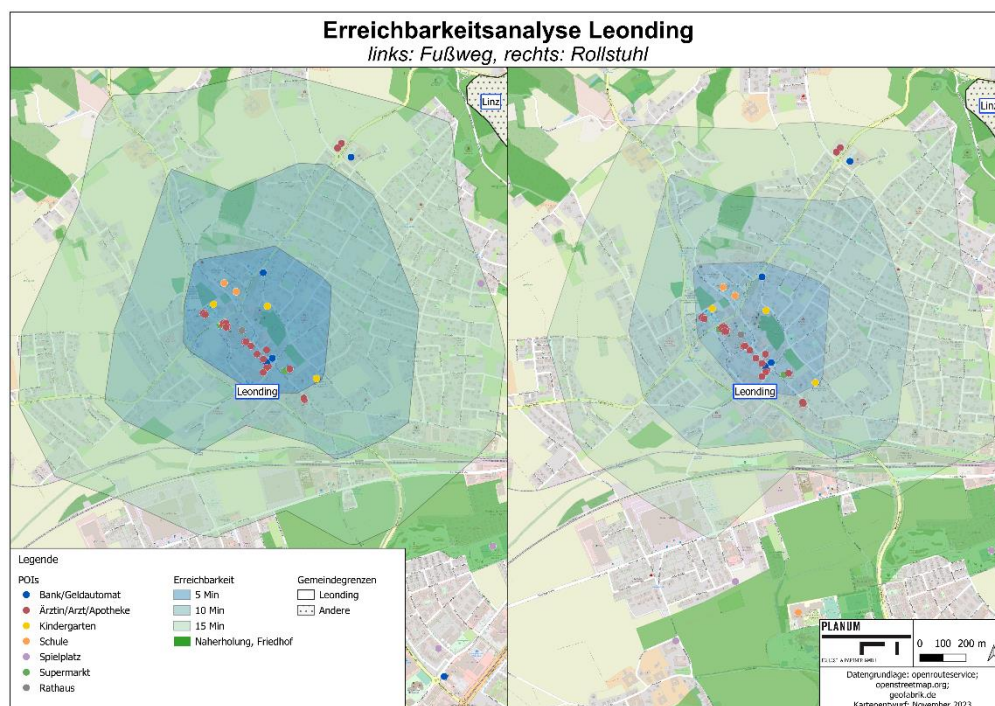


Abbildung 5-3: Erreichbarkeitsanalyse Leonding

Der Stadtteil Leonding bildet das Zentrum der Stadt. Wichtige Einrichtungen, wie etwa das Rathaus, befinden sich im Stadtteil. Dieser weist dichte Strukturen hinsichtlich der Siedlungsdichte und des Fußwegenetzes auf. Die Erreichbarkeitsanalyse hat ergeben, dass eine Bank, drei Geldautomaten, 23 Ärzt:innen, drei Kindergärten, zwei Apotheken, zwei Supermärkte, das Rathaus

und zwei Schulen in einem 15-minütigen Einzugsbereich, sowohl für Fußgänger:innen, als auch für mobilitätseingeschränkte Personen, liegen. In zehn Minuten können drei Geldautomaten, 22 Ärzt:innen, drei Kindergärten, eine Apotheke, zwei Supermärkte und das Rathaus erreicht werden. Fünf Gehminuten bzw. fünf Minuten mit dem Rollstuhl ermöglichen die Erreichbarkeit von drei Geldautomaten, 20 Ärzt:innen, drei Kindergärten, einer Apotheke, zwei Supermärkten, dem Rathaus und zwei Schulen.

Unfälle, in die Fußgänger:innen involviert sind, häufen sich insbesondere im Bereich der Michaelsbergstraße, der Ruflinger Straße (z.B. im Kreuzungsbereich Hainzenbachstraße) und entlang der Hainzenbachstraße bzw. der Fuchselbachstraße. In der Michaelsbergstraße und der Hainzenbachstraße sind weiters mehrere Querungsnotwendigkeiten gegeben, da gesicherte Gehwege stellenweise nur einseitig vorhanden sind. Diese teilweise ungesicherten Querungsnotwendigkeiten liegen in Einzugsbereichen von Schulen, Kindergärten und Pflegeheimen, weshalb hier besonders hoher Handlungsbedarf besteht.

5.2.2 Imberg

Der Stadtteil Imberg besteht aus zwei räumlich voneinander getrennten Bereichen. Beide lassen sich durch wenige Siedlungsbereiche und einem hohen Anteil an land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen und anderen Grünlandflächen charakterisieren. Demzufolge besteht nur geringer Bedarf an Fußwegeinfrastruktur innerhalb des Stadtteils, sehr wohl jedoch hinsichtlich der Verbindungswege zwischen Imberg und anderen Stadtteilen. Wichtige Verbindungen bestehen vor allem im südlichen Bereich des Stadtteils, der im Westen an den Stadtteil Leonding grenzt. Hier steht der Bevölkerung ein dichtes Fußwegenetz zur Verfügung, das sich außerdem in einem durch 30er Beschränkungen verkehrsberuhigten Bereich befindet.

Der Bevölkerung stehen vier Ärzt:innen, drei bzw. ein Kindergarten, 4 bzw. ein Spielplatz in 15-minütiger Erreichbarkeit zu Fuß bzw. mit dem Rollstuhl zur Verfügung. In zehn Minuten können zwei bzw. ein Spielplatz erreicht werden.

5.2.3 Gaumberg

Die dichten Siedlungsstrukturen des Stadtteils Leonding setzen sich im westlichen Bereich von Gaumberg fort. Zusammenhängend, aber durch stellenweise aufgelockerte Siedlungskörper, erstreckt sich das kompakte Siedlungsgebiet Richtung Osten. Die Erschließungsstraßen sind größtenteils durch 30 km/h Beschränkungen verkehrsberuhigt und vor allem im Grenzbereich zu Untergaumberg und Leonding mit Gehwegen ausgestattet.

Für die Umsetzung der 15-Minuten-Stadt befinden sich aktuell zu wenige Angebote des täglichen Bedarfs in der vorausgesetzten Erreichbarkeit. Nur ein Spielplatz liegt in zehnminütiger Erreichbarkeit für Rollstuhlfahrer:innen und Fußgänger:innen.

Unfallhäufungen bestehen vereinzelt im Bereich der Siedlungen, vor allem aber in der Paschinger Straße und im Kreuzungsbereich Paschinger Straße und Kremstalstraße. Hier kommt es aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und fehlender Sicherheitsvorkehrungen (geschützter Fußgänger:innenübergang im Bereich der Bushaltestellen) immer wieder zu Unfällen mit Fußgänger:innenbeteiligung.



Abbildung 5-4: Screenshot aus Google Street View, 2023



Abbildung 5-5: Unfallbrennpunkte. In Grün: Unfallbrennpunkte mit Fußgänger:innenbeteiligung (Quelle: eigene Darstellung mit Daten aus OpenStreetMap und Statistik Austria, 2023)

5.2.4 Untergaumberg

Der flächenmäßig kleinste Stadtteil, Untergaumberg, weist eine lückenlose Bebauung auf. Alle Erschließungsstraßen sind durch 30 km/h Beschränkungen verkehrsberuhigt. Des Weiteren ist in fast allen Straßen ein Gehweg vorhanden. Innerhalb des Stadtgemeindegebietes Leonding befindet sich von Untergaumberg nur eine Schule in einer 15-minütigen fußläufigen Erreichbarkeit. Aufgrund der räumlichen Nähe zur Stadt Linz erweitert sich das Angebot des täglichen Bedarfs außerhalb des Stadtgemeindegebietes.

Trotz fußgängerfreundlicher Infrastruktur kam es – relativ zur Größe des Stadtteiles – an verschiedenen Stellen seit 2015 zu Unfällen. Ursache dafür können enge Straßen und unübersichtliche Bereiche sein.



Abbildung 5-6: Beispiel für eine unübersichtliche Unfallstelle mit Fußgänger:in und PKW-Be teiligung im Jahr 2022 (Quelle: Google Street View, 2022)

In Abbildung 5-7 wird die gleiche Stelle aus einer anderen Perspektive gezeigt, aus der der Zugang zu den Bahnsteigen besser ersichtlich wird und die die Problematik der Unübersichtlichkeit mit den parkenden Autos verdeutlicht.

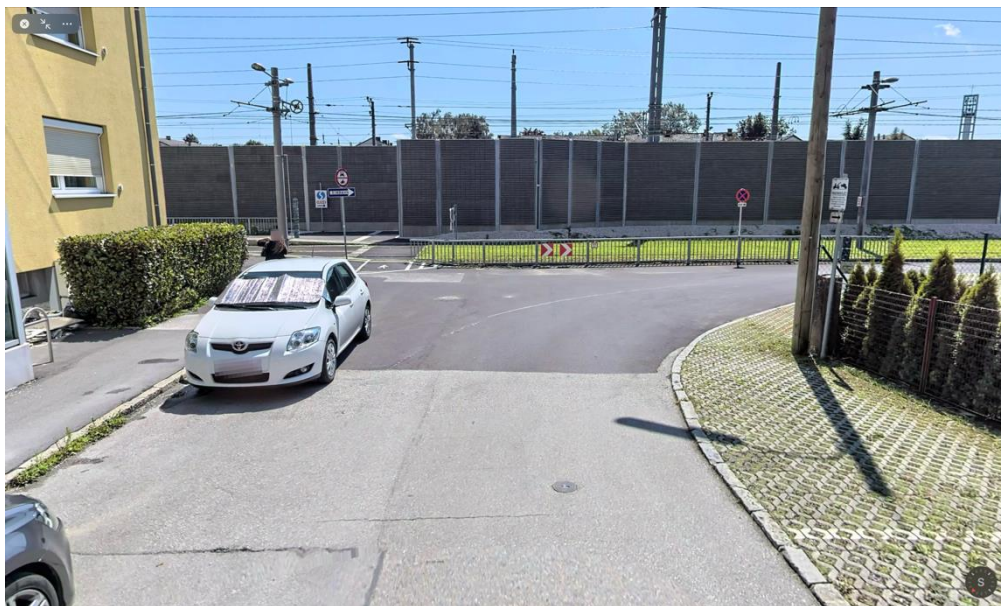


Abbildung 5-7: Beispiel für eine unübersichtliche Unfallstelle mit Fußgänger:in und PKW-Beteiligung im Jahr 2022 (Quelle: Apple Maps „Look Around“, Juli 2022)

5.2.5 Buchberg

Auch in Buchberg setzen sich die dicht bebauten Strukturen ausgehend vom Stadtzentrum fort. Eine 30 km/h Beschränkung sorgt für verkehrsberuhigte Straßen. Entlang vielbefahrener Erschließungsstraßen (z.B. Nußböckstraße) und Verbindungsstraßen (z.B. Daffingerstraße) sind außerdem Gehwege vorhanden.

In 15-minütiger Erreichbarkeit für Fußgänger:innen bzw. Rollstuhlfahrer:innen liegen vier Geldautomaten/Banken, zehn bzw. acht Ärzt:innen, zwei bzw. ein Kindergarten, zwei bzw. eine Apotheke, ein Spielplatz, ein Supermarkt, das Rathaus (für Fußgänger:innen), zwei bzw. eine Schule. Außerdem können ein Geldautomat, drei Ärzt:innen, eine Apotheke und ein Spielplatz (für Fußgänger:innen) in zehn Minuten erreicht werden.

Entlang der Leondinger Straße, die im nördlichen Grenzbereich Buchbergs liegt, lässt sich eine Häufung von Unfällen feststellen, an denen auch Fußgänger:innen beteiligt sind.

5.2.6 Berg

Berg liegt nördlich des Stadtzentrums und besteht aus mehreren durch land- und forstwirtschaftlich räumlich voneinander getrennten Siedlungsgebieten. Im östlichen Siedlungsbereich, der an die Stadt Linz grenzt, ist das Fußwegenetz dicht und die Erschließungsstraßen sind größtenteils durch 30 km/h Beschränkungen verkehrsberuhigt, während in den anderen Siedlungsbereichen fast keine Gehwege vorzufinden sind.

In 15-minütiger Erreichbarkeit liegen für Fußgänger:innen bzw. für Rollstuhlfahrer:innen zwei bzw. ein Geldautomat/Bank, drei bzw. ein:e Arzt:in, zwei bzw. ein Kindergarten, eine Apotheke und zwei Schulen (nur für

Fußgänger:innen). Ein Geldautomat und eine Apotheke können in zehn Minuten erreicht werden.

Zu einer Häufung von Unfällen kommt es insbesondere entlang der Holzheimer Straße. Hier bestehen an mehreren Stellen Querungsnotwendigkeiten, da der Gehweg mehrmals die Straßenseite wechselt. Die Querungen müssen teilweise auf ungeschützten Stellen durchgeführt werden.

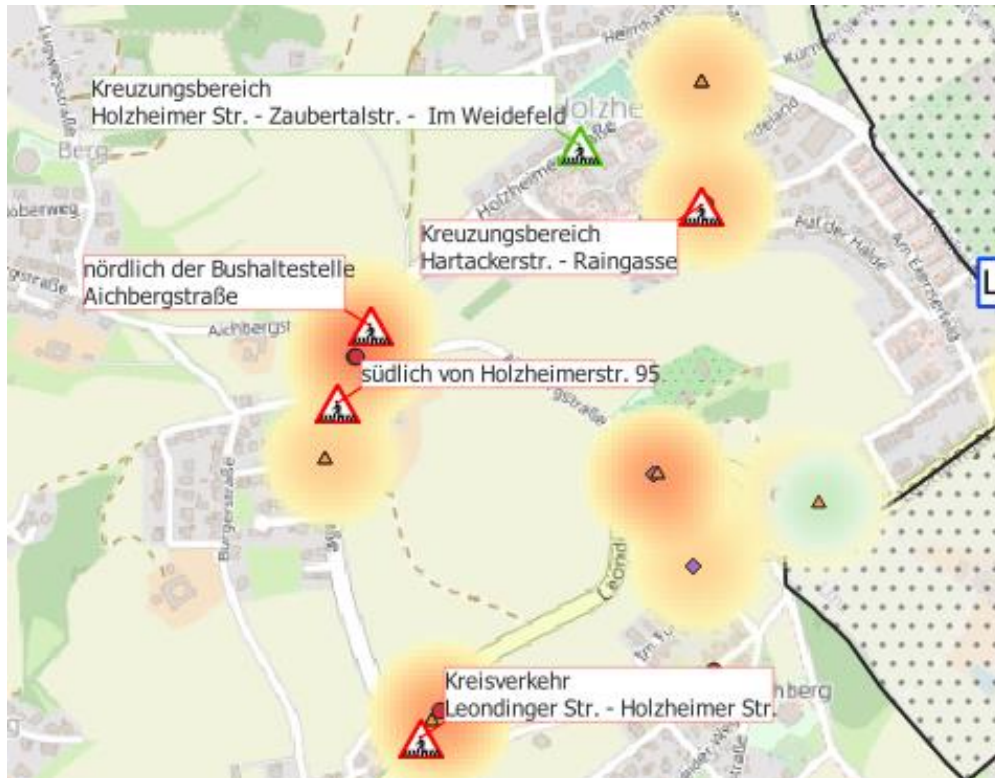


Abbildung 5-8: Unfallbrennpunkte. In Grün: Unfallbrennpunkte mit Fußgänger:innenbeteiligung (Quelle: eigene Darstellung mit Daten aus OpenStreetMap und Statistik Austria, 2023)



Abbildung 5-9: Die Kreuzung Aichbergstraße / Holzheimerstraße weist eine schwierige Situation für Fußgänger:innen auf (Quelle: eigene Aufnahme, 2023)

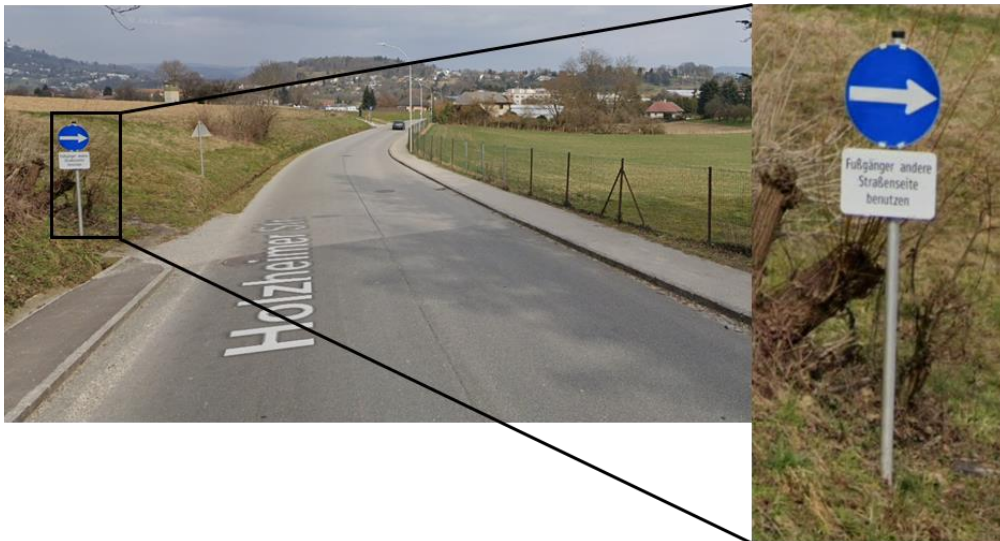


Abbildung 5-10: ungesicherte Querungsnotwendigkeit auf der Holzheimer Straße im Bereich Aichbergstraße (Quelle: GoogleMaps, 2023)

5.2.7 Alharting

Der Stadtteil Alharting grenzt im Süden an das Stadtzentrum, die Wohnbebauung erstreckt sich östlich wie westlich der Hainzenbachstraße. Ein Gehweg entlang der Hainzenbachstraße verbindet den Siedlungskörper mit dem Stadtzentrum und ermöglicht eine sichere Erreichbarkeit für Fußgänger:innen und Rollstuhlfahrer:innen von diversen Angeboten des täglichen Bedarfs. Im 15-minütigen Einzugsbereich für Fußgänger:innen und Rollstuhlfahrer:innen liegen drei Banken, zwei Kindergärten, 20 Ärzt:innen, eine Apotheke, zwei Supermärkte, das Rathaus sowie zwei Schulen. In zehn Minuten können ein Kindergarten und zwei Schulen, sowie von Fußgänger:innen außerdem fünf Ärzt:innen erreicht werden.

Seit 2013 kam es zu nur einem Verkehrsunfall mit PKW-Beteiligung in Alharting. Dieser passierte im Bereich einer ungesicherten Querungsnotwendigkeit für Fußgänger:innen.



Abbildung 5-11: Kreuzung Hainzenbachstraße / Karningstraße – fehlende Querung auf Höhe Kindergarten (Quelle: Basemap.at, 2023)



Abbildung 5-12: Blick Richtung Kindergarten in der Hainzenbachstraße (Quelle: PLANUM 2023)

5.2.8 Holzheim

Holzheim lässt sich durch eine geringe Siedlungsdichte und eine hohe Anzahl an land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen charakterisieren. Nennenswerte Infrastruktur für Fußgänger:innen führen entlang der Holzheimer Straße und vereinzelt entlang von Erschließungsstraßen (z.B. Zaubertalstraße). Während die Siedlung im Bereich der Lugwiesstraße durch eine 30 km/h Beschränkung verkehrsberuhigt ist, gibt es diese Beschränkung in der Siedlung im Bereich der Zaubertalstraße nicht.

In 15 Minuten lassen sich für Fußgänger:innen bzw. Rollstuhlfahrer:innen drei Ärzt:innen (nur für Fußgänger:innen), ein Kindergarten und eine Apotheke (nur für Fußgänger:innen) sowie in zehn Minuten ein Kindergarten erreichen.

Die Häufung von Unfällen entlang der Holzheimer Straße wurde bereits unter 5.2.6 beschrieben.

5.2.9 Aichberg

Aichberg besteht vorwiegend aus land- und forstwirtschaftlichen Flächen, nur kleine Siedlungskörper befinden sich im südlichen und östlichen Bereich des Stadtteils. Letztere wird durch eine 30 km/h Beschränkung verkehrsberuhigt. Ansonsten gibt es keine nennenswerten fußgängerfreundlichen Maßnahmen. Aichberg zählt außerdem zu jenen Stadtteilen, in dem die Bürger:innen keinen Zugang zu Angeboten des täglichen Bedarfs im Sinne der 15-Minuten Stadt

haben. Die Hainzenbachstraße, in der es insbesondere im nördlichen Bereich zu einer Häufung an Verkehrsunfällen kommt, führt durch Aichberg.

5.2.10 Friesenegg

Auch Friesenegg besteht vorwiegend aus land- und forstwirtschaftlichen Flächen, nur entlang der Lugwiesstraße befinden sich beidseitig Siedlungen. Die Durchzugsstraße (Frieseneggerstraße) wird teilweise durch eine 30 km/h Beschränkung verkehrsberuhigt, Gehwege gibt es keine. Auch Friesenegg zählt zu jenen Stadtteilen, die außerhalb der 15-minütigen Erreichbarkeit von Angeboten des täglichen Bedarfs liegen.

Im Westen bildet die Hainzenbachstraße die Stadtgrenze Leonding, in der sich eine Häufung von Unfällen beobachten lässt. Die Straße verfügt in diesem Bereich über keine gesicherten Gehwege für Fußgänger:innen und Rollstuhlfahrer:innen.

5.2.11 Zaubertal

Das Zaubertal liegt im Norden der Stadtgemeinde Leonding und weist eine durch Einfamilienhäuser dicht bebaute Struktur im Osten, land- und forstwirtschaftliche Struktur im Westen auf. Das Siedlungsgebiet im Zaubertal wird durch eine durchgängige 30 km/h Beschränkung verkehrsberuhigt. Stellenweise befinden sich entlang der Erschließungsstraßen Gehwege, die jedoch nur lückenhaft vorhanden sind.

Auch das Zaubertal zählt zu jenen Stadtteilen, die außerhalb der 15-minütigen Erreichbarkeit von Angeboten des täglichen Bedarfs liegen.

Entlang der Zaubertalstraße kann eine Häufung von Unfällen festgestellt werden, unter anderem mit Beteiligung von Fußgänger:innen.

5.2.12 Enzenwinkl

Im dünn besiedelten Enzenwinkl, das sich nördlich an das Stadtzentrum grenzt, befindet sich keine Fußgänger:inneninfrastruktur. Die Enzenwinkler Straße ist zwar im südlichen Bereich durch eine 30er Zone verkehrsberuhigt und mit einem Gehweg ausgestattet, dies endet jedoch an der Grenze zwischen Leonding und Enzenwinkl.

Durch die räumliche Nähe zum Stadtzentrum befinden sich einige wichtige Angebote des täglichen Bedarfs in fußläufiger Erreichbarkeit. Drei Banken, 22 bzw. 19 Ärzt:innen, zwei Kindergärten, eine Apotheke, zwei bzw. ein Supermarkt, das Rathaus und zwei Schulen können in 15 Minuten zu Fuß bzw. mit dem Rollstuhl erreicht werden. In zehn Minuten können elf bzw. fünf Ärzt:innen, ein Kindergarten, ein Supermarkt von Rollstuhlfahrer:innen und Fußgänger:innen sowie eine Schule von letzteren erreicht werden.

5.2.13 Bergham

Bergham zählt zu den flächenmäßig größeren Stadtteilen und weist folglich ein größeres zusammenhängendes Siedlungsgebiet auf, das durch eine 30er Beschränkung verkehrsberuhigt wird. Im Siedlungsgebiet befinden sich nur wenige Gehwege, die sich vor allem entlang bedeutender Straßenzüge (Ruflinger Straße, Paschinger Straße) befinden. In ebendiesen kommt es außerdem häufig zu Unfällen unter anderem mit Fußgänger:innenbeteiligung, wie z.B. in der Ruflinger Straße im Kreuzungsbereich Spargutstraße oder in der Paschinger Straße im Kreuzungsbereich Winkelstraße.

Die Erreichbarkeit von wichtigen Angeboten des täglichen Bedarfs ist für die Erfüllung der 15-Minuten-Stadt unzureichend. Nur drei Ärzt:innen können innerhalb von 15 Minuten von Fußgänger:innen erreicht werden. Für mobilitätseingeschränkte Personen befindet sich kein Angebot in 15-minütiger Erreichbarkeit.

5.2.14 Rufling

Rufling, der flächenmäßig größte Stadtteil der Stadtgemeinde Leonding, liegt im westlichen Bereich des Stadtgebietes. Entlang wichtiger Verkehrsachsen (z.B. Ruflinger Straße, Paschinger Straße) führt ein Gehweg, im restlichen Stadtteilgebiet ist die Qualität des Fußwegenetzes ausbaufähig. In einigen Erschließungsstraßen sorgt eine 30er Beschränkung für verkehrsberuhigte Siedlungen.

Für die Stadt der kurzen Wege ist in Rufling eine Verbesserung der vorhandenen Infrastrukturen notwendig. Nur ein Kindergarten liegt in fünfminütiger Erreichbarkeit für Fußgänger:innen und Rollstuhlfahrer:innen.

Vor allem entlang der Ruflinger Straße und der Paschinger Straße besteht Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Hier kommt es immer wieder zu Unfällen, insbesondere auch im Bereich des Kindergartens Rufling.

5.2.15 Haag

Dicht bebaut erstreckt sich der Stadtteil Haag beidseitig entlang der Welser Straße. Haag weist außerdem ein besonders dichtes Fußwegenetz auf, sowohl entlang von Hauptverkehrs-, als auch von Siedlungerschließungsstraßen. Letztere werden größtenteils durch 30 km/h Beschränkungen verkehrsberuhigt

Die zentrale Lage und das dichte Fußwegenetz ermöglichen in Haag eine 15-minütige Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Rollstuhl von zwei Banken, drei bzw. zwei Ärzt:innen, drei bzw. zwei Kindergärten, einer Apotheke (nur für Fußgänger:innen), fünf bzw. vier Spielplätzen, zwei bzw. einem Supermarkt, acht bzw. vier Schulen. In zehn Minuten können zwei bzw. eine Bank, ein:e Arzt:in, zwei Kindergärten, drei bzw. zwei Spielplätze und vier bzw. zwei Schulen erreicht werden. In fünf-minütiger Entfernung liegen eine Bank, ein:e Arzt:in und ein Supermarkt (nur für Fußgänger:innen).

Unfallhäufungen bestehen insbesondere entlang der Welser Straße in mehreren Kreuzungsbereichen, mit Fußgänger:innenbeteiligung vor allem im Kreuzungsbereich Welser Straße – Poststraße – Wimmerstraße. Die Kreuzung ist für Fußgänger:innen besonders gefährlich, da es sich hier um eine Kreuzung mit

hohem Verkehrsaufkommen handelt, an der Autos, Radfahrer:innen, die Straßenbahn und Busse verkehren.

5.2.16 St. Isidor

Das Siedlungsgebiet St. Isidor grenzt direkt an Haag und so setzen sich auch die dichte Bebauungsstruktur und das dichte des Fußwegenetztes fort. Die Erschließungsstraßen sind durch eine 30 km/h Beschränkung verkehrsberuhigt.

St. Isidor ist durch die zentrale Lage an der B139 Kremstalstraße und Wegscheider Straße verkehrlich sehr gut erschlossen. Es gibt eine gute Durchmischung an Wohnfunktion, Gewerbe und auch Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen.

Eine Häufung von Unfällen lässt sich vor allem entlang der Wegscheider Straße sowie der Herderstraße und insbesondere im Kreuzungsbereich der beiden Straßen feststellen.

5.2.17 Hart

Hart zählt zu den größten Stadtteilen Leondings und weist über das Stadtteilgebiet verteilt verschiedene Nutzungen auf. Siedlungsgebiete befinden sich vor allem im Norden und Südwesten. Hier und entlang der Hauptverkehrsachsen ist ein dichtes Fußwegenetz vorhanden. Die Siedlungsbereiche sind außerdem durch eine 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung verkehrsberuhigt.

Auch in Hart können aufgrund der zentralen Lage und der hohen Siedlungsdichte viele Angebote des täglichen Bedarfs in 15 Minuten erreicht werden. Dazu zählen für Fußgänger:innen bzw. Rollstuhlfahrer:innen drei bzw. zwei Geldautomaten/Banken, drei Ärzt:innen, ein Kindergarten, zwei bzw. eine Apotheke, acht bzw. sechs Spielplätze, neun bzw. fünf Schulen und drei bzw. zwei Supermärkte. In zehn Minuten können ein Geldautomat, drei bzw. zwei Ärzt:innen, vier Spielplätze und zwei Supermärkte erreicht werden. In fünf-minütiger Erreichbarkeit liegen ein Geldautomat und ein Supermarkt.

Da viele wichtige und vielbefahrene Straßen durch den Stadtteil Hart führen, gibt es einige Stellen, an denen sich Unfälle in den vergangenen Jahren gehäuft haben. Dazu zählen etwa der Kreuzungsbereich Salzburger Straße – Sindorfstraße oder der Kreuzungsbereich Salzburger Straße – Haidfeldstraße. Vor allem entlang der Haidfeldstraße lässt sich eine Häufung von Unfällen mit Fußgänger:innenbeteiligung feststellen. Viele Siedlungserschließungsstraßen münden in die Haidfeldstraße, in deren Nahbereich sich außerdem eine Schule befindet. Trotzdem gibt es viele Bereiche, an denen kein Schutzweg vorhanden ist. Auch im Norden entlang der Welser Straße (z.B. Meixnerkreuzung) gibt es eine Unfallhäufung.



Abbildung 5-13: Kreuzungssituation Meixnerkreuzung (Google Maps, 2023)

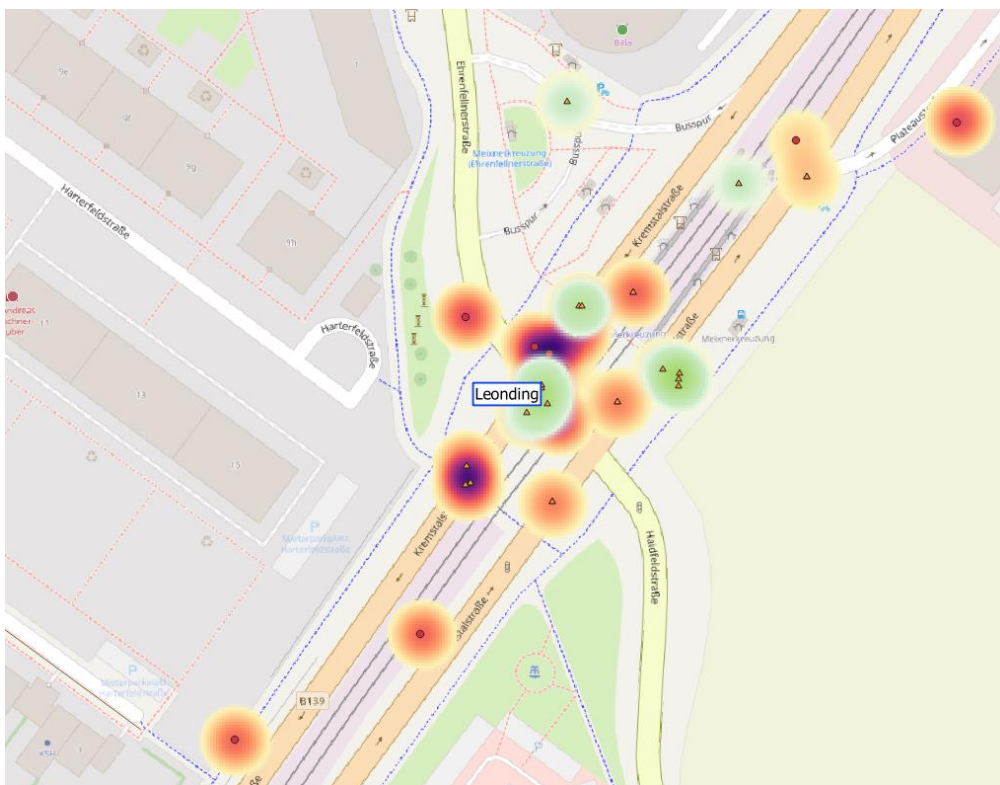


Abbildung 5-14: Unfallbrennpunkte. In Grün: Unfallbrennpunkte mit Fußgänger:innenbeteiligung (Quelle: eigene Darstellung mit Daten aus OpenStreetMap und Statistik Austria, 2023)

5.2.18 Reith

Der Stadtteil Reith grenzt zwar an die dichten Siedlungsstrukturen der Stadtteile Leonding und Hart, ist aber selbst weniger dicht besiedelt. Entlang der Limesstraße, die von Reith zur VS Hart führt, und entlang der Tattenbachstraße zwischen den Siedlungsbereichen verlaufen Gehwege. Ansonsten ist das Fußwegenetz weniger dicht und besteht hauptsächlich aus Durchwegungen im Bereich der Mehrfamilienhäuser. Die Siedlungsbereiche sind durch 30 km/h Beschränkungen größtenteils verkehrsberuhigt.

Aufgrund der Nähe zu den Stadtteilen Leonding und Hart liegen einige Angebote des täglichen Bedarfs in 15-minütigen Erreichbarkeit für Fußgänger:innen und Rollstuhlfahrer:innen. Dazu zählen eine Ärztin/ein Arzt, ein Kindergarten, eine Apotheke, sieben bzw. sechs Spielplätze und fünf Schulen. In zehn Minuten können zwei und in fünf Minuten ein Spielplatz erreicht werden.

Unfallhäufungen bestehen vor allem im Bereich der Gewerbe- und Industriezone in der Paschinger Straße, aber auch im Bereich der Limesstraße.

5.2.19 Felling, Jetzing und Staudach

Die Stadtteile Felling, Jetzing und Staudach sind vorwiegend durch land- und forstwirtschaftliche Flächen charakterisiert. Es befindet sich jeweils nur ein Weiler in den Stadtteilen. In Staudach befindet sich im südlichen Bereich außerdem eine Gewerbe- und Industriezone. Dementsprechend findet sich auch keine nennenswerte Infrastruktur für Fußgänger:innen bzw. Rollstuhlfahrer:innen in den Stadtteilen.

Während von Jetzing und Staudach keine Angebote des täglichen Bedarfs in 15 Minuten erreichbar sind, können von Felling ein:e Arzt:in und zwei bzw. ein Spielplatz von Fußgänger:innen bzw. Rollstuhlfahrer:innen erreicht werden.

5.2.20 Doppl

Doppl zählt zu den flächenmäßig größten Stadtteilen. Siedlungsgebiete befinden sich im südlichen Bereich entlang der Salzburger Straße und im Norden entlang der Welser Straße. Die Siedlungsgebiete trennen Industrie- und Gewerbegebiete sowie land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen. Gehwege befinden sich vorwiegend entlang der Hauptverkehrsachsen (Salzburger Straße, Haidfeldstraße, Welser Straße) und im Bereich der Industrie- und Gewerbezone. Im nördlichen Siedlungsgebiet gibt es im Bereich der Mehrfamilienhaussiedlung einige Durchwegungen. Im südlichen Siedlungsbereich treten Gehwege stellenweise und lückenhaft in Erscheinung, das Siedlungsgebiet ist jedoch durch eine durchgängige 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung verkehrsberuhigt.

In zehn bzw. 15-minütiger Erreichbarkeit von Doppl liegen für Fußgänger:innen bzw. Rollstuhlfahrer:innen zwei Banken, eine Apotheke, zwei Spielplätze und zwei Schulen. In fünf Minuten können eine Bank, eine Apotheke (nur von Fußgänger:innen) und ein Spielplatz erreicht werden.

Unfälle häufen sich insbesondere entlang der Salzburger Straße, z.B. im Kreuzungsbereich Haidfeldstraße, aber auch entlang der Welser Straße, z.B. im Bereich der Umfahrung Doppl.

5.3 Widerstandsmodell Fußgänger:innenverkehr Leonding

Nach Überlagerung aller analysierten Ebenen kommen Bereiche in Leonding zum Vorschein, die hinsichtlich des Fußverkehrs besondere Beachtung verlangen. Die folgenden zwei Abbildungen zeigen einerseits das Widerstandsmodell mit Überlagerung aller relevanten Ebenen und andererseits jene Bereiche und Stellen in Leonding, die in weiterer Folge genauer angeschaut werden müssen.

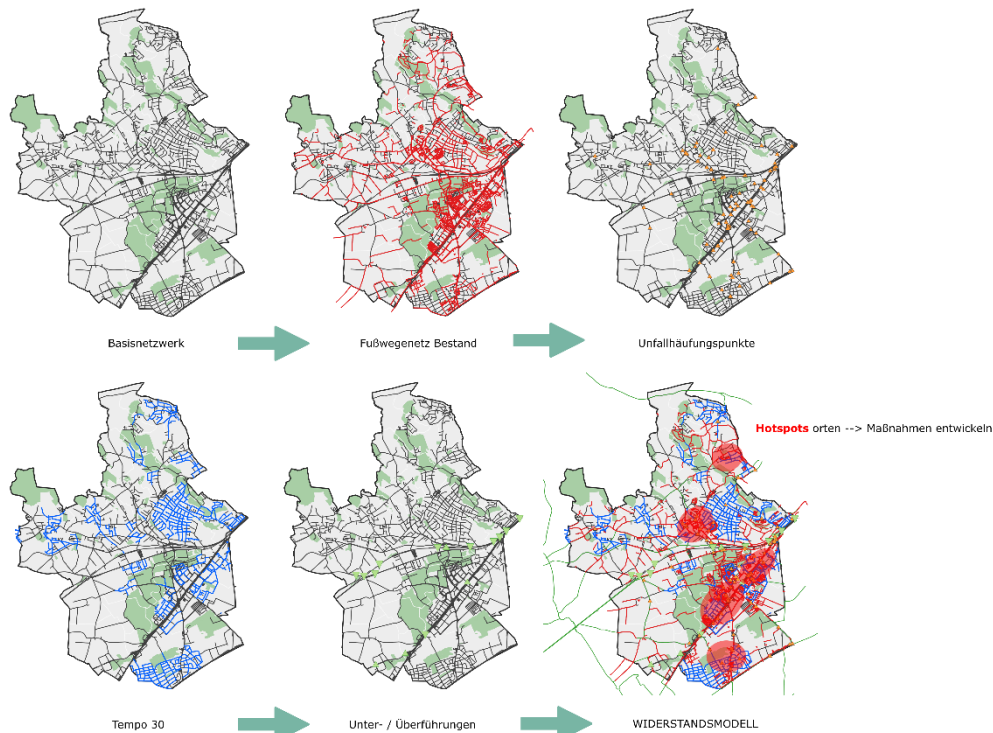


Abbildung 5-15: Widerstandsmodell Fußverkehr Leonding (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at, OpenStreetMap und GoogleMaps, 2023)

Dieses Widerstandsmodell ermöglicht das Herausfiltern besonders beachtenswert und bearbeitungswürdiger Bereiche, die in Abbildung 5-15 dargestellt sind.

In Abbildung 4-7 sind die Bereiche in einer Gesamtübersicht zusammengefasst, die aus dem Widerstandsmodell als besonders beachtenswert hervorgegangen sind.

6 SOLL-FUßWEGENETZ

Für die Konzeption des SOLL-Fußwegenetzes konnten vier Handlungsfelder identifiziert werden: die Erhöhung der Verkehrssicherheit, Infrastrukturmaßnahmen, Bewusstseinsbildung sowie das Handlungsfeld Raumplanung und Siedlungsentwicklung. Außerdem wurden die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes bereits genehmigten Maßnahmen berücksichtigt.

Kapitel 6.1 und 6.3 zeigen die räumliche Verortung der Maßnahmenempfehlungen und die wichtigsten Maßnahmen werden in groben Zügen beschrieben. In Kapitel 6.4 werden die Maßnahmen nach Handlungsfeld dargestellt. Die Maßnahmen des Handlungsfeldes Raumplanung und Siedlungsentwicklung finden sich einerseits in den Infrastrukturmaßnahmen wieder bzw. werden sie separat in einer Maßnahmentabelle im Kapitel 7 dargestellt und beschrieben.

6.1 Genehmigte Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept 2021

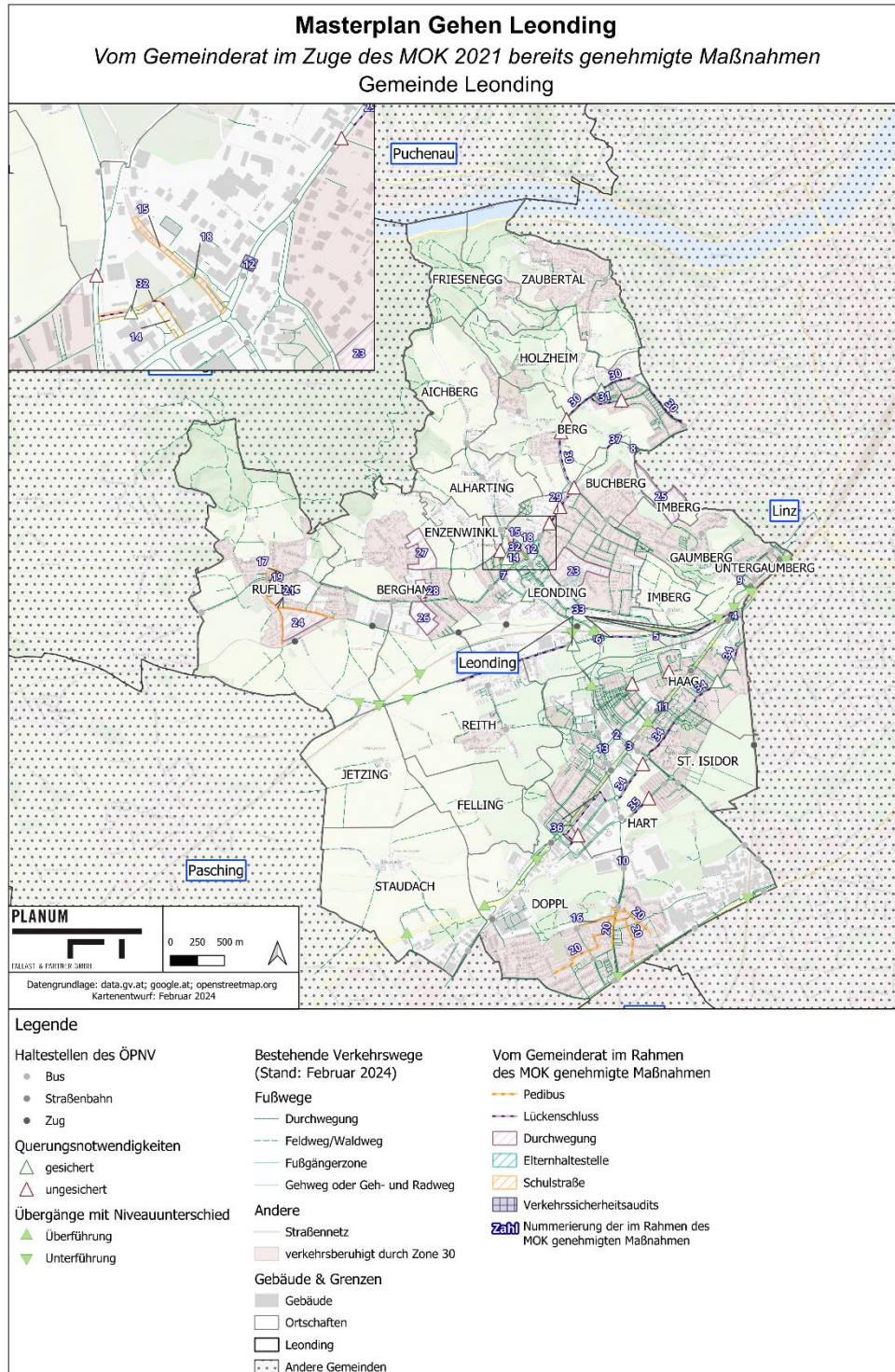


Abbildung 6-1: Vom Gemeinderat bereits genehmigte Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept (eigene Darstellung mit Daten aus OpenStreetMap, GoogleMaps, GIP, 2024).

Ein Teil der Konzeption sind die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes bereits vom Gemeinderat genehmigten Maßnahmen (siehe Abbildung 6-1), wie auch die seitens der Bevölkerung gewünschten Maßnahmen, die aus der Mobilitätsbefragung 2021 der Leondinger Bevölkerung (siehe Kapitel 4.3) im Rahmen des MOK hervorgingen. Im Rahmen der Mobilitätsbefragung konnte ein hohes Bedürfnis hinsichtlich sicherer Schulwege ermittelt werden. Dabei spielt nicht nur die erhöhte Sicherheit der Kinder eine wichtige Rolle, sondern außerdem das damit einhergehende reduzierte Verkehrsaufkommen allgemein und insbesondere vor Schulen. Daher erhielten Maßnahmen, die zur Erhöhung der Sicherheit der Kinder beitragen, im Mobilitätskonzept einen besonders hohen Stellenwert. Schulstraßen, Elternhaltestellen und die Einführung eines Pedibus zählen zu den vom Gemeinderat bereits genehmigten Maßnahmen.

Das Handlungsfeld „Bewusstseinsbildung“ setzt die Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, die bereits für die Erarbeitung des MOK von hoher Bedeutung war, fort. Die Sicherheit der Kinder soll durch bewusstseinsbildende Maßnahmen stetig erhöht werden, aber auch Erwachsene sollen durch die Maßnahmen ein besseres Bewusstsein für die aktive Mobilität erhalten.

6.2 Maßnahmen, die sich bereits in Planung oder Umsetzung befinden

Die Stadtgemeinde Leonding hat sich bereits vor Beauftragung des Masterplans Gehen intensiver mit der Schaffung fußgängerfreundlicher Infrastruktur befasst. Im Zuge dessen wurden neue Geh- und Radwege geplant, aber auch gesamtheitliche Pläne im Sinne einer fußgängerfreundlichen Siedlungsentwicklung entworfen. Diese vorausgegangenen Planungen wurden bei der Erstellung des Masterplans Gehen berücksichtigt.

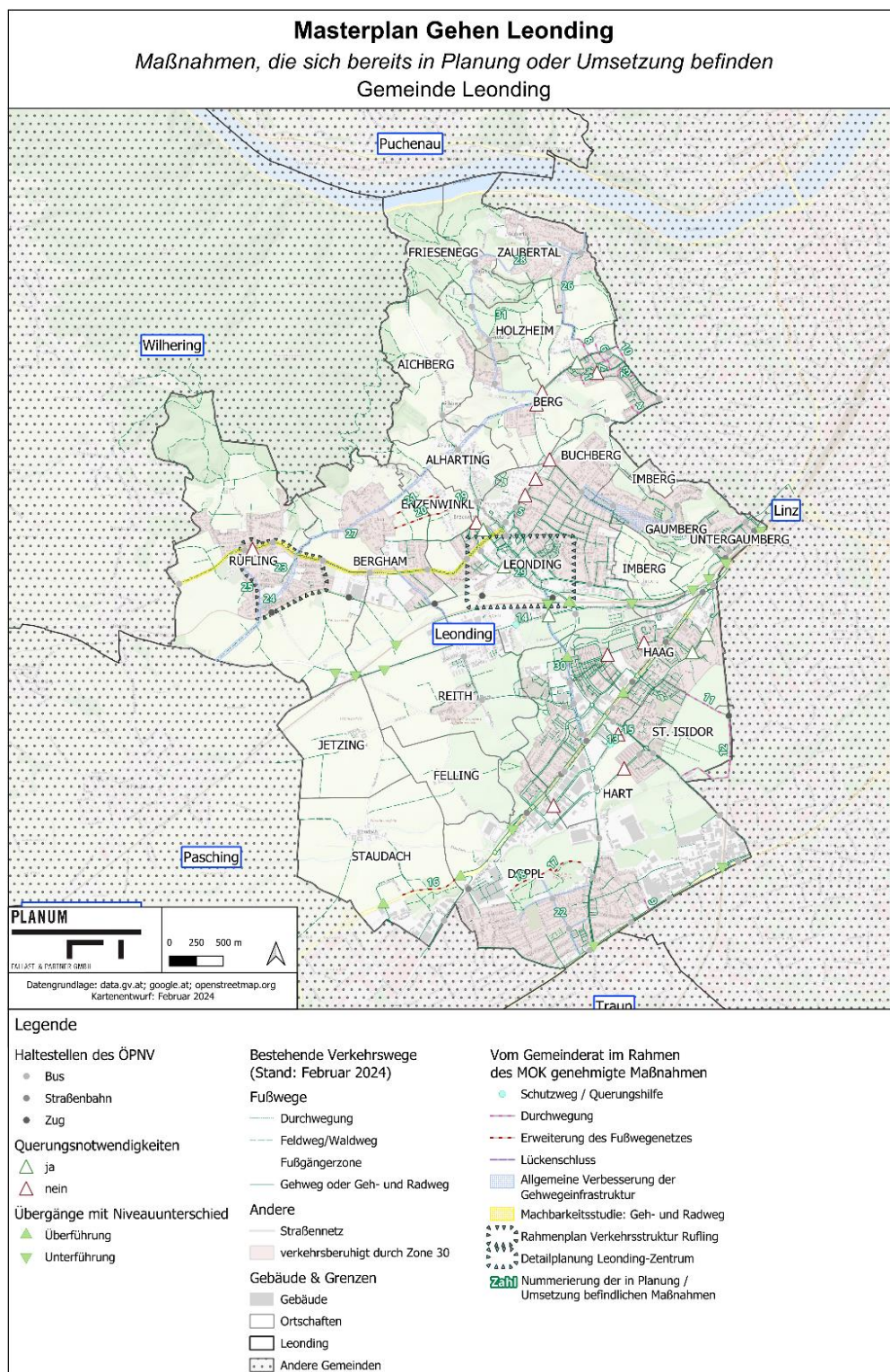


Abbildung 6-2: Maßnahmen in Planung oder Umsetzung (eigene Darstellung mit Daten aus OpenStreetMap, GoogleMaps, GIP und der Stadtgemeinde Leonding, 2023)

6.3 SOLL-Fußwegenetz

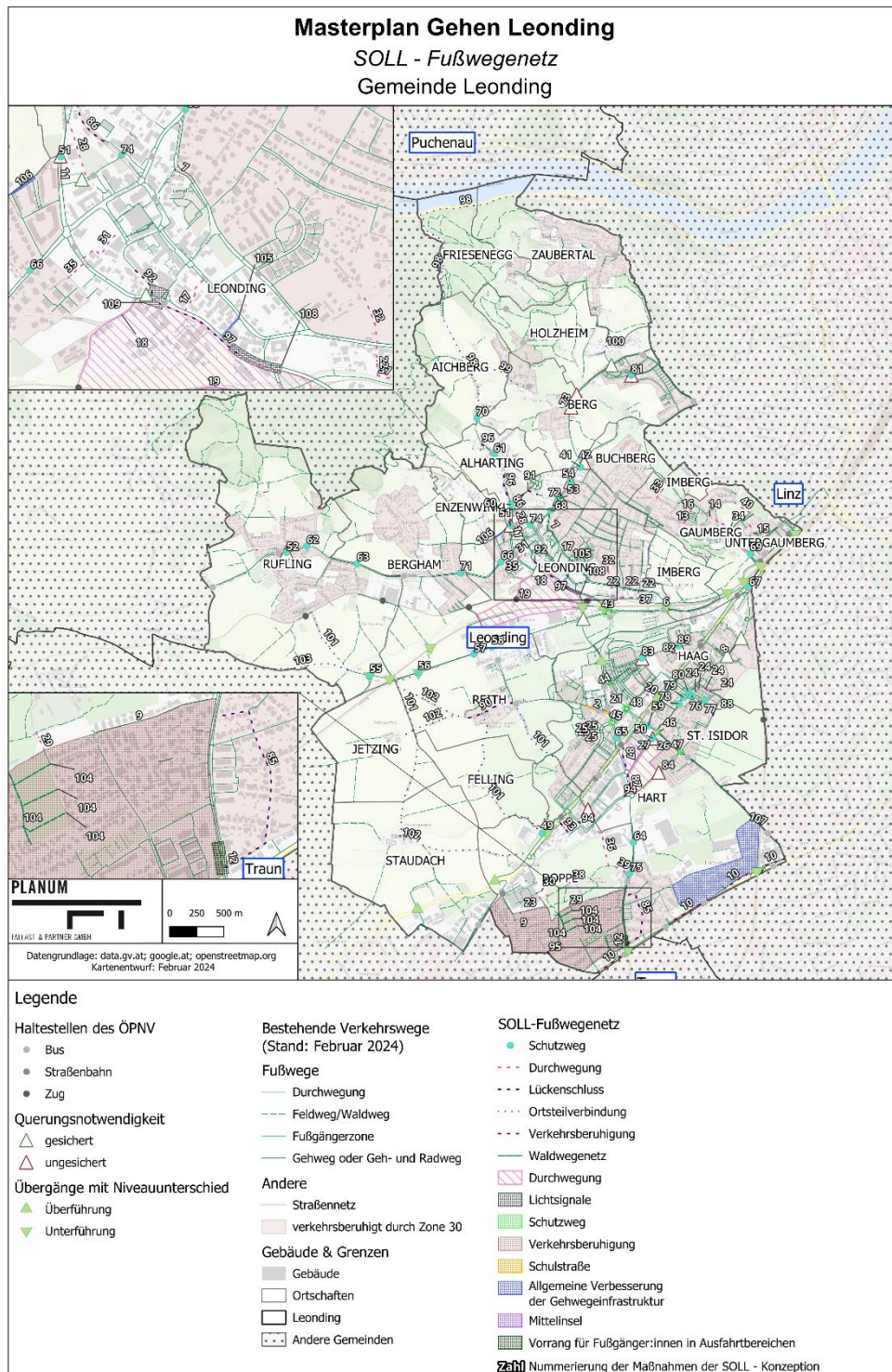


Abbildung 6-3: SOLL-Fußwegenetz (eigene Darstellung mit Daten aus OpenStreetMap, GoogleMaps, GIP, 2023)

Die im Rahmen der IST-Analyse des bestehenden Fußwegenetzes definierten wichtigen Bereiche bilden die Grundlage für die Konzeption des SOLL-Fußwegenetzes. Kritische Stellen, wie z.B. Bereiche vor Schulen, Kindergärten, Pflegeheimen oder Stellen mit erhöhtem Unfallgeschehen, wurden für das SOLL-Fußwegenetz innerhalb der definierten wichtigen Bereiche mit besonderem Fokus untersucht.

Eine zentrale Rolle in der Maßnahmenentwicklung nimmt die Durchwegung von Siedlungsgebieten, Gewerbegebieten und landwirtschaftlich genutzten Flächen ein. Im Sinne direkter und umwegfreier Fußwegeverbindungen ist es von hoher Wichtigkeit, die **Durchwegung** zu erhalten bzw. zu erschaffen. Landwirtschaftliche Flächen werden häufig als Abkürzungen genutzt, wodurch „Trampelpfade“ entstehen. Diese können als Indikator wahrgenommen werden, wo Bedarf an neuen baulichen Maßnahmen besteht, denn die Nutzung von „Trampelpfaden“ reduziert sich auf bestimmte Jahreszeiten bzw. Witterungsverhältnisse und auf bestimmte Nutzer:innengruppen. Mobilitätseingeschränkte und ältere Personen, oder Personen mit Kinderwagen können „Trampelpfade“ nicht uneingeschränkt nutzen.

Das Fußwegenetz in Leonding weist an mehreren Stellen Lücken auf. Kombiniert mit fehlenden Schutzwegen führt das zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko für Fußgänger:innen im Straßenraum. Besonders an viel befahrenen Straßen und in den bereits genannten sensiblen Bereichen (Schulen, Kindergärten, Pflegeheime) ist der Lückenschluss mit hoher Priorität umzusetzen. Auch die Anbringung neuer Schutzwege bzw. die Aufwertung von Querungshilfen, die den **Fußverkehr** gegenüber dem MIV **bevorzugen**, sind wichtiger Bestandteil des SOLL-Fußwegenetzes.

In manchen Siedlungsgebieten sind die Voraussetzungen für bauliche Maßnahmen sehr eingeschränkt. Obwohl aufgrund der Bevölkerungsdichte hoher Bedarf an baulich getrennten Gehwegen besteht, können diese aufgrund der Straßenbreite nicht umgesetzt werden. Das betrifft z.B. das Siedlungsgebiet in Doppl. Dieses ist außerdem ein wichtiges Quellgebiet der Volks- und Mittelschule Doppl, weshalb verschiedene Schulwege durch das Siedlungsgebiet führen. In derartigen Gebieten wird eine allgemeine **Verkehrsberuhigung** (z.B. Wohnstraße) vorgeschlagen, um das Sicherheitsrisiko für Fußgänger:innen – insbesondere für Kinder – zu reduzieren.

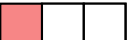
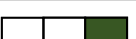
6.4 Maßnahmenempfehlungen

Die nachfolgenden Tabellen stellen die empfohlenen Maßnahmenvorschläge dar. Sie werden nach Verkehrssicherheits-, Infrastruktur- und Bewusstseinsbildungsmaßnahmen gebündelt. Die bereits vom Gemeinderat im Rahmen des Mobilitätskonzeptes beschlossenen Maßnahmen wurden überprüft und in die Maßnahmenempfehlungen aufgenommen. Die in den Tabellen enthaltenen Maßnahmen sind in Bündel zusammengefasst. Eine Tabelle mit Einzelmaßnahmen ist im Anhang enthalten.

Der Hauptanteil der Maßnahmen ist im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde Leonding, da es sich um Gemeindestraßen handelt. Bei Maßnahmen an oder entlang von Landesstraßen ist der Austausch und die Kooperation der Landesstraßenverwaltung für die Bearbeitung und Umsetzung nötig.

Die Maßnahmen werden nach drei Indikatoren bewertet:

- zeitlicher Horizont der Umsetzung:
 - kurzfristig (1-3 Jahre)
 - mittelfristig (3-5 Jahre)
 - langfristig (5-10 Jahre)
- Priorität der Umsetzung:
 - Gering
 - Moderat
 - Hoch
- Effektivität:
 - Gering
 - Moderat
 - Hoch

Zeithorizont		Priorität		Effektivität	
	kurzfristig		gering		gering
	mittelfristig		moderat		moderat
	langfristig		hoch		hoch

Maßnahmen mit kurzfristigem Umsetzungszeithorizont und hoher Priorität sollen ehest möglich umgesetzt werden. Wie effektiv eine Maßnahme ist, ist abhängig vom Umfang der gesetzten Aktivitäten und Bearbeitungstiefe der Maßnahme.

Die Maßnahmen erhalten eine Nummerierung (z.B. „S1“ – für eine Verkehrssicherheitsmaßnahme), eine textliche Beschreibung der IST-Situation und des Verbesserungsvorschlages, Beispielfotos der IST-Situation sowie die Einordnung nach den oben beschriebenen Indikatoren.

6.4.1 Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Tabelle 6-1: Verkehrssicherheitsmaßnahmen gebündelt nach verschiedenen Kriterien (PLANUM, 2023)

M_Nr	Bestandssituation	Beispielfoto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
S1	Unfallhäufungen entlang der Hauptverkehrswege		Besonders entlang der Hauptverkehrswege soll ein Verkehrssicherheitsaudit dazu beitragen, Sicherheitsmängel zu erheben und die Unfallhäufungen zu reduzieren • Evaluierung der Grünphasen für Fußgänger:innen, insbesondere hinsichtlich eines inklusiven Fußwegenetzes (Senior:innen, beeinträchtigte Personen, Personen mit Kinderwagen, etc.) • Evaluierung der Übersichtlichkeit von Kreuzungen mit einer hohen Anzahl an Unfallhäufungen • Evaluierung des Einhaltens der Geschwindigkeitsbeschränkung	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
S1	Unzureichende Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen in Bereichen von Kreisverkehren		Im Bereich verschiedener Kreisverkehre im gesamten Stadtgebiet wird der Übergang für Fußgänger:innen durch Querungshilfen erleichtert. Im Unterschied zu Schutzwegen, die mittels Zebrastreifen erkenntlich gemacht werden, benachrangten Querungshilfen den/die Fußgänger:in gegenüber dem motorisierten Verkehr. Vor allem an viel befahrenen Straßen (Ehrenfellner-Straße, Wegscheider Straße) kann die Aufwertung zum Schutzweg zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger:innen beitragen.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 

M_Nr	Bestandssituation	Beispielfoto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
S1	Unzureichende Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen im Bereich von Kreuzungen		Besonders an Kreuzungen, an denen keine Schutzwege vorhanden sind, soll ein Verkehrssicherheitsaudit dazu beitragen, Kreuzungen mit besonders hohem Handlungsbedarf zu definieren. An diesen können anschließend je nach Bedarf verschiedene Maßnahmen getroffen werden (z.B. Schutzwege, VLSA)	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
S2	Erhöhtes Verkehrsaufkommen vor Schulen & Kindergärten		Aus der Bevölkerungsbefragung im Rahmen des MOK Leonding 2021 geht hervor, dass es zu den Stoßzeiten zu erhöhtem Verkehrsaufkommen vor Schulen und Kindergärten kommt. Aufgrund fehlender Sicherheit entlang von Schulwegen sehen sich viele Eltern gezwungen, Kinder direkt zu Bildungs- und Betreuungseinrichtungen zu bringen bzw. von dort wieder abzuholen. Das wiederum verursacht ein hohes Verkehrsaufkommen vor Schulen. Schulstraßen sollen die Sicherheit der Kinder erhöhen und führen zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens, da sie gleichzeitig als Fahrverbot wirken. Im Bereich der VS Doppl konnte die Umsetzung einer Schulstraße bereits konkretisiert werden, weitere Standorte sind z.B. VS Leonding oder die VS Hart.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
S3	Erhöhtes Verkehrsaufkommen vor Schulen & Kindergärten		Als weitere verkehrsberuhigende Maßnahme gelten Elternhaltestellen. Diese befinden sich im Nahbereich der Schule, jedoch in mindestens 300 m Entfernung. Dabei ist zu beachten, dass auf dem vorgesehenen Weg keine Querung erforderlich ist.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 

M_Nr	Bestandssituation	Beispielfoto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
S4	Sicherheitsrisiko für Kinder am Schulweg		Der Pedibus ist ein Bus auf Füßen, der Kinder sicher zu Fuß zur Schule oder zum Kindergarten bringt. Dabei gibt es fixen Zeiten und Routen, entlang derer die Kinder in den gehenden Bus einsteigen können. Eine ehrenamtliche Person begleitet den Bus vier bis sechs Wochen, sodass die Kinder ausreichend vorbereitet sind, den Weg anschließend allein zurückzulegen.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
S5	Unzureichende Beleuchtung im öffentlichen Raum (insbesondere im Bereich von Haltestellen des ÖPNV)		Beleuchtete Geh- und Radwege reduzieren die Gefahr von Kollisionen und helfen Benutzer:innen, Hindernisse wie unebene Oberflächen oder Veränderungen im Höhenprofil zu erkennen. In Bezug auf Kriminalität stärken ausgeleuchtete Straßenräume das individuelle Sicherheitsgefühl. Für Menschen mit körperlichen Einschränkungen ist Beleuchtung wichtig, um ihre Mobilität sicherzustellen. Durch einen gut beleuchteten öffentlichen Raum können Angsträume reduziert werden. Das fördert die Nutzung der Wege auch nach Sonnenuntergang, was besonders in den Wintermonaten wichtig ist. Smarte Beleuchtungssysteme passen sich der Anwesenheit von Nutzer:innen an, reduzieren Energieverbrauch und Lichtverschmutzung und schützen die lokale Flora und Fauna, wie das Beispiel aus Roeselare, Belgien, zeigt.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
S6	Raumanspruch durch MIV, parkende Pkws, zu hohe Geschwindigkeiten, etc.		Durch verschiedene Maßnahmen kann eine Verkehrsberuhigung zu einer besseren Situation für aktive Mobilitätsteilnehmer:innen in Wohn- und Siedlungsgebieten führen. Dazu zählen unter anderem eine Temporeduktion, begrenzte Pkw-Stellplätze, usw.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 

M_Nr	Bestandssituation	Beispielfoto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
S7	Fehlende Sicherheit im Bereich von Ausfahrten		Entlang von Straßen in Wohn- und Siedlungsgebieten werden die Gehwege häufig von Ausfahrten unterbrochen. Um auf die Hauptfahrbahn zu gelangen, müssen Pkw-Nutzer:innen Gehwege überqueren. Gemäß einer fußgängerfreundlichen Siedlungsentwicklung ist es sinnvoll, in derartigen Bereichen den Fußgänger:innen Vorrang zu gewähren. Dies ist durch Beschilderung oder Bodenmarkierung zu kennzeichnen.	Zeithorizont:    Priorität:    Effektivität:   
S8	Fehlende Sicherheit im Bereich von Bushaltestellen		Zusätzliche Beleuchtung in Form von Lane Lights kann die Sicherheit von Fußgänger:innenquerungen in Bereichen mit unzureichender Straßenbeleuchtung erhöhen.	Zeithorizont:    Priorität:    Effektivität:   

Bilderquellen:

S1, S2, S7: GoogleMaps und Google StreetView, 2023

S3: <https://shop.neuhauser-vt.com/c/ola1-153/a/ola1-24333/Kinder-Warntafeln/Elternhaltestelle.html>, 2023

S4: <https://www.la21wien.at/projekte-detail/sicherer-schulweg-poetzleinsdorf.html>, 2023

S5: https://www.freepik.com/free-photo/rustic-street-lamp-outside-photo_23363227.htm, 2023

S6: <https://az779770.vo.msecnd.net/endpoint/images/1c6f2aca-1fd5-45b2-990f-77143d9a4f52?preset=cover&cache=0>, 2023

S8: <https://www.ellumin.com/project/non-light-control-area-intelligent-pedestrian-system%EF%BC%88urban-type%EF%BC%89/>, 2023

6.4.2 Infrastrukturmaßnahmen

Tabelle 6-2: Infrastrukturmaßnahmen gebündelt nach verschiedenen Kriterien (PLANUM, 2023)

M_Nr	Bestandssituation	Beispielfoto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
I1	Umwege infolge von fehlenden Durchwegungen in (bestehenden) Siedlungsgebieten		Um die Notwendigkeit von Umwegen zu reduzieren, direkte und umwegfreie Fußwege sicherzustellen, ist es wichtig, die Durchwegung bei zukünftigen Siedlungsentwicklungen sowie - wenn möglich - in bestehenden Siedlungen sicherzustellen	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
I2	Querungshilfen als Fußgängerübergänge		An verschiedenen Stellen im Stadtgebiet wird der Übergang für Fußgänger:innen durch Querungshilfen erleichtert. Im Unterschied zu Schutzwegen, wird bei Querungshilfen der Fußverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr benachrangt. Ein Verkehrssicherheitsaudit (S1) soll dazu beitragen, diese Stellen hinsichtlich der Sicherheit zu evaluieren. Gegebenenfalls wird diese Evaluierung zur Empfehlung führen, bestimmte Querungshilfen zu Schutzwegen aufzuwerten.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
I3	Fehlende Schutzwege im Bereich von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs		Im Bereich verschiedener Bushaltestellen im Stadtgebiet fehlen gesicherte Übergänge. Gerade im Bereich von Bushaltestellen sind gesicherte Übergänge besonders wichtig, da hier häufig Querungsnotwendigkeiten bestehen.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 

M_Nr	Bestandssituation	Beispielfoto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
I4	Lücken im Fußwegenetz		Entlang mehrerer Straßen im Stadtgebiet sind Abschnitte vorzufinden, in denen das Fußwegenetz Lücken aufweist. Dabei handelt es sich sowohl um Straßen, an denen beidseitig kein Gehweg vorhanden ist, wie auch um Straßen, an denen zwar einseitig ein Gehweg vorhanden ist, jedoch Bedarf für beidseitige Gehwege besteht. Weiters kommt es z.B. in der Holzheimerstraße vor, dass der Gehweg häufig die Seite wechselt, wodurch für die Fußgänger:innen Querungsnotwendigkeiten entstehen. Derartige Lücken sind im Sinne eines fußgängerfreundlichen und sicheren Fußwegenetz zu schließen.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
I5	Lückenhafte überörtliche Verbindungen		Um ein lückenfreies Fußwegenetz für alle Bürger:innen zur Verfügung zu stellen, sollen auch die Lücken der überörtlichen Verbindungen zwischen den Ortsteilen in Leonding geschlossen werden. Einige Ortsteile weisen eine besonders niedrige Bevölkerungszahl auf (z.B. Felling, Jetzing), weshalb der Bedarf an Fußwegen in diesen Ortsteilen geringer ist als in den dicht besiedelten, vor Schulen oder anderen sensiblen Bereichen.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
I6	Waldwegenetz mit Potenzial		Primär gelten Waldwege und ähnliche Wege als wichtige Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten zum Spazierengehen, Laufen und zur Erholung in der Natur. Darüber hinaus können sie für alltägliche Verbindungen als Abkürzungen dienen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass Waldwege als zusätzliche Verbindungen angesehen werden sollten, da sie nur mit sehr hohem Aufwand barrierefrei gestaltet werden können.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 

I7	Barrieren für mobilitätseingeschränkte Personen, sanierungsbedürftige Gehwege, fehlende Verbindungsachsen		In einigen Bereichen des Stadtgemeindegebietes ist eine allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur notwendig. Dazu zählt unter anderem eine barrierefreie Gestaltung der Gehwege, Sanierungs-, Errichtungs- und Instandhaltungsmaßnahmen, aber auch die Schaffung neuer Verbindungsachsen.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
I8	Gefährliche Kreuzungen trotz vorhandener Fußgänger:inneninfrastruktur		Zumindest an zwei Standorten in Leonding (beide Fuchselbachstraße) ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sowie der Unfalhäufungen in diesem Bereich die Notwendigkeit von Lichtsignalanlagen zu überprüfen. Aufgrund des hohen Kostenaufwandes derartiger Anlagen gilt diese Maßnahme als ultima ratio und soll nur dann zum Einsatz kommen, wenn andere Maßnahmen keine Wirkung zeigen.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
I9	Zu hohe Geschwindigkeiten aufgrund breiter Straßen -> Gefahr beim Überqueren der Straße		Fahrbahnnteiler sind eine Möglichkeit, Geschwindigkeiten auf breiten Fahrbahnen zu reduzieren und den Straßenraum dadurch sicherer für aktive Mobilitätsteilnehmer:innen zu gestalten.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 

Bilderquellen:

I1-I7: GoogleMaps und Google StreetView, 2023

I8: https://oranienburg.de/media/custom/2967_5374_1_g.JPG?1643038157

I9: https://www.this-magazin.de/imgs/101872915_a91f243b9e.jpg

6.4.3 Bewusstseinsbildende Maßnahmen

Tabelle 6-3: Bewusstseinsbildende Maßnahmen gebündelt nach verschiedenen Kriterien (PLANUM, 2023)

M_Nr	Bestandssituation	Beispielfoto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
B1	Straßenraumbelebung an Schulwegen bzw. vor Bildungseinrichtungen		Mit der „Belebung“ des Straßenraums kann im Besonderen für Kinder dessen Attraktivität gesteigert werden. Durch einfache und kostengünstige Maßnahmen wie aufgemalte bzw. aufgeklebte Mini-Spiele können Kinder dazu animiert werden ihre Zeit beim Zu-Fuß-Gehen zu genießen und dabei auch noch Spaß mit Freund:innen zu haben.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
B2	Bürgerbeteiligung anhand von "Geh-Raupen"		'Bürger:innen werden eingeladen auf einer Karte von Leonding mit einem Strick ihren Persönlichen Weg darzustellen. Daran kann man feststellen, wie dieser verläuft und wie lange man gehen würde (Länge der "Raupe" korrespondiert mit Gehzeiten von bspw. 5, 10 & 20 Minuten). PLANUM bietet die Ressourcen, um solch einen Workshop umzusetzen.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 

B3	Kindergarten/Schul-Workshop "Mein Weg in die Schule"		Kindergartenkinder & Schüler:innen werden im Rahmen eines Workshops dazu eingeladen ihren persönlichen Schulweg zu zeichnen. Kinder, die mit dem Auto zur Bildungseinrichtung gebracht werden, nehmen ihren Weg anders (meistens monotoner und langweiliger) wahr als Kinder, die mittels aktiver Mobilität hinkommen. PLANUM bietet die Ressourcen, um solch einen Workshop umzusetzen.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
B4	Gehzeit-Karte für Leonding im "U-Bahn-Design" (als Ergebnis eines Workshops mit und in der Gemeinde)		Eine Gehzeit-Karte fördert nachhaltige Mobilität in Gemeinden, indem sie Wegstrecken mit einer "U-Bahn-Karte" in Gehminuten statt in Metern darstellt. Diese individuell angepasste Karte für jede Gemeinde ermutigt Bürger, kurze Wege zu Fuß, statt mit dem Auto zurückzulegen, um die Umweltbelastung zu reduzieren und das Bewusstsein für Verkehrsalternativen zu schärfen.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 

Bilderquellen:

B1: https://www.noee.at/noe/P88330_NOELRU7_Gehen_in_NOE_071222_BT_bfrei_NEU.pdf, 2023

B2: <https://www.wienzufuss.at/2022/08/31/mit-hausschlappen-radius-und-wegewurm-in-lido-unterwegs/>, 2023

B3: <https://www.derstandard.at/story/2000055918774/elterntaxi-oder-zu-fuss-wie-kinder-die-welt-sehen>, 2023

B4: Radland GmbH, 2023 – aufgenommen bei der WalkSpace Konferenz 2023

7 KONZEPT FÜR FUßGÄNGERFREUND- LICHE SIEDLUNGSENTWICKLUNG

In der Vergangenheit wurde der monofunktionalen Zonierung (reine Wohngegend, Industrie-/Gewerbebezonen) in der Raum- und Siedlungsplanung der Vorzug gegeben. Das ist und war allerdings auch die Ursache des größten Landverbrauchs pro Individuum. Gegen eine Zonierung der Industrie abseits von Siedlungen spricht nichts, da die Interessen und Bedürfnisse konträr sind. Allerdings ist eine multifunktionale Zonierung von Wohnen und Gewerbe anzustreben, wenn es gilt, eine 5-, 10- oder 15-Minuten-Stadt zu schaffen. Die Zonen interagieren dabei miteinander und ermöglichen eine ressourcenschonende Stadt- und Siedlungsentwicklung.

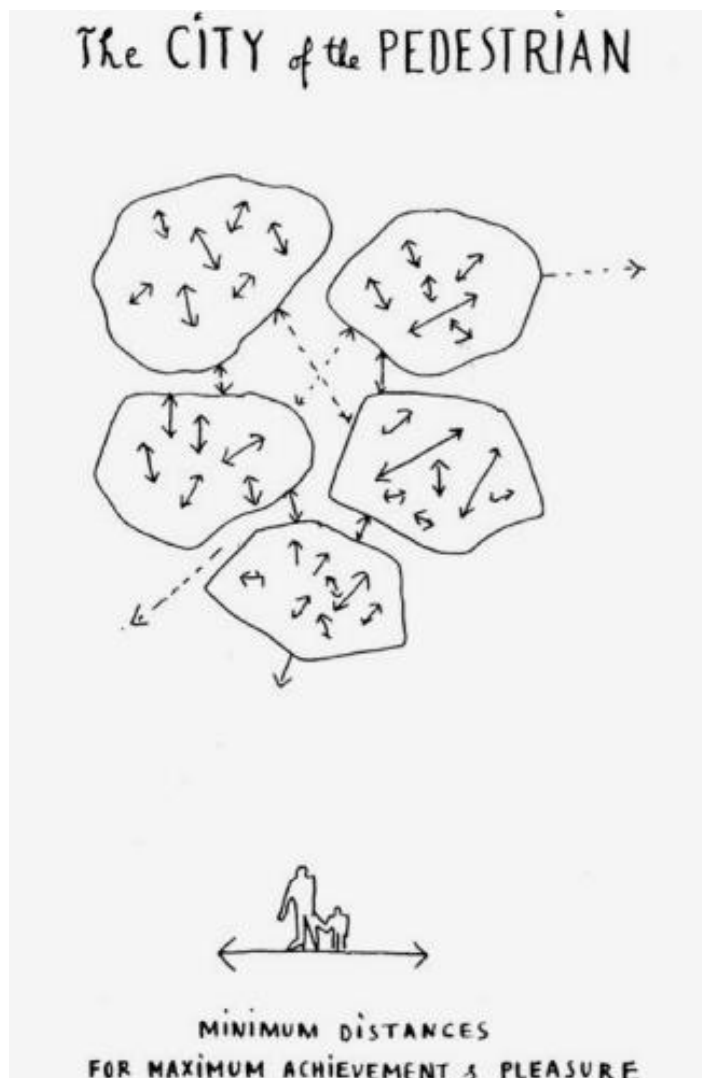


Abbildung 7-1: Entwicklung fußgängerfreundlicher Städte ermöglicht die Interaktion einzelner Zonen mit idealer Durchmischung von Funktionen in den Zonen (Quelle: Krier, 2020, S. 4)

Eine fußgängerfreundliche Siedlung nimmt Rücksicht auf die Bedürfnisse ihrer Bewohner:innen. Ergänzt durch Infrastruktur für den Radverkehr und fußläufig erreichbaren Öffentlichen Verkehr wird eine Siedlung zu einem effizienten, zugänglichen und inklusiven Ort. Das ermöglicht auch eine Unabhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr und führt zu einer Steigerung nachhaltiger Mobilität. [Fairkom, 2023]

Im Mobilitätskonzept Leonding kam der lückenlosen Durchwegung große Bedeutung zu. Vor allem aufgrund der Umwegsensibilität von Fußgänger:innen, sowie auch Radfahrenden sind in einer Stadt oder kleinräumiger einer Siedlung direkte und lückenlose Verbindungen so wichtig. Dadurch kann die Erreichbarkeit maßgeblich erhöht werden, was sich auch positiv auf die Einflussfaktoren für das Zu-Fuß-Gehen auswirkt.

Wie im Mobilitätskonzept bereits dargestellt, gibt es eine idealtypische Durchwegung für Siedlungen, wie in Abbildung 7-2 abgebildet.



Abbildung 7-2: Durchwegung im Straßennetz ist für aktive Verkehrsteilnehmer wichtig (Manual for Streets, 2007, S.44)

Es wurde im Mobilitätskonzept auch beschrieben, wie der optimale Grad an Durchwegung erreicht wird, womit die Erreichbarkeit von Alltagszielen (10 oder 15-Minuten-Stadt) gegeben ist. Durch den Einsatz verschiedener Instrumente, wie Begegnungszonen, sanfter und verkehrsberuhigter Schüler:innen-Mobilität oder auch infrastrukturellen Maßnahmen, wie Verbreiterung von Gehwegen und das lückenlose Gestalten von Gehwegen, kann auch in bestehenden urbanen Strukturen ein guter bis optimaler Grad an Durchwegung erreicht werden.

Gestaltet und plant man eine Stadt in Form eines Rasters entstehen automatisch Verbindungen, die bei kleinräumiger und kleinteiliger Struktur auch nicht besonders lang sind - die Rastergröße spielt hier eine wesentliche Rolle. Der optimale Abstand im Raster bewegt sich im Bereich von ca. 80m. Nichtsdestotrotz ist für Fußgänger:innen der in diesem Fall **noch kürzere Weg** der interessanteste und darauf sollte in der Planung in neuen Siedlungen Rücksicht

genommen werden. Verbindungen entlang eines Rasters („ums Eck“) sind zugunsten von direkten, möglicherweise auch durch mehrere Grundstücke gehende Durchwegungen zu vermeiden. Abbildung 7-5 verdeutlicht das ganz gut.

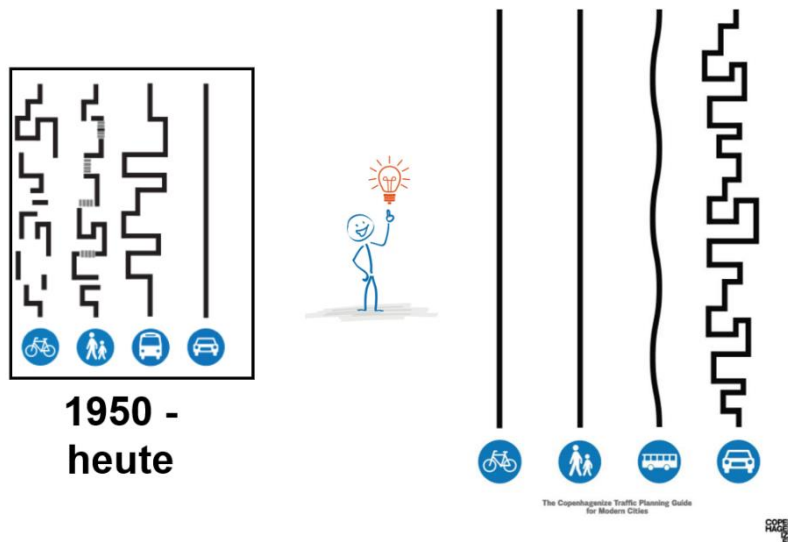


Abbildung 7-3: direkte und geradlinige Verbindungen sind bei neuen Siedlungsplanungen zu berücksichtigen, Quelle: Copenhagenize 2023

Fußgängerfreundliche Siedlungen und Umgebungen stellen ein attraktives Umfeld dar. Durch **Entsiegelung** entlang wichtiger Fußwegerouten stellt man sicher, dass sich Personen in ihrer Verkehrsmittelwahl wohl fühlen. In Leonding wird derzeit ein Entsiegelungsprojekt umgesetzt. Dabei wird für verschiedene Entsiegelungszonen der Handlungsbedarf festgelegt und ein integriertes Detailkonzept mit Pilotmaßnahme in der Traunfellnerstraße implementiert.

7.1 Rahmenbedingungen für fußgängerfreundliche Siedlungsentwicklung

Die Stadt Leonding hat sich die Mobilität – über alle Verkehrsmittel – als eine der drei Säulen der Stadtentwicklung gesetzt. Fußgängerfreundliche Raum- und Siedlungsplanung spielt dabei eine große Rolle.

Mit einem Stadtteilentwicklungsprozess in Rufling wurde bereits ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung gesetzt. Die dafür angewandten Rahmenbedingungen sind in Zukunft bei Siedlungsentwicklungen zu berücksichtigen.

- **Räumliche Konzentration:** Innen- vor Außenentwicklung, Verdichtung
 - Vor Umsetzung / Planung von Maßnahmen: Struktur- und Dichteanalyse

- Ausweisung unterschiedlicher Siedlungsstrukturen in der Örtlichen Raumplanung / Flächenwidmung
 - Bevorzugung zentrumsnaher Entwicklungsgebiete
 - Bauland Kernland – Nachhaltige Bebauung
 - Bauland Wohngebiet – Nachhaltige Bebauung
- Priorisierung aktiver Verkehrsteilnehmer:innen bei der Flächenverteilung
- Verkehrsberuhigung gemeinschaftlich genutzten Raums
- Festlegen **städtebaulicher Mindestvoraussetzungen** für Umsetzung in der örtlichen Raumplanung bezüglich:
 - Verkehr
 - Freiraum
 - Siedlungsstruktur
- Gestaltung eines **inklusiven und barrierefreien** öffentlichen Raumes in Siedlungsgebieten
 - Barrierefreiheit bei Erstellung der Infrastruktur für Fußgänger:innen – geeignet für Rollstuhl / Rollator, Kinderwagen aber auch für Personen mit größeren Gepäckstücken (z.B. Einkaufs Trolley)
- Schaffung von Naherholungsbereichen – Grünzonen
- Schaffung attraktiver Fußwegumgebungen durch **Entsiegung**
- Förderung **multifunktionaler** Siedlungen (Wohnen – Arbeiten – Einkauf – Kinderbetreuung)
 - Siedlungen der kurzen Wege – möglichst kurze Wege zwischen (öffentlichen) Einrichtungen, ÖV-Haltestellen und anderen Funktionen
 - Einzugsgebiet für ÖV-Haltestellen: höchstens 5 bis 10 Minuten zu Fuß
- Einbeziehen der Bevölkerung und von Vereinen oder konfessionellen Einrichtungen bei Prozessen
 - Ortsteil-Kenntnisse nutzen (Trampelpfade für Allgemeinheit öffnen, mögliche Nutzung von privaten/gemeinnützigen Flächen für Fußgänger:innen als Servitutsweg (z.B. Weg über Friedhof oder über Kirchengründe.)

Bei Flächenwidmung und Bebauungsplanung sind entsprechend Vorhaldebereiche für die Durchlässigkeit für aktive Verkehrsteilnehmer:innen vorzusehen. Das betrifft auch Lückenschlüsse zwischen einzelnen Stadtteilen und zu den Nachbargemeinden.

Die Planungen in Rufling zeigen mögliche Ausgestaltungen fußgängerfreundlicher Siedlungsentwicklung. Es ist sinnvoll, bei künftigen Planungen von Siedlungsentwicklung, Rahmenpläne mit den wesentlichen Rahmenbedingungen zu erstellen - durch einen Fachbeirat begleitet, wie es auch in Rufling gemacht wurde. Es ist bereits vorgesehen, dass ein nächster ähnlicher Prozess in Leonding Zentrum durchgeführt wird.

Neben fußgängerfreundlichen Siedlungen müssen diese Rahmenbedingungen auch bei anderen Entwicklungen wie Gewerbegebieten oder der Neuerrichtung von ÖV-Haltestellen berücksichtigt werden.

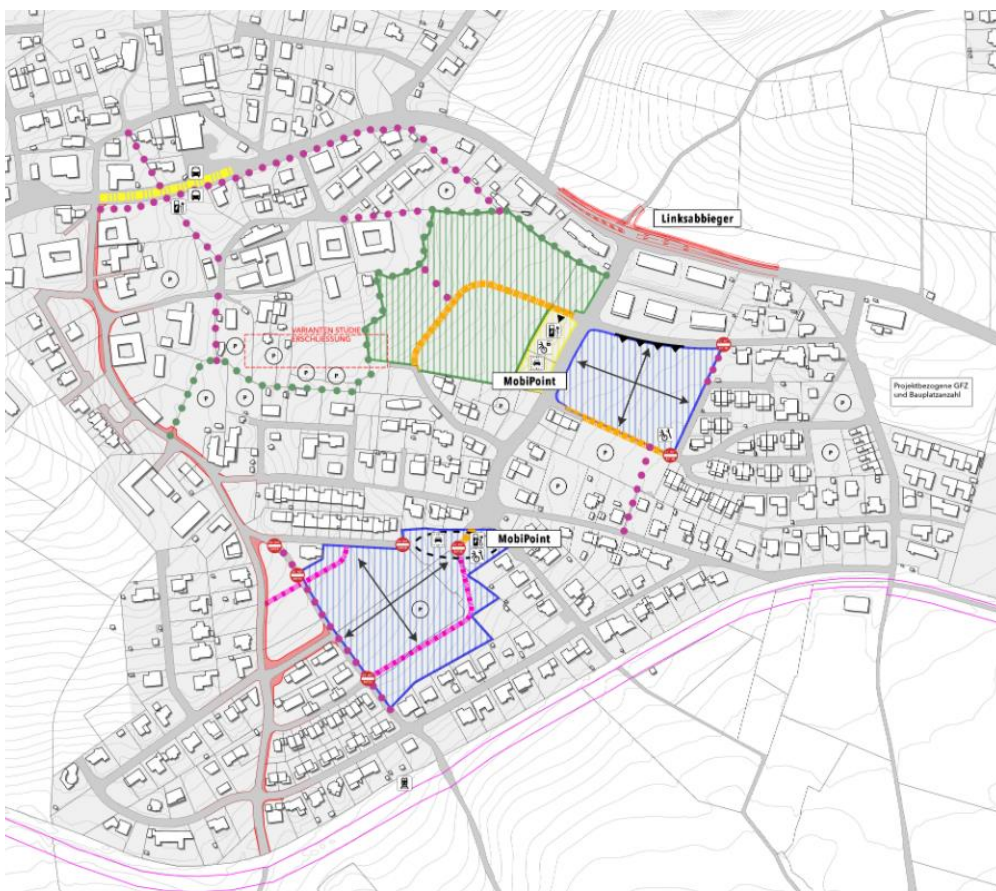


Abbildung 7-4: Rahmenplan Verkehrsstruktur in Rufling
(Stadt Leonding, 2022)

- **Keine oberirdischen Parkplätze und TG**
Ausschluss von oberirdischen Parkplätzen und Tiefgaragen.
- **Besucherparkplätze zulässig**
Oberirdisch nur Besucherparkplätze zulässig. Pflichtstellplätze sind unzulässig. Tiefgaragen sind zulässig.
- **Sammelgarage**
Verpflichtende Errichtung einer Sammelgarage für das anschließende Quartier.
- ▼ **Tiefgarageneinfahrt**
Festlegung der zwingend Einfahrten für Sammelgaragen und Tiefgarageneinfahrten.
- ↔ **Tiefgarageneinfahrt variable Lage**
Einfahrten für Tiefgaragen können in diesem Bereich vorgesehen werden - Projektabhängig.
- ↔ **Wegerecht**
In den gekennzeichneten Bereichen sind öffentliche Geh- und Fahrrechte für Straßen, Wege und Plätze grundbücherlich sicherzustellen.
- P **Private Aufschließung**
In den gekennzeichneten Bereichen sind bei der Schaffung von Bauplätzen, die Erschließungen durch private Aufschließungsstraßen grundbücherlich gegenseitig sicherzustellen.
- || **Verkehrsberuhigung Ruflingerstraße**
Entlang der Zentrumsachse soll eine verkehrsberuhigte Zone ausgebildet werden, die durch Fahrbahnteiler und Oberflächengestaltung den Fahrgeschwindigkeit reduziert.
- ... **Dorfweg**
Der Weg wird an einer Seite von einer 40-50 cm hohen Mauer und einer Baumreihe begleitet. Gehbelag ist eine wassergebundene Decke oder Schotterrasen. Bei Ausbuchtungen des Weges und an ausgewählten Stellen im Planungsgebiet gibt es Verweilzonen mit Sitzbank, Schattenbäumen und Trinkwasserbrunnen. Keine Befahrung durch MIV.
- ... **Fuß und Radweg**
- **Anliegerstraße**
- **Wohnstraße**
- **Durchfahrtsverbot**
Durchfahrt nur für Anliegerverkehr und Blaulichtorganisationen und gemeindeeigene Fahrzeuge.
- **Ausbau Grünburgstraße**
Abtretungen Grünburgstraße gem. rechtswirksamen Bebauungsplan.

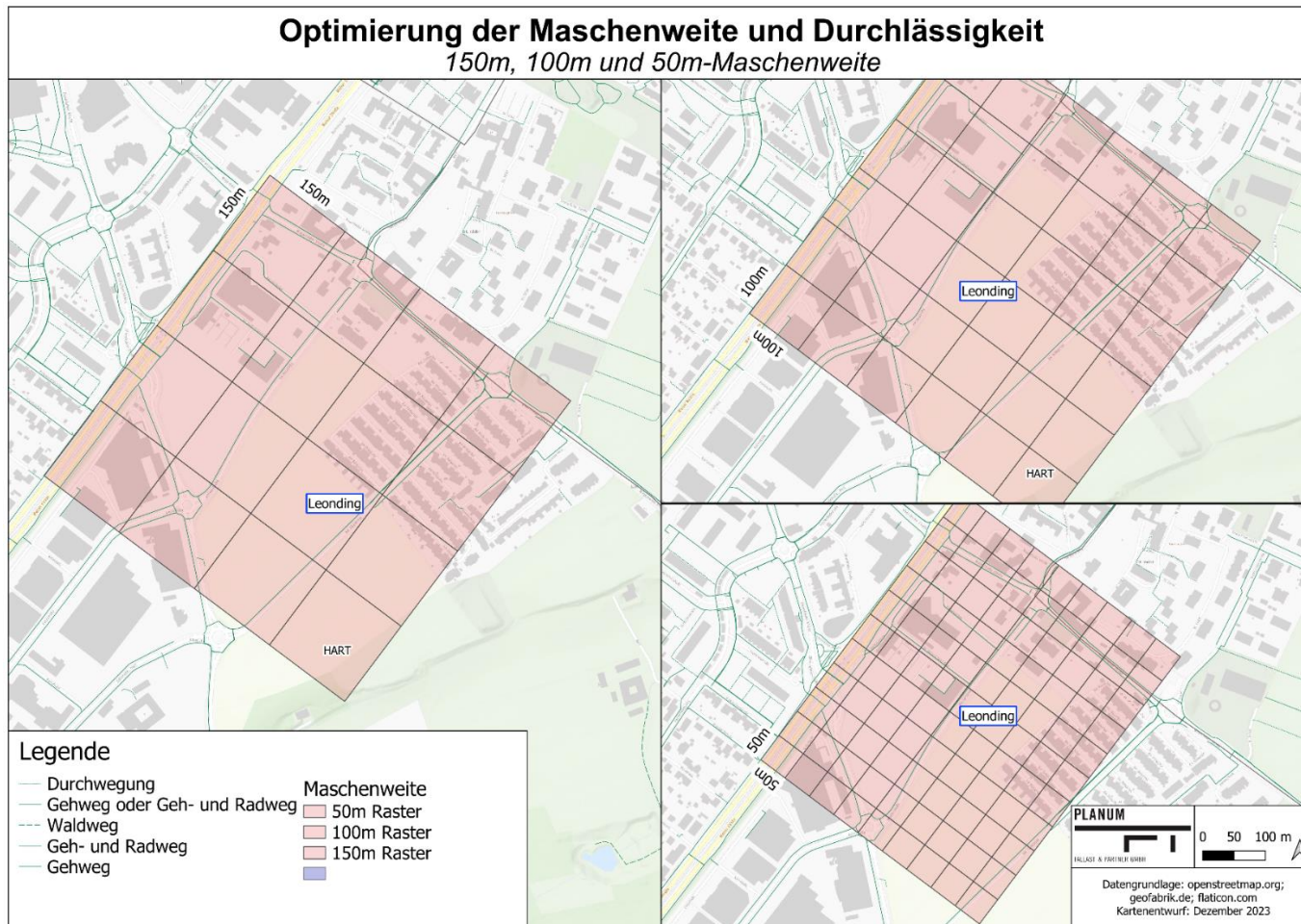


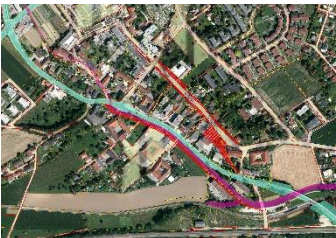
Abbildung 7-5: Optimierung der Maschenweite und Durchlässigkeit (eigene Darstellung mit Daten aus OpenStreetMap, GoogleMaps, GIP, 2023).

7.2 Maßnahmen Raumplanung und Siedlungsentwicklung

Tabelle 7-1: Maßnahmen der Raumplanung und Siedlungsentwicklung gebündelt nach verschiedenen Kriterien (PLANUM, 2023)

M_Nr	Bestandssituation	Beispielfoto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
R1	erschwerter Zugang zu ÖV-Haltestellen aufgrund von Zugangsbarrieren oder fehlender Fußwegeinfrastruktur		Die Haltestellen in Leonding werden auf Verbesserung des Zugangs von ÖV-Haltestellen überprüft: durch Schaffung von Barrierefreiheit, Anbringen von Schutzwegen, verkehrsberuhigende Maßnahmen, etc.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 

Bilderquellen:
R1: Google StreetView, 2023

M_Nr	Bestandssituation	Beispielfoto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
R2	Durchwegung in Entwicklungsgebieten , wie z.B. Rufling, Leonding-Zentrum, neues Gymnasium	 Beispiel Rufling  Beispiel Leonding-Zentrum	In neuen Siedlungsentwicklungsgebieten ist eine ausreichende Durchwegung sicherzustellen im Sinne des Konzeptes „ Stadt der kurzen Wege “. Die Sicherstellung von umwegfreien und direkten Wegen, die meist durch Siedlungen oder durch verkehrsberuhigte Bereiche führen, trägt zu einer attraktiven und fußgängerfreundlichen Siedlungsentwicklung bei. Die Ortsteil-Kenntnisse der Anrainer:innen ist dabei von großem Nutzen und soll bei der Gestaltung / Wegfindung herangezogen werden, z.B. durch Öffnung von privaten und gemeinnützigen Flächen für Fußgänger:innen (Trampelpfade, Wege über Friedhof / Kirchengründe etc.)	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 

Bilderquellen:

R2: https://www.leonding.at/fileadmin/Bauen/Rahmenplan_Verkehrsstruktur.pdf, Stadtgemeinde Leonding, 2023

M_Nr	Bestandssituation	Beispielfoto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
R3	Durchlässigkeit / Maschenweite für die Fußläufigkeit optimieren		Bei neuen (Siedlungs-)Entwicklungen ist die Durchlässigkeit des Fußwegenetzes rechtzeitig vorzubereiten und entsprechend müssen Achsen dafür vorgehalten werden. In Leonding gibt es neben der Planung in Rufing auch Vorhaben wie z.B. auf Flächen, die an die Meixnerkreuzung angrenzen sowie dem derzeit noch unbestimmten Standort des Gymnasiums . Bei all diesen Planungen muss die Fußläufigkeit und Durchlässigkeit gewährleistet werden. Die Maschenweite sollte zwischen 50m und 150m liegen.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
R4	Derzeit sind an signalregelten Kreuzungen nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer:innen vielfach benachteiligt. Eine Prüfung des Vorrangs für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer:innen wird daher empfohlen.		Durch die Anwendung sogenannter „ Smarter “ Ampeln kann man den ÖV & Aktive Mobilität priorisieren. Meist werden Fußgänger:innen/ÖV mittels Kameras erkannt, dies kann aber auch mit Induktionsschleifen, wie bei KFZ, gelöst werden. Dadurch wird eine Art Leitsystem für Fußgänger:innen geschaffen.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 

Bilderquellen:

R3: eigene Darstellung PLANUM mit Daten aus OpenStreetMap, GoogleMaps, GIP, 2023

R4: eigene Aufnahme PLANUM, 2023

M_Nr	Bestandssituation	Beispielfoto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
R5	Die Wahl eines Fußweges hängt stark von der subjektiven Wahrnehmung des Weges ab. Ein attraktives Fußwegeumfeld kann durch Entsiegelung zu einem erhöhten Anteil an Fußwegen an den Gesamtwegen beitragen.		Neben Infrastrukturmaßnahmen wie der Erstellung von Gehwegen und der Schaffung von Quermöglichkeiten ist auch die Attraktivität des Umfelds für die Wahl eines (Fuß-) Weges entscheidend. Grüne, im Sommer schatten spendende Umgebungen werden hochversiegelten Gebieten vorgezogen. Durch die Entsiegelung entlang der wichtigsten Routen steigt sowohl die Aufenthaltsqualität als auch der Geh-Komfort.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 
R6=S2	Hohes Verkehrsaufkommen im Schulumfeld aufgrund hohen Anteils an Bring- und Holfahrten von Eltern		Wie bereits bei Maßnahme „S2“ auf Seite 56 beschrieben wird, ist das temporäre Sperren von Straßenzügen vor Kindergärten und Schulen eine effektive Maßnahme zur Reduktion des Verkehrsaufkommens. Elternhaltestellen in einiger Entfernung zu den Bildungseinrichtungen oder Schulstraßen im unmittelbaren Schulumfeld erhöhen die Verkehrssicherheit und steigern das Bewusstsein für den öffentlichen (Schul-)Raum.	Zeithorizont:  Priorität:  Effektivität: 

Bilderquellen:

R5: Pläne Pilotprojekt Traunfellnerstraße, Leonding. Projektzwischenstand Februar 2024; TBK Büro für Ökologie und Landschaftsplanung

R6=S2: GoogleMaps und Google StreetView, 2023

8 QUANTIFIZIERUNG DER MAßNAHMEN

8.1 Einschätzung der Umwelteffekte

Die Förderung der aktiven Mobilität im Alltag wird weitverbreitet akzeptiert als sinnvoller Weg zur notwendigen Verkehrswende im urbanen und suburbanen Raum, um im Sinne des Klimawandels effektiv und langfristig zu steuern. Es geht darum, die THG stetig und messbar zu reduzieren und durch eine Palette von Maßnahmen die aktive Mobilität für Menschen (in diesem Fall die Fußgänger) attraktiver und sicherer zu gestalten. Die angedachten Maßnahmen für die Stadtgemeinde Leonding sind im vorliegenden Bericht beschrieben. Die Quantifizierung der Maßnahmen bezieht sich auf die direkten und indirekten Umwelteffekte. Um die Betrachtung/Berechnung zu vereinfachen, werden bestimmte Annahmen getroffen. Diese Vorgehensweise erlaubt es, das mögliche Potential der aktiven Mobilitätsförderung zu quantifizieren und in Folge ein sinnvolles Monitoring der Wirksamkeit zu ermöglichen.



Abbildung 8-1: Quantifizierung der Umwelteffekte als effektives Maßnahmen-Monitoring

In erste Linie werden die Ergebnisse aus der **Verkehrserhebung OÖ 2022** herangezogen. Dieser Bericht beschreibt die Entwicklung des gesamten Verkehrsaufkommens in der Stadtgemeinde seit der letzten Erhebung im Jahre 2012. Die Wege werden in 3 Kategorien unterschieden – Binnenwege, Zielverkehr und Quellverkehr. Insgesamt ist die **Gesamtanzahl der Wege** seit 2012

um **13% gestiegen**. Die **Binnenwege** haben in der Zeit um circa **38%** zugenommen, der Anteil an den Gesamtwegen ist um 5% gestiegen. In der gleichen Zeit hat die Prozentanzahl der Zielwege (Wege von außen die ihr Ziel in Leonding haben) und die Prozentanzahl der Quellwegen (Wege von innen die ihr Ziel außerhalb von Leonding haben) abgenommen. Erfreulich ist, dass für die Ziel- und Quellwege prozentual weniger der PKW benutzt wird. Hinsichtlich der Zielwege gilt es auch für den absoluten Wert. Die Gründe liegen vermutlich in der erfreulichen Zunahme beim öffentlichen Verkehr (+4-5%) und auch eine leichte Zunahme bei der Fahrradnutzung (+2%).

Laut Statistik Austria ist die Bevölkerungszahl in der Stadtgemeinde Leonding seit 2011 um 15% gestiegen. Im vergleichbaren Zeitraum ist die Anzahl der Binnenwege, die mit dem PKW zurückgelegt werden, um fast 45% gestiegen. Im Gegensatz dazu stagnieren die Wege im Umweltverbund oder im Fall der Fahrradnutzung gehen sie sogar zurück. Das birgt insgesamt das Potential einer Kehrtwende im Mobilitätsverhalten der Leondinger Bevölkerung in sich. Durch die gezielte und konsequente Förderung der aktiven Mobilität im Sinne zu-Fuß-gehen und auch Radfahren, kann das erreicht werden. Damit wird die Quantifizierung der Auswirkungen hinsichtlich der Binnenwege möglich da diese Wege von der Stadtgemeinde selbst eher beeinflussbar sind und daher ein Verlagerungspotential darstellen.

Verkehrserhebung 2022			Zielwege in den Bezirk			Quellwege aus den Bezirk		
Binnenwege im Bezirk			bdI OÖ			bdI OÖ		
LBBGemraum	(Alle)		LBBGemraum	(Alle)		LBBGemraum	(Alle)	
VonLBBGemraum	41071		VonLBBGemra	(Mehrere Elemente)		VonLBBGemra	41071	
nachLBBGemraum	41071		nachLBBGemr	41071		nachLBBGemr	(Mehrere Elemente)	
Summe von hr_faktor_09.06.2023			Summe von hr_faktor_09.06.2023			Summe von hr_faktor_09.06.2023		
vkm_grob	Ergebnis		vkm_grob	Ergebnis		vkm_grob	Ergebnis	
keine Angabe	864		keine Angabe	260		keine Angabe	100	
zu Fuß	9.423	30,5%	zu Fuß	863	2,1%	zu Fuß	992	2,4%
Fahrrad	1.206	3,9%	Fahrrad	1.985	4,9%	Fahrrad	1.934	4,7%
MIV	18.172	58,8%	MIV	28.810	71,3%	MIV	29.151	70,8%
ÖV	1.646	5,3%	ÖV	7.877	19,5%	ÖV	8.403	20,4%
Mischform MIV-ÖV	453	1,5%	Mischform MIV-ÖV	896	2,2%	Mischform MIV-ÖV	710	1,7%
Gesamtergebnis	31.764	100,0%	Gesamtergebnis	40.691	100,0%	Gesamtergebnis	41.290	100,0%
	27,9%			35,8%			36,3%	
			Zurückgelegte Wege insgesamt 2022			113.745		
Verkehrserhebung 2012			Zielwege in den Bezirk			Quellwege aus den Bezirk		
Binnenwege im Bezirk			VDM Jahr 2012			VDM Jahr 2012		
Wohnort	Oberösterreich		Wohnort	Oberösterreich		Wohnort	Oberösterreich	
Start	Leonding		Start	(Mehrere Elemente)		Start	Leonding	
Ziel	Leonding		Ziel	Leonding		Ziel	(Mehrere Elemente)	
Wege Faktor			Wege Faktor			Wege Faktor		
VKM Grobglie	Ergebnis		VKM Grobglie	Ergebnis		VKM Grobglie	Ergebnis	
keine Angabe	295		keine Angabe	642		keine Angabe	495	
ZuFuß	6.971	30,7%	ZuFuß	963	2,5%	ZuFuß	840	2,2%
Fahrrad	1.499	6,6%	Fahrrad	937	2,5%	Fahrrad	938	2,4%
Privat	12.577	55,3%	Privat	29.420	77,7%	Privat	30.045	78,3%
Öffentlich	1.604	7,1%	Öffentlich	5.877	15,5%	Öffentlich	5.816	15,2%
Mischform	84	0,4%	Mischform	644	1,7%	Mischform	751	2,0%
Gesamtergebnis	23.030	100,0%	Gesamtergebnis	38.484	100,0%	Gesamtergebnis	38.886	100,0%
	22,9%			38,3%			38,7%	
			Gesamte Wege 2012			100.400		

Abbildung 8-2: Auszug aus der Verkehrserhebung OÖ 2022 für die Stadtgemeinde Leonding [Quelle Land Oberösterreich 2023]

8.1.1 Km-Leistung->Ermittlung Verlagerungspotential

Ein erklärtes Ziel der Stadtgemeinde Leonding ist das sogenannte „15-Minuten Stadt“ Modell, das in vielen anderen Städte in Österreich und im restlichen Europa angestrebt wird. Bei einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 6km/h ergibt sich eine Weglänge von 1,5km. Laut VCÖ hat jede 10. Autofahrt eine Weglänge in Gehdistanz (1.5km).

In der Verkehrserhebung OÖ 2022 wird die Anzahl der Binnenwege, die mit dem PKW zurückgelegt werden, mit 18.172 angegeben. Angenommen wird, dass theoretisch 10% der Wege auf Zu-Fuß-Gehen verlagerbar sind (1.817 Wege). Wenn man weiter annimmt, dass sich 20% der PKW-Fahrer:innen überzeugen lassen, das Auto im Alltag stehen zu lassen und alle Wege bis 1,5km zu Fuß zu gehen, dann beträgt die Gesamtsumme der Wege, die nunmehr zu Fuß zurückgelegt werden, gleich 363 (1.817 Wege x 0,2), dies bedeutet eine eingesparte Km-Leistung von 545 km / Tag (363 Wege x 1,5 km).

8.1.2 Berechnung der Emissionen

Um die Berechnung der **direkten und indirekten Emissionen** durchzuführen, die durch diese entfallene PKW-Km-Leistung erspart wird, wird auf die Tabelle des **Umweltbundesamtes** zurückgegriffen.

Tabelle 2: Emissionskennzahlen; Quelle: Umweltbundesamt, *aktualisiert 2023*

Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

umweltbundesamt[®]
PERSPEKTIVEN FÜR UMWELT & GESELLSCHAFT

Ziel der Publikation der Emissionskennzahlen der Verkehrsträger ist es, aus Sicht des Umweltbundesamtes möglichst realistische Angaben zu vor- und nachgelagerten THG-Emissionen von Verkehrsmitteln in Österreich zur Verfügung zu stellen. Die Österreichische Luftschadstoffinventur und das Computermittel GEMIS Österreich bilden die Grundlage für die Erstellung dieser Emissionskennzahlen. Die Emissionskennzahlen berücksichtigen damit insbesondere auch spezifische nationale Bedingungen (z. B. österreichischer Strommix) und entsprechen daher nicht unbedingt den Vorgaben anderer Bewertungssysteme zu THG-Emissionen im Verkehr (z. B. EN ISO 14063:2023).

aktualisiert Juli 2023

beziehen auf Besetzungs-/Auslastungsgrad (g/Pkm bzw. g/Tkm)		Emissionskennzahlen Datenbasis 2021											Verbrauch in kWh/Pkm oder Tkm			
		Direkte Emissionen in g/Pkm oder Tkm				Indirekte Emissionen in g/Pkm oder Tkm				Gesamte Emissionen in g/Pkm oder Tkm				spezif. Ver- brauch	KEA	
		CO ₂ -Äquiva- lente	CO ₂	NO _x	Parti- kel	CO ₂ -Äquiva- lente	CO ₂	NO _x	Parti- kel	CO ₂ -Äquiva- lente	CO ₂	NO _x	Parti- kel			
STRAßE	PKW Durchschnitt (B+D)	g/Pkm	145,7	144,1	0,44	0,005	73,1	66,1	0,14	0,024	218,7	210,2	0,57	0,829	0,58	0,85
	PKW Benzin (B)	g/Pkm	145,2	144,8	0,59	0,002	82,6	75,6	0,15	0,027	227,8	220,4	0,24	0,929	0,57	0,87
	PKW Diesel (D)	g/Pkm	149,7	147,4	0,63	0,008	68,6	61,6	0,13	0,022	218,2	209,0	0,76	0,929	0,59	0,83
	BEV (Ö, Stromerzeugung inkl. Importen)	g/Pkm	-	-	-	-	94,6	88,2	0,14	0,019	94,6	88,2	0,14	0,519	0,18	0,53
	BEV (Ö, Stromerzeugungspark)	g/Pkm	-	-	-	-	86,9	80,7	0,13	0,019	86,9	80,7	0,13	0,519	0,18	0,50
	BEV Ökostrom (Umweltzeichen 46 Strom)	g/Pkm	-	-	-	-	59,4	54,5	0,10	0,018	59,4	54,5	0,10	0,518	0,18	0,48
BAHN	LKW LNF (< 3,5 t) (D)	g/Tkm	649,6	640,3	2,71	0,054	279,7	252,7	0,50	0,084	929,3	893,0	3,21	3,138	2,65	3,64
	LKW SNF (> 3,5 t) (D)	g/Tkm	294,9	289,2	1,09	0,011	85,7	76,2	0,15	0,021	380,5	365,3	1,24	1,249	1,18	1,44
	LKW SNF (> 18 t) (D)	g/Tkm	112,9	111,5	0,33	0,003	37,4	33,4	0,07	0,009	150,3	144,9	0,39	0,466	0,36	0,57
	Sattelzüge (40 t) (D)	g/Tkm	52,5	52,0	0,06	0,001	16,9	15,0	0,03	0,004	69,3	67,0	0,09	0,095	0,21	0,27
	Durchschnitt LKW SNF (p = 3,5t - 40t) (D)	g/Tkm	67,8	66,9	0,13	0,001	21,1	18,8	0,04	0,005	88,8	85,7	0,16	0,207	0,27	0,33
	Reisebus (D)	g/Pkm	36,8	36,3	0,10	0,001	14,6	13,2	0,03	0,004	51,4	49,5	0,13	0,095	0,15	0,20
FLUG	Linienbus (D) (inkl. E)	g/Pkm	39,9	39,5	0,10	0,002	14,4	13,0	0,03	0,004	54,3	52,5	0,12	0,116	0,16	0,20
	Personenverkehr (PV) Schiene in Ö	g/Pkm	6,1	6,0	0,04	0,001	7,2	3,2	0,01	0,001	13,3	9,2	0,05	0,004	0,08	0,10
	Güterverkehr (GV) Schiene in Ö	g/Tkm	1,6	1,5	0,01	0,001	2,8	1,2	0,00	0,000	4,4	2,8	0,01	0,001	0,03	0,04
	Inlandsflug***	g/Pkm	652,1	626,0	1,22	0,010	76,6	72,9	0,14	0,018	728,7	699,0	1,37	1,028	1,29	1,45
	Kurz-/Mittelstrecke (bis 1.000 km)***	g/Pkm	343,6	317,8	0,91	0,006	40,4	38,5	0,08	0,010	384,0	346,3	0,98	0,515	0,88	0,76
	Kurze Langstrecke (bis 4.000 km)***	g/Pkm	448,9	424,4	1,47	0,010	52,7	50,2	0,10	0,012	501,6	474,7	1,57	0,923	1,08	1,00
Langstrecke (>4.000 km)***	g/Pkm	291,6	245,8	0,67	0,006	34,3	32,7	0,06	0,008	325,9	278,4	0,74	0,514	0,58	0,65	

SNF... schwere Nutzfahrzeuge >= 3,5 t

LNF... leichte Nutzfahrzeuge < 3,5 t

Fkm... Fahrgastkilometer

B... Benzin

D... Diesel

KWh... Kilowattstunde

* Direkte Emissionen bzw. Daten aus der Österreichischen Luftschadstoffinventur OLI2022 (1990-2021)

** Indirekte Emissionen Datenbasis GEMIS Österreich, Herstellungsbedingte Emissionen, bezogen auf die Lebensdauerleistung der Verkehrsmittel, sowie vorgelagerte Emissionen der Treibstoffherstellung

*** Beim Flugverkehr werden Nicht-CO₂-Effekte durch den Faktor von 2 berücksichtigt

**** Feinstaub/particulate matter (< 10 µm) inkl. Reifen-, Bremsabrieb und Aufwirbelung

***** Kumulierte Energieaufwand

Durchschnittliche Auslastung PV 2021	In Personen bzw. Tm
PKW*	1,14
Reisebus*	18,81
Personenverkehr Schiene	na
Binnenflug (Beispielroute Wien - Innsbruck, Embraer 195)	34%
Kurz-/Mittelstrecke (Beispielroute Wien - Frankfurt, Embraer 195)	67%
Kurze Langstrecke (Beispielroute Wien - Dubai, Airbus A380)	36%
Langstrecke (Beispielroute Wien - New York, Boeing 777)	40%

Anmerkung: Systemumstellung bei der Berechnung: Vergleich mit vorangegangenen Verkehrsträgerlisten nicht zulässig

Durchschnittliche Auslastung GV 2021	In Tonnen
LKW LNF (< 3,5t) (D)*	0,33
LKW SNF (> 3,5t) (D)*	1,59
LKW SNF (> 18 t)*	6,59
Sattelzüge (40 t)*	15,52
Durchschnitt LKW SNF (p = 3,5t - 40t) (D)*	10,63
Güterverkehr Schiene	na

https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_pkm_tkm_verkehrsmittel.pdf

Die Km-Leistung ist für einen normalen Werktag berechnet, dennoch wird es angenommen, dass dieser Wert den täglichen Wert darstellt. Also über ein Jahr ist die ersparte PKW-Km-Leistung 198.900 Km (365 x 545).

	Kg/Tag	Kg/Jahr (direkte Emissionen*)	Kg/Jahr Gesamtemissionen**
CO ₂	74 (78)	27 000 (28.665)	39000 (41.814)
NO _x	0,22 (0,24)	82 (87,5)	106 (113,4)
PM ₁₀	0,003 (0,003)	0,9 (1)	5,4 (5,77)

*direkte Emissionen bedeutet die Emissionen, die durch die gefahrenen Kilometer verursacht werden

** durch die Herstellungsprozesse für die Kraftstoffe und die Fahrzeuge verursacht

Um die Einsparungen bei der Km-Leistung durch die Ziel- und Quellwege zu erreichen, wäre eine vertiefte Untersuchung zur genauen Motivation und zum Verhalten erforderlich. Gegenstand der vertieften Untersuchung könnten zum Beispiel die Betriebe in der Stadtgemeinde sein, denn die Hälfte aller Werktagswege sind Pendlerwege. Daher bietet dieser Sektor ein wesentliches Potenzial, den MIV auf umweltschonende Mobilitätsformen zu verlagern.

8.2 Verbesserung der Verkehrssicherheit

8.2.1 Reduktion der Unfallhäufungspunkte

In erster Linie hat die Sanierung der Unfallhäufungspunkte(-strecken) in die Stadtgemeinde die oberste Priorität. Die Unfallhäufungspunkte wurden in Zuge der IST-Zustandsanalyse erfasst. Die Ergebnisse sind der Abbildung 4-7, 4-10, 4-13, und 4-19 zu entnehmen. Die Bereinigung jeder Unfallhäufungsstelle durch die verschiedenen Maßnahmen gilt als quantifizierbare Wert. Unfallhäufungsstellen sind nach den Kriterien der RVS 02.02.21 Verkehrssicherheitsuntersuchung folgend definiert:

Laut der zitierten RVS 02.02.21 beruht die Bewertung einer Unfallstelle als Unfallhäufungsstelle auf zwei Kriterien, von denen eines erfüllt sein muss. Ein Knoten oder ein Streckenbereich bis zu einer Länge von 250m ist als Unfallhäufungsstelle zu bezeichnen, wenn sich in diesem Bereich

- mindestens drei gleichartige Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren ereignet haben und der Relativkoeffizient den Wert 0,8 erreicht oder übersteigt, oder
- mindestens fünf gleichartige Unfälle (einschließlich Unfälle mit Sachschäden) in einem Jahr ereignet haben

Unfallstellen welche örtlich zusammenhängen, werden als eine Unfallhäufungsstrecke behandelt.

8.2.2 Zunahme Weglänge Fußgängernetz und gesicherte Querungsstellen

Hinsichtlich Verkehrssicherheit wirkt sich die Verbesserung der Fußgängerinfrastruktur lokal positiv aus.

Der Ausbau des Fußwegenetzes ist gegenüber dem Bestandsnetz quantifizierbar. Es betrifft die Längen von gänzlich neuen Gehsteigen und auch die Verbreiterung über der RVS-Mindestbreite von 2m. Auch der Anzahl der sicheren Gestaltung neuer Querungsstellen durch Fahrbahnteiler als Querungshilfe,

Schutzwege mit oder ohne Druckknopfampel bietet einen messbaren/quantifizierbaren Indikator, der die Steigerung der Verkehrssicherheit repräsentiert.

8.2.3 Verbesserung der Erreichbarkeit des Alltagsbedarfs

Da Fußgänger sehr umwegempfindlich sind, spielt die Erreichbarkeit der Ziele des Alltagsbedarfs eine wesentliche Rolle für die Verlagerung auf zu-Fuß-gehen und als solche eine gute Möglichkeit, die Wirkung der Maßnahmen zu quantifizieren und als sinnvoll und förderbar zu argumentieren. Die verbesserte Erreichbarkeit auf Grund einer oder mehrere neue Durchwegungen kann sich auf gesamte Ortsteile oder auch Quartiere innerhalb des Ortsteils beziehen.

Tabelle 3: Erreichbarkeiten Alltagsbedarf und ÖV-Haltestellen

Messgröße	Beschreibung	Ist-Zu-stand 2023	Zielwert 2028	Zielwert 2033
Erreichbarkeit zu Fuß	Prozent der Wohnbevölkerung, die Nahversorgung innerhalb 15min Fußweg erreichbar haben: Apotheke, Volksschule, Kindergarten, Nahversorger	75% 65% 80% 85%	80% 70% 85%	85% 75% 90% 90%
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen	Prozent der Wohnbevölkerung, die eine ÖV-Haltestelle innerhalb 15min Fußweg erreichbar haben	70%	75%	80%

Ein wichtiger Partner des ÖV sind die optimalen Zuwegungen. Sie gewährleisten die Erreichbarkeit für Siedlungs- und Industriegebiete entsprechend des 15-Minuten Modells. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit ist quantifizierbar durch die Prozentanzahl der Bevölkerung, die den Alltagsbedarf oder eine ÖV-Haltestelle in 15-Minuten zu Fuß erreichen kann.

9 WEG ZUR FÖRDERUNG

Für die Maßnahmen im vorliegenden Masterplan Gehen gibt es verschiedene Förderungsmöglichkeiten.

Von besonderer Bedeutung ist die Förderung „klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement“ der österreichischen Bundesregierung. Nicht alle Maßnahmen sind darüber förderbar, ergänzend dazu gibt es Fördermöglichkeiten des Landes Oberösterreich oder des Kommunalen Investitionsprogrammes, die die Stadtgemeinde Leonding zur finanziellen Umsetzung der Maßnahmen im Masterplan Gehen beantragen kann. Laut telefonischer Auskunft der Ansprechpartner:innen der Förderungen (komobile – Herry Consult) ist es möglich, die Förderungen zeitlich parallel einzureichen. Dabei ist es jedoch wichtig, den Status der Einreichung bei anderen Förderstellen anzugeben (z.B. „bereits gefördert“, „in Bearbeitung“ usw.). Die wichtigsten Fördermöglichkeiten werden folgend dargestellt.

9.1 klimaaktiv mobil - Fußverkehr

Die wichtigste Förderung im Zusammenhang mit dem Masterplan Gehen ist die Förderung der Bundesregierung „klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement“. Die nachfolgende Auflistung und Beschreibung der erforderlichen Schritte sind aus dem dazugehörigen Leitfaden entnommen.

Die aktuelle Förderperiode läuft bis 29.02.2024. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Förderung auf die Folgeperiode verlängert wird.

Schritt 1: Der wichtigste Schritt zur Förderung ist mit der Erstellung des Masterplan Leonding in Leonding bereits getan.

Schritt 2: Weitere erforderliche Unterlagen

- Infrastrukturinvestitionsplan für den Fußverkehr: muss eine **detaillierte Darstellung der umzusetzenden Maßnahmen** in den Bereichen „Bauliche Maßnahmen“, „Raum- und Siedlungsentwicklung“, „Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung“ sowie „Koordination und Einbeziehung weiterer Betriebe/Gebietskörperschaften (bzw. weitere Entscheidungsträger:innen/Akteur:innen“ umfassen
- **Technische Beschreibung und qualitative Begründung** der beantragten Maßnahme inkl. Zeitplan der Umsetzung (Phasenplan)
- Lageplan bzw. planerische Darstellungen der beantragten Maßnahmen
- Für Städte mit mehr als 30.000 Einwohner:innen ist außerdem eine Mobilitätserhebung erforderlich. Bereits durchgeführte Mobilitätserhebungen dürfen nicht länger als fünf Jahre zurückliegen. Zum aktuellen Zeitpunkt ist die Stadtgemeinde Leonding mit einer Bevölkerungszahl von 29.129 (Stand: 01. Jänner 2023) davon ausgenommen, jedoch fand 2021 eine umfassende Mobilitätserhebung statt.
- Darstellung der **quantitativen Auswirkungen**. Diese können z.B. anhand folgender Parameter dargestellt werden:
 - Nachweis der geschaffenen Wege und Flächen

- Minimierung von Umwegen, Flächenumverteilung (Umwandlung von Flächen des motorisierten Individualverkehrs hin zu Flächen für die aktive Mobilität)
 - Maschenweite
 - Abschätzung der **Umwelt- und Gesundheitseffekte** des zugrundeliegenden lokalen Masterplans Gehen
 - Bestätigung, dass alle baulichen **Maßnahmen gemäß den aktuell gültigen Richtlinien und Vorschriften** für das Straßenwesen (z.B. RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr) ausgeführt wurden
 - **Baubescheid und Bescheid für den Anlagebetrieb** (sofern erforderlich)
- Gemeinderatsbeschluss des lokalen Masterplan Gehen**

Schritt 3: Die **Antragsstellung** muss vor Beginn der Umsetzung erfolgen. Das umfasst die Bestellung von Anlageteilen, Lieferung, Baubeginn und andere Verpflichtungen, die die Investition unumkehrbar machen.

ANGABEN ZUM PROJEKT

Bezeichnung*

Bestelldatum*

Projektende*

STANDORT

Standortadresse entspricht der Postadresse*

Upload Bericht des Kreditinstituts

Auswählen

ANGABEN ZUR FÖRDERUNG

weitere Förderungen für das Projekt beantragt*

MOBILITÄTSBERATER

beteiligter Mobilitätsberater

Schriftverkehr in Kopie schicken

PLANER/IN ODER BERATER/IN

Firmenname

Ansprechpartner/in Nachname

Vorname

☐ Adresse nicht in Österreich

Straße und Hausnummer

Abbildung 9-1: Ausschnitt aus dem Onlineantrag der klimaaktiv mobil – Fußverkehr Förderung
(Quelle: Kommunal Kredit Public Consulting, 2023)

Weiterführende Informationen:

[Leitfaden: Aktionsprogramm klimaaktiv mobil - Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement](#)
[klimaaktive - Informationen für Gemeinden](#)
[Von der Projektidee zur Förderung – klimaaktiv mobil Einreichprozess](#)

Ansprechpersonen klimaaktiv mobil / komobile – Herry Consult:
Helmuth Koch, Raphael Glück, Daniela Hirländer
T +43 7612 70 911
M kommunal@klimaaktivmobil.at

Die klimaaktiv mobil Förderung ist mit dem Kommunalen Investitionsprogramm 2023 und mit Landesförderung kompatibel. Weitere mögliche Förderungen sind nachfolgend aufgelistet bzw. beschrieben.

9.2 Kommunales Investitionsprogramm

Im Rahmen des Kommunalen Investitionsprogramms (KIP) 2023 können Gemeinden Zuschüsse für Energiesparmaßnahmen sowie Zuschüsse für Investitionsprogramme beantragen. Beide Möglichkeiten umfassen Maßnahmen, die zur Förderung der aktiven Mobilität beitragen. Die Förderung ist nur für Geh- und Radwege beantragbar, wenn sich diese im wirtschaftlichen Eigentum der Gemeinde befinden und die Erhaltung der Gemeinde obliegt. Das gilt auch für Wege entlang von Landes- und Bundesstraßen.

Zuschüsse für Energiesparmaßnahmen

Weitere Energiesparmaßnahmen (Maßnahmen im Bereich Aktiver Mobilität):

- Umfasst die Errichtung, Sanierung und Instandhaltung von Radverkehrs- und Fußwegen. Zuschussfähige Investitionen sind z.B.:
 - Errichtung (inkl. Erweiterung/Sanierung) und Instandhaltung von Radverkehrs- und Fußwegen sowie dafür erforderlichen Brücken, Rampen, etc. und inkl. Begleitmaßnahmen wie Baumpflanzungen zur Beschattung, Zählstellen, etc.
 - Neben der Anlage zählen auch Planungs-, Arbeits- und Materialkosten zu den zuschussfähigen Kosten

Zuschüsse für Investitionsprojekte

- Maßnahmen zur Ortskern-Attraktivierung
- Öffentlicher Verkehr
- Errichtung, Sanierung und Instandhaltung von Radverkehrs- und Fußwegen
 - Zuschussfähig ist auch eine Erweiterung und Instandhaltung aller Radverkehrs- und Fußwege
 - Zuschussfähig sind alle Radverkehrs- und Fußwege, deren Erhaltung der Gemeinde obliegt
 - Zuschussfähig sind auch Planungs-, Arbeits- und Materialkosten (jedoch keine Eigenleistungen der Gemeinde)
 - Zuschussfähig sind auch Investitionen in die ergänzende Infrastruktur in Kombination mit Radverkehrs und Fußwegen
 - z.B. Radservicestationen, Beschilderungen, Bodenmarkierungen, Wegweiser oder Radabstellanlagen, Beleuchtungen, Einrichtungen zur Regelung und

Sicherung des Verkehrs (insb. Lichtsignalanlagen und Straßenverkehrszeichen)

- Bei Beleuchtungen ist Z 9 anzuwenden, d.h., dass der Endabrechnung ein Nachweis über eine Stromeinsparung von mindestens 50 Prozent anzuschließen ist, wobei bei einer Neuerrichtung für die Ermittlung der 50-prozentigen Stromeinsparung ein Vergleich zu herkömmlicher Beleuchtung heranzuziehen ist.

Weiterführende Informationen / Quellen:

[Kommunales Investitionsprogramm \(KIP\) 2023](#)

Ansprechpartner:innen klimaaktiv mobil / komobile – Herry Consult:
Helmuth Koch, Raphael Glück, Katharina Zauner-Levine, Daniela Hirländer
T +43 7612 70 911
M kommunal@klimaaktivmobil.at

9.3 Landesförderungen

Neben den Förderungen auf Bundesebene können auch Förderung des Landes Oberösterreich beantragt werden. Unter anderem kommen folgende laufende Förderungen für den Masterplan Gehen in Frage:

- Förderung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Gemeinden
Gefördert wird:
 - Bauliche Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit
 - Gehsteige, Gehwege, Radwege sowie Geh- und Radwege (ausgenommen überregionale, touristische)
 - Fahrbahnteiler mit und ohne Querungshilfe
 - Schutzweg- bzw. Querungshilfenbeleuchtung

Weiterführende Informationen / Quellen:

[Förderung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Gemeinden](#)

Ansprechpartner:innen: Amt der Oö. Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr
T +43 732 77 20-121 23
M gvoev.post@ooe.gv.at

- Bewusstseinsbildende klimarelevante Maßnahmen und Aktionen in Oberösterreich
Gefördert wird:
 - Klimafreundliche Mobilität

Weiterführende Informationen / Quellen:

[Bewusstseinsbildende klimarelevante Maßnahmen und Aktionen in Oberösterreich](#)

Ansprechpartner:innen: Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Umweltschutz
T +43 732 77 20-145 01
M foerderungsantrag.us.post@ooe.gv.at

- Förderung von Maßnahmen der Gemeinden zur Verbesserung der Standards von Bushaltestellen
Gefördert wird:
 - Neuerrichtung von Bushaltestellen
 - Errichtung oder Erneuerung von Wartehäuschen
 - Flankierende Maßnahmen zum Abbau der Zugangsbarrieren zum öffentlichen Verkehr (z.B. Maßnahmen im Sinne der Barrierefreiheit; Fahrradabstellanlagen)

Weiterführende Informationen / Quellen:

[Förderung von Maßnahmen der Gemeinden zur Verbesserung der Standards von Bushaltestellen](#)

Ansprechpartner:innen: Amt der Oö. Landesregierung
Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr
T +43 732 77 20-121 23
M gvoev.post@ooe.gv.at

9.4 Zusammenfassung

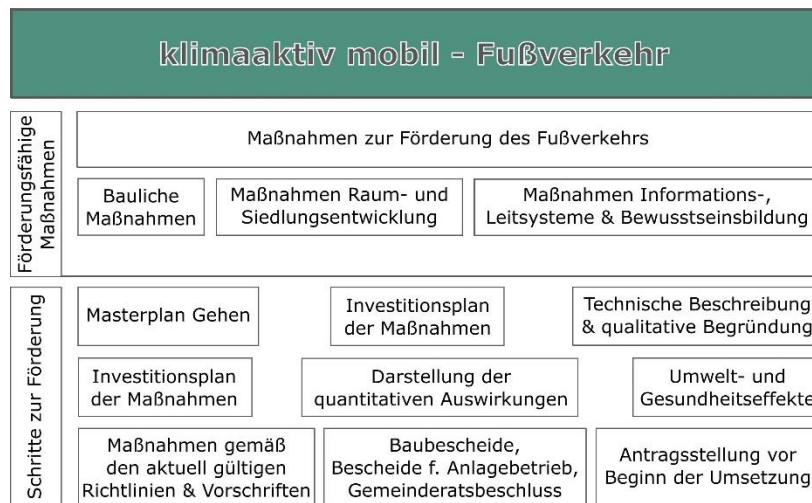


Abbildung 9-2: Förderschienen (eigene Darstellung mit Informationen von klimaaktiv, Kommunalkredit, Land Oberösterreich, 2023)

QUELLENVERZEICHNIS

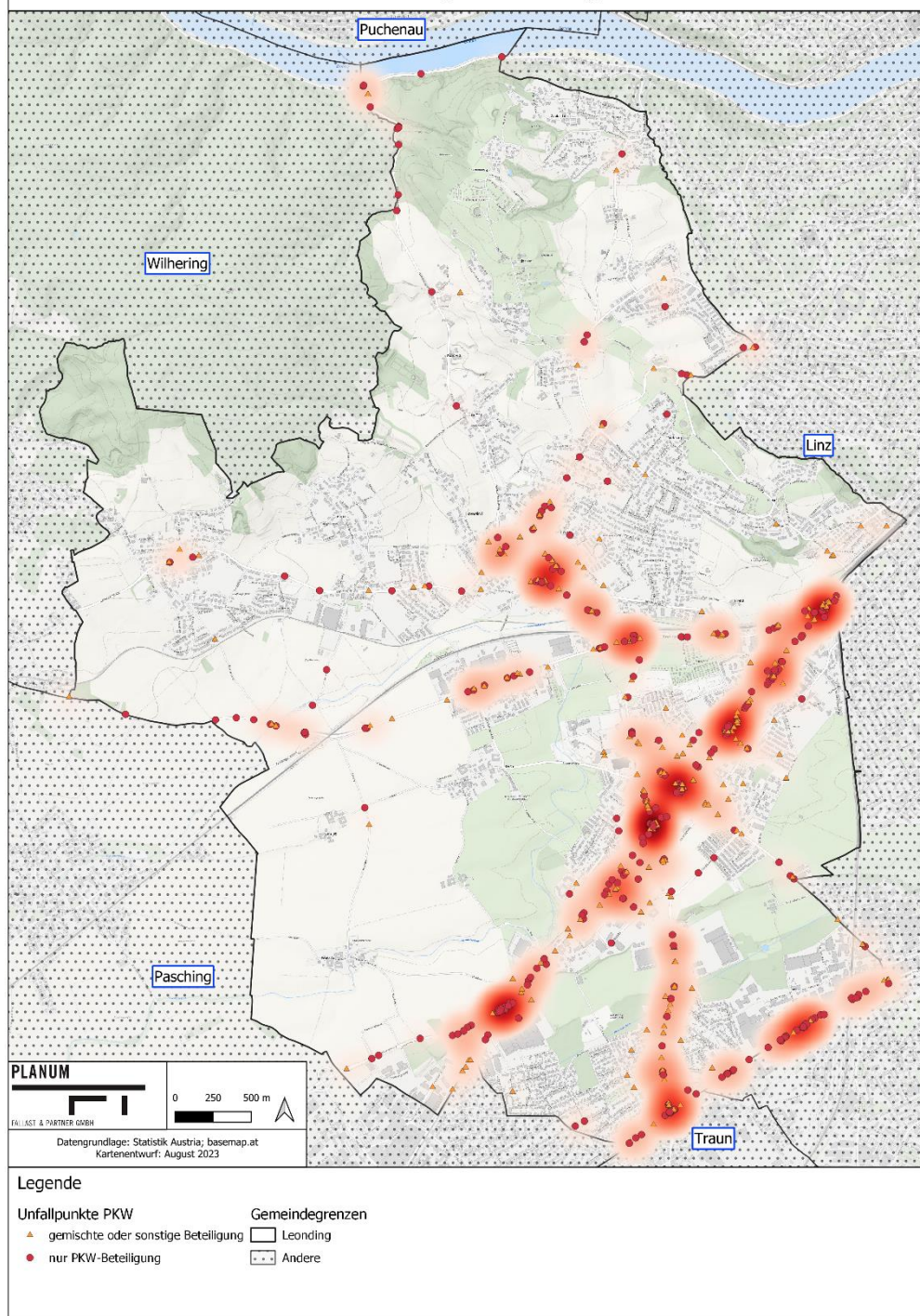
- AIT (2021): Stadt-Hologramm. https://www.ait.ac.at/fileadmin/mc/mobility/Research_Fields/Integrated_Mobility_Systems/Stadt-Hologramm.JPG; Zugriff: 08/2023
- Copenhagenize (2023): Copenhagenize – Planning. <https://copenhagenize.eu/planning>; Zugriff: 09/2023
- Fairkom (2023): Zukunftsfähige Siedlungsentwicklung. <https://www.fairkom.eu/fairteaching-event-zukunftsfahige-siedlungsentwicklung>; Zugriff: 09/2023
- Klimaaktiv.at (2023): 1.000 Mio. für Gemeinden im Zuge des Kommunalen Investitionsprogrammes 2023. <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional/kip-2023-zuschuss-zu-kam.html>; 12/2023
- Klimaaktiv Mobil (2023): Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement – Jahresprogramm 2023.
- Krier, L. (2020): Walkability and Mixed-Use – Making Valuable and Healthy Communities. <https://d16zhuza4xzjqx.cloudfront.net/files/research-6-walkable-cities-report-digital-1-667394a6.pdf>; Zugriff: 09/2023
- Land Oberösterreich (2023): Bewusstseinsbildende klimarelevante Maßnahmen und Aktionen in Oberösterreich. <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/109139.htm>; Zugriff 12/2023
- Land Oberösterreich (2023): Förderung von Maßnahmen der Gemeinden zur Verbesserung der Standards von Bushaltestellen. <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/33449.htm>; Zugriff 12/2023
- Land Oberösterreich (2023): Förderung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Gemeinden. <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/33443.htm>; Zugriff: 12/2023
- Manual for Streets (2007): Manual for Streets. Department of Transport. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6270d4838fa8f57a360f8b91/Essex_Manual_for_Streets_Redacted.pdf. 146 S. Zugriff: 09/2023
- Stadt Leonding (2022): Stadtteilentwicklung – Leonding gemeinsam gestalten und entwickeln. <https://www.leonding.at/bauen-umwelt/stadtteilentwicklung>; Zugriff: 08/2023

ANHANG

Unfallkarten: Brennpunkte

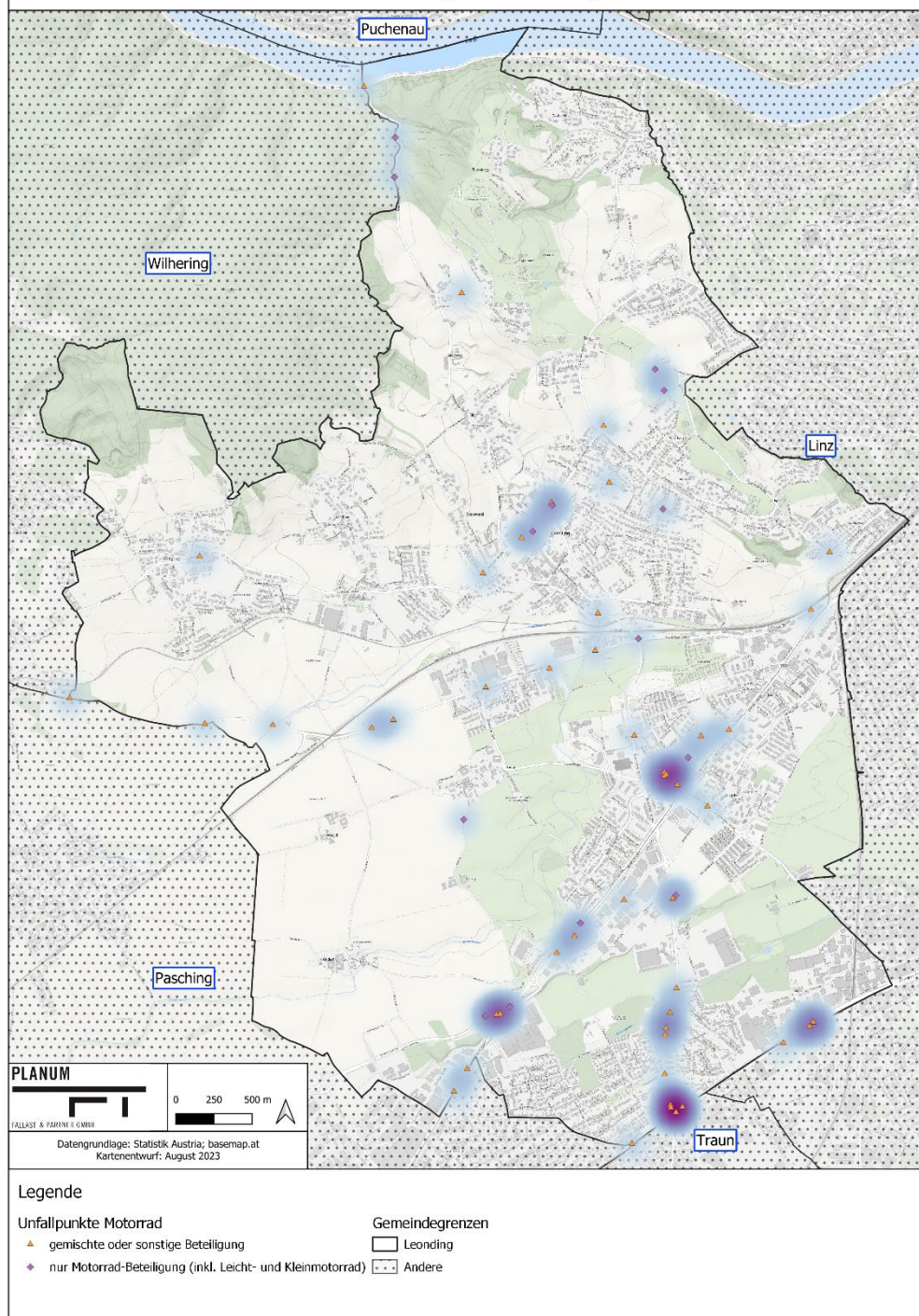
Unfallgeschehen in Leonding 2015 - 2022

Brennpunkte PKW-Unfälle
Gemeindegebiet Leonding



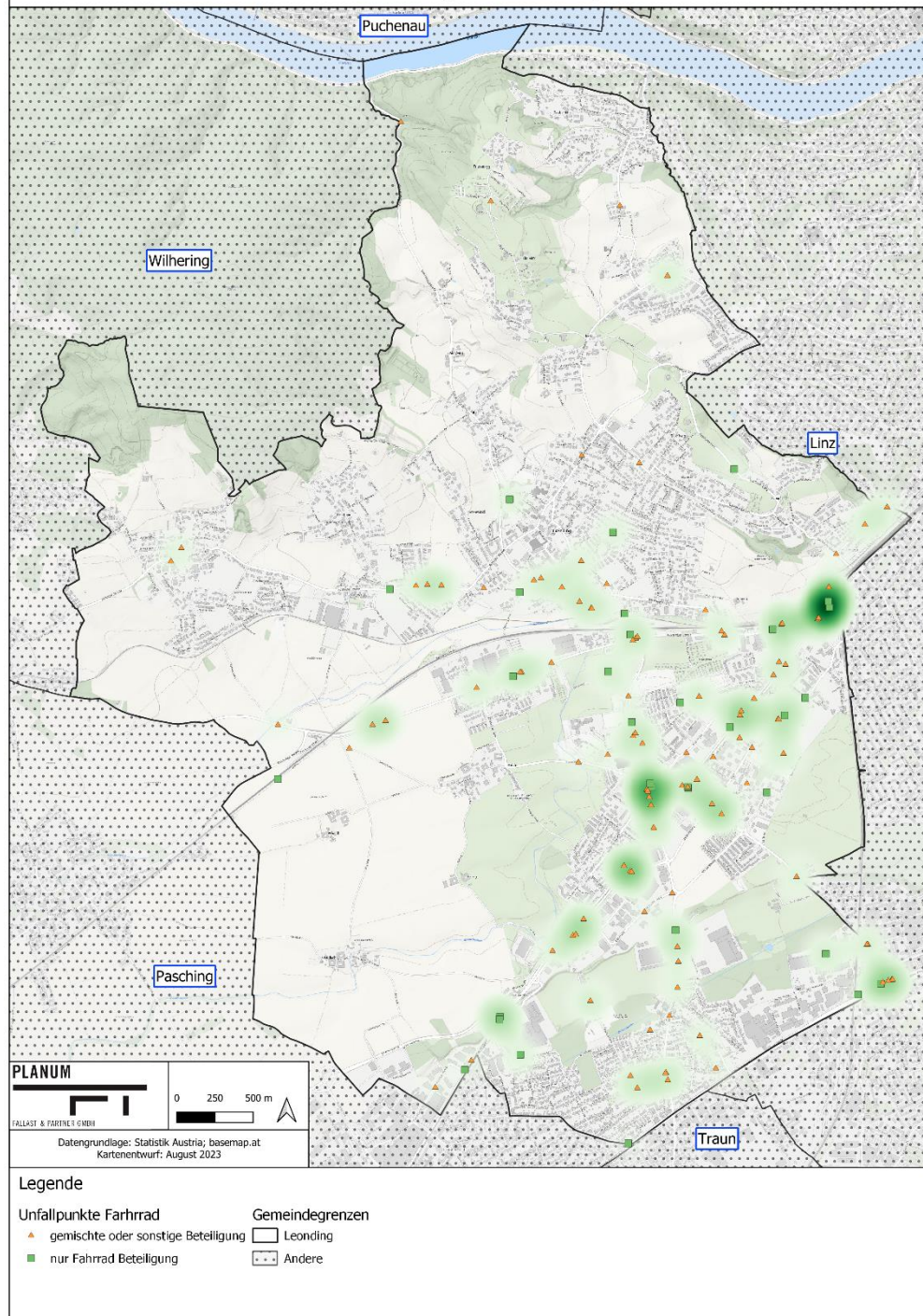
Unfallgeschehen in Leonding 2015 - 2022

Brennpunkte Motorrad-Unfälle
Gemeindegebiet Leonding

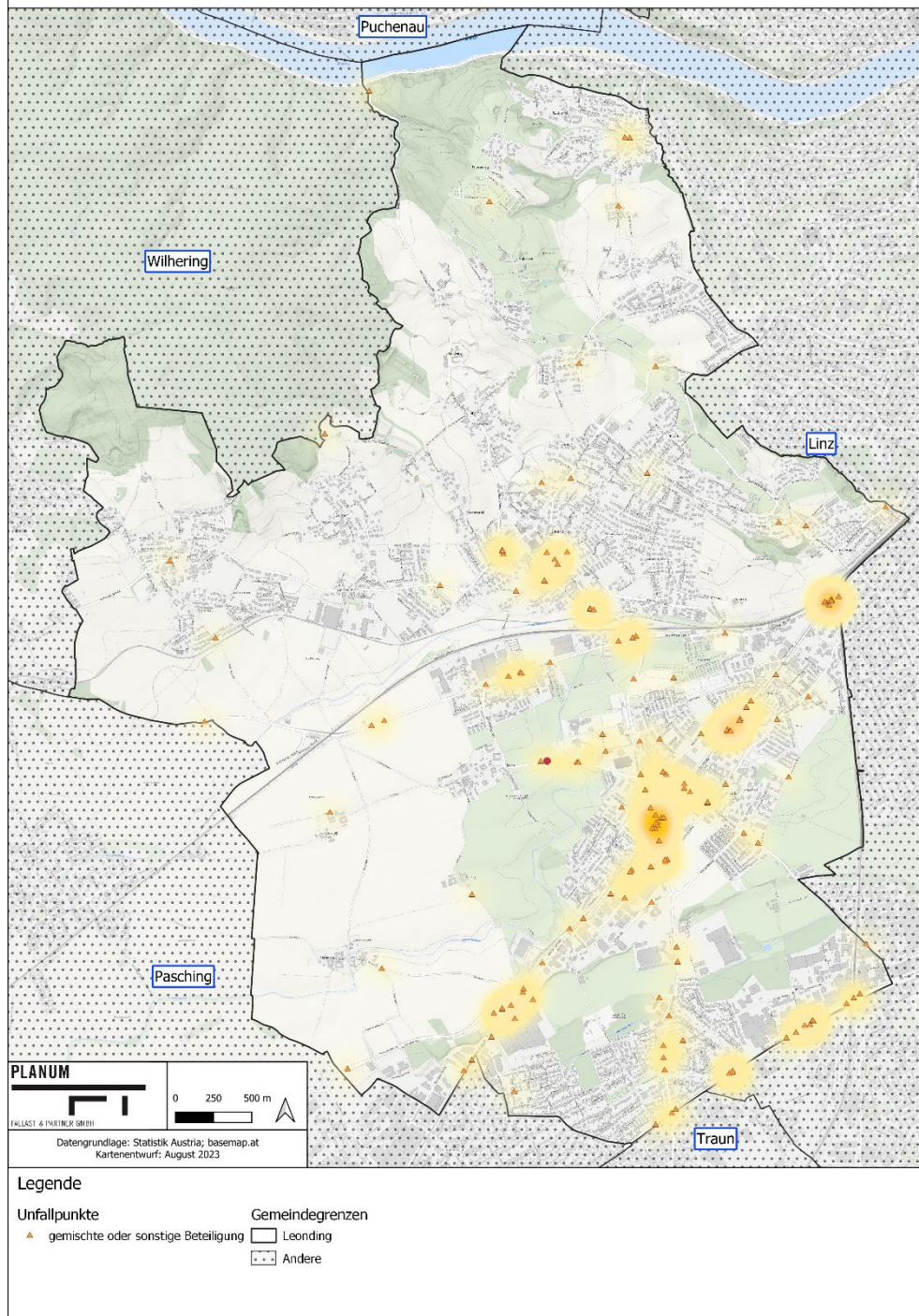


Unfallgeschehen in Leonding 2015 - 2022

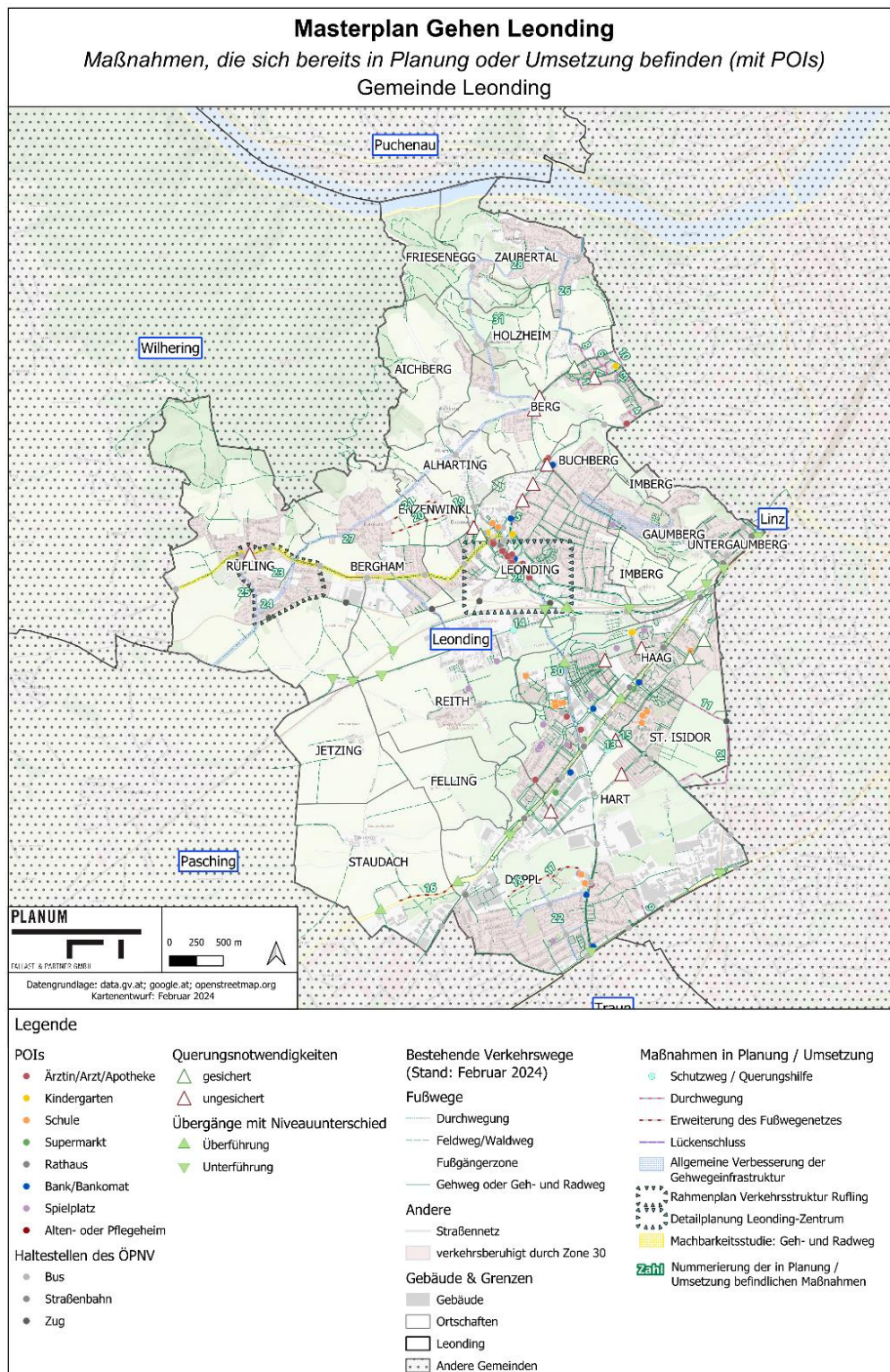
Brennpunkte Fahrrad-Unfälle
Gemeindegebiet Leonding



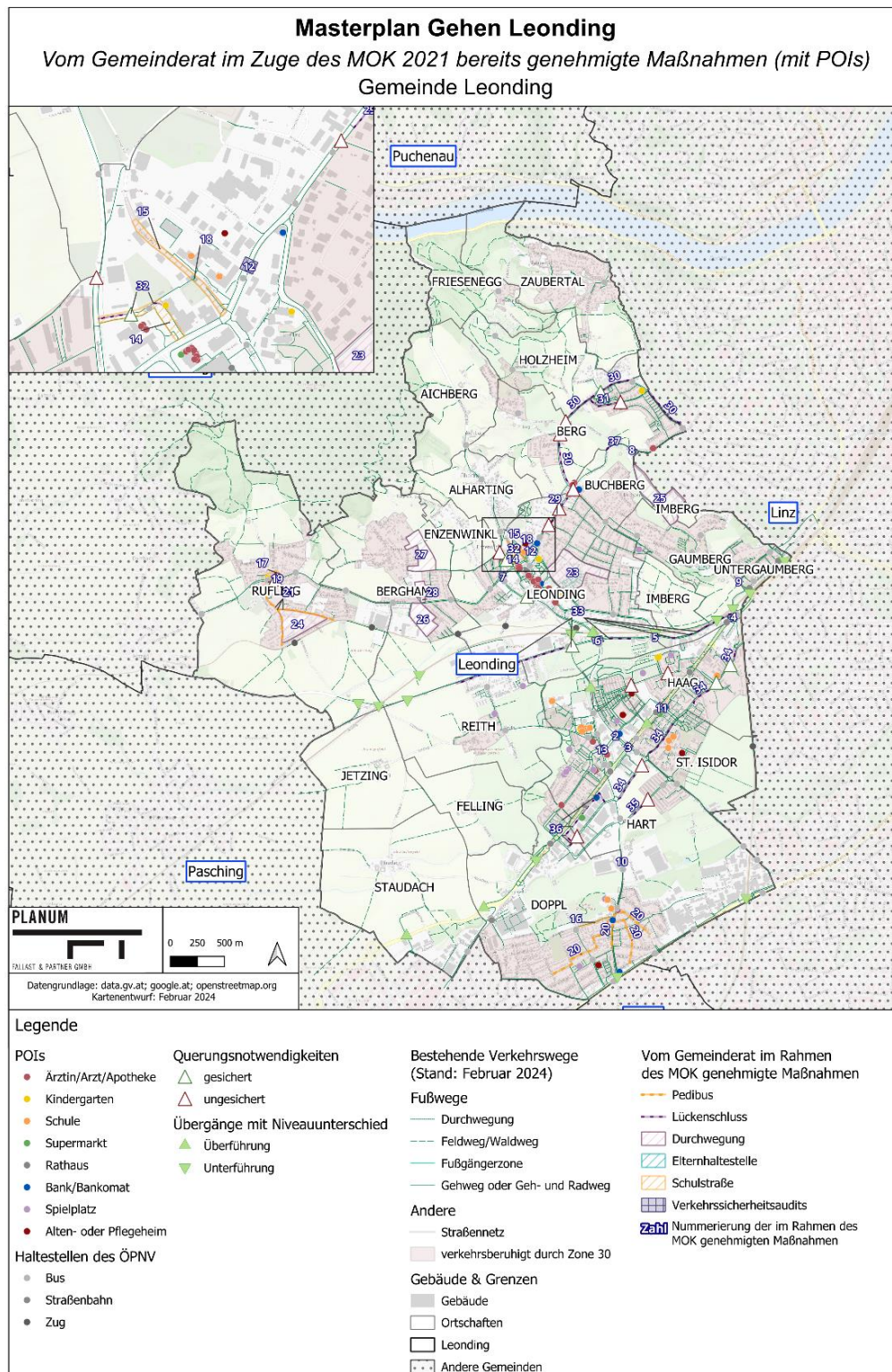
Unfallgeschehen in Leonding 2015 - 2022
 Brennpunkte Unfälle mit sonstigen Verkehrsteilnehmer:innen
 Gemeindegebiet Leonding



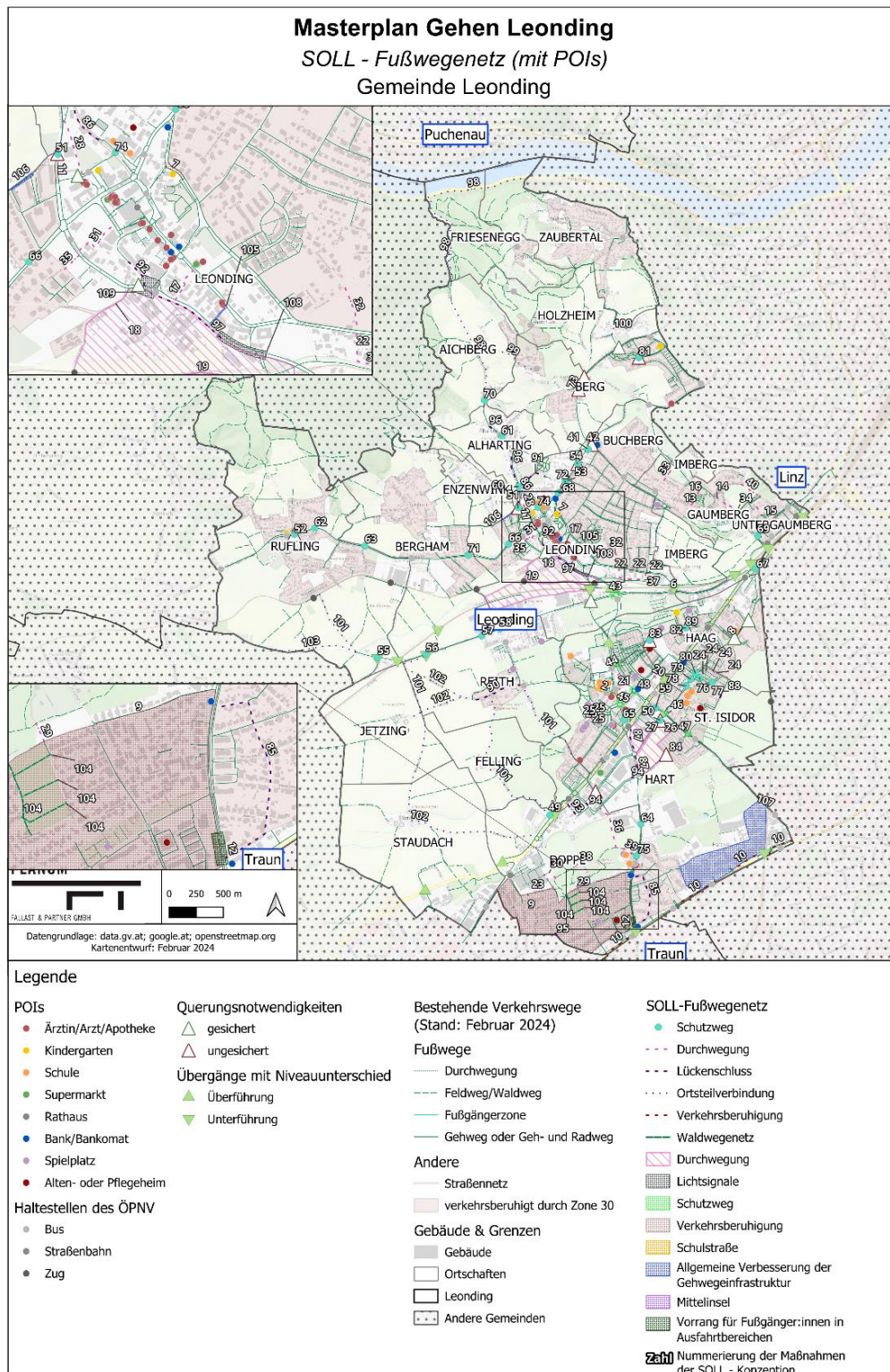
Maßnahmen in Planung / Umsetzung (mit POIs)



Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept 2021 (mit POIs)



SOLL - Fußwegenetz

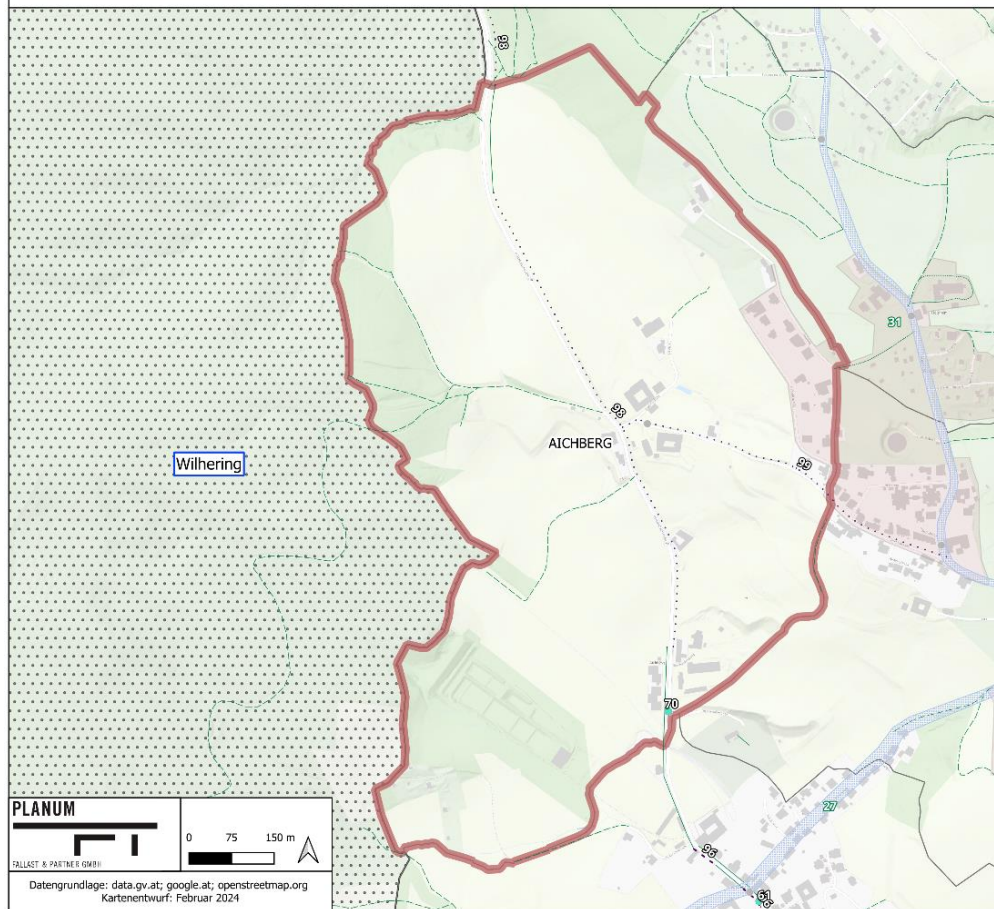


Maßnahmen – Ortsteilkarten

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil AICHBERG



Legende

POIs

- Ärztin/Arzt/Apotheke
- Kindergarten
- Schule
- Supermarkt
- Rathaus
- Bank/Bankomat
- Spielplatz
- Alten- oder Pflegeheim

Haltstellen des ÖPNV

- Bus
- Straßenbahn
- Zug

Übergänge Niveauunterschied

- ▲ Überführung
- ▼ Unterführung

Querungsnotwendigkeit

- △ gesichert
- △ ungesichert

Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024)

Fußwege

- Durchwegung/Zuwegung
- Feldweg/Waldweg
- Fußgängerzone
- Gehweg oder Geh- und Radweg

Andere

- Straßennetz
- verkehrsberuhigt durch Zone 30

Gebäude & Bereiche

- Gebäudemasse
- Ortschaften
- Aichberg
- Leonding
- Andere Gemeinden

Maßnahmen in Planung / Umsetzung

- Schutzweg / Querungshilfe
- Durchwegung
- Erweiterung des Fußwegenetzes
- Lückenschluss
- Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
- Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen

Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen

- Pedibus
- Lückenschluss
- Durchwegung
- Elternhaltestelle
- Schulstraße
- Verkehrssicherheitsaudits
- Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen

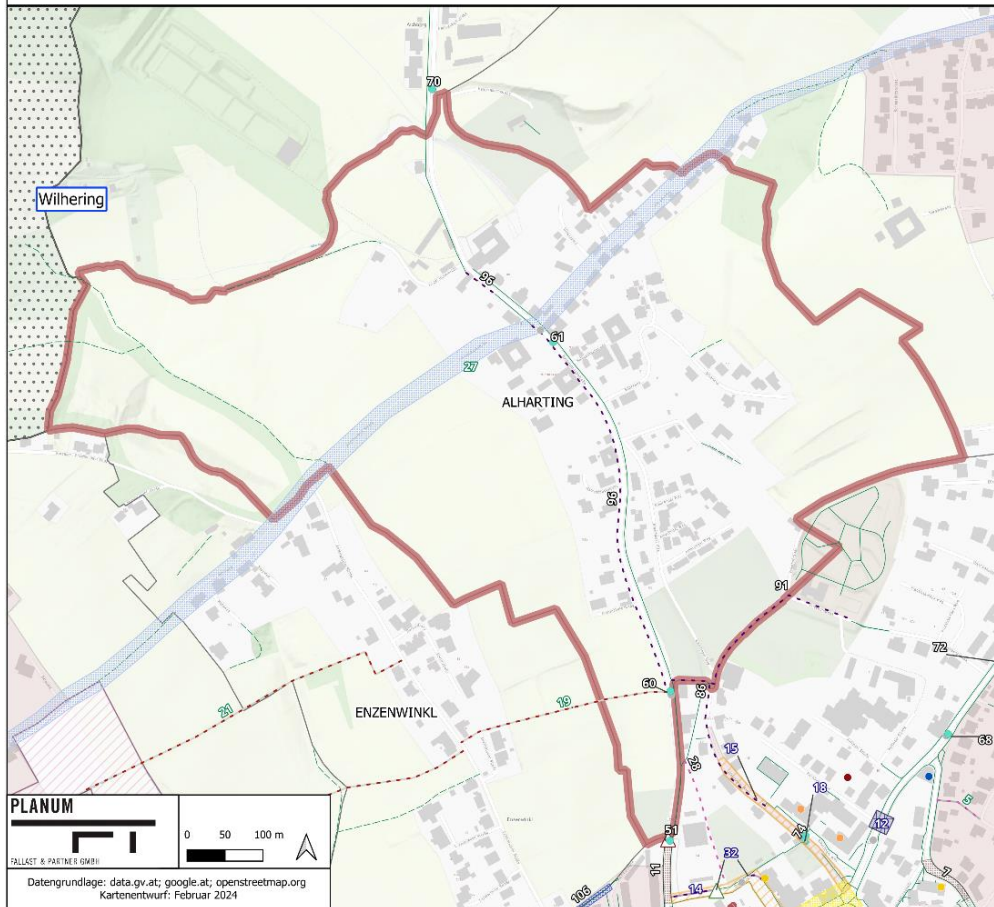
SOLL-Fußwegenetz

- Schutzweg
- Durchwegung
- Lückenschluss
- Ortsteilverbinding
- Verkehrsberuhigung
- Waldwegenetz
- Durchwegung
- Lichtsignale
- Schutzweg
- Verkehrsberuhigung
- Schulstraße
- Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
- Mittelinsel
- Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen
- Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil ALHARTING

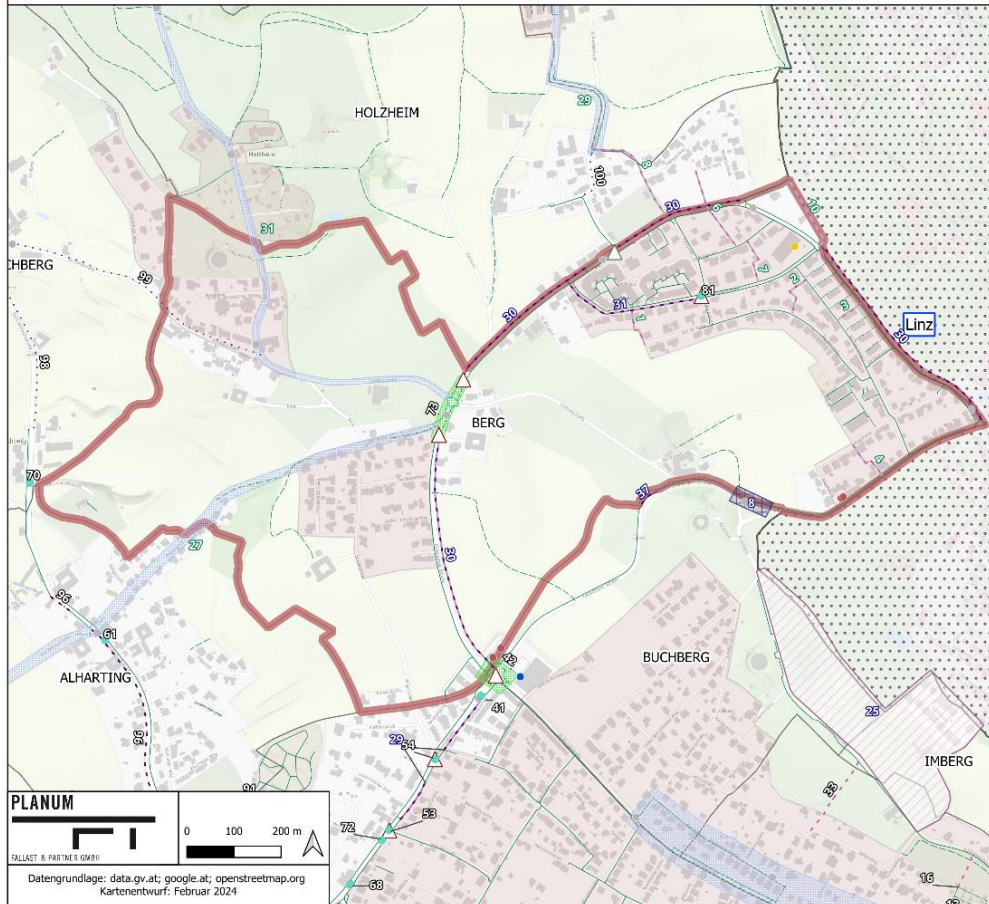


Legende			
POIs	Bestehende Verkehrswege (Stand: Dezember 2024)	Maßnahmen in Planung / Umsetzung	SOLL-Fußwegenetz
• Ärztin/Arzt/Apotheke	Fußwege	• Schutzweg / Querungshilfe	• Schutzweg
• Kindergarten	— Durchwegung/Zuwegung	— Durchwegung	— Durchwegung
• Schule	--- Feldweg/Waldweg	--- Erweiterung des Fußwegenetzes	--- Lückenschluss
• Supermarkt	— Fußgängerzone	--- Lückenschluss	--- Ortsteilverbindung
• Rathaus	— Gehweg oder Geh- und Radweg	■ Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	--- Verkehrsberuhigung
• Bank/Bankomat	Andere	Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen	— Waldwegenetz
• Spielplatz	— Straßennetz	Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen	■ Durchwegung
• Alten- oder Pflegeheim	■ verkehrsberuhigt durch Zone 30	— Pedibus	■ Lichtsignale
Haltestellen des ÖPNV	Gebäude & Bereiche	--- Lückenschluss	■ Schutzweg
• Bus	■ Gebäudemask	— Durchwegung	■ Verkehrsberuhigung
• Straßenbahn	■ Ortschaften	■ Elternhaltestelle	■ Schulstraße
• Zug	■ Alharting	■ Schulstraße	■ Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
Übergänge Niveauunterschied	■ Leonding	■ Verkehrssicherheitsaudits	■ Mittelinsel
▲ Überführung	--- Andere Gemeinden	Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	■ Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen
▼ Unterführung			Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
Querungsnotwendigkeit			
△ gesichert			
△ ungesichert			

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil BERG

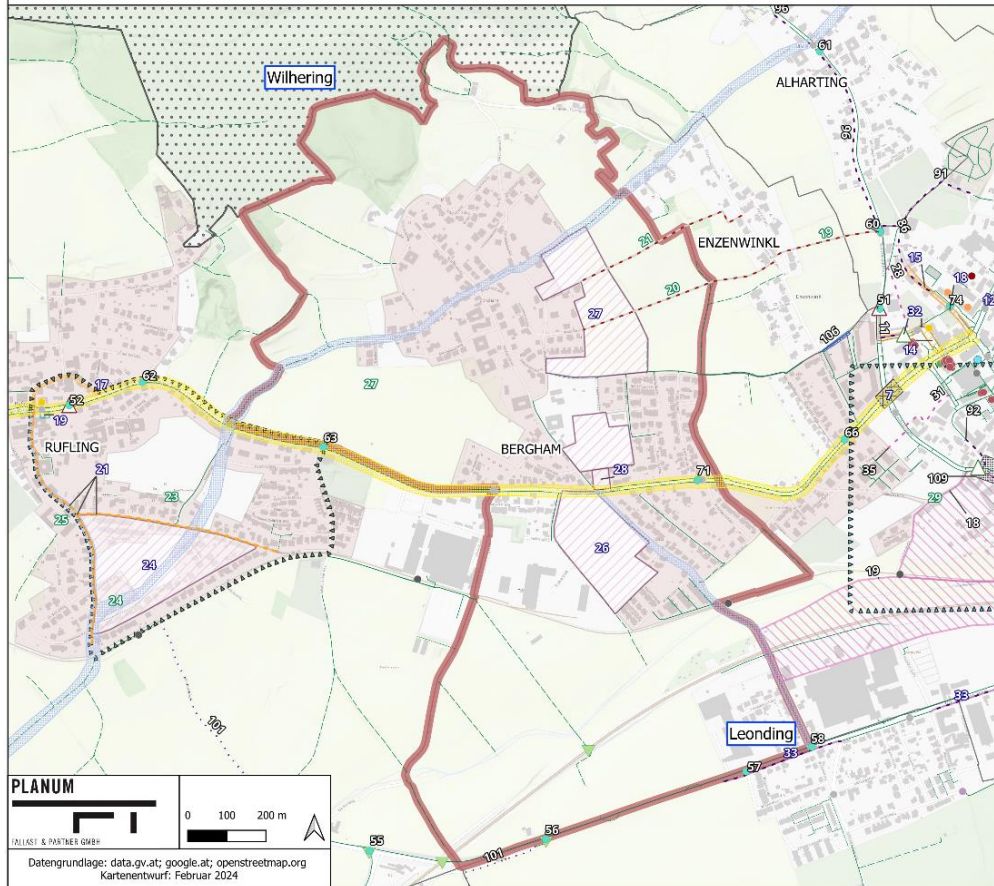


Legende			
POIs	Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024)	Maßnahmen in Planung / Umsetzung	SOLL-Fußwegenetz
• Ärztin/Arzt/Apotheke	Fußwege	• Schutzweg / Querungshilfe	• Schutzweg
• Kindergarten	— Durchwegung/Zuwegung	— Durchwegung	— Durchwegung
• Schule	— Feldweg/Waldweg	— Erweiterung des Fußwegenetzes	— Lückenschluss
• Supermarkt	— Fußgängerzone	— Lückenschluss	— Ortsteilverbindung
• Rathaus	— Gehweg oder Geh- und Radweg	— Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	— Verkehrsberuhigung
• Bank/Bankomat	Andere	Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen	— Waldwegenetz
• Spielplatz	— Straßennetz	Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen	— Durchwegung
• Alten- oder Pflegeheim	— verkehrsberuhigt durch Zone 30	— Pedibus	— Lichtsignale
Haltestellen des ÖPNV	Gebäude & Bereiche	— Lückenschluss	— Verkehrsberuhigung
• Bus	— Gebäudemasse	— Durchwegung	— Schulstraße
• Straßenbahn	— Ortschaften	— Elternhaltestelle	— Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
• Zug	— Berg	— Schulstraße	— Mittelinsel
Übergänge Niveauunterschied	— Leonding	— Verkehrssicherheitsaudits	— Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen
▲ Überführung	— Andere Gemeinden	Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
▼ Unterführung			
Querungsnotwendigkeit			
▲ gesichert			
▲ unsichert			

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil BERGHAM



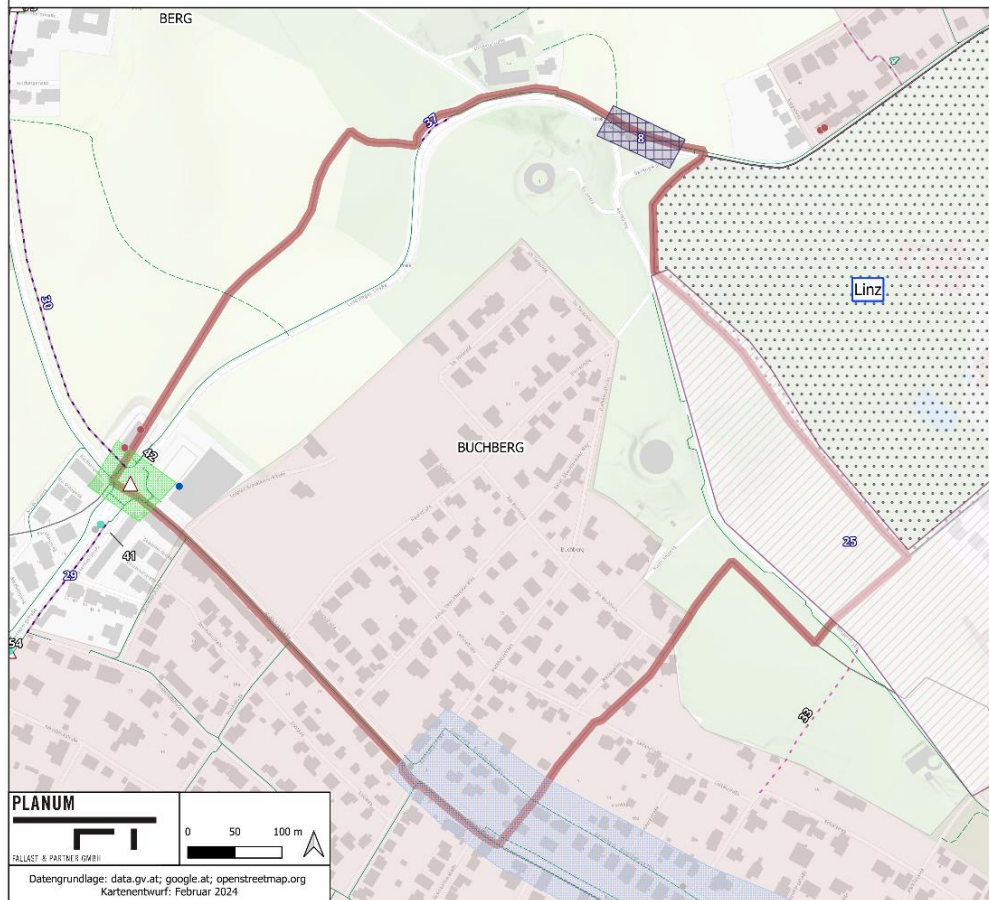
PLANUM
 FALLST & PARTNER GMBH
 Datengrundlage: data.gv.at; google.at; openstreetmap.org
 Kartentwurf: Februar 2024

Legende			
POIs - Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielplatz - Alten- oder Pflegeheim	Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024) Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg Anderer - Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30 Gebäude & Bereiche - Gebäudemasse - Ortschaften - Bergham - Leonding - Andere Gemeinden	Maßnahmen in Planung / Umsetzung - Schutzweg / Querungshilfe - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Machbarkeitsstudie: Geh- und Radweg - Rahmenplan Verkehrsstruktur - Detailplanung Leonding-Zentrum - Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen - Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen - Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elternhaltestelle - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits - Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	SOLL-Fußwegenetz - Schutzweg - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbindung - Verkehrsberuhigung - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen - Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
Haltestellen des ÖPNV - Bus - Straßenbahn - Zug	Übergänge Niveauunterschied - Überführung - Unterführung	Querungsnotwendigkeit - gesichert - ungesichert	

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil BUCHBERG



Legende

POIs

- Ärztin/Arzt/Apotheke
- Kindergarten
- Schule
- Supermarkt
- Rathaus
- Bank/Bankomat
- Spielplatz
- Alten- oder Pflegeheim

Haltestellen des ÖPNV

- Bus
- Straßenbahn
- Zug

Übergänge Niveauunterschied

- Überführung
- Unterführung

Querungsnotwendigkeit

- gesichert
- ungesichert

Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024)

Fußwege

- Durchwegung/Zuwegung
- Feldweg/Waldweg
- Fußgängerzone
- Gehweg oder Geh- und Radweg

Anderer

- Straßennetz
- verkehrsberuhigt durch Zone 30

Gebäude & Bereiche

- Gebäudemasse
- Ortschaften
- Buchberg
- Leonding
- Andere Gemeinden

Maßnahmen in Planung / Umsetzung

- Schutzweg / Querungshilfe
- Durchwegung
- Erweiterung des Fußwegenetzes
- Lückenschluss
- Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
- Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen

Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen

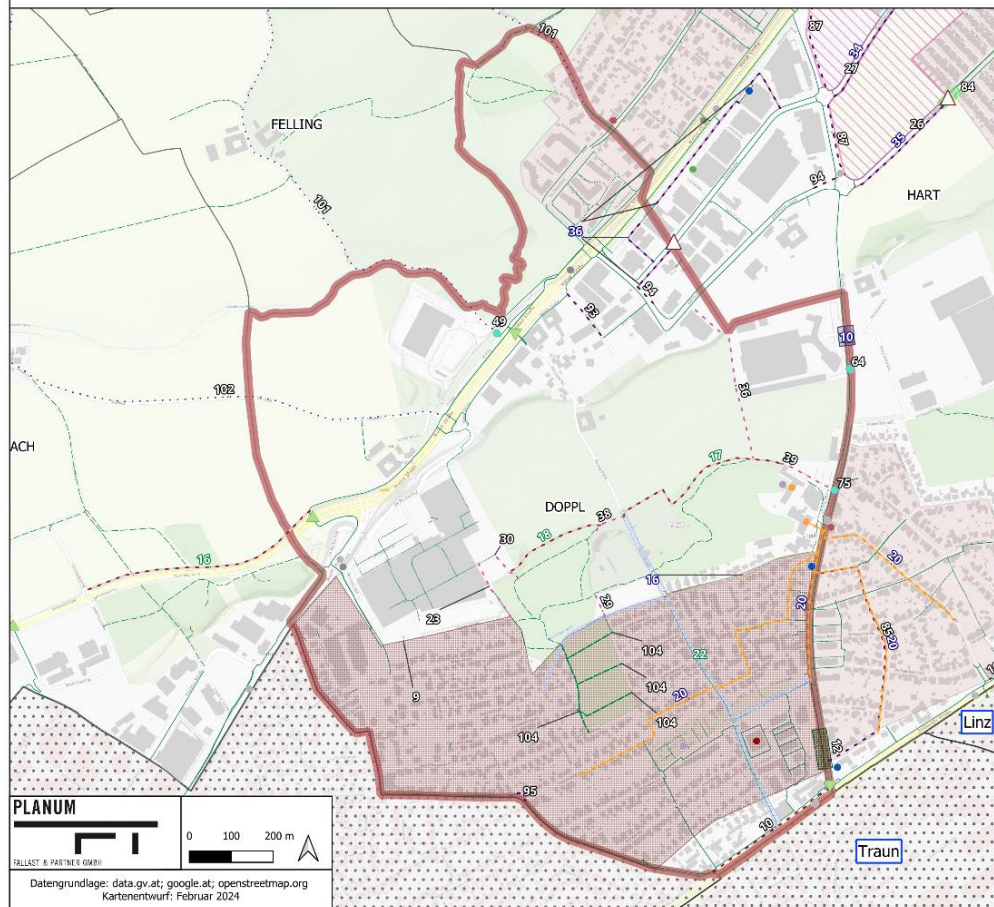
- Pedibus
- Lückenschluss
- Durchwegung
- Elternhaltestelle
- Schulstraße
- Verkehrssicherheitsaudits
- Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen

SOLL-Fußwegenetz

- Schutzweg
- Durchwegung
- Lückenschluss
- Ortsteilverbindung
- Verkehrsberuhigung
- Waldwegenetz
- Durchwegung
- Lichtsignale
- Schutzweg
- Verkehrsberuhigung
- Schulstraße
- Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
- Mittelinsel
- Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen
- Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz
Ortsteil DOPPL

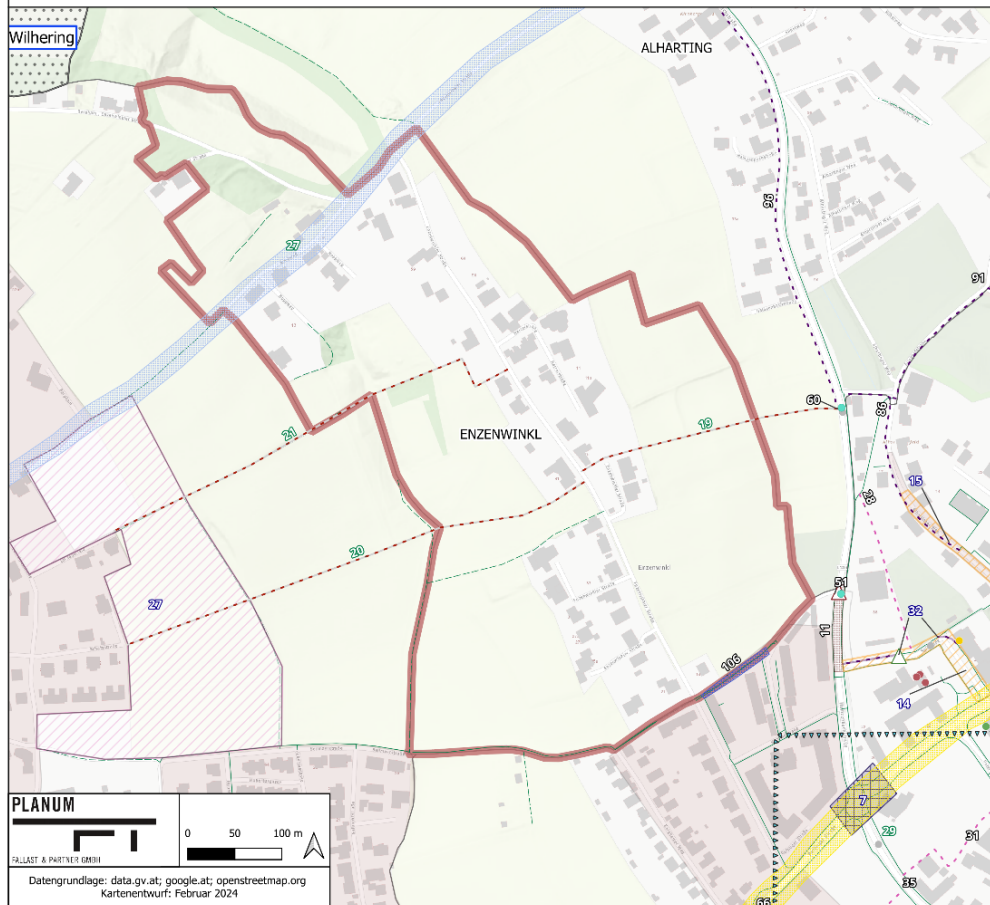


Legende			
POIs - Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielplatz - Alten- oder Pflegeheim			
Haltestellen des ÖPNV - Bus - Straßenbahn - Zug			
Übergänge Niveauunterschied - Überführung - Unterführung			
Querungsnotwendigkeit - gesichert - ungesichert			
Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024) Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg			
Andere - Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30			
Gebäude & Bereiche - Gebäudemaske - Ortschaften - Doppl - Leonding - Andere Gemeinden			
Maßnahmen in Planung / Umsetzung - Schutzweg / Querungshilfe - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen			
Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen - Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elternhaltestelle - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen			
SOLL-Fußwegenetz - Schutzweg - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbindung - Verkehrsberuhigung - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption			

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil ENZENWINKL



PLANUM

Datengrundlage: data.gv.at; google.at; openstreetmap.org
Kartenerstellung: Februar 2024

Legende

POIs

- Ärztin/Arzt/Apotheke
- Kindergarten
- Schule
- Supermarkt
- Rathaus
- Bank/Bankomat
- Spielplatz
- Alten- oder Pflegeheim

Haltestellen des ÖPNV

- Bus
- Straßenbahn
- Zug

Übergänge Niveauunterschied

- ▲ Überführung
- ▼ Unterführung

Querungsnotwendigkeit

- △ gesichert
- △ unsichert

Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024)

Fußwege

- Durchwegung/Zuwegung
- Feldweg/Waldweg
- Fußgängerzone
- Gehweg oder Geh- und Radweg

Andere

- Straßennetz
- verkehrsberuhigt durch Zone 30

Gebäude & Bereiche

- Gebäudemasse
- Ortschaften
- Enzenwinkl
- Leonding
- Andere Gemeinden

Maßnahmen in Planung / Umsetzung

- Schutzweg / Querungshilfe
- Durchwegung
- Erweiterung des Fußwegenetzes
- Lückenschluss
- Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
- Machbarkeitsstudie: Geh- und Radweg
- Detailplanung Leonding-Zentrum
- Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen

Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen

- Pedibus
- Lückenschluss
- Durchwegung
- Elternhaltestelle
- Schulstraße
- Verkehrssicherheitsaudits
- Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen

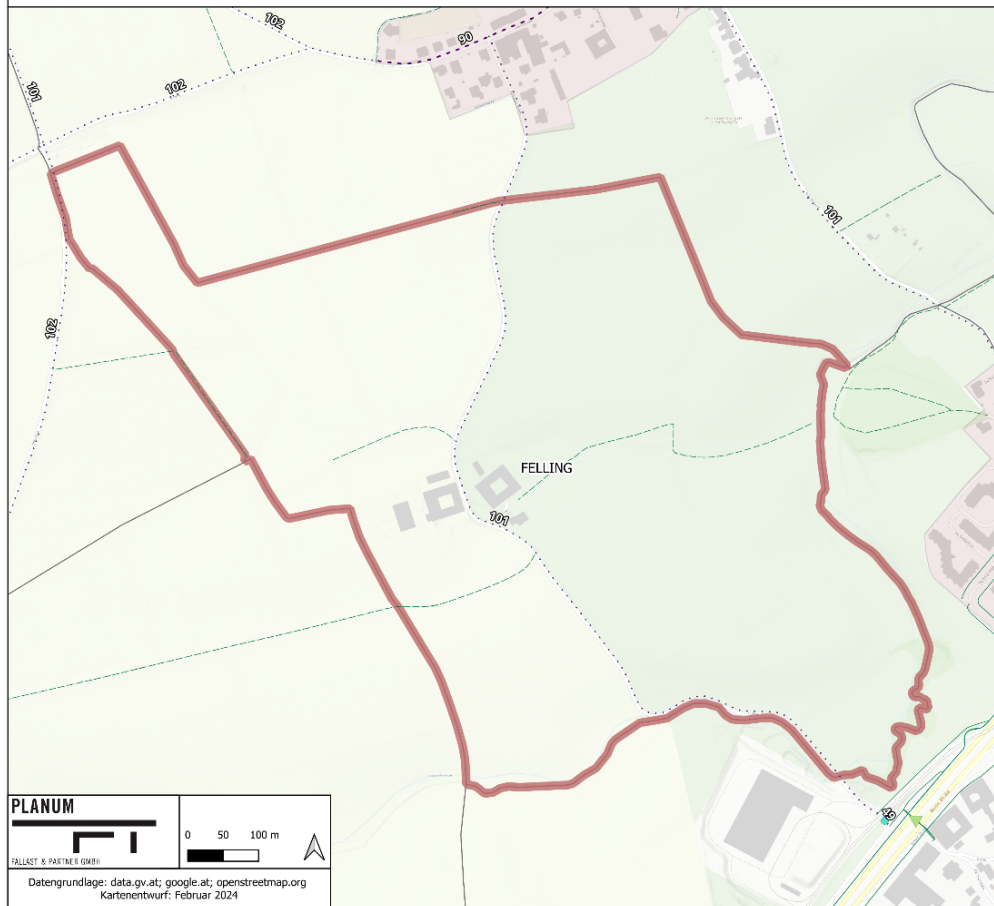
SOLL-Fußwegenetz

- Schutzweg
- Durchwegung
- Lückenschluss
- Ortsteilverbindung
- Verkehrsberuhigung
- Waldwegenetz
- Durchwegung
- Lichtsignale
- Schutzweg
- Verkehrsberuhigung
- Schulstraße
- Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
- Mittelinsel
- Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen
- Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil FELLING



Legende

POIs

- Ärztin/Arzt/Apotheke
- Kindergarten
- Schule
- Supermarkt
- Rathaus
- Bank/Bankomat
- Spielplatz
- Alten- oder Pflegeheim

Haltestellen des ÖPNV

- Bus
- Straßenbahn
- Zug

Übergänge Niveauunterschied

- ▲ Überführung
- ▼ Unterführung

Querungsnotwendigkeit

- △ gesichert
- △ ungesichert

Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024)

Fußwege

- Durchwegung/Zuwegung
- Feldweg/Waldweg
- Fußgängerzone
- Gehweg oder Geh- und Radweg

Anderer

- Straßennetz
- verkehrsberuhigt durch Zone 30

Gebäude & Bereiche

- Gebäudemasse
- Ortschaften
- Felling
- Leonding
- Andere Gemeinden

Maßnahmen in Planung / Umsetzung

- Schutzweg / Querungshilfe
- Durchwegung
- Erweiterung des Fußwegenetzes
- Lückenschluss
- Allgemeine Verbesserung der Gehwegeninfrastruktur
- Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen

Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen

- Pedibus
- Lückenschluss
- Durchwegung
- Elternhaltestelle
- Schulstraße
- Verkehrssicherheitsaudits
- Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen

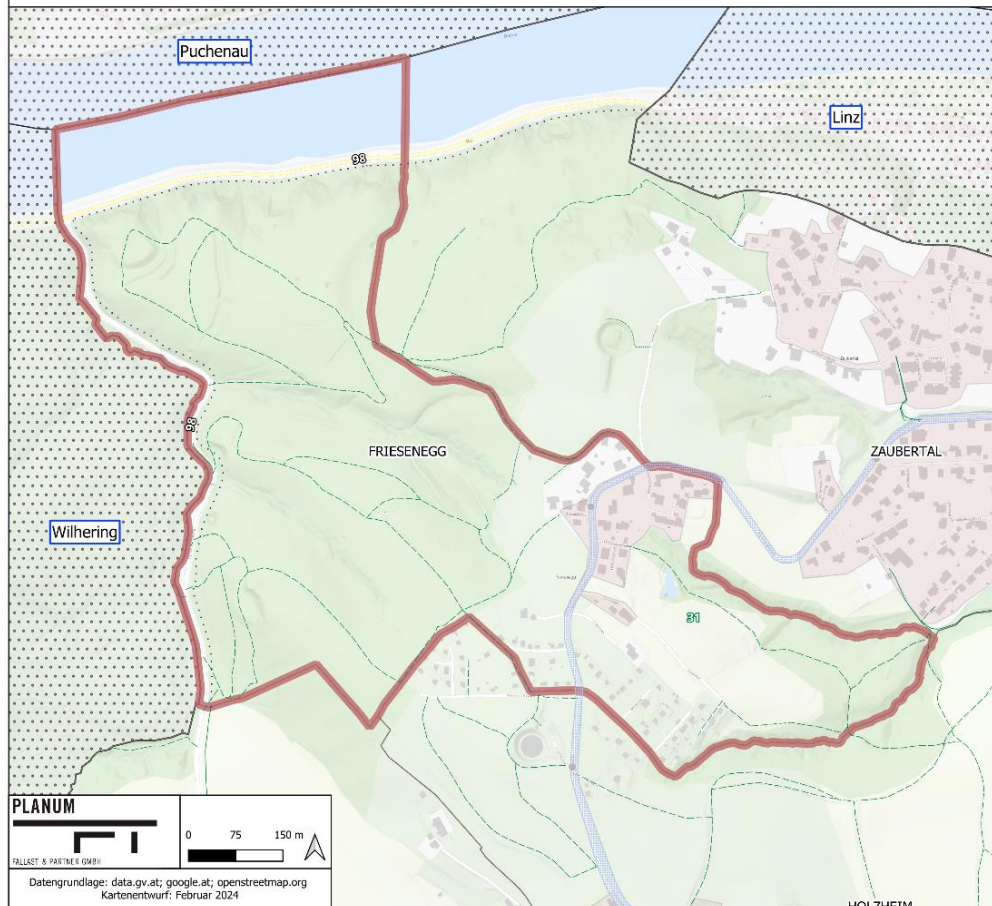
SOLL-Fußwegenetz

- Schutzweg
- Durchwegung
- Lückenschluss
- Ortsteilverbindung
- Verkehrsberuhigung
- Waldwegenetz
- Durchwegung
- Lichtsignale
- Schutzweg
- Verkehrsberuhigung
- Schulstraße
- Allgemeine Verbesserung der Gehwegeninfrastruktur
- Mittelinsel
- Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen
- Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil FRIESENEGG

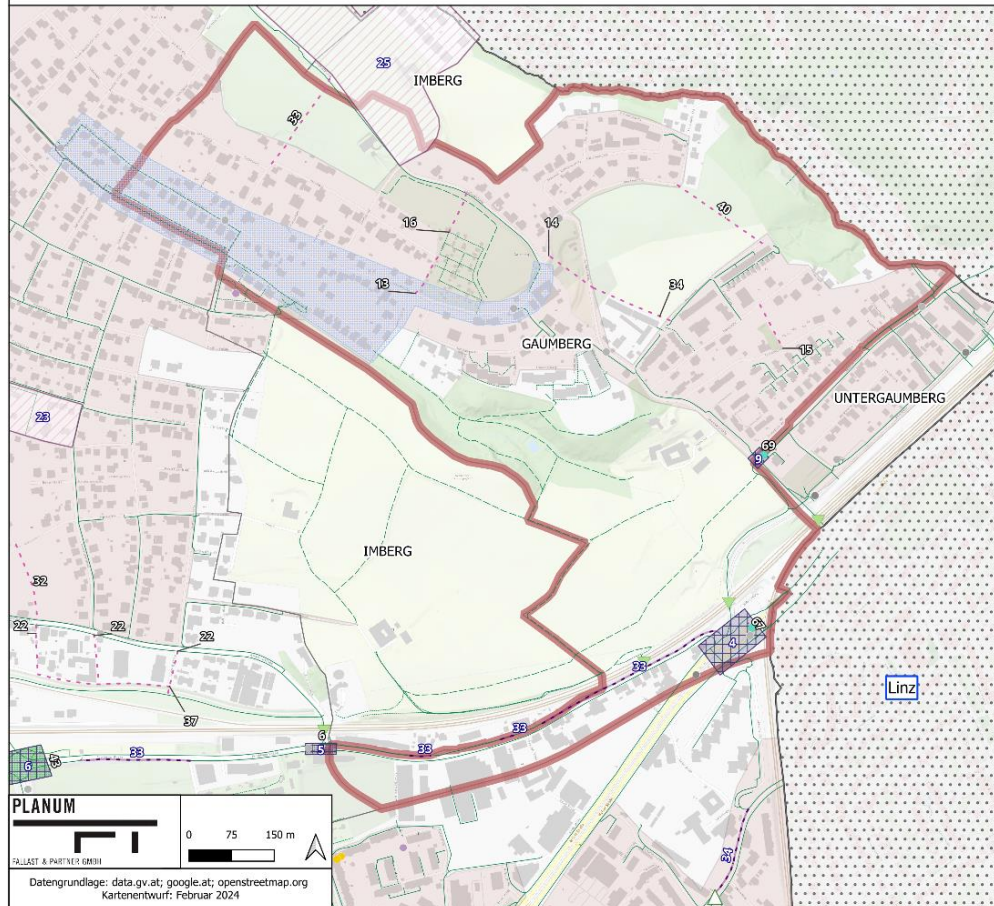


Legende			
POIs - Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielplatz - Alten- oder Pflegeheim			
Haltestellen des ÖPNV - Bus - Straßenbahn - Zug			
Übergänge Niveauunterschied - Überführung - Unterführung			
Querungsnotwendigkeit - gesichert - ungesichert			
Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024) - Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg - Andere - Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30 - Gebäude & Bereiche - Gebäudemaske - Ortschaften - Friesenegg - Leonding - Andere Gemeinden			
Maßnahmen in Planung / Umsetzung - Schutzweg / Querungshilfe - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen - Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen - Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elternhaltestelle - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits - Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen			
SOLL-Fußwegenetz - Schutzweg - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbindung - Verkehrsberuhigung - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen - Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption			

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil GAUMBERG



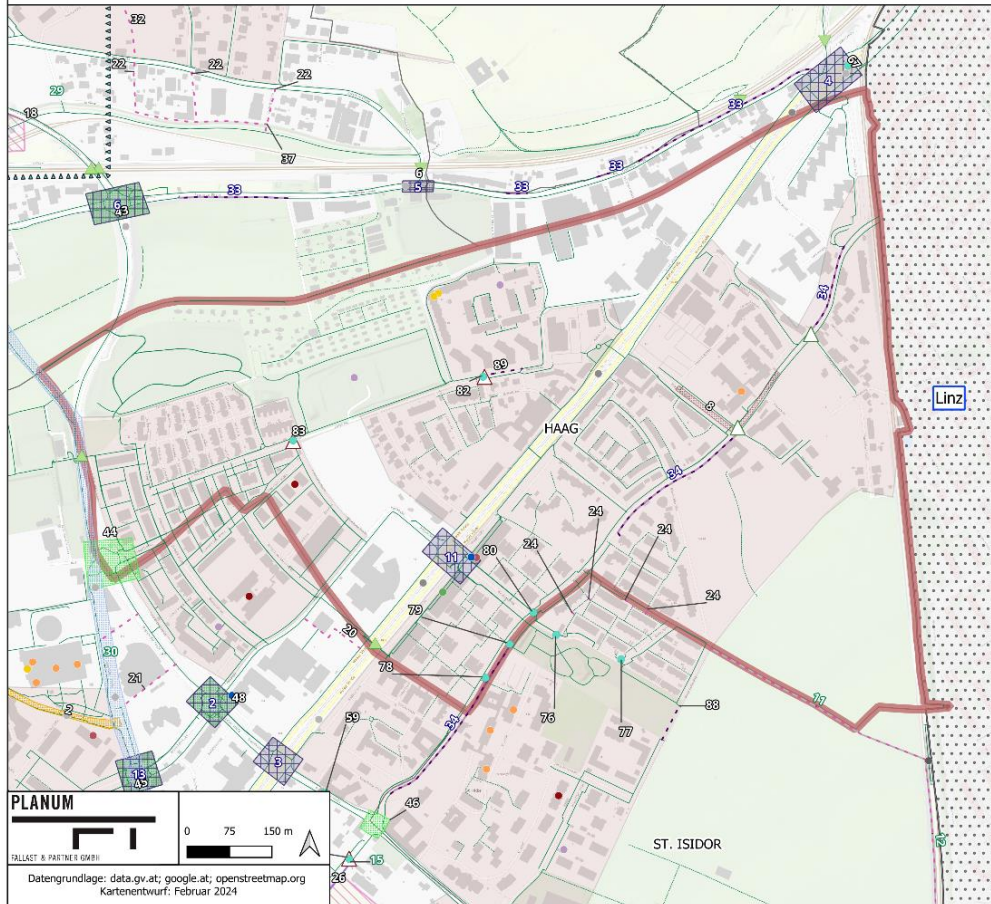
Legende

POIs - Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielplatz - Alten- oder Pflegeheim	Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024) Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg Andere - Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30	Maßnahmen in Planung / Umsetzung - Schutzweg / Querungshilfe - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen	SOLL-Fußwegenetz - Schutzweg - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbindung - Verkehrsberuhigung - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
Haltestellen des ÖPNV - Bus - Straßenbahn - Zug	Gebäude & Bereiche - Gebäudemasken - Ortschaften - Gaumberg - Leonding - Andere Gemeinden	Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen - Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elterhaltestelle - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	
Übergänge Niveauunterschied - Überführung - Unterführung			
Querungsnotwendigkeit - gesichert - ungesichert			

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil HAAG



Legende

POIs

- Ärztin/Arzt/Apotheke
- Kindergarten
- Schule
- Supermarkt
- Rathaus
- Bank/Bankomat
- Spielplatz
- Alten- oder Pflegeheim

Haltestellen des ÖPNV

- Bus
- Straßenbahn
- Zug

Übergänge Niveauunterschied

- ▲ Überführung
- ▼ Unterführung

Querungsnotwendigkeit

- △ gesichert
- △ ungesichert

Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024)

Fußwege

- Durchwegung/Zuwegung
- Feldweg/Waldweg
- Fußgängerzone
- Gehweg oder Geh- und Radweg

Andere

- Straßennetz
- verkehrsberuhigt durch Zone 30

Gebäude & Bereiche

- Gebäudemasse
- Ortschaften
- Haag
- Leonding
- Andere Gemeinden

Maßnahmen in Planung / Umsetzung

- Schutzweg / Querungshilfe
- Durchwegung
- Erweiterung des Fußwegenetzes
- Lückenschluss
- Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
- Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen

Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen

- Pedibus
- Lückenschluss
- Durchwegung
- Elternhaltestelle
- Schulstraße
- Verkehrssicherheitsaudits
- Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen

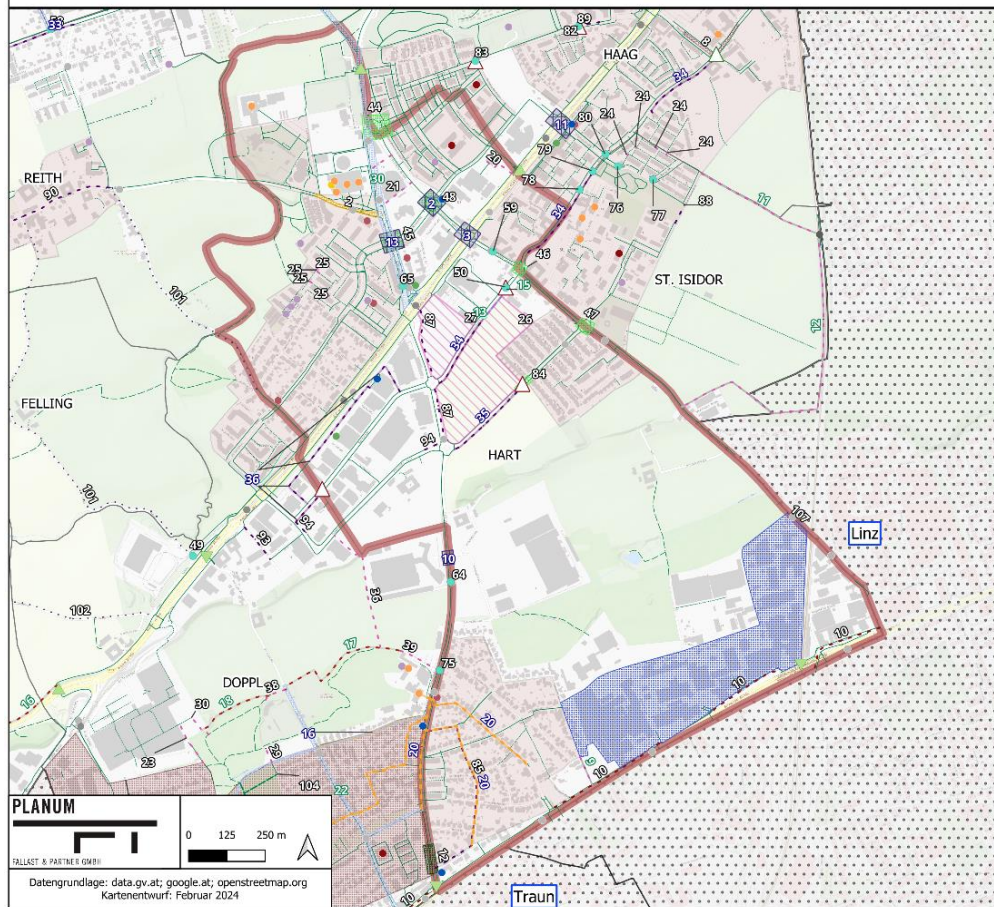
SOLL-Fußwegenetz

- Schutzweg
- Durchwegung
- Lückenschluss
- Ortsteilverbindung
- Verkehrsberuhigung
- Waldwegenetz
- Durchwegung
- Lichtsignale
- Schutzweg
- Verkehrsberuhigung
- Schulstraße
- Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
- Mittelinsel
- Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen
- Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil HART



Legende

POIs

- Ärztin/Arzt/Apotheke
- Kindergarten
- Schule
- Supermarkt
- Rathaus
- Bank/Bankomat
- Spielplatz
- Alten- oder Pflegeheim

Haltestellen des ÖPNV

- Bus
- Straßenbahn
- Zug

Übergänge Niveauunterschied

- ▲ Überführung
- ▼ Unterführung

Querungsnotwendigkeit

- △ gesichert
- △ ungesichert

Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024)

Fußwege

- Durchwegung/Zuwegung
- Feldweg/Waldweg
- Fußgängerzone
- Gehweg oder Geh- und Radweg

Anderer

- Straßennetz
- verkehrsberuhigt durch Zone 30

Gebäude & Bereiche

- Gebäudemasse
- Ortschaften
- Hart
- Leonding
- Andere Gemeinden

Maßnahmen in Planung / Umsetzung

- Schutzweg / Querungshilfe
- Durchwegung
- Erweiterung des Fußwegenetzes
- Lückenschluss
- Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
- Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen

Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen

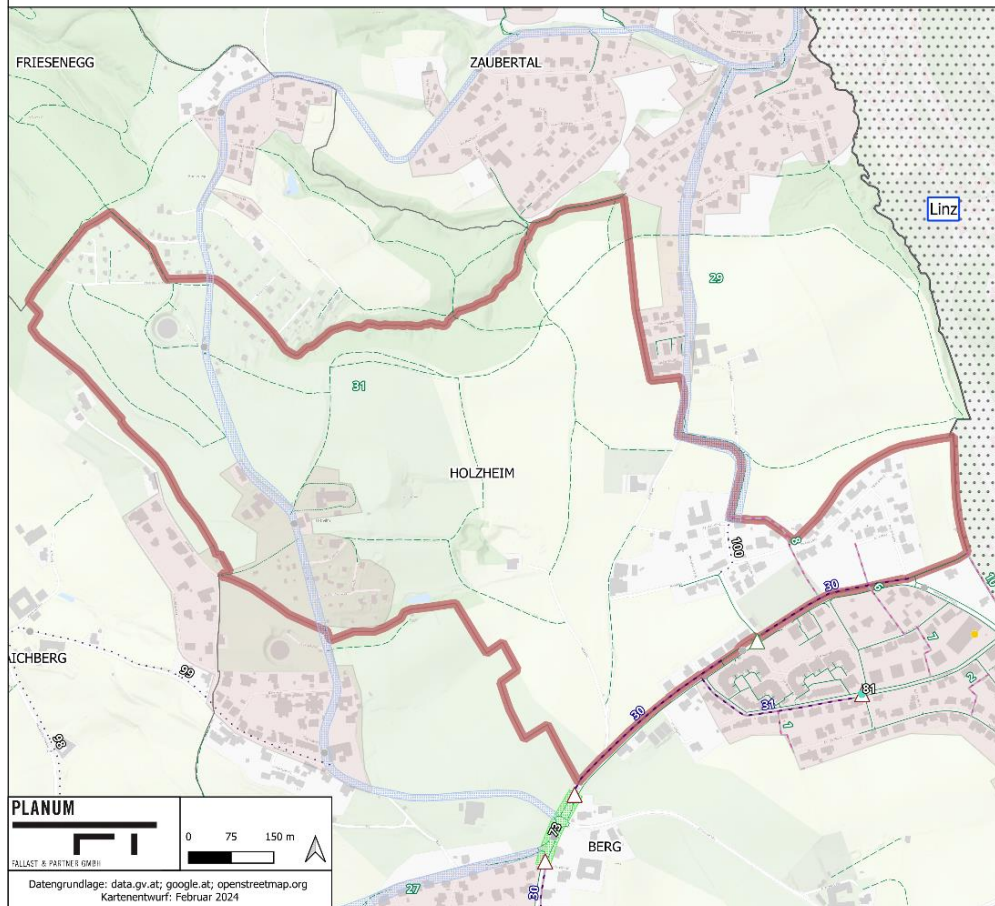
- Pedibus
- Lückenschluss
- Durchwegung
- Elternhaltestelle
- Schulstraße
- Verkehrssicherheitsaudits
- Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen

SOLL-Fußwegenetz

- Schutzweg
- Durchwegung
- Lückenschluss
- Ortsteilverbindung
- Verkehrsberuhigung
- Waldwegenetz
- Durchwegung
- Lichtsignale
- Schutzweg
- Verkehrsberuhigung
- Schulstraße
- Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
- Mittelinsel
- Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen
- Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption

Masterplan Gehen Leonding

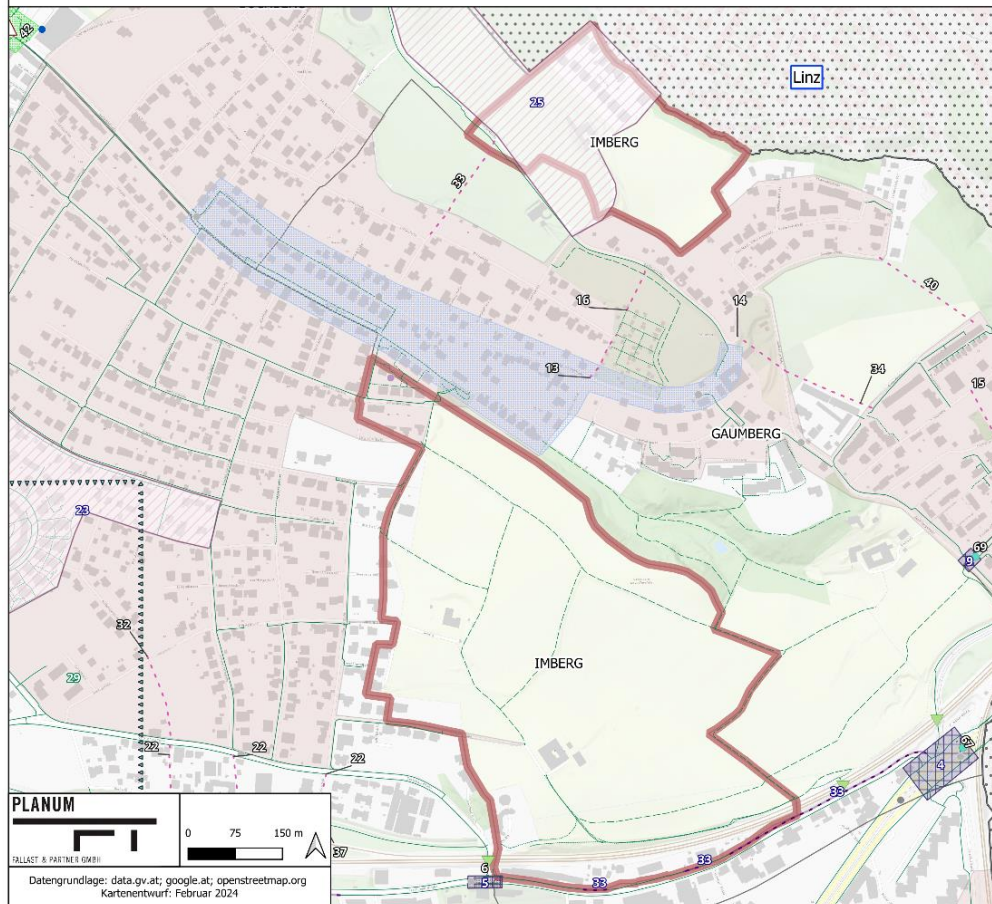
SOLL - Fußwegenetz
Ortsteil HOLZHEIM



Legende			
POIs	Bestehende Verkehrswege (Stand: Dezember 2023)	Maßnahmen in Planung / Umsetzung	SOLL-Fußwegenetz
• Ärztin/Arzt/Apotheke	Fußwege	• Schutzweg / Querungshilfe	• Schutzweg
• Kindergarten	— Durchwegung/Zuwegung	— Durchwegung	— Durchwegung
• Schule	— Feldweg/Waldweg	— Erweiterung des Fußwegenetzes	— Lückenschluss
• Supermarkt	— Fußgängerzone	— Lückenschluss	— Ortsteilverbindung
• Rathaus	— Gehweg oder Geh- und Radweg	— Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	— Verkehrsberuhigung
• Bank/Bankomat	Andere	Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen	— Waldwegenetz
• Spielplatz	— Straßennetz	Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen	— Durchwegung
• Alten- oder Pflegeheim	— verkehrsberuhigt durch Zone 30	— Pedibus	— Lichtsignale
Haltestellen des ÖPNV	Gebäude & Bereiche	— Lückenschluss	— Schutzweg
• Bus	— Gebäudemask	— Durchwegung	— Verkehrsberuhigung
• Straßenbahn	— Ortschaften	— Elternhaltestelle	— Schulstraße
• Zug	— Holzheim	— Schulstraße	— Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur
Übergänge Niveauunterschied	— Leonding	— Verkehrssicherheitsaudits	— Mittelinsel
▲ Überführung	— Andere Gemeinden	Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	— Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen
▼ Unterführung			Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
Querungsnotwendigkeit			
△ gesichert			
△ ungesichert			

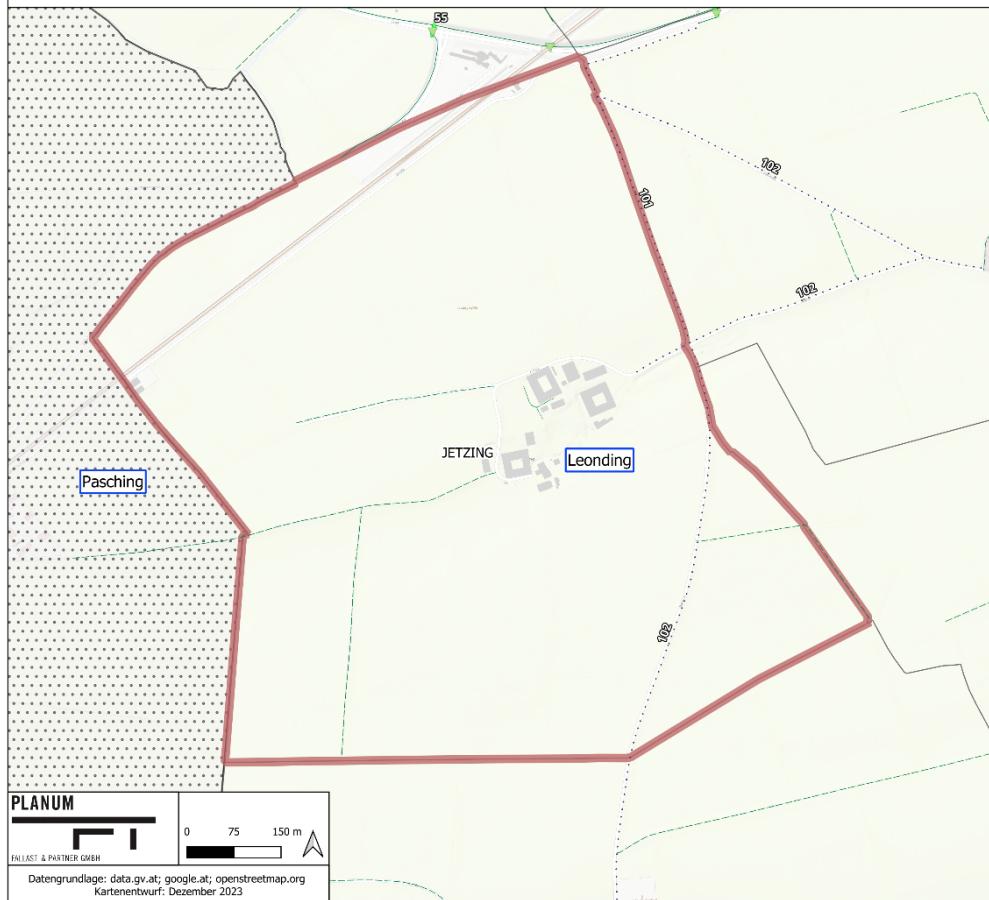
Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz Ortsteil IMBERG



Legende			
POIs	Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024)	Maßnahmen in Planung / Umsetzung	SOLL-Fußwegenetz
- Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielplatz - Alten- oder Pflegeheim	Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg Andere - Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30	- Schutzweg / Querungshilfe - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen	- Schutzweg - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbindung - Verkehrsberuhigung - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
Haltestellen des ÖPNV	Gebäude & Bereiche	Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen	
- Bus - Straßenbahn - Zug	- Gebäudemasse - Ortschaften - Imberg - Leonding - Andere Gemeinden	- Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elternhaltestelle - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	
Übergänge Niveauunterschied			
- Überführung - Unterführung			
Querungsnotwendigkeit			
- gesichert - ungesichert			

Masterplan Gehen Leonding SOLL - Fußwegenetz Ortsteil JETZING



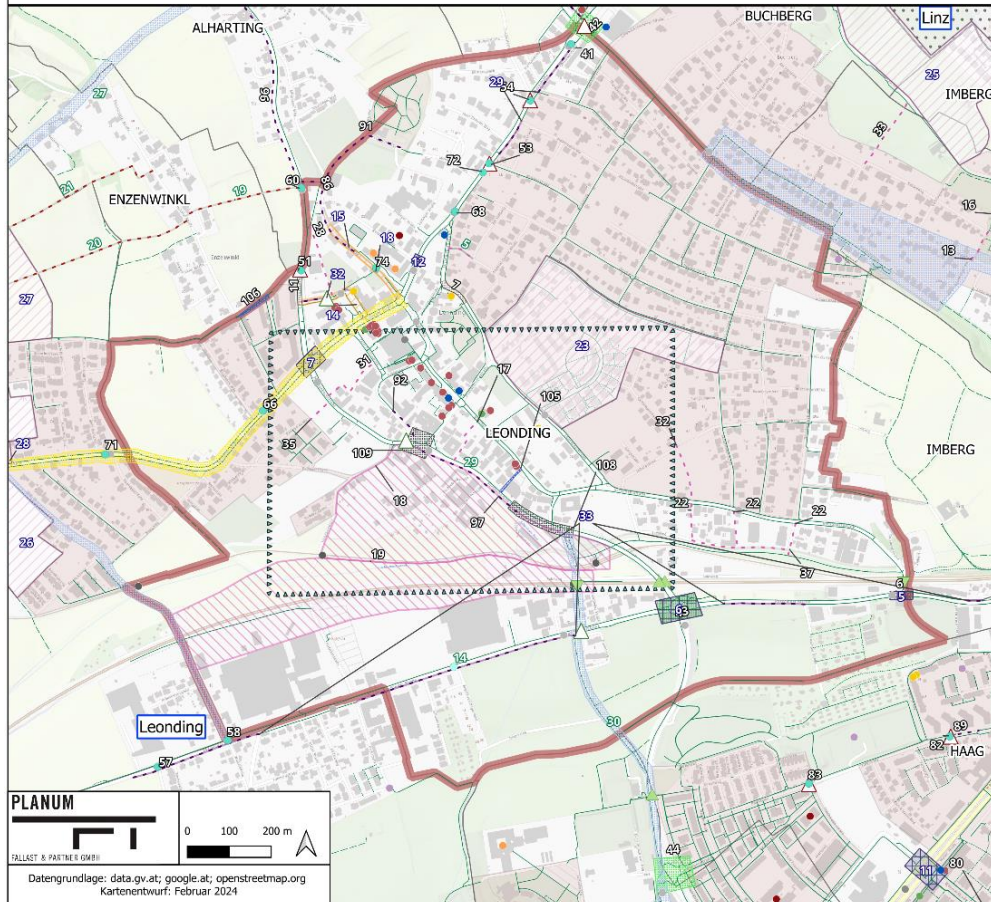
Legende

POIs - Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielplatz - Alten- oder Pflegeheim	Bestehende Verkehrswege (Stand: Dezember 2023) Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg Andere - Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30 Gebäude & Bereiche - Gebäudemasse - Ortschaften - Jetzing - Leonding - Andere Gemeinden	Maßnahmen in Planung / Umsetzung - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Querungshilfe/Schutzweg - Schutzweg - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	SOLL-Fußwegenetz - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbindung - Verkehrsberuhigung - Schutzweg - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen
Haltestellen des ÖPNV - Bus - Straßenbahn - Zug		Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen - Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elternhaltestelle - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits	
Übergänge Niveauunterschied - Überführung - Unterführung			
Querungsnotwendigkeit - gesichert - ungesichert			

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil LEONDING

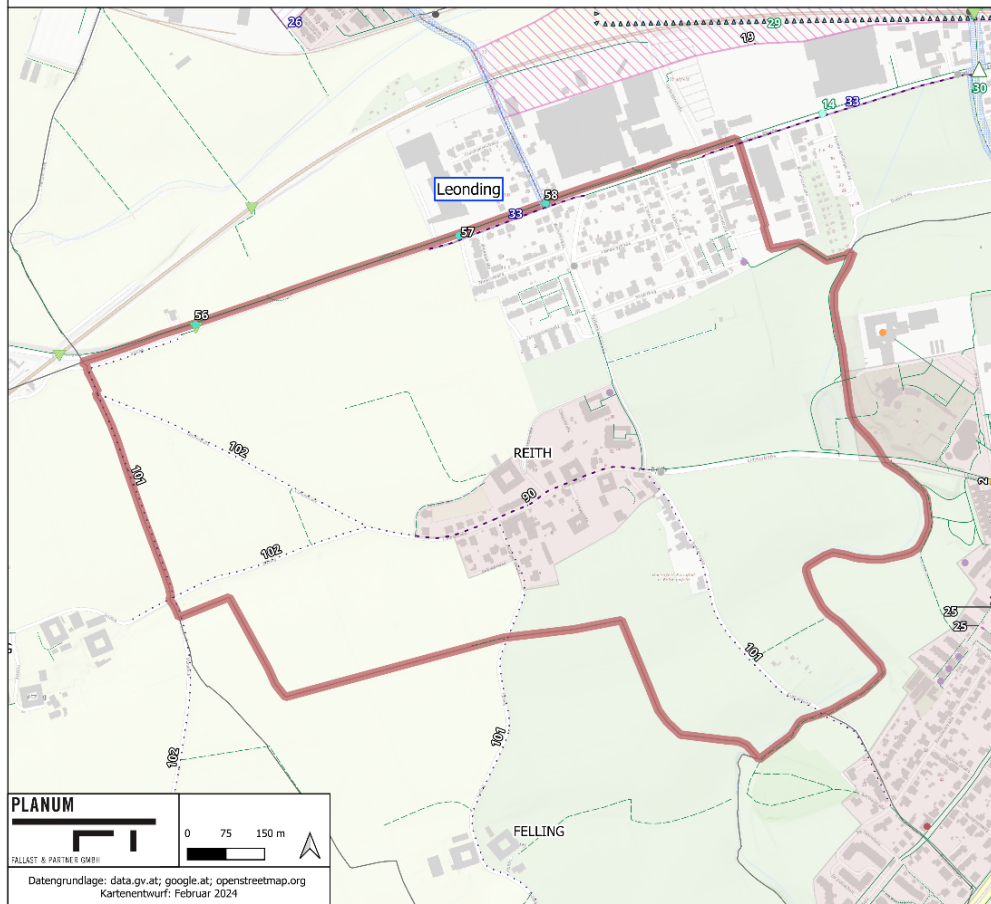


Legende

POIs - Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielplatz - Alten- oder Pflegeheim	Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024) - Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg - Andere - Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30	Maßnahmen in Planung / Umsetzung - Schutzweg / Querungshilfe - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Machbarkeitsstudie: Geh- und Radweg - Detailplanung Leonding-Zentrum - Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen	SOLL-Fußwegenetz - Schutzweg - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbindung - Verkehrsberuhigung - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen - Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
Haltestellen des ÖPNV - Bus - Straßenbahn - Zug	Gebäude & Bereiche - Gebäudemasse - Ortschaften - Leonding-Zentrum - Leonding - Andere Gemeinden	Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen - Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elternhaltestelle - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits - Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	
Übergänge Niveauunterschied - Überführung - Unterführung			
Querungsnotwendigkeit - gesichert - ungesichert			

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz
Ortsteil REITH

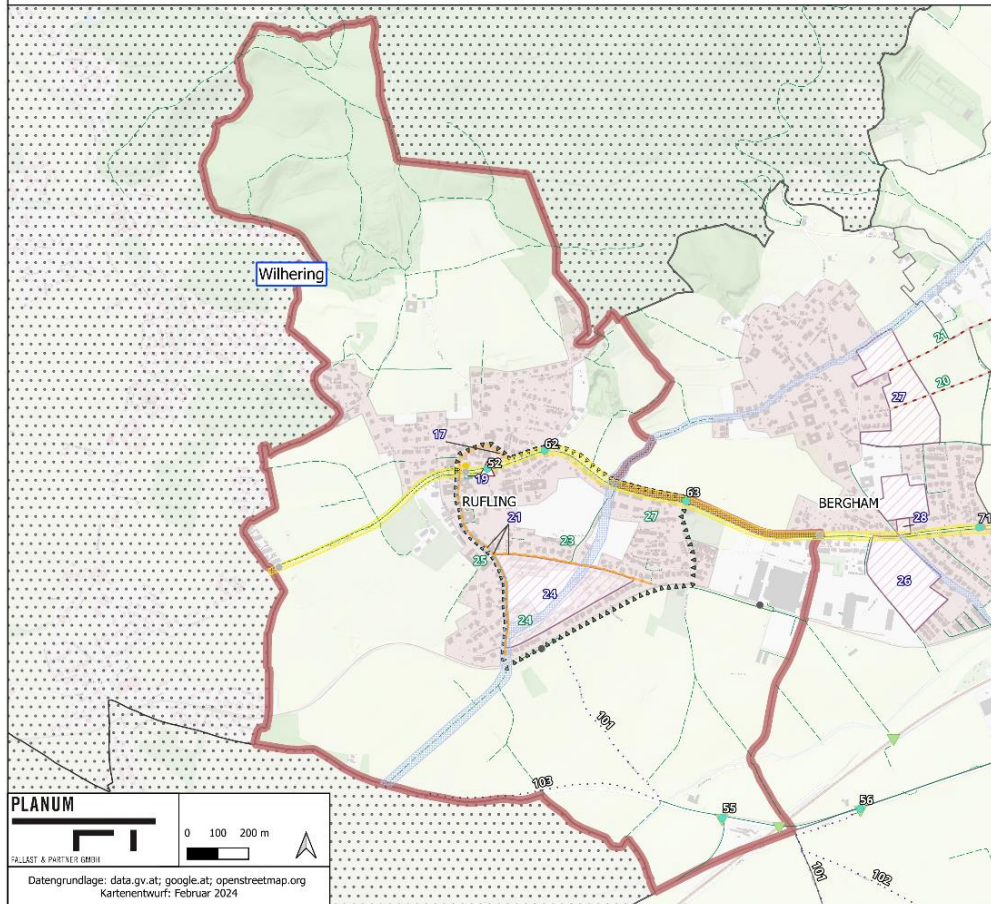


Legende			
POIs	Bestehende Verkehrswege (Stand: Dezember 2023)	Maßnahmen in Planung / Umsetzung	SOLL-Fußwegenetz
- Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielfeld - Alten- oder Pflegeheim	Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg Andere - Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30 Gebäude & Bereiche - Gebäudemasken - Ortschaften - Reith - Leonding - Andere Gemeinden	- Schutzweg / Querungshilfe - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeninfrastruktur Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen - Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elternteilnahme - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	- Schutzweg - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbindung - Verkehrsberuhigung - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeninfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
Haltestellen des ÖPNV			
- Bus - Straßenbahn - Zug			
Übergänge Niveauunterschied			
- Überführung - Unterführung			
Querungsnotwendigkeit			
- gesichert - ungesichert			

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil RUFLING

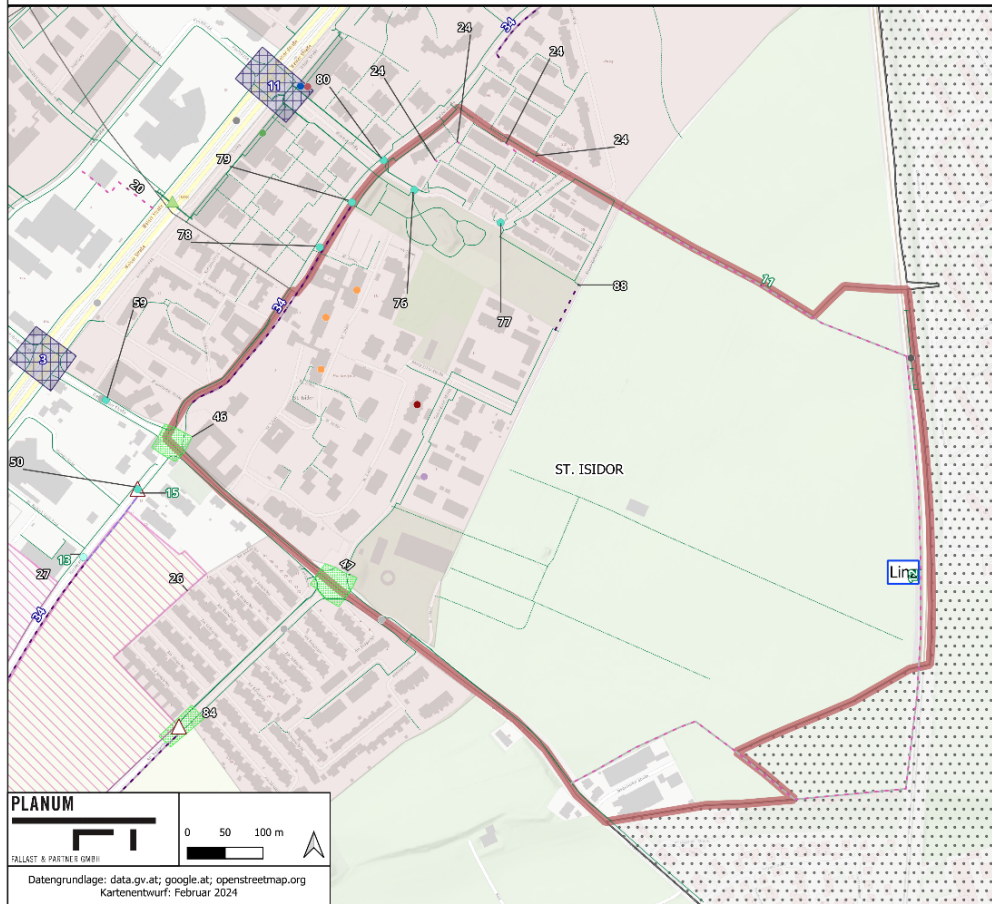


Legende			
POIs	Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024)	Maßnahmen in Planung / Umsetzung	SOLL-Fußwegenetz
- Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielplatz - Alten- oder Pflegeheim	- Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg	- Schutzweg / Querungshilfe - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Machbarkeitsstudie: Geh- und Radweg - Rahmenplan Verkehrsstruktur Rufling - Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen	- Schutzweg - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbindung - Verkehrsberuhigung - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen - Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
Haltestellen des ÖPNV	Andere	Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen	
- Bus - Straßenbahn - Zug	- Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30 - Gebäude & Bereiche - Gebäudemasse - Ortschaften - Rufling - Leonding - Andere Gemeinden	- Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elternhaltestelle - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits - Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	
Übergänge Niveauunterschied			
- Überführung - Unterführung			
Querungsnotwendigkeit			
- gesichert - ungesichert			

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

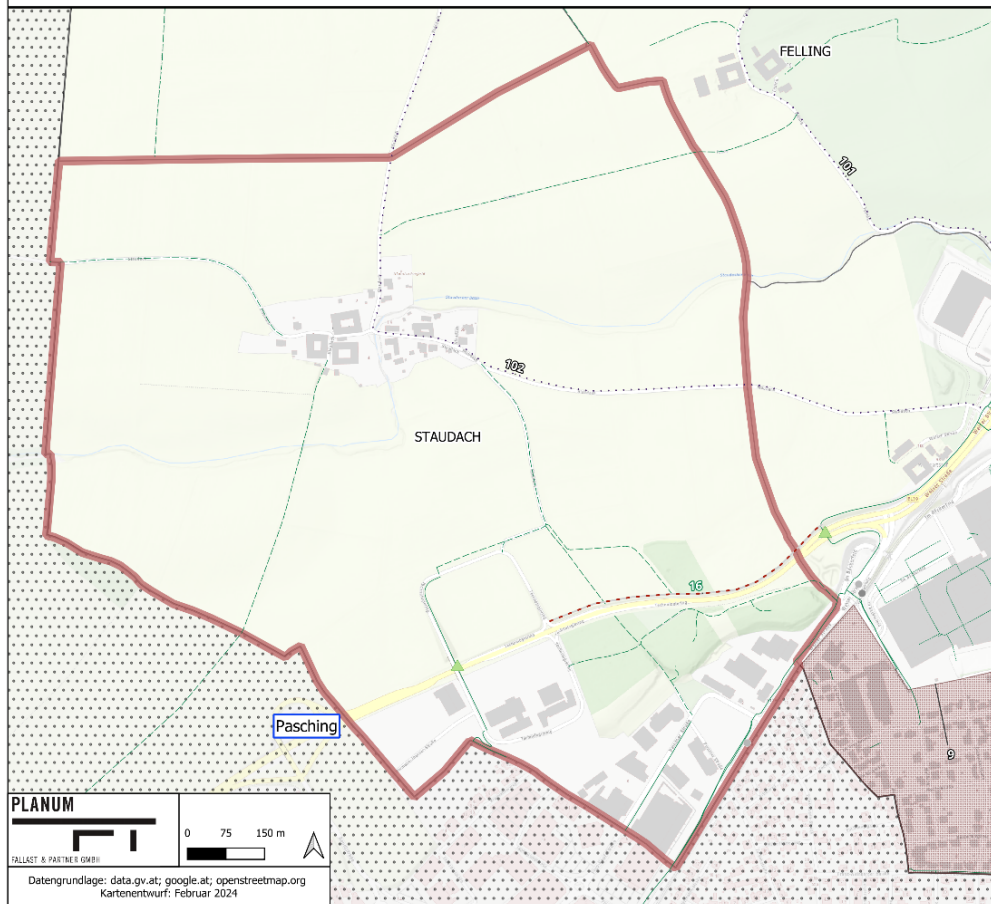
Ortsteil ST. ISIDOR



Legende			
POIs	Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024)	Maßnahmen in Planung / Umsetzung	SOLL-Fußwegenetz
- Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielplatz - Alten- oder Pflegeheim	Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg Andere - Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30 Gebäude & Bereiche - Gebäudemasse - Ortschaften - St. Isidor - Leonding - Andere Gemeinden	- Schutzweg / Querungshilfe - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen - Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elternhaltestelle - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	- Schutzweg - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbinding - Verkehrsberuhigung - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
Haltestellen des ÖPNV			
- Bus - Straßenbahn - Zug			
Übergänge Niveauunterschied			
- Überführung - Unterführung			
Querungsnotwendigkeit			
- gesichert - ungesichert			

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz
Ortsteil STAUDACH



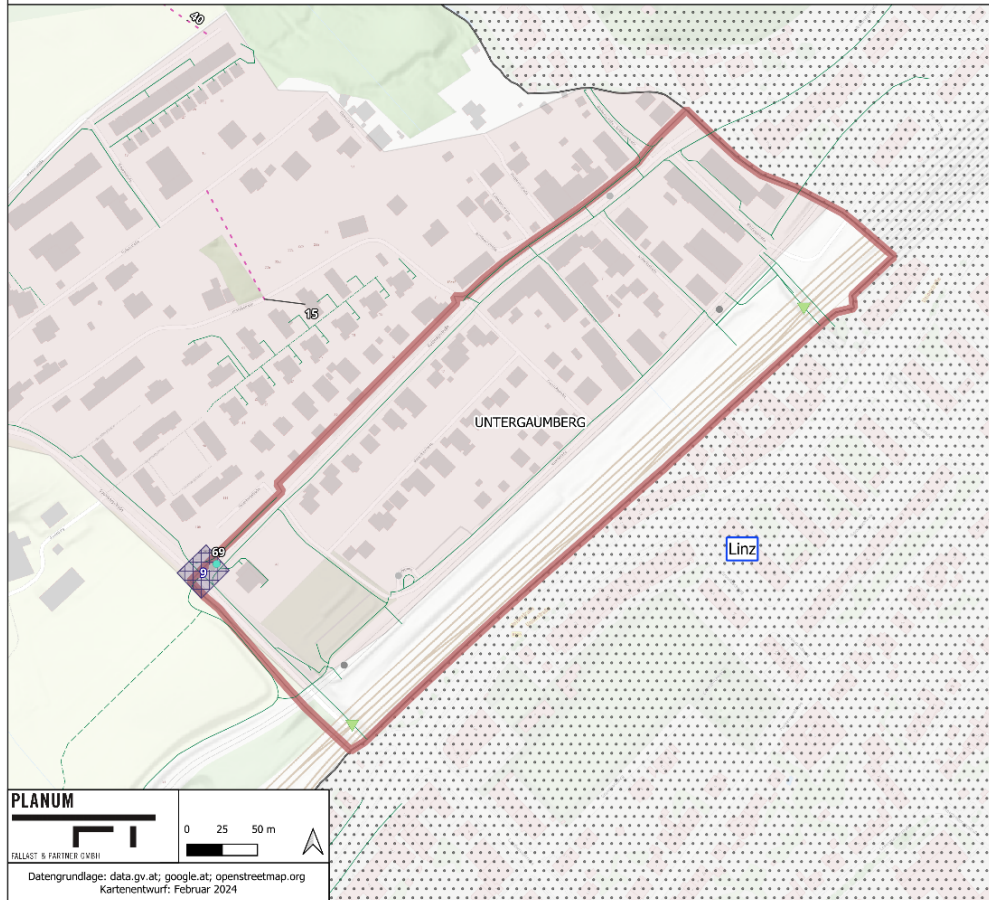
Legende

POIs - Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielplatz - Alten- oder Pflegeheim	Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024) Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg Andere - Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30	Maßnahmen in Planung / Umsetzung - Schutzweg / Querungshilfe - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen	SOLL-Fußwegenetz - Schutzweg - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbindung - Verkehrsberuhigung - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
Haltestellen des ÖPNV - Bus - Straßenbahn - Zug	Gebäude & Bereiche - Gebäudemaske - Ortschaften - Staudach - Leonding - Andere Gemeinden	Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen - Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elternhaltestelle - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	
Übergänge Niveauunterschied - Überführung - Unterführung			
Querungsnotwendigkeit - gesichert - ungesichert			

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil UNTERGAUMBERG

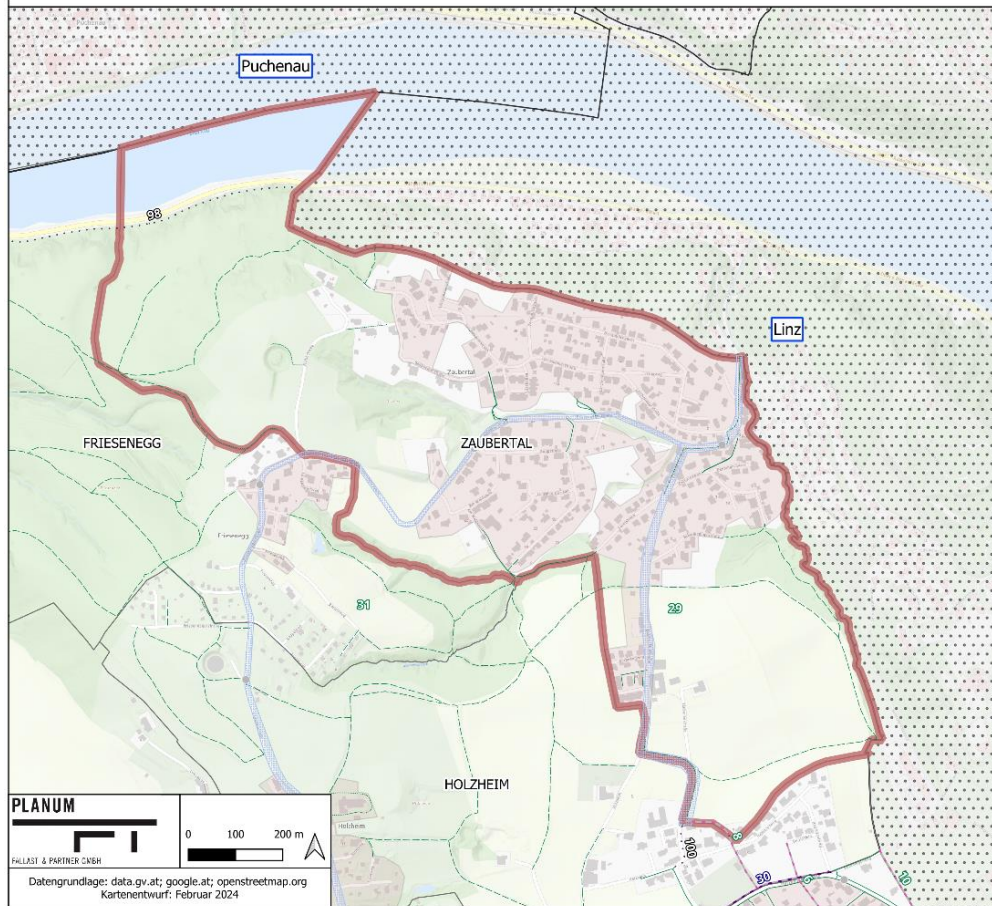


Legende			
POIs - Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielplatz - Alten- oder Pflegeheim	Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024) - Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg - Andere - Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30	Maßnahmen in Planung / Umsetzung - Schutzweg - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen	SOLL-Fußwegenetz - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbinding - Verkehrsberuhigung - Schutzweg - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
Haltestellen des ÖPNV - Bus - Straßenbahn - Zug	Gebäude & Bereiche - Gebäudemasker - Ortschaften - Untergaumberg - Leonding - Andere Gemeinden	Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen - Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elternhaltestelle - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	
Übergänge Niveauunterschied - Überführung - Unterführung			
Querungsnotwendigkeit - gesichert - ungesichert			

Masterplan Gehen Leonding

SOLL - Fußwegenetz

Ortsteil ZAUBERTAL



Legende			
POIs - Ärztin/Arzt/Apotheke - Kindergarten - Schule - Supermarkt - Rathaus - Bank/Bankomat - Spielplatz - Alten- oder Pflegeheim	Bestehende Verkehrswege (Stand: Februar 2024) Fußwege - Durchwegung/Zuwegung - Feldweg/Waldweg - Fußgängerzone - Gehweg oder Geh- und Radweg Andere - Straßennetz - verkehrsberuhigt durch Zone 30 Gebäude & Bereiche - Gebäudemasker - Ortschaften - Zaubertal - Leonding - Andere Gemeinden	Maßnahmen in Planung / Umsetzung - Schutzweg - Durchwegung - Erweiterung des Fußwegenetzes - Lückenschluss - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur Zahl Nummerierung der in Planung / Umsetzung befindlichen Maßnahmen	SOLL-Fußwegenetz - Schutzweg - Durchwegung - Lückenschluss - Ortsteilverbindung - Verkehrsberuhigung - Waldwegenetz - Durchwegung - Lichtsignale - Schutzweg - Verkehrsberuhigung - Schulstraße - Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur - Mittelinsel - Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtbereichen Zahl Nummerierung der Maßnahmen der SOLL - Konzeption
Haltestellen des ÖPNV - Bus - Straßenbahn - Zug		Vom Gemeinderat im Rahmen des MOK genehmigte Maßnahmen - Pedibus - Lückenschluss - Durchwegung - Elternhaltestelle - Schulstraße - Verkehrssicherheitsaudits Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen	
Übergänge Niveauunterschied - Überführung - Unterführung			
Querungsnotwendigkeit - gesichert - ungesichert			

Förderungsantrag: klimaaktiv mobil – Fußverkehr

ONLINE ANTRAGSTELLUNG

WIE MÖCHTEN SIE MIT DER ANTRAGSTELLUNG FORTFAHREN?

☒ **Förderungsantrag stellen und Zugang für MEINE FÖRDERUNG erhalten**

Sie haben noch keinen Zugang zum KPC Online-Service MEINE FÖRDERUNG?
Hier erhalten Sie im Zuge der Antragstellung den Zugang zu MEINE FÖRDERUNG
und können zukünftig über unser Online-Service einfach und direkt weitere
Förderungen beantragen sowie den Status Ihrer Förderungsanträge verfolgen.

☐ **Förderungsantrag über den Zugang für MEINE FÖRDERUNG stellen**

Sie haben bereits Zugang zum KPC Online-Service MEINE FÖRDERUNG? Hier
können Sie nach Eingabe Ihrer Zugangsdaten einfach und direkt Ihren neuen
Förderungsantrag stellen.

Weiter →

ANTRAGSTELLER

Rechtsform*

Bitte wählen Sie aus

☐ Adresse nicht in Österreich

Straße und Hausnummer*

PLZ*

Ort*

Bitte PLZ eingeben und Ort auswählen

Telefon*

+43

allg. E-Mail Firma/Organisation*

IBAN*

BIC*

VERTRETUNGSBEFUGTE PERSON

Anrede*

Anrede auswählen

Akademischer Titel

Vorgestellten Titel wählen

Nachgestellter Titel

Nachgestellten Titel wählen

Nachname*

Vorname*

Geburtsdatum*

TT.MM.JJJJ

ANSPRECHPARTNER/IN DES ANTRAGSTELLERS

Anrede*

Bitte wählen

Akademischer Titel

Vorgestellten Titel wählen

Nachgestellter Titel

Nachgestellten Titel wählen

ANGABEN ZUM PROJEKT

Bezeichnung*

Bestelldatum*

Projektende*

STANDORT

Standortadresse entspricht der Postadresse*

Upload Bericht des Kreditinstituts

ANGABEN ZUR FÖRDERUNG

weitere Förderungen für das Projekt beantragt*

MOBILITÄTSBERATER

beteiligter Mobilitätsberater

Schriftverkehr in Kopie schicken

PLANER/IN ODER BERATER/IN

Firmenname

Ansprechpartner/in Nachname

Vorname

☐ Adresse nicht in Österreich

Straße und Hausnummer

Nachname*

Vorname*

E-Mail des Ansprechpartners*

Telefon*

Mobil*

ANGABEN ZUM BETRIEB

Branchenbezeichnung*

Betriebsgröße*

unterliegt Bundesvergabegesetz*

verbundene Unternehmen/Partnerunternehmen*

Speichern

✓ Daten prüfen

Weiter →

PLZ

Ort

E-Mail des Planers/Beraters

Telefon

Schriftverkehr in Kopie schicken

← Zurück

Speichern

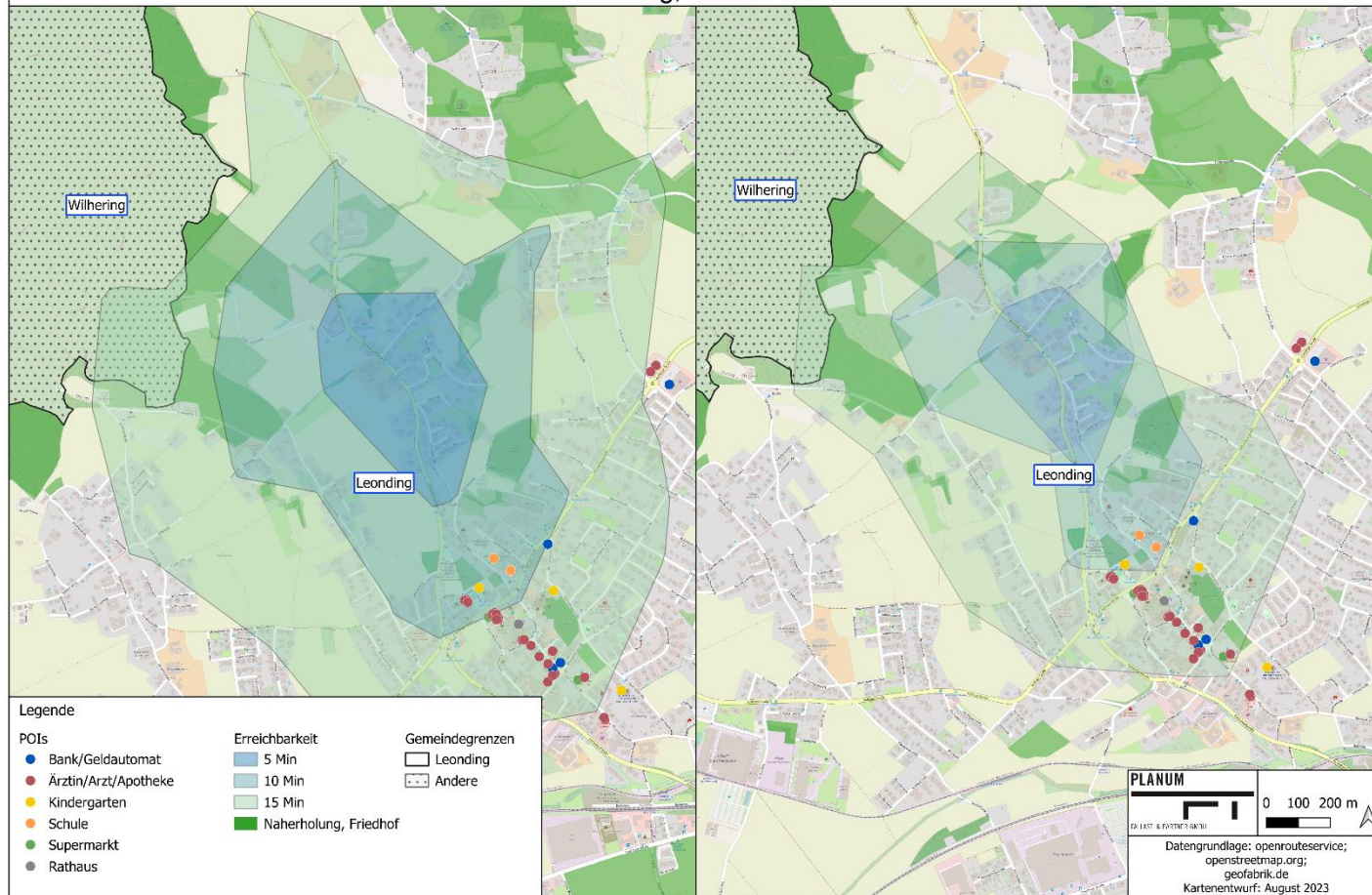
✓ Daten prüfen

Weiter →

Erreichbarkeitsanalyse – Ortsteile

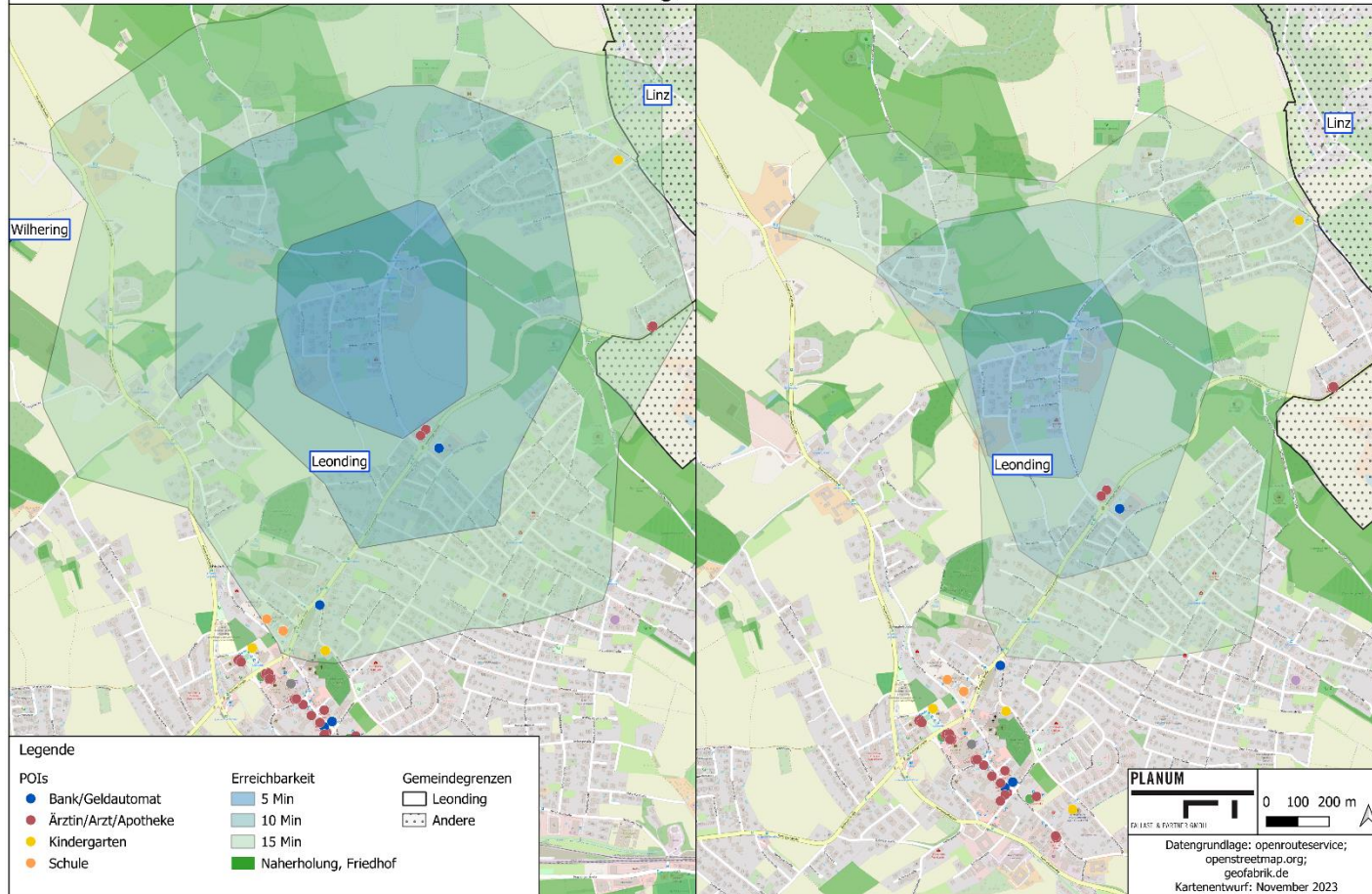
Erreichbarkeitsanalyse Alharting

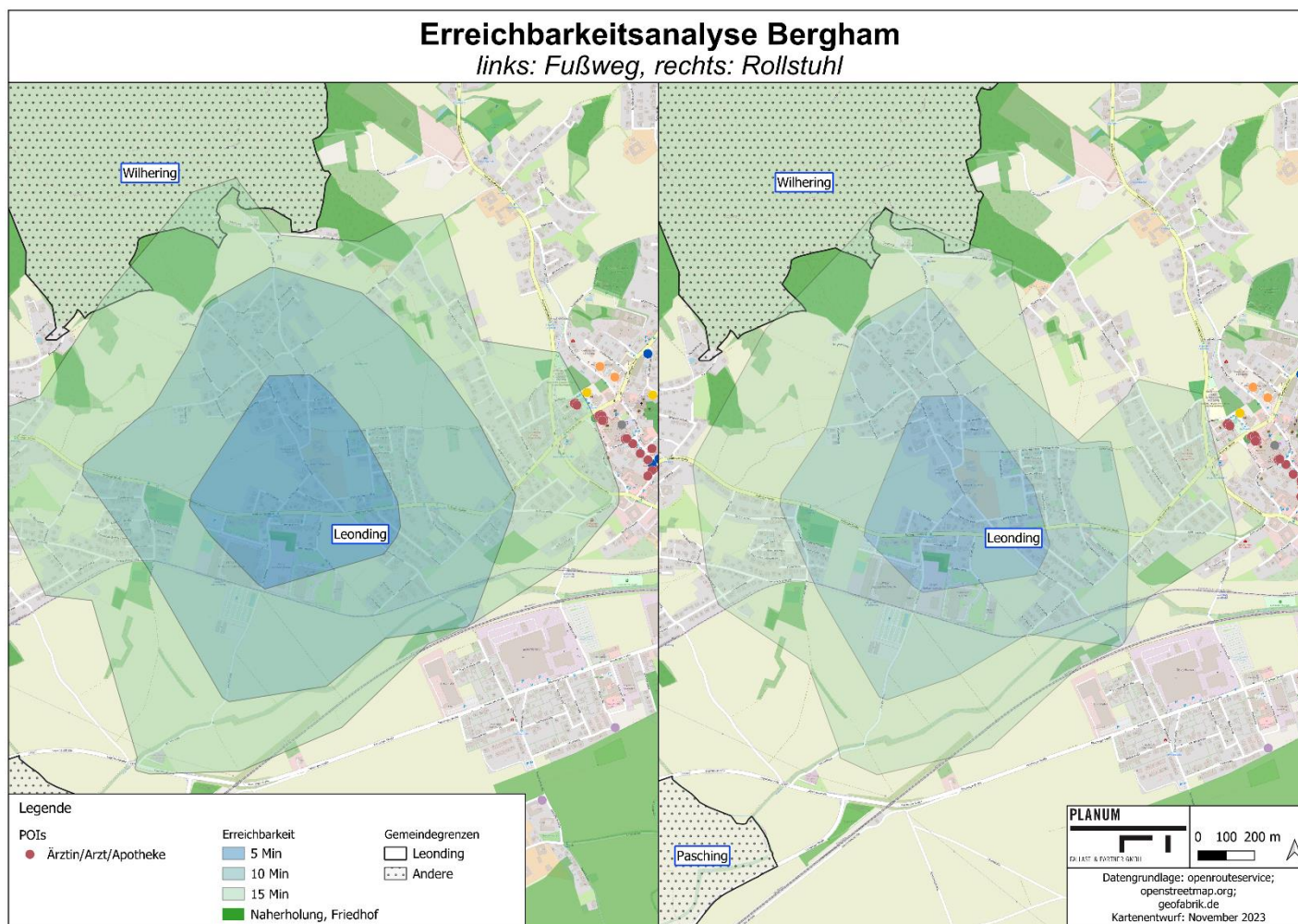
links: Fußweg, rechts: Rollstuhl



Erreichbarkeitsanalyse Berg

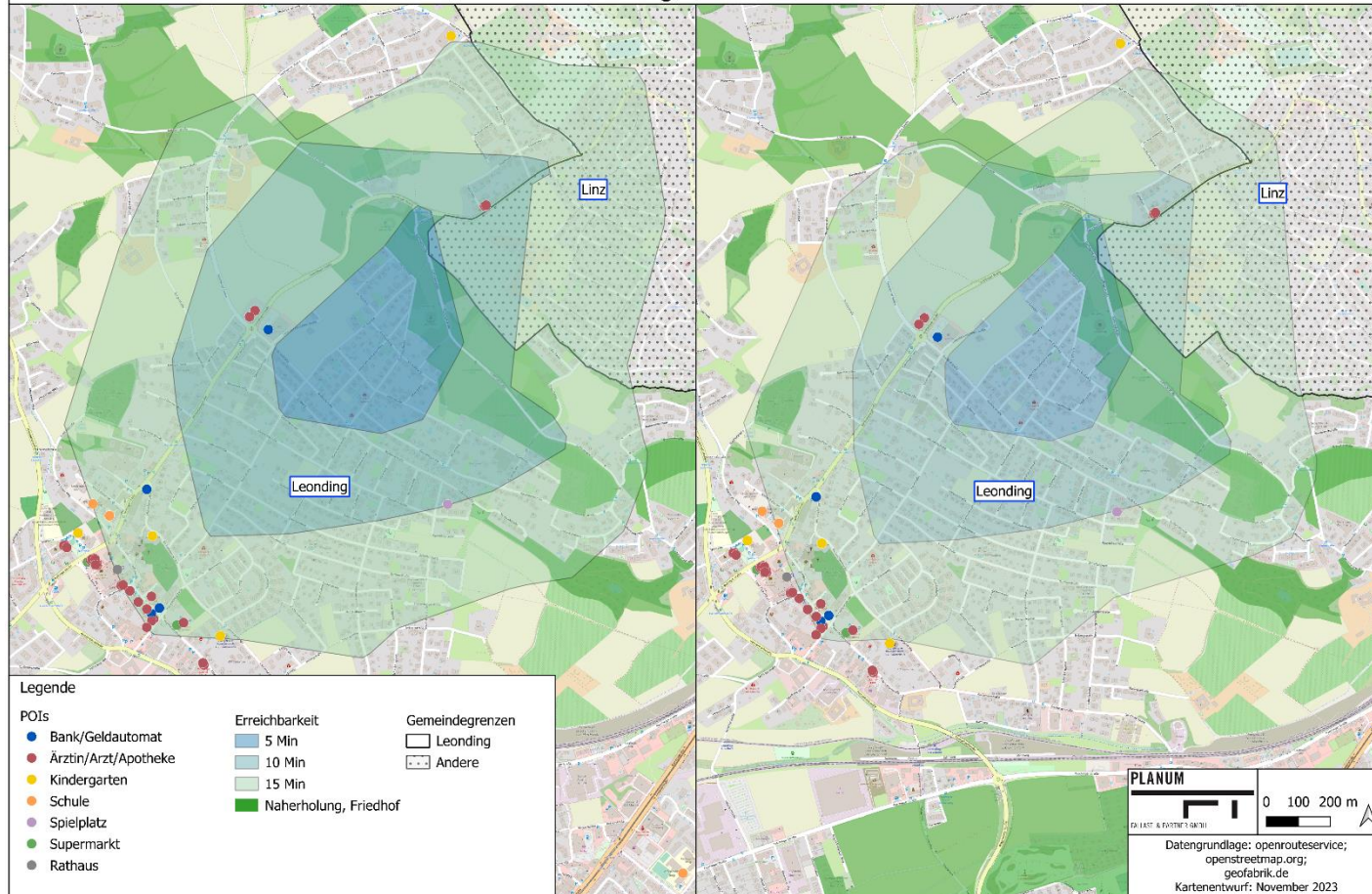
links: Fußweg, rechts: Rollstuhl





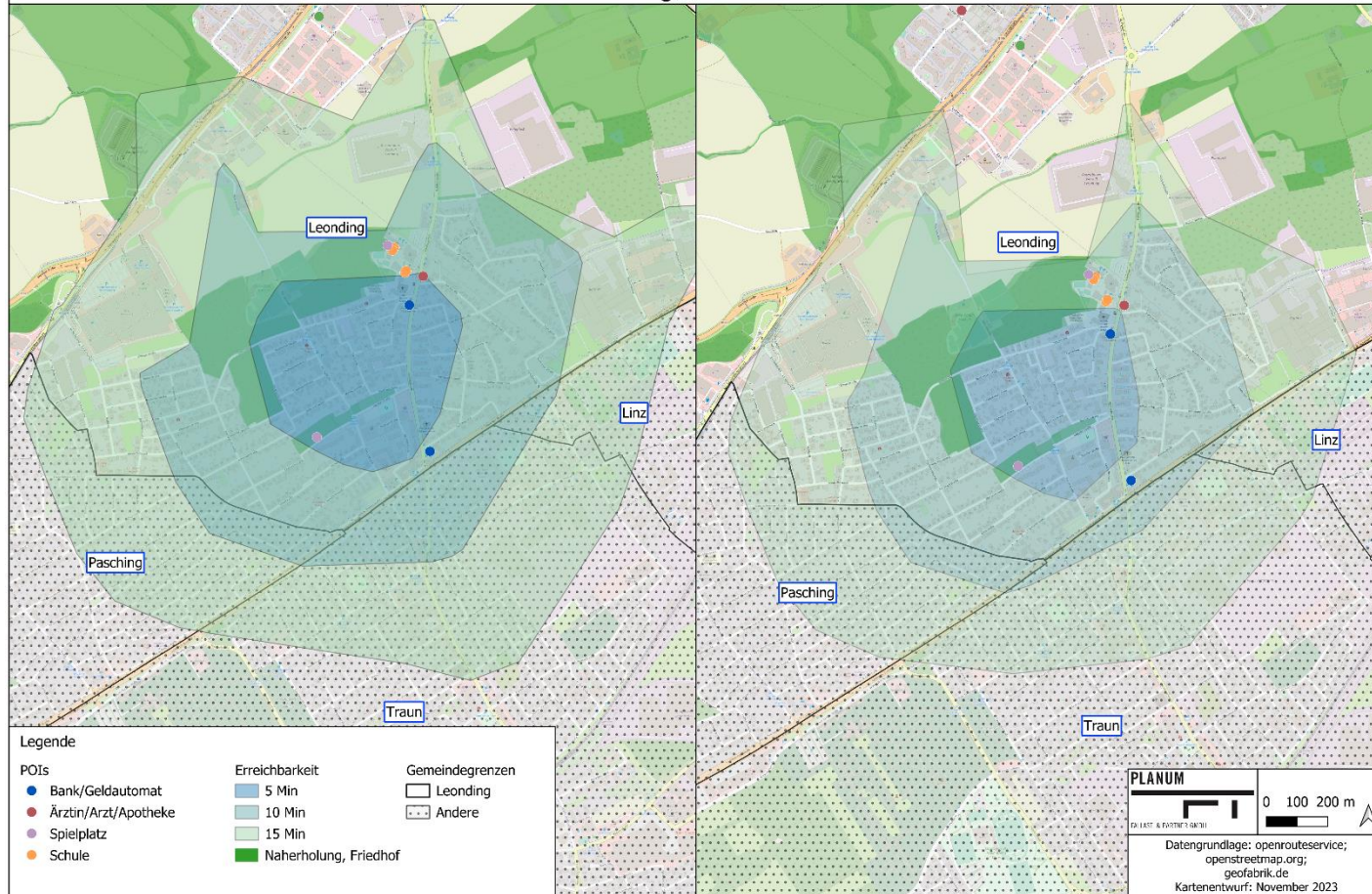
Erreichbarkeitsanalyse Buchberg

links: Fußweg, rechts: Rollstuhl



Erreichbarkeitsanalyse Doppl

links: Fußweg, rechts: Rollstuhl



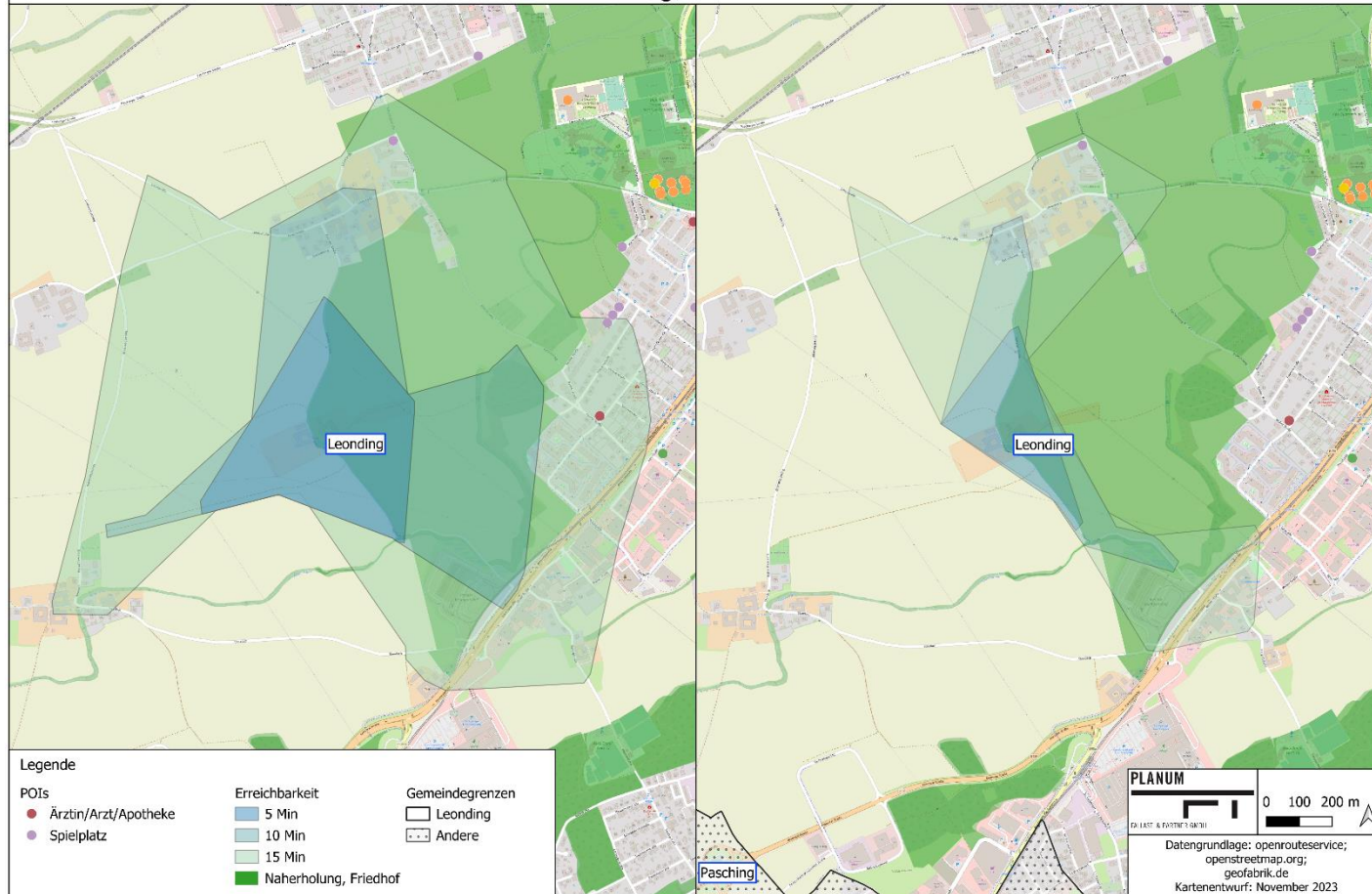
Erreichbarkeitsanalyse Enzenwinkl

links: Fußweg, rechts: Rollstuhl



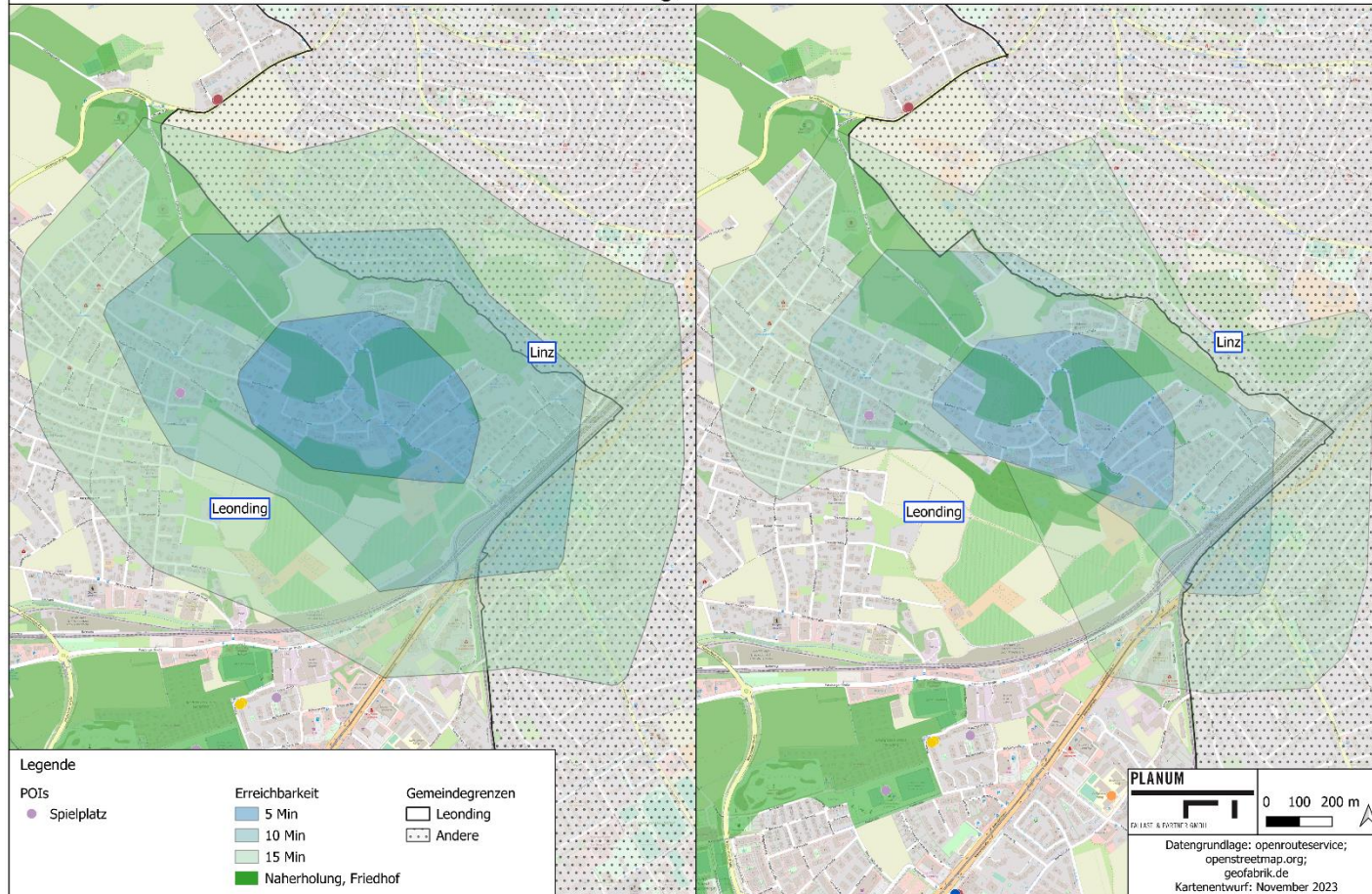
Erreichbarkeitsanalyse Felling

links: Fußweg, rechts: Rollstuhl



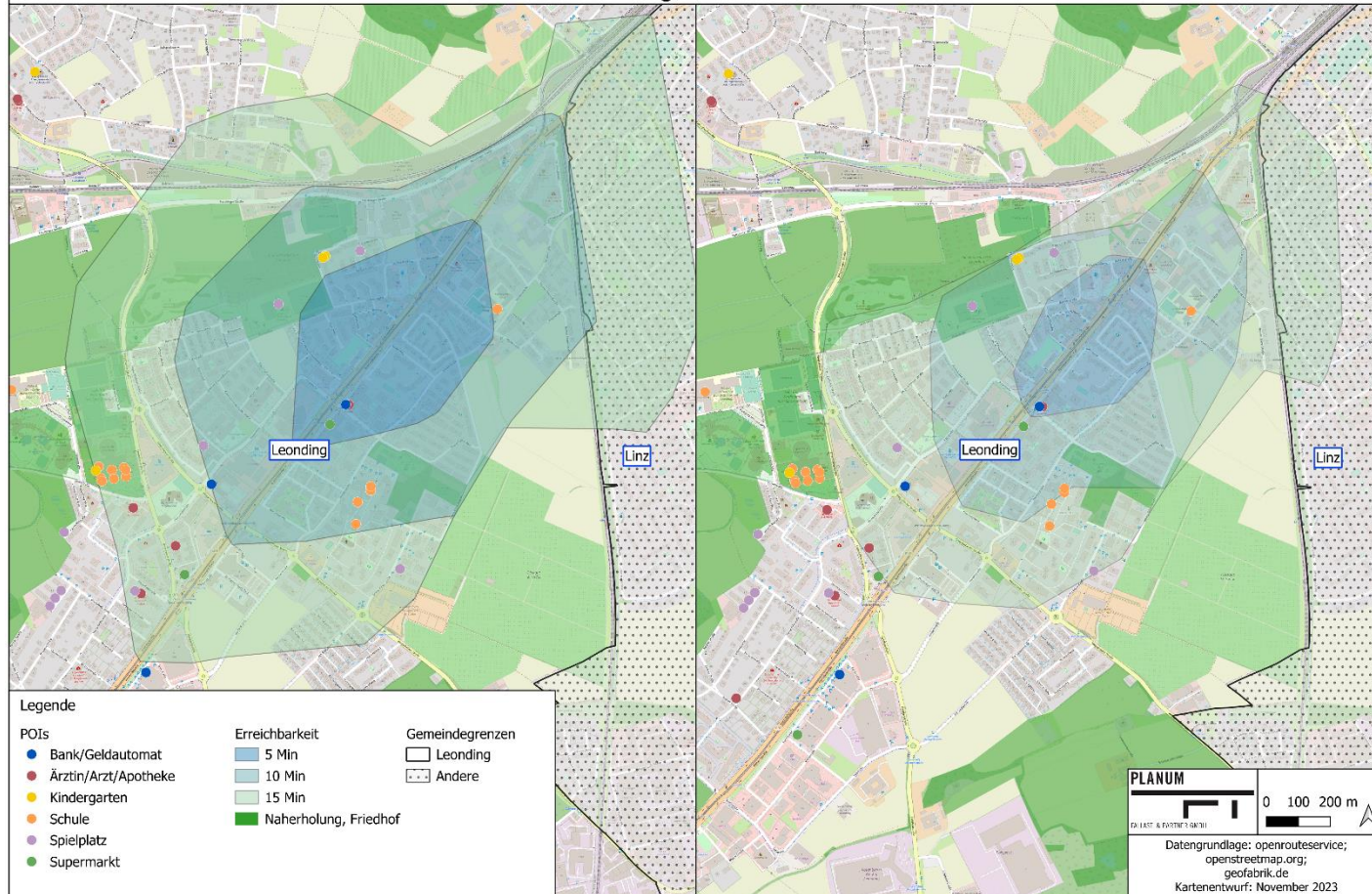
Erreichbarkeitsanalyse Gaumberg

links: Fußweg, rechts: Rollstuhl



Erreichbarkeitsanalyse Haag

links: Fußweg, rechts: Rollstuhl



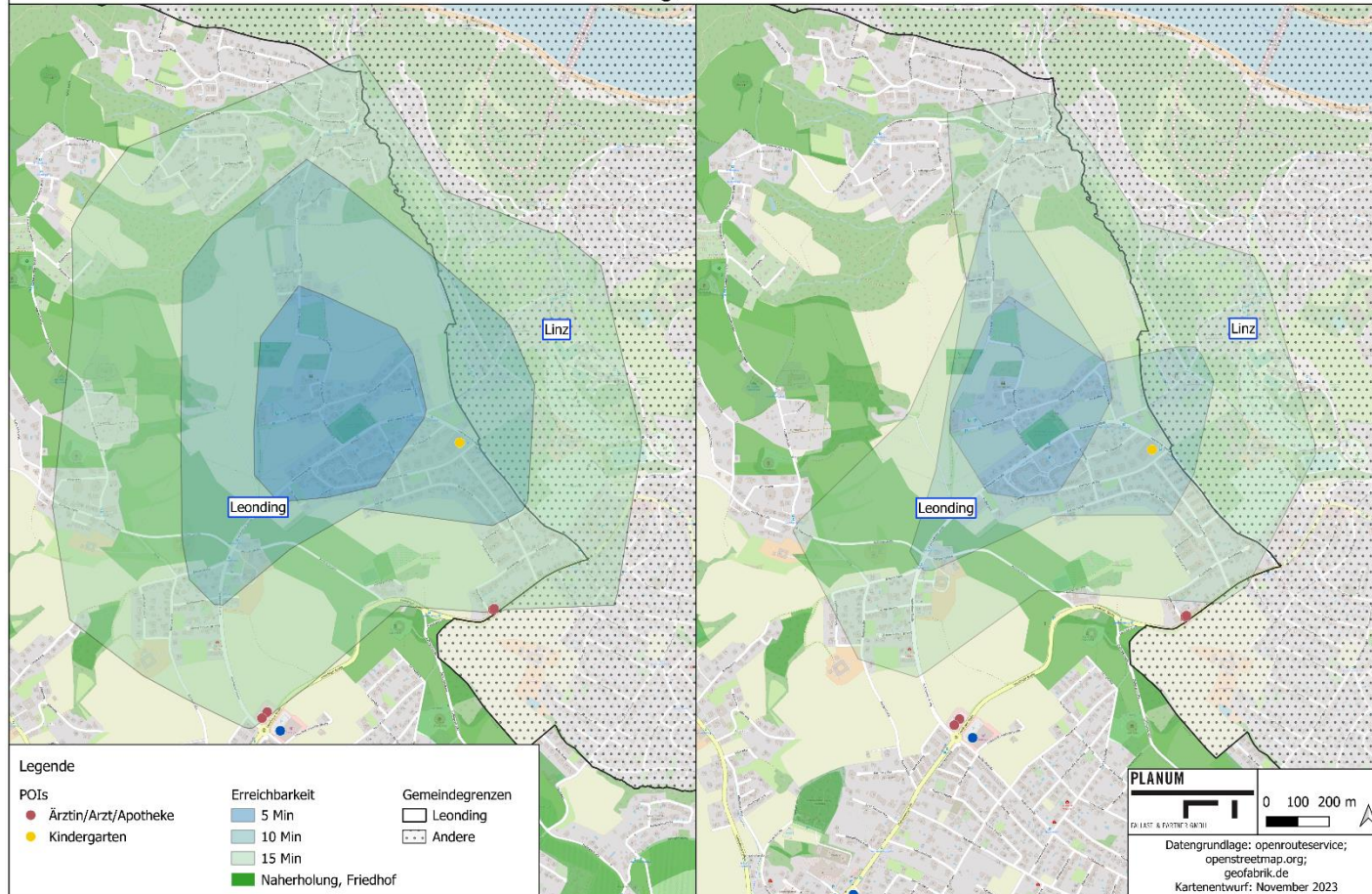
Erreichbarkeitsanalyse Hart

links: Fußweg, rechts: Rollstuhl



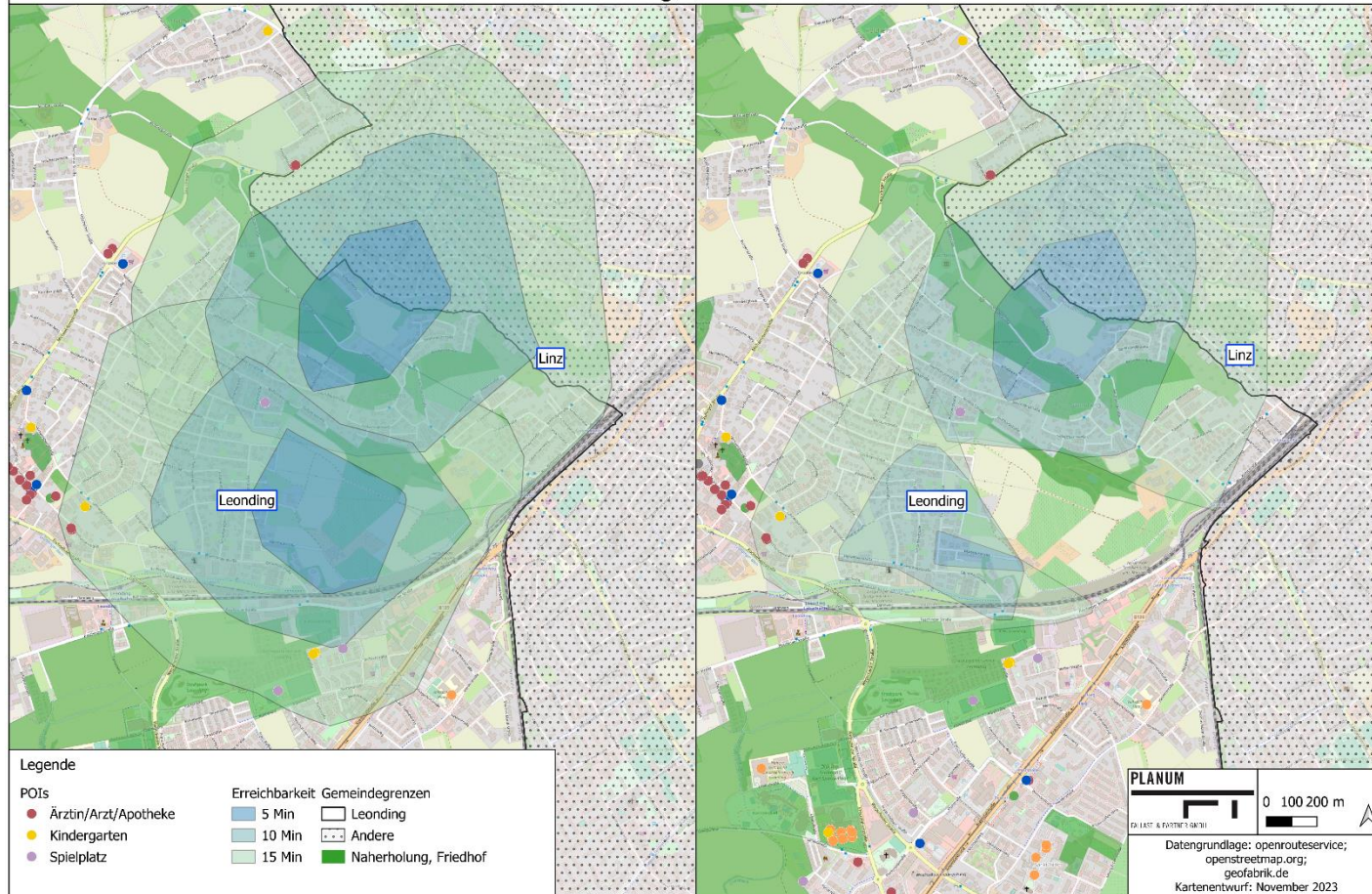
Erreichbarkeitsanalyse Holzheim

links: Fußweg, rechts: Rollstuhl



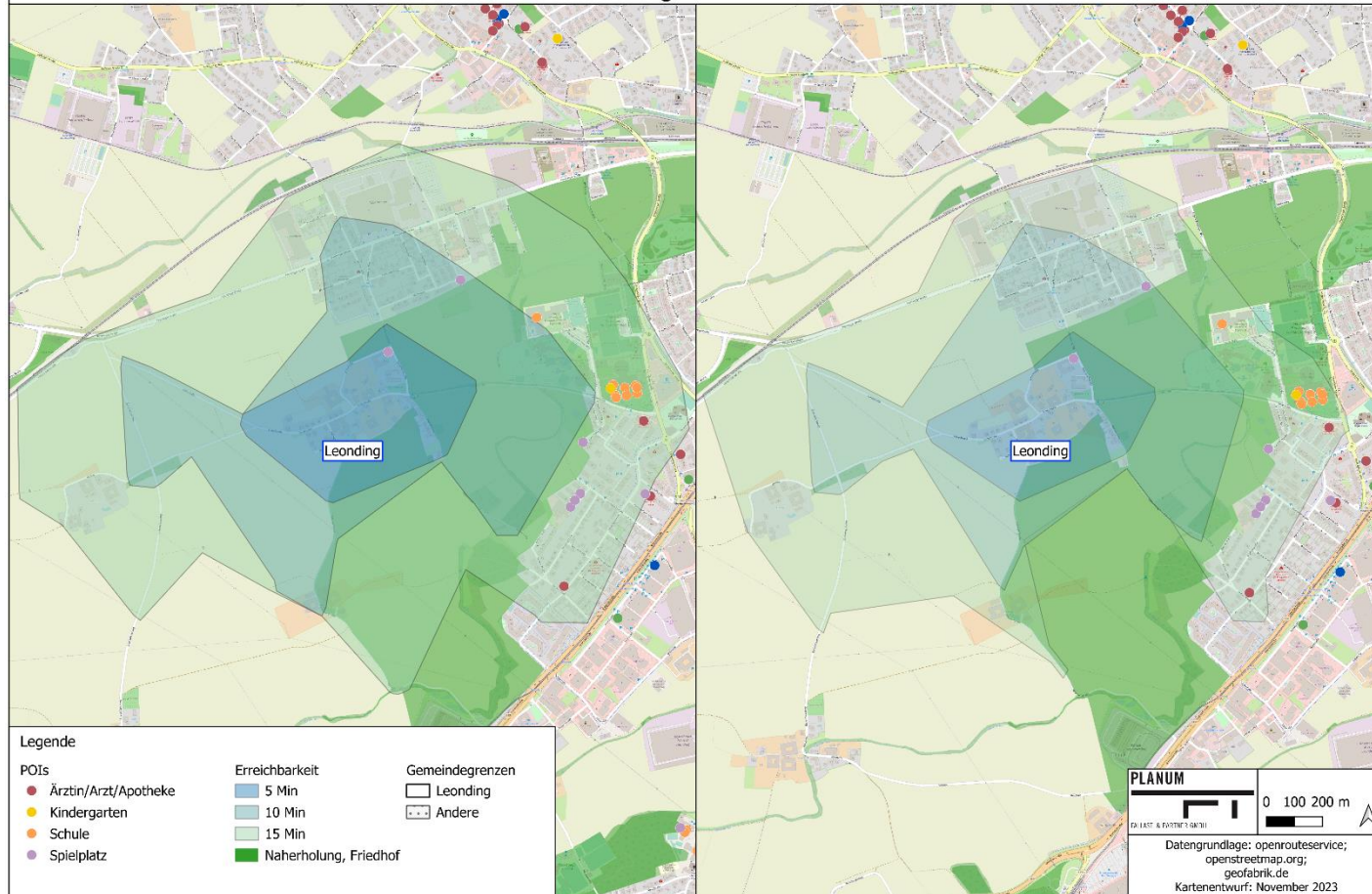
Erreichbarkeitsanalyse Imberg

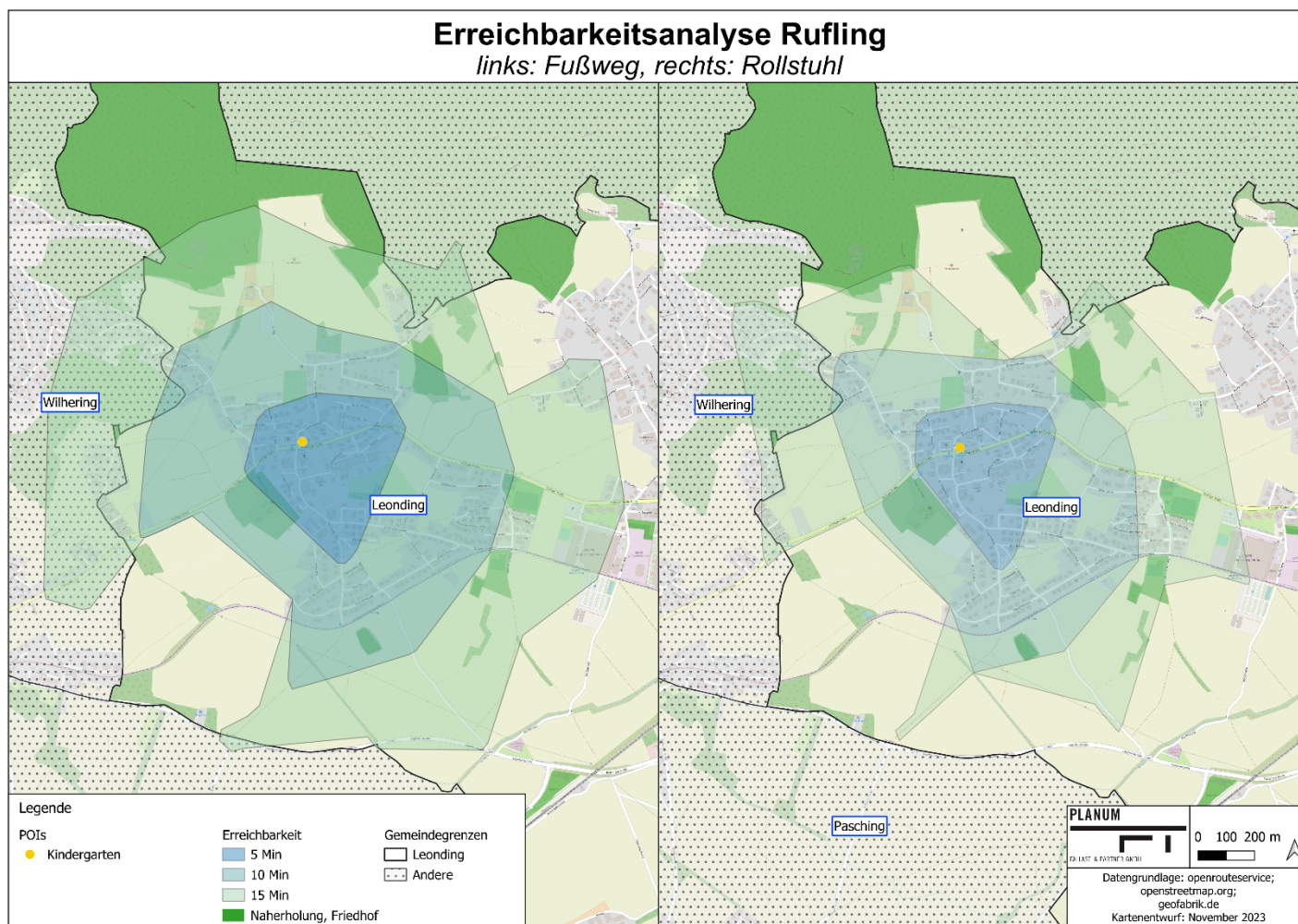
links: Fußweg, rechts: Rollstuhl



Erreichbarkeitsanalyse Reith

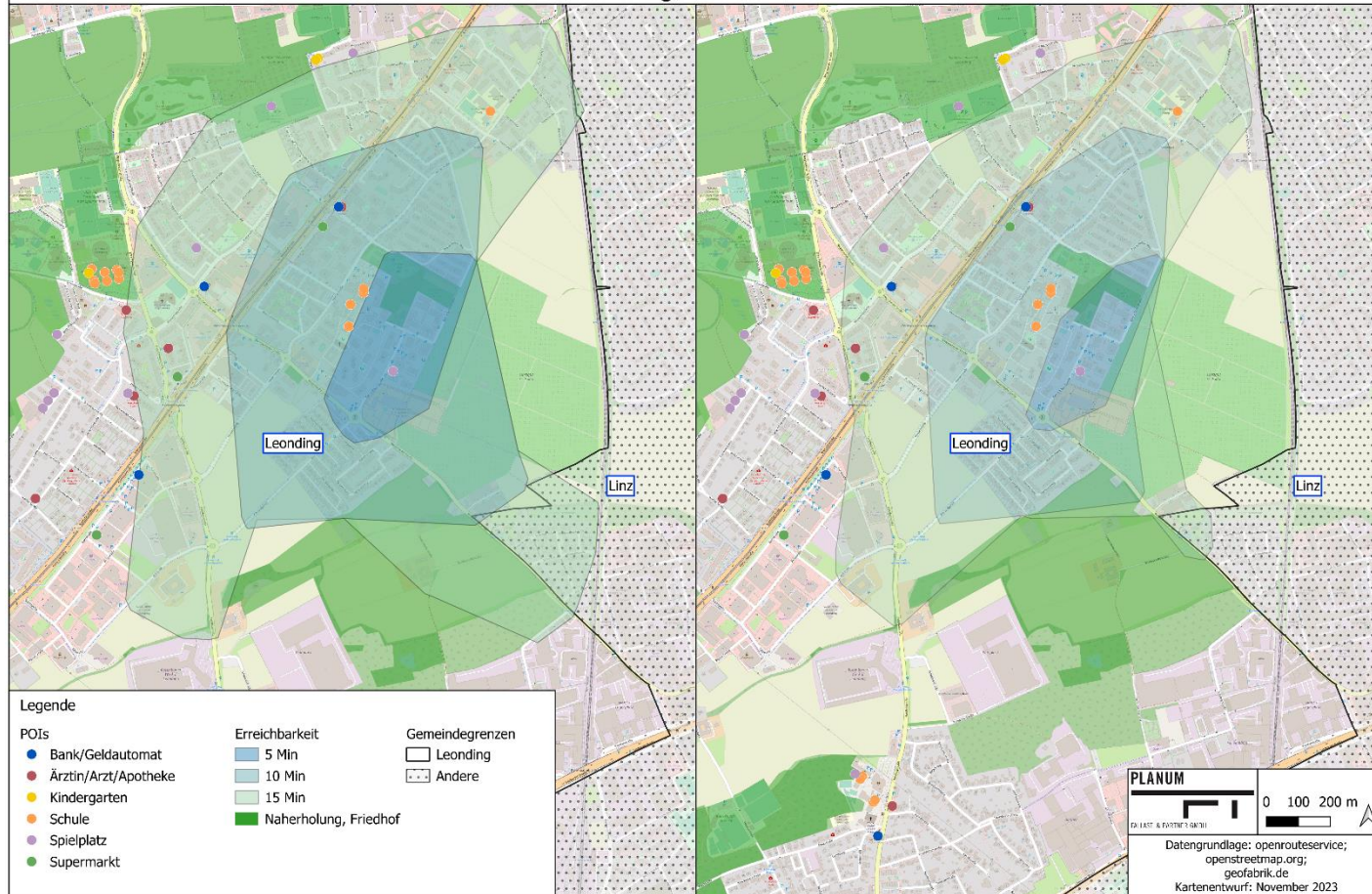
links: Fußweg, rechts: Rollstuhl

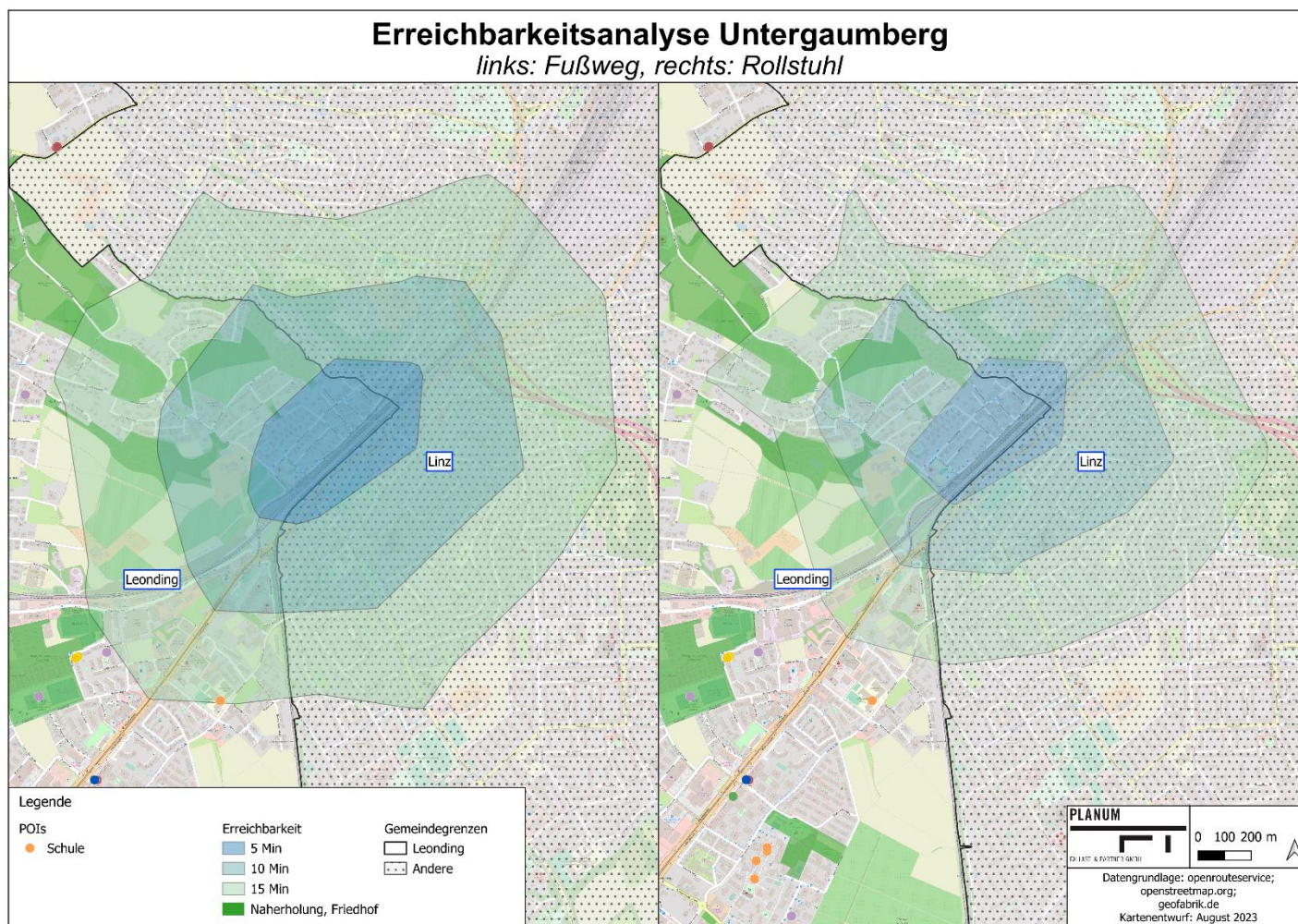




Erreichbarkeitsanalyse St. Isidor

links: Fußweg, rechts: Rollstuhl





Maßnahmenempfehlungen, Einzelmaßnahmen: Maßnahmen in Planung/Umsetzung

Zahl Nummerierung der in Planung /
Umsetzung befindlichen Maßnahmen

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
1	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Privatgründe	Berg	Hartackerstraße - Auf der Haide	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
2	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Privatgründe	Berg	Am Exerzierfeld - Auf der Haide	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
3	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Privatgründe	Berg	Holzheimer Straße - Am Exerzierfeld	Land OÖ / Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
4	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Privatgründe	Berg	Koppelweg - Leondinger Straße	Land OÖ / Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
5	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Privatgründe	Leonding-Zentrum	Am Südhang – Michaelsbergstraße	Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
6	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Privatgründe	Berg	Im Weidefeld - Hartackerstraße	Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
7	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Privatgründe/landwirtschaftliche Fläche	Berg/Holzheim	Im Hoffeld - Holzheimer Straße - Im Weideland	Land OÖ / Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	moderat	gering
8	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen	Holzheim	Holzheimerstraße - Heimhartweg - Zaubertalstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	moderat	gering
9	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen	Hart	Lahnholdstraße - Salzburger Straße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
10	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen: Landwirtschaftlich genutzte Fläche	Berg	Kürnbergerweg - Holzheimer Straße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	gering	gering

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
11	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen: Geh- und Radwege	St. Isidor	Bruno-Gallee-Weg - Bahnhof Oed	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
12	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen: Geh- und Radwege	St. Isidor	Wegscheider Straße - Bahnhof Oed	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
13	I3	Querungshilfen	Querungshilfe kennzeichnen	Hart	Herderstraße	Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
14	I3	Schutzweg	Schutzweg auf Landesstraßen	Leonding-Zentrum	Paschinger Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
15	I4	Lückenlose Gehwege	Reduktion von Querungsnotwendigkeiten durch Lückenschluss im Fußwegenetz	Hart	Herderstraße	Leonding	mittelfristig	gering	moderat
16	I4	Lückenlose Gehwege	Erweiterung des Fußwegenetzes	Staudach, Doppl	Technologie-ring	Leonding	mittelfristig	hoch	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
17	I4	Lückenlose Gehwege	Erweiterung des Fußwegenetzes	Doppl	Haidfeldstraße - Herzogstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
18	I4	Lückenlose Gehwege	Erweiterung des Fußwegenetzes	Doppl	Herzogstraße - UNO City	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
19	I4	Lückenlose Gehwege	Erweiterung des Fußwegenetzes	Alharting, Enzenwinkl, Bergham	keine Straße - neue Verbindungen über Felder	Leonding / Eigentümer:in	kurzfristig	moderat	moderat
20	I4	Lückenlose Gehwege	Erweiterung des Fußwegenetzes	Alharting, Enzenwinkl, Bergham	keine Straße - neue Verbindungen über Felder	Leonding / Eigentümer:in	kurzfristig	moderat	moderat
21	I4	Lückenlose Gehwege	Erweiterung des Fußwegenetzes	Alharting, Enzenwinkl, Bergham	keine Straße - neue Verbindungen über Felder	Leonding / Eigentümer:in	kurzfristig	moderat	moderat

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeit-horizont	Priorisierung	Effektivität
22	I7	Allg. Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Beidseitige Gehwege, Sanierung, Querungen, kombinierte Geh- und Radwege	Doppl	Doppler Straße, Herzogstraße, Waldstraße, Schulstraße	Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
23	I7	Allg. Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Rahmenplan - Verkehrsstruktur	Rufling	verschiedene Straßen	Land OÖ / Leonding	langfristig	hoch	hoch
24	I8	Allg. Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Machbarkeitsstudie: Geh- und Radweg Ruflinger Straße	Rufling	Ruflingerstraße	Land OÖ / Leonding	langfristig	hoch	hoch
25	I7	Allg. Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Schaffung von Fußgängerinfrastruktur, Sanierung	Rufling	Grünburgstraße	Leonding	mittelfristig	moderat	moderat
26	I7	Allg. Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Schaffung von Fußgängerinfrastruktur, Sanierung	Gaumberg, Buchberg	Nußböckstraße, Gaumbergstraße	Leonding	mittelfristig	moderat	moderat

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
27	I7	All. Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Schaffung von Geh- und Radwegeinfrastruktur, Schaffung neuer Verbindungen	Rufing, Bergham, Alharting, Enzenwinkel,	Ochsenstraße - Rufing - Weinbergweg - Klingenberg - Schießstättengang	Land OÖ / Leonding / Eigentümer:in	langfristig	moderat	moderat
28	I7	Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Schaffung von Geh- und Radwegeinfrastruktur, Schaffung neuer Verbindungen	Bergham, Leonding-Zentrum, Reith	Paschinger Straße - Florianiweg - Steinkellnerstraße	Land OÖ / Leonding / Eigentümer:in	langfristig	moderat	moderat
29	I7	Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Schaffung von Geh- und Radwegeinfrastruktur, Schaffung neuer Verbindungen	Zaubertal, Holzheim	Zaubertalstraße von Peinherrweg bis St. Margarethen	Land OÖ / Leonding / Eigentümer:in	langfristig	moderat	moderat
30	I7	Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Schaffung von Geh- und Radwegeinfrastruktur, Schaffung neuer Verbindungen	Leonding, Hart	Stadtachse Leuchtturm Meixnerkreuzung - Ehrenfellner Straße - Gymnasium - Stadtpark - Paschingerstraße	Land OÖ / Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
31	I7	Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Schaffung von Geh- und Radwegeinfrastruktur, Schaffung neuer Verbindungen	Berg, Holzheim, Friesenegg, Zaubertal	Lugwiesstraße, Frieseneggerstraße	Leonding	mittelfristig	moderat	gering
32	I7	Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Detailplanung Leonding-Zentrum	Leonding	verschiedene Straßen	Land OÖ / Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch

Maßnahmenempfehlungen, Einzelmaßnahmen: Maßnahmen aus dem MOK

Zahl Nummerierung der im Rahmen des MOK genehmigten Maßnahmen

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
1	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Salzburger Straße	Hart	Kreuzungsbereiche die UHP darstellen	Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
2	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreisverkehr	Hart	Harterfeldstraße - Wegscheiderstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
3	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Hart	Kremstalstraße - Ehrenfellner Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
4	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Haag	Kremstalstraße - Paschinger Straße - Larnhauserweg	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	moderat
5	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Gaumberg	Paschingerstraße - Gerstmayrstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	moderat

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
6	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreisverkehr	Leonding-Zentrum	Paschingerstraße - Leondingerstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
7	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Leonding-Zentrum	Ruflinger Straße - Leondinger Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
8	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Leonding-Zentrum	Daffingerstraße - Ruflinger Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	moderat	moderat
9	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Untergaumberg	Gaumbergstraße - Rottmayrstraße	Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
10	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Doppl	Leondinger Straße - Poloplaststraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	moderat	moderat
11	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Hart	Kremstalerstraße - Poststraße - Wimmerstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
12	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreuzung	Leonding-Zentrum	Ruflinger Straße - Kirchbühelstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
13	S1	Verkehrssicherheitsaudit - Fußgänger:innen	Kreisverkehr	Hart	Ehrenfellner Straße - Harterfeldstraße	Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
14	S2	Errichtung von Schulstraßen	Volksschulen und Kindergärten	Leonding-Zentrum	Spillheide	Leonding	kurzfristig (sukzessive)	hoch	hoch
15	S2	Errichtung von Schulstraßen	Volksschulen und Kindergärten	Leonding-Zentrum	Alhartinger Weg	Leonding	kurzfristig (sukzessive)	hoch	hoch
16	S2	Errichtung von Schulstraßen	VS Doppl	Doppl	Schulstraße	Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
17	S2	Errichtung von Schulstraßen	Kindergarten Rufling	Rufling	Grünburgstraße	Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
18	S3	Elternhaltestelle	Volksschulen und Kindergärten	Leonding-Zentrum	Alhartinger Weg	Leonding	kurzfristig	hoch	moderat
19	S3	Elternhaltestelle	Volksschulen und Kindergärten	Rufling	Grünburgstraße	Leonding	kurzfristig	hoch	moderat

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
20	S4	„Pedibus“	aktive Bürger:innen, die Kinder in den ersten 4 Schulwochen zur Schule oder ÖV-HAST begleiten	Doppl	Siedlungsgebiet Doppl	Leonding	kurzfristig	moderat	hoch
21	S4	„Pedibus“	in Siedlungsbereich bis Haltestelle Ruflingerstr. Richtung VS Leonding	Rufling	Ruflingerstraße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	moderat	hoch
22	S8	Lane-Lights	Wegscheider Straße bei HAST Hammerlweg	Hart	Wegscheider Straße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	moderat	moderat
23	I1	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsbieten	Leonding-Zentrum	Ortmayrstraße - Raidenstraße - Gerlandweg - Hochstraße - Schiefersteinstraße - etc.	Leonding / Bauträger	langfristig	hoch	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
24	I1	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Rufiling	Tolletweg - Gartenlehnerstraße - Lokalbahnweg - Grünburgstraße - Stettnerstraße	Leonding / Bauträger	langfristig	moderat	moderat
25	I1	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Imberg	Erlbachweg	Leonding / Bauträger	langfristig	moderat	moderat
26	I1	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Bergham	Kochlergang - Steinkellnerstraße - Mairgasse - Hocheggerstraße	Leonding / Bauträger	langfristig	moderat	moderat
27	I1	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Bergham	Forsthausstraße - Schatzstraße - Im Jagerfeld - Noppweg	Leonding / Bauträger	langfristig	hoch	moderat
28	I1	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Bergham	Josef-Holzmann-Weg - Hubertusgasse - Seilmayrstraße - Kleewiesenweg	Leonding / Bauträger	langfristig	hoch	moderat

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
29	I4	Lückenlose Gehwege	Reduktion von Querungsnotwendigkeiten durch Lückenschluss im Fußwegenetz	Leonding-Zentrum	Michaelsbergstraße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
30	I4	Lückenlose Gehwege	Reduktion von Querungsnotwendigkeiten durch Lückenschluss im Fußwegenetz	Berg	Holzheimer Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	moderat	moderat
31	I4	Lückenlose Gehwege	Reduktion von Querungsnotwendigkeiten durch Lückenschluss im Fußwegenetz	Berg	Hartackerstraße	Leonding	mittelfristig	gering	gering

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
32	I4	Lückenlose Gehwege	Reduktion von Querungsnotwendigkeiten durch Lückenschluss im Fußwegenetz	Leonding-Zentrum	Spillheide	Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
33	I4	Lückenlose Gehwege	Reduktion von Querungsnotwendigkeiten durch Lückenschluss im Fußwegenetz	Gaumberg, Leonding-Zentrum, Reith	Paschinger Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
34	I4	Lückenlose Gehwege	Reduktion von Querungsnotwendigkeiten durch Lückenschluss im Fußwegenetz	Hart, St. Isidor	Herderstraße	Leonding	mittelfristig	gering	moderat

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
35	I4	Lückenlose Gehwege	Reduktion von Querungsnotwendigkeiten durch Lückenschluss im Fußwegenetz	Hart	Am Südgarten	Leonding	mittelfristig	gering	gering
36	I4	Lückenlose Gehwege	Reduktion von Querungsnotwendigkeiten durch Lückenschluss im Fußwegenetz	Hart, Doppl	Kornstraße	Leonding	mittelfristig	gering	gering
37	I4	Lückenlose Gehwege	Lückenschluss im Fußwegenetz	Buchberg	Leondinger Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	gering	gering

Maßnahmenempfehlungen, Einzelmaßnahmen: Maßnahmen aus der SOLL-KONZEPTION

Zahl Nummerierung der Maßnahmen
der SOLL - Konzeption

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
1	S1	Verkehrssicherheits-audit - Fußgänger:innen	Kremstalstraße	Haag, Hart, Doppl	Kreuzungsbereiche die UHP darstellen	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
2	S2	Errichtung von Schulstraßen	Schulzentrum Hart	Hart	Limesstraße	Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
3	S5	Beleuchtung im öffentlichen Raum	Entlang von Verkehrswegen, an denen keine Fußgängerinfrastruktur vorhanden ist	Stadtgemeindegebiet	verschiedene Straßen	Land OÖ / Leonding	kurzfristig (sukzessive)	moderat	hoch
4	S5	Beleuchtung im öffentlichen Raum	Geh- und Radwege	Stadtgemeindegebiet	verschiedene Straßen	Land OÖ / Leonding	kurzfristig (sukzessive)	moderat	hoch
5	S5	Beleuchtung im öffentlichen Raum	ÖPNV-Haltestellen	Stadtgemeindegebiet	verschiedene Straßen	Land OÖ / Leonding	kurzfristig (sukzessive)	moderat	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
6	S6	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung an Unfallhäufungspunkten	Leonding-Zentrum/Imberg/Gaumberg	Paschingerstraße - Gerstmayrstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	moderat	moderat
7	S6	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung in sensiblen Bereichen	Leonding-Zentrum	Michaelsbergstraße	Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
8	S6	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung in sensiblen Bereichen	Haag	Haagerfeldstraße - Herderstraße	Leonding	mittelfristig	moderat	mittel
9	S6	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung in Siedlungsgebieten (z.B. Einbahnstraße, Begegnungszonen)	Doppl	zwischen Kürnbergstraße - Haidfelstraße - Salzburger Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	moderat	hoch
10	S6	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung Nebenfahrbahn Salzburgerstraße	Doppl, Hart	Kauttenstraße, Sinzendorferstraße, Salzburgerstraße, Wiener Bundesstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
11	S6	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung in sensiblen Bereichen	Leonding-Zentrum/Alharting	Hainzenbachstraße - Spillheide	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	moderat	hoch
12	S7	Fußgängerfreundliche Stadt	Vorrang für Fußgänger:innen in Ausfahrtsbereichen	Doppl	Haidfeldstraße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	gering	gering
13	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Privatgründe	Gaumberg	Gaumbergstraße - Daffingerstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	gering	moderat
14	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Privatgründe	Gaumberg	Gaumbergstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	gering	gering
15	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Privatgründe	Gaumberg	Tizianstraße - Cranachstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	moderat

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
16	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Privatgründe/landwirtschaftliche Fläche	Gaumberg	Schieleweg - Daffingerstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	moderat
17	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten sicherstellen	Leonding-Zentrum	Füchselbachstraße - Mayrhansenstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	moderat	gering
18	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten	Leonding-Zentrum	Hofackerstraße - Dallingerstraße - Füchselbachstraße: Durchwegung Richtung Bahn (Süden)	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
19	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten	Leonding-Zentrum	Florianweg - Gendarmerieweg: Durchwegung von Rosenbauer Richtung Bahn (Norden)	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
20	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedungsgebieten: Gewerbefläche	Hart	Poststraße - Kremstalstraße: Gewerbefläche Bellaflora	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	gering	gering
21	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedungsgebieten: Gewerbefläche	Hart	Ehrenfellnerstraße - Wegscheider Straße: Gewerbefläche Autohaus Danninger	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
22	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedungsgebieten: Gewerbefläche	Leonding-Zentrum	Gerstmayrstraße - Bachweg	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
23	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedungsgebieten: Gewerbefläche	Doppl	Öllingerstraße - Haidenpointstraße - UNO City	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
24	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Infrastrukturmaßnahmen/Barierefreiheit schaffen	St. Isidor	Mehrfamilienhaus-siedlung zwischen Bruno-Galle-Weg und Herderstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	moderat	gering
25	I1	Durchwegung	Durchwegung in bestehenden Siedlungsgebieten: Infrastrukturmaßnahmen/Barierefreiheit schaffen	Hart	Mehrfamilienhaus-siedlung zwischen Harterfeldstraße und Grundbachstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	moderat	gering
26	I1	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Hart	Haidfeldstraße - Herderstraße - Wegscheider Straße - Am Südgarten	Leonding / Bauträger	langfristig	gering	moderat
27	I1	Durchwegung	Durchwegung in neuen Siedlungsgebieten	Hart	Haidfeldstraße - Herderstraße - Plateaustraße	Leonding / Bauträger	langfristig	gering	moderat

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
28	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen	Leonding-Zentrum	östlich des Spielplatzes und des Kindergartens Leonding	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
29	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen: Forstwirtschaftliche Fläche	Doppl	Waldstraße - Wald	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	gering	gering
30	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen: Forstwirtschaftliche Fläche	Doppl	Wald - UNO City	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	gering	gering
31	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen: Landwirtschaftlich genutzte Fläche	Leonding-Zentrum	Dallingerstraße - Hainzenbachstraße - Peter-Ebner-Straße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
32	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen: Landwirtschaftlich genutzte Fläche	Leonding-Zentrum	Gerstmayrstraße - Imbergstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
33	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen: Landwirtschaftlich genutzte Fläche	Gaumberg	Schieleweg - Daffingerstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	moderat
34	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen: Landwirtschaftlich genutzte Fläche	Gaumberg	Gaumbergstraße - Weesestraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	gering	gering
35	I2	Durchwegung	Durchwegung schaffen: Landwirtschaftlich genutzte Fläche	Leonding-Zentrum	westlich der Hainzenbachstraße - Zentrum	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
36	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen: Landwirtschaftlich genutzte Fläche/Gewerbefläche	Doppl	Ortsteil Doppl - Gewerbegebiet Kremstalstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
37	I1	Durchwegung	Durchwegung schaffen	Leonding-Zentrum	Bachweg	Leonding	mittelfristig	moderat	gering

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
38	I1	Durchwegung	Durchwegung sicherstellen: Parkplatz	Doppl	Herzogstraße - Wald	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	gering	gering
39	I1	Durchwegung	Durchwegung sicherstellen: Parkplatz	Doppl	Haidfeldstraße - Wald	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	gering
40	I1	Durchwegung	Vorhandene Durchwegung ("Trampelpfad") barrierefrei gestalten	Gaumberg	Trampelpfad von Breughelstraße zur Weesestraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	hoch	hoch
41	I2	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen im Bereich von Bushaltestellen/Kreuzungen	Buchberg	Michaelsbergstraße - Holzheimerstraße (Bushaltestelle Buchberg)	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	moderat
42	I2	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen im Bereich von Bushaltestellen/Kreuzungen	Buchberg	Michaelsbergstraße - Nußböckstraße - Holzheimer Straße - Leondinger Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	moderat	gering

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
43	I2	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen im Bereich von Kreisverkehren	Leonding-Zentrum	Diplom-Ingenieur-Ferdinand-Karl-Weg - Paschinger Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	gering	moderat
44	I2	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen im Bereich von Kreisverkehren	Hart	Ehrenfellner-Straße - Wegscheider Straße	Leonding	mittelfristig	hoch	moderat
45	I2	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen im Bereich von Kreisverkehren	Hart	Ehrenfellner-Straße - Harterfeldstraße	Leonding	mittelfristig	hoch	moderat
46	I2	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen im Bereich von Kreisverkehren	Hart	Wegscheider Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	moderat

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
47	I2	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen im Bereich von Kreisverkehren	Hart	Wegscheider Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	moderat
48	I2	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen	Querungshilfen als Schutzwege kennzeichnen im Bereich von Kreisverkehren	Hart	Wegscheider Straße - Harterfeldstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	moderat
49	I3	Neue Schutzwege	Geschützter Bahnübergang	Doppl	Fellinger Straße - Bahnstrecke	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	gering	gering
50	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege auf Gemeindestraßen	Hart	Herderstraße - Plateastraße	Leonding	kurzfristig	moderat	gering
51	I4	Neue Schutzwege	Schutzwege auf Gemeindestraßen	Berg	Hainzenbachstraße - Karningstraße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
52	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege auf Landesstraßen	Rufing	Ruflinger Straße - Gasthof Hummer	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	moderat	moderat
53	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege auf Landesstraßen	Leonding-Zentrum	Michaelsbergstraße 49	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	gering	gering

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
54	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege auf Landesstraßen	Leonding-Zentrum	Michaelsbergstraße 55	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	gering	gering
55	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege auf Landesstraßen	Rufling	Paschingerstraße - Lagerhausstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	moderat	gering
56	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege auf Landesstraßen	Reith	Paschingerstraße - Limesstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	moderat	gering
57	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege auf Landesstraßen	Reith	Paschingerstraße - Winkelstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	moderat	moderat
58	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege auf Landesstraßen	Reith	Paschingerstraße - Florianiweg - Winkelstraße	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	moderat	moderat
59	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV - Haltestellen	Hart	Wegscheider Straße (Bushaltestelle Hart)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	gering	gering
60	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Alharting	Hainzenbachstraße (Bushaltestelle Friedhof-Leonding)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	moderat	moderat
61	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Alharting	Hainzenbachstraße (Bushaltestelle Alharting)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	moderat	gering

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
62	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Rufpling	Ruflinger Straße - Dietweg (Bushaltestelle Dietweg)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
63	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Rufpling	Ruflinger Straße (Bushaltestelle Sportplatz Rufpling)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
64	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Doppl, Hart	Haidfeldstraße (Bushaltestelle Popplaststraße)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	gering	gering
65	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Hart	Ehrenfellner Straße (mehrere Bushaltestellen in diesem Bereich)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
66	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Leonding	Ruflinger Straße (Bushaltestelle Hainzenbachstraße stadtauswärts)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	hoch	moderat
67	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Gaumberg	Kremstalstraße (Bushaltestelle Larnhauserweg)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	hoch	moderat
68	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Leonding	Michaelsbergstraße (Bushaltestelle Michaelsbergstraße stadtauswärts)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	hoch	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
69	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Untergau- mberg	Rottmayrstraße (Bushaltestelle Rottmayrstraße)	Leonding	kurzfristig	moderat	moderat
70	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Alharting	Hainzenbachstraße (Bushaltestelle Schießplatz)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	gering	gering
71	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Bergham	Ruflinger Straße (Bushaltestelle Bergham b. Linz Hocheggerstraße)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	gering	gering
72	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen	Leonding	Michaelsbergstraße (Bushaltestelle Mi- chaelsbergstraße stadteinwärts)	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
73	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege im Bereich von ÖPNV-Haltestellen / Querungsnotwendigkeiten	Berg	Holzheimer Straße (Bushaltestelle Aichbergstraße)	Leonding	kurzfristig	hoch	moderat
74	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege vor Schulen	Leonding- Zentrum	Alhartinger Weg vor VS Leonding	Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
75	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege vor Schulen	Doppl	Haidfeldstraße vor VS/NMS Doppl	Leonding	kurzfristig	hoch	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
76	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege Zone 30	St. Isidor	Bruno-Gallee-Weg - St.-Isidor-Park	Leonding	mittelfristig	gering	moderat
77	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege Zone 30	St. Isidor	Bruno-Gallee-Weg - St.-Isidor-Park	Leonding	mittelfristig	gering	moderat
78	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege Zone 30	Haag	Herderstraße - MOVE	Leonding	mittelfristig	gering	moderat
79	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege Zone 30	Haag	Herderstraße - St.-Isidor Park	Leonding	mittelfristig	gering	moderat
80	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege Zone 30	Haag	Herderstraße - Wimmerstraße - Bruno-Gallee-Weg	Leonding	mittelfristig	gering	moderat
81	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege Zone 30	Berg	Hartackerstraße - Raingasse	Leonding	mittelfristig	gering	moderat
82	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege Zone 30	Haag	Richterstraße - Werfelstraße	Leonding	mittelfristig	gering	moderat
83	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege Zone 30	Haag	Parkstraße - Franz-Kafka-Straße	Leonding	mittelfristig	gering	moderat
84	I3	Neue Schutzwege	Schutzwege Zone 30	Hart	Am Südgarten	Leonding	mittelfristig	moderat	gering
85	I4	Lückenlose Gehwege	Erweiterung des Fußwegenetzes	Hart	Neubuchstraße	Leonding	mittelfristig	moderat	gering

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
86	I4	Lückenlose Gehwege	Lückenschluss im Fußwegenetz	Leonding-Zentrum, Alharting	Alhartinger Weg	Leonding	mittelfristig	moderat	gering
87	I4	Lückenlose Gehwege	Lückenschluss im Fußwegenetz	Hart	Haidfeldstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	gering	gering
88	I4	Lückenlose Gehwege	Lückenschluss im Fußwegenetz	St. Isidor	Georg-Erber-Straße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	gering	moderat
89	I4	Lückenlose Gehwege	Lückenschluss im Fußwegenetz	Haag	Richterstraße	Leonding	mittelfristig	hoch	moderat
90	I4	Lückenlose Gehwege	Lückenschluss im Fußwegenetz	Reith	Limesstraße	Leonding	mittelfristig	moderat	gering
91	I4	Lückenlose Gehwege	Lückenschluss im Fußwegenetz	Leonding-Zentrum/Alharting	Friedhofstraße	Leonding	mittelfristig	moderat	gering
92	I4	Lückenlose Gehwege	Lückenschluss im Fußwegenetz	Leonding-Zentrum	Gewerbegasse	Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
93	I4	Lückenlose Gehwege	Lückenschluss im Fußwegenetz	Doppl	Doppl	Leonding	kurzfristig	hoch	hoch
94	I4	Lückenlose Gehwege	Lückenschluss im Fußwegenetz	Hart	Edtstraße	Leonding	kurzfristig	moderat	gering

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
95	I4	Lückenlose Gehwege	Lückenschluss im Fußwegenetz (Kreuzungsbereich)	Doppl	Franz-Weinbergstraße	Leonding	kurzfristig	moderat	gering
96	I4	Lückenlose Gehwege	Reduktion von Querungsnotwendigkeiten durch Lückenschluss im Fußwegenetz	Alharting	Hainzenbachstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	moderat	moderat
97	I4	Ortsteilverbindungen / überörtliche Verbindungen	Reduktion von Querungsnotwendigkeiten durch Lückenschluss im Fußwegenetz	Leonding-Zentrum	Füchselbachstraße	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	hoch	hoch
98	I5	Ortsteilverbindungen / überörtliche Verbindungen	Gehweg	Alharting, Aichberg, Friesenegg, Zaubertal	Hainzenbachstraße, Eferdinger Straße	Land OÖ / Leonding	langfristig	hoch	moderat
99	I5	Ortsteilverbindungen / überörtliche Verbindungen	Gehweg	Berg - Aichberg	Aichbergstraße	Leonding	langfristig	gering	gering

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
100	I5	Ortsteilverbindungen / überörtliche Verbindungen	Gehweg	Holzheim, Zaubertal	Zaubertalstraße	Leonding	langfristig	moderat	gering
101	I5	Ortsteilverbindungen / überörtliche Verbindungen	Gehweg	Rufing, Reith, Felling, Doppl	Rotkreuzweg, Güterweg Jetzing, Limesstraße, Fellingner Straße, Reitherstraße	Leonding	langfristig	gering	gering
102	I5	Ortsteilverbindungen / überörtliche Verbindungen	Gehweg	Rufing, Jetzing, Staudach, Doppl	Rotkreuzweg, Güterweg Jetzing, Staudach	Leonding	langfristig	gering	gering
103	I5	Ortsteilverbindungen / überörtliche Verbindungen	Gehweg	Rufing	Paschingerstraße	Leonding	langfristig	gering	gering
104	I6	Waldweg	Ausweitung des Waldwegenetzes	Doppl	Bewaldete Fläche zwischen Waldstraße und Lanzingerstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	gering	gering
105	I7	Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Durchwegung: Barrierefreiheit nicht gegeben (Stiege)	Leonding-Zentrum	Füchselbachstraße	Leonding / Eigentümer:in	mittelfristig	moderat	gering

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
106	I7	Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Fußverbindung zwischen Grünland und Bauland: Barrierefreiheit nicht gegeben	Leonding-Zentrum	Karningstraße	Leonding	mittelfristig	moderat	gering
107	I7	Allgemeine Verbesserung der Gehwegeinfrastruktur	Verbesserung in Bereichen mit wenig Infrastruktur für Fußgänger:innen	Hart	Gewerbegebiet Lahholdstraße bis zur Bahn	Leonding	mittelfristig	hoch	moderat
108	I8	Lichtsignale	Lichtsignale als Maßnahme gegen Unfallhäufung trotz vorhandenen Schutzwegen	Leonding-Zentrum	Füchselbachstraße	Land OÖ / Leonding	langfristig	gering	hoch
109	I8	Lichtsignale	Lichtsignale als Maßnahme gegen Unfallhäufung trotz vorhandenen Schutzwegen	Leonding-Zentrum	Füchselbachstraße	Land OÖ / Leonding	langfristig	gering	hoch
110	I9	Fahrbahnnteiler	Mittelinsel als verkehrsberuhigende Maßnahme	Doppl	Doppl	Leonding	mittelfristig	moderat	moderat

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
111	I9	Fahrbahnteiler	Mittelinsel als verkehrsberuhigende Maßnahme	Doppl	Doppler Straße	Leonding	langfristig	gering	moderat
112	I9	Fahrbahnteiler	Mittelinsel als verkehrsberuhigende Maßnahme	Doppl	Schulstraße	Leonding	kurzfristig	moderat	hoch
113	B1	Straßenraumbe- leitung an Schulwegen	Steigerung der Attraktivität von Fußwegen (insbesondere für Kinder)	Stadtge- meinde- gebiet	verschiedene Stra- ßen	Land OÖ / Leonding	kurzfristig (sukzessive)	hoch	hoch
114	B2	Bürger:innen- beteiligung	"Geh-Raupen" veranschauli- chen die Alltagswege von Bürger:in- nen	Stadtge- meinde- gebiet	verschiedene Stra- ßen	Land OÖ / Leonding	kurzfristig (sukzessive)	moderat	moderat
115	B3	Kindergarten / Schulworkshop	"Mein Weg in die Schule"	Stadtge- meinde- gebiet	verschiedene Stra- ßen	Land OÖ / Leonding	mittelfristig	moderat	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
116	B4	Gehzeit-Karte	Darstellung der Wegstrecke angelehnt an "U-Bahn-Karte": Entfernung wird in Gehminuten und nicht in Metern angegeben	Stadtgemeindegebiet	verschiedene Straßen	Land OÖ / Leonding	kurzfristig	moderat	hoch
117	R1	Zugang ÖV HS	Verbesserung des Zugangs von Haltestellen des ÖPNV	Stadtgemeindegebiet	verschiedene Standorte	Leonding	mittelfristig	moderat	moderat
118	R2	Durchwegung im Bereich des neuen Gymnasiums	Sicherstellung einer gut durchwegten/durchlässigen Siedlungsentwicklung im Bereich des neuen Gymnasiums	Stadtgemeindegebiet	Standort noch nicht final beschlossen	Leonding	langfristig	hoch	hoch
119	R3	Durchlässigkeit / Maschenweite	Vorbereitung der Durchlässigkeit in neuen Siedlungsgebieten	Stadtgemeindegebiet	verschiedene Standorte	Leonding / Bauträger	langfristig	hoch	hoch

Nr.	M_NR	Maßnahmen	Konkret	Standort	Straße	Verantwortlichkeit	Zeithorizont	Priorisierung	Effektivität
120	R4	Leitsystem	Vorrang für Fußgänger:innen	Stadtgemeindegebiet	verschiedene Standorte	Leonding	Mittelfristig	moderat	hoch
121	R5	Entsiegelung	Attraktives Fußwegeumfeld durch Entsiegelung	Traunfellnerstraße	Hart; verschiedene Standorte möglich	Leonding / Bauträger	kurzfristig	moderat	hoch
122	R6	temporäre Straßensperre - Schulstraße	Steigerung der Verkehrssicherheit und Reduktion des Verkehrsaufkommens	Schulen Leonding	VS Doppl festgelegt, weitere Standorte möglich	Land OÖ / Leonding	kurzfristig (sukzessive)	hoch	hoch

