



Foto: Wikipedia.org

MOBILITÄTSKONZEPT PASCHING

Fußverkehr

Bericht

PASCHING
DA GEHT'S MIR GUT.
4061

regionalis
Verkehrsplanung & Regionalentwicklung

Graz, im Februar 2024

Bearbeitung:

DI Stephanie Knap-Rieger

DI Günther Rettensteiner

Florian Wagner

Im Auftrag von:



Gemeinde Pasching
Leondinger Straße 10
4061 Pasching

Auftragnehmer:

regionalis

Verkehrsplanung & Regionalentwicklung

Wastiangasse 1 / I, 8010 Graz

INHALT

1. Einleitung	4
2. Ziele für den Fußverkehr	6
3. Planungshorizont.....	7
4. Planungsgebiet	7
5. IST – Analyse.....	9
6. Wunsch-Fußwegbeziehungen	12
7. Problem- und Schwachstellen im SOLL-Wegenetz	16
8. Maßnahmen.....	19
9. Ergänzende Maßnahmen, Bewusstseinsbildung	32
10. Fußverkehrsfreundliche Siedlungsentwicklung	34
11. Evaluierung.....	35
12. Abbildungsverzeichnis	36
13. ANHANG 1: Das aktuelle Mobilitätsverhalten	38
13.1. Verkehrserhebung OÖ 2022	38
13.2. Online-Befragung der Bevölkerung, ÖAMTC 2023.....	41
13.3. Ergänzende online-Umfrage zum Fuß-/Fahrradverkehr 2023/24.....	43
13.4. Schulwegplan Volksschule Langholzfeld 2023	47
14. ANHANG 2: Detailliergebnisse der Online-Umfrage	48

1. EINLEITUNG

Die Gemeinde Pasching liegt im Umland von Linz und ist Teil der dynamischen Entwicklungsachse zwischen Linz und Wels. Noch dominiert das Agrarland große Flächen der Gemeinde, die Siedlungsentwicklung konzentriert sich in den letzten Jahrzehnten vor allem auf Pasching Ort (Wohnen) sowie Langholzfeld und Wagram, wo seit den 1960er Jahren Gewerbe und Handel (mit dem drittgrößten Einkaufszentrum Österreichs) entwickelt wurden.

Die Bevölkerung ist seit 2001 um ca. 25% auf knapp 8.000 Einwohner:innen gewachsen. Diese Dynamik und die Lage im Nahbereich von Linz prägen das Verkehrsgeschehen, der vom motorisierten Individualverkehr dominiert wird.

Ein zentrales verkehrspolitisches Ziel der Gemeinde ist die Verbesserung der Voraussetzungen für das Zu-Fuß-Gehen sowie die Hebung des Anteiles der Fußwege am Modal Split.

Laut Verkehrserhebung des Landes Oberösterreich, die alle 10 Jahre durchgeführt wird (zuletzt 2022), konnte der Anteil der Fußwege in Pasching durch bisher bereits durchgeführte Maßnahmen seit 2012 von 11,5% auf 13,7% gesteigert werden. Dieser Wert liegt aber immer noch deutlich unter dem Durchschnitt des Bezirks Linz Land, in dem 2022 durchschnittlich 15,4% aller Wege zu Fuß zurückgelegt wurden. Vor allem das hohe Verkehrsaufkommen auf den Hauptachsen beeinträchtigt die Sicherheit und die Attraktivität für den Fußverkehr in Pasching.

In den nächsten Jahren sollen die Voraussetzungen in Pasching weiter systematisch verbessert werden, **um den Anteil der Fußwege an allen Wegen weiter anzuheben**. Das Zu-Fuß-Gehen ist gesund und leistet einen Beitrag zum Klimaschutz. Durch die fußgängerfreundliche Gestaltung der Straßen und Wege soll auch die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes verbessert werden. Dies betrifft insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Kinder auf dem Weg in die Volksschulen. Weiters sollen die Durchwegung der Siedlungsgebiete und die Querungsmöglichkeiten der stark befahrenen Straßen verbessert werden.

Ein zentrales Anliegen der Gemeinde Pasching ist es auch, das Bewusstsein über die Möglichkeiten und die positiven Effekte des Zu-Fuß-Gehens in der Bevölkerung zu heben. Daher soll zum Beispiel ein Mobilitätsstadtplan zeigen, wie schnell man innerhalb der Gemeinde wichtige Ziele zu Fuß erreichen kann.

Aufgrund der umfangreichen Vorarbeiten zur Mobilität in Pasching wurde folgende Vorgehensweise zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes Fußverkehr gewählt:

In einem ersten Schritt wurden alle bereits bestehenden Konzepte und Überlegungen der Gemeinde zusammengetragen und ausgewertet. Zusätzlich zu den schriftlichen und planlichen Grundlagen wurde in Gesprächen mit den zuständigen Vertreter:innen der Gemeinde die bestehenden und geplanten Fußwege besprochen.

Gleichzeitig wurde eine Online-Umfrage zum Fußverkehr in der Gemeinde gestartet.

Aus diesen Grundlagen sowie unter Berücksichtigung der wesentlichen Fußverkehr-Ziele innerhalb und außerhalb der Gemeinde Pasching wurde ein SOLL-Wegenetz erstellt. Aufbauend darauf wurden die einzelnen Maßnahmen festgelegt und nummeriert.

Alle Teile des Mobilitätskonzeptes wurden mit einem Kernteam der Gemeinde abgestimmt, im zuständigen Ausschuss und dem Gemeinderat vorgestellt und beschlossen.

2. ZIELE FÜR DEN FUßVERKEHR

Generelle Ziele:

- Lückenschlüsse zur Herstellung eines geschlossenen Fußwegenetzes
- Die Reduktion der Geschwindigkeiten im MIV vor allem dort, wo es zu Konflikten kommt oder eine Straße eine wesentliche Barriere für Fußgänger:innen bilden
- Verbesserung der Querungssituation bei Landesstraßen
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit der Volksschulen
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfes
- Langfristig: Erweiterung des Fußwegenetzes über die derzeitige Westbahntrasse in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung Richtung Süden
- Bewusstseinsbildung über die gesundheitsfördernde Wirkung des Zu-Fuß-Gehens
- Hebung des Anteils der Fußwege am Modal Split in Pasching

Teilziele:

- Fußläufige Anbindung des ÖV-Knotens Dörnbach-Hitzing aus allen Richtungen
- Sichere fußläufige Anbindung der neuen Bushaltestelle im Bereich Sinnesgarten aus allen Richtungen
- Reduktion der Barrierewirkung der Dörnbacher Straße im Bereich Sinnesgarten zwischen Brückengasse und Rufflinger Straße
- Verkehrsberuhigung in der Schulstraße
- Sicherung einer ausreichenden Durchwegung im Zuge der baulichen Entwicklung in der Westzeile
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Spielplatzes Langwies
- Sicherung einer Wegverbindung zwischen Pichlerweg und Leibnitzstraße im Zuge der weiteren baulichen Entwicklung
- Herstellung einer durchgehenden sicheren Fußwegverbindung in der Poststraße
- Herstellung eines geschlossenen Fußwegenetzes im Bereich der PlusCity Pasching
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit des Senior:innenheimes Netzwerk Pasching
- Sicherung und Attraktivierung der wichtigen Freizeit- und Spazierwege im Umfeld der Siedlungen

3. PLANUNGSHORIZONT

Der Planungshorizont beim Großteil der in Folge dargestellten Maßnahmen ist „Kurzfristig“ und liegt bei 1 – 3 Jahren. Das Mobilitätskonzept „Fußverkehr“ enthält aber auch einige Maßnahmen, deren Planungs- und Umsetzungshorizont „mittelfristig“ ist, das sind 4 – 6 Jahre.

Im Fall der Nachnutzung der bisherigen Westbahntrasse ist der Planungshorizont „Langfristig“, da die Umsetzung erst nach Auflassung der Trasse (voraussichtlich 2030) möglich ist.

Die Fristigkeit der einzelnen Maßnahmen ist in der Maßnahmenliste dargestellt (siehe Kapitel 11).

4. PLANUNGSGEBIET

Das Planungsgebiet ist das gesamte Gemeindegebiet von Pasching. In der Analyse hat sich gezeigt, dass die wichtigsten Probleme im Fußwegenetz bei der Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen innerhalb der einzelnen Siedlungsgebiete liegen.

Der Schwerpunkt wird daher auf Wegbeziehungen innerhalb der drei wichtigsten Siedlungsgebiete gelegt: Turnharting im Norden, Pasching Ort im Zentrum des Gemeindegebietes sowie Wagram/Langholzfeld im Süden des Gemeindegebietes.

Im Norden der Gemeinde spielt die Anbindung des zukünftigen multimodalen Knotens beim Bahnhof Dörnbach-Hitzing der Linzer Lokalbahn eine wichtige Rolle, im Süden sind die Fußwegbeziehungen in die Nachbargemeinde Traun von Bedeutung.

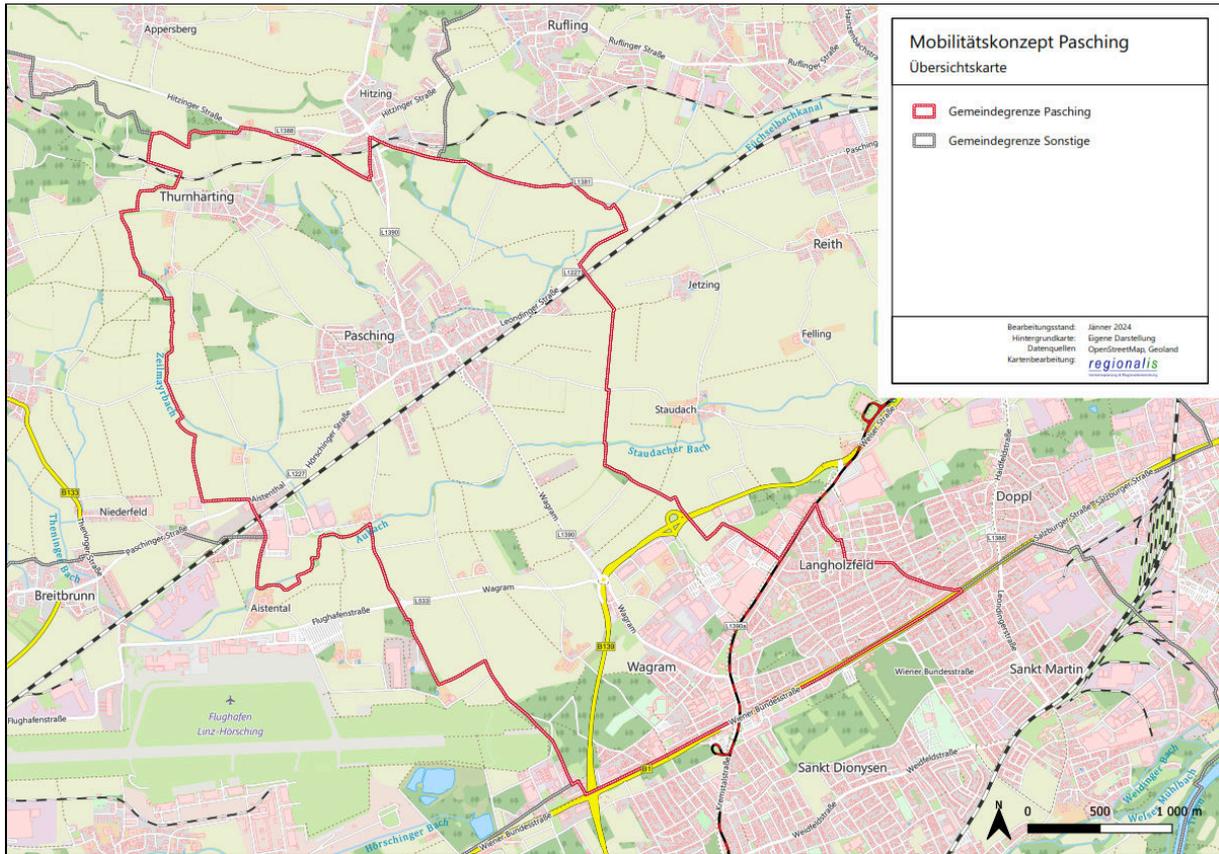


Abbildung 1: Planungsgebiet Gemeinde Pasching (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)

Für die leichtere Lesbarkeit wird das Gemeindegebiet bei den weiteren Kartendarstellungen in einen Abschnitt Nord mit Thurnharting und Pasching sowie einen Abschnitt Süd mit Wagram und Langholzfeld geteilt.

5. IST – ANALYSE

Seitens der Gemeinde Pasching wurden in den letzten 10 – 20 Jahren bereits viele Maßnahmen gesetzt, die den Fußverkehr fördern und sicherer machen. Dies hat sich auch in der Zunahme des Anteils der Fußwege am Modal Split seit 2012 ausgewirkt.

Es wurde in den geschlossenen Wohngebieten weitgehend Tempo-30 Zonen verordnet. In den Tempo-30 Zonen wurden ca. 400 Einzelmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt.

Trotzdem gibt es noch kein geschlossenes, sicheres Fußwegenetz. Die Barrierewirkung der stark befahrenen Straßen sowie zu hohe Geschwindigkeiten innerhalb der Siedlungsgebiete beeinträchtigen nach wie vor die Attraktivität des Fußverkehrs und führen dazu, dass unnötig viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt werden (einschließlich der Bring- und Holfahrten von Kindern).

Gehsteige oder kombinierte Geh- und Radwege bestehen entlang der Hauptstraßen sowie in einzelnen Siedlungsstraßen mit Sammelfunktion. Innerhalb der Wohnsiedlungen / Einfamilienhausgebiete in den Tempo-30 Zonen gibt es meist keine von der Fahrbahn getrennten Gehbereiche.

Die Messungen in mehreren dieser Straßen haben ergeben, dass der **Autoverkehr dort nach wie vor zu schnell** unterwegs ist. So wurde in der Schulstraße festgestellt, dass trotz Tempo-30 Beschränkung der Wert für die V85 ca. 40km/h beträgt, die Spitzengeschwindigkeiten liegen bei bis zu 60 km/h.

Auf den **folgenden beiden Abbildungen mit dem IST-Zustand der Fußverkehrinfrastruktur** sind alle bestehenden Tempo 30 – Zonen, alle bestehenden, baulich getrennt existierenden Anlagen für den Fußverkehr in Pasching dargestellt, wobei auch kombinierte Geh- und Radwege als Teil des bestehenden Fußwegenetzes integriert sind.

Extra gekennzeichnet sind bestehende Schutzwege und Querungshilfen sowie bestehende Gehweg- Unterführungen unter der Westbahn bzw. unter den Bundes-/Landesstraßen.



Abbildung 2: IST-Zustand Teilraumkarte Nord (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)

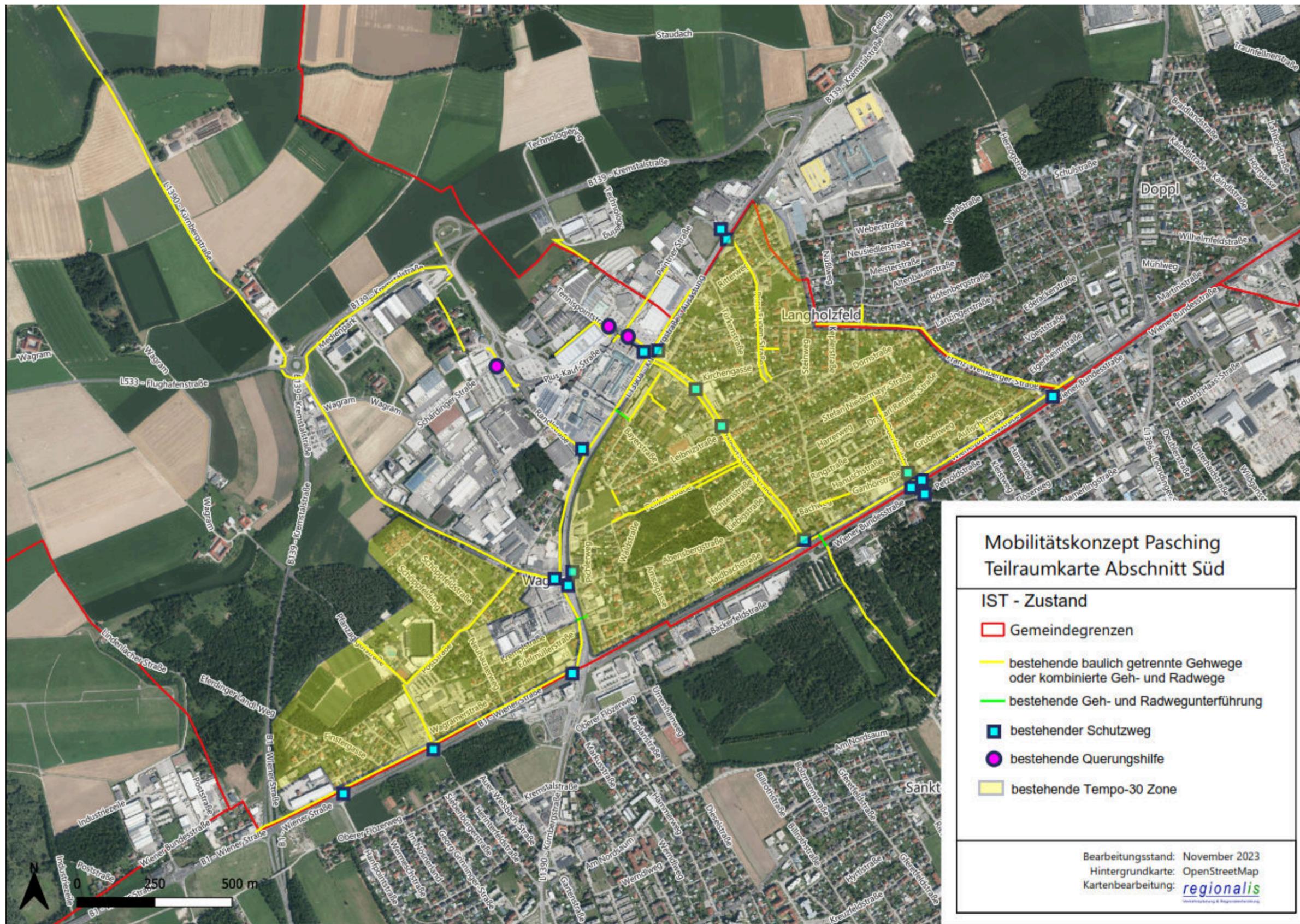


Abbildung 3: IST-Zustand Teilraumkarte Süd (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)

6. WUNSCH-FUßWEGBEZIEHUNGEN

Zunächst werden die wichtigsten Ziele (Points of interest) für das Zu-Fuß-Gehen im Gemeindegebiet dargestellt. Anschließend sind **alle Wunsch-Fußwegbeziehungen eingezeichnet, für die es derzeit keine – oder keine qualitativ ausreichende Fußweginfrastruktur gibt.**

Diese zu verbessernden Verbindungen sind:

Für den **Ortsteil Turnharting**:

- Aufgrund der zukünftigen Bedeutung des ÖV-Knotens Dörnbach-Hitzing (Regional- und Eilzughalt, fünf Buslinien) ist die fußläufige Erreichbarkeit des Knotens Dörnbach-Hitzing anzustreben.

Für den **Ortsteil Pasching** sind folgende Verbindungen herzustellen oder zu verbessern:

- Zwischen Volksschule und Bereich Sinnesgarten
- Zwischen Siedlungserweiterung Ruflinger Straße und Bereich Sinnesgarten,
- Von der Siedlungserweiterung Ruflinger Straße zu Gemeindeamt und Billa
- Vom Spielplatz Langwies zum Bereich Sinnesgarten
- Verbindung zwischen Bereich Sinnesgarten und Gemeindeamt / Billa
- Von der Hörschinger Straße zu Gemeindeamt und Billa
- Von den südlich der Bahn liegenden Siedlungserweiterungen Feldstraße / Grabenstraße sowie Trauner Straße / Birkenstraße in Richtung Bereich Sinnesgarten und Gemeindeamt / Billa

Für **Langholzfeld und Wagram**:

- Zwischen Stadion / Sportzentrum Wagram und Langholzfeld
- Zwischen Spielplatz Wagram und Erholungswald / Spielplatz Langholzfeld
- Von Wagram zu den Schulen und zum Kindergarten Langholzfeld
- Von den östlichen Siedlungsbereichen Langholzfeld zum Erholungswald / Spielplatz Langholzfeld
- Vom Technologiering Richtung PlusCity (Idee eines Sky Link)
- Vom Technologiering Richtung ehem. UNO-Shopping Areal in Leonding
- Von der Oberhaidstraße über die B1 zum Stadtfriedhof / Stadtteilzentrum Traun-St.Martin

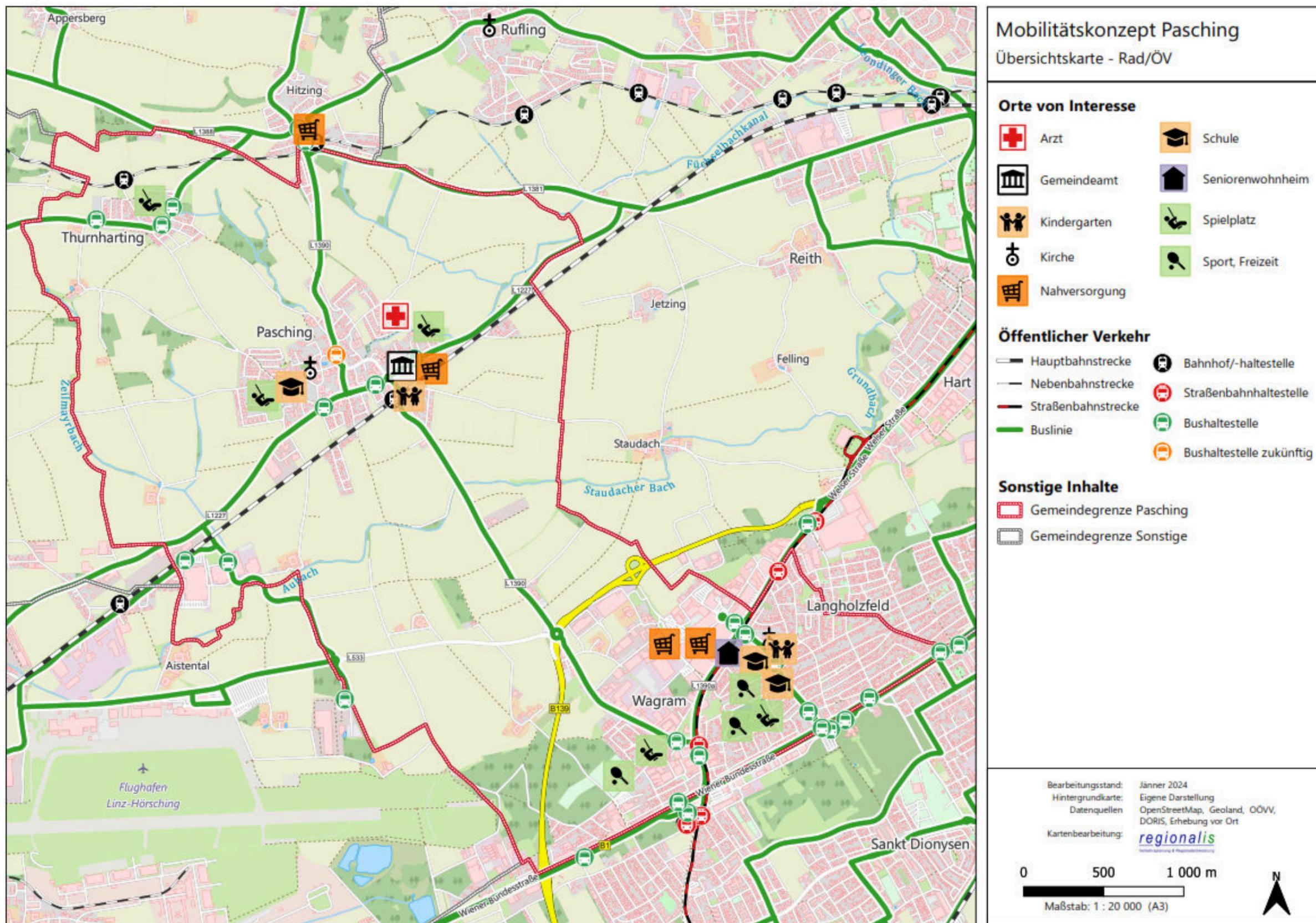


Abbildung 4: POIs in der Gemeinde Pasching (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM, OÖVV, DORIS)

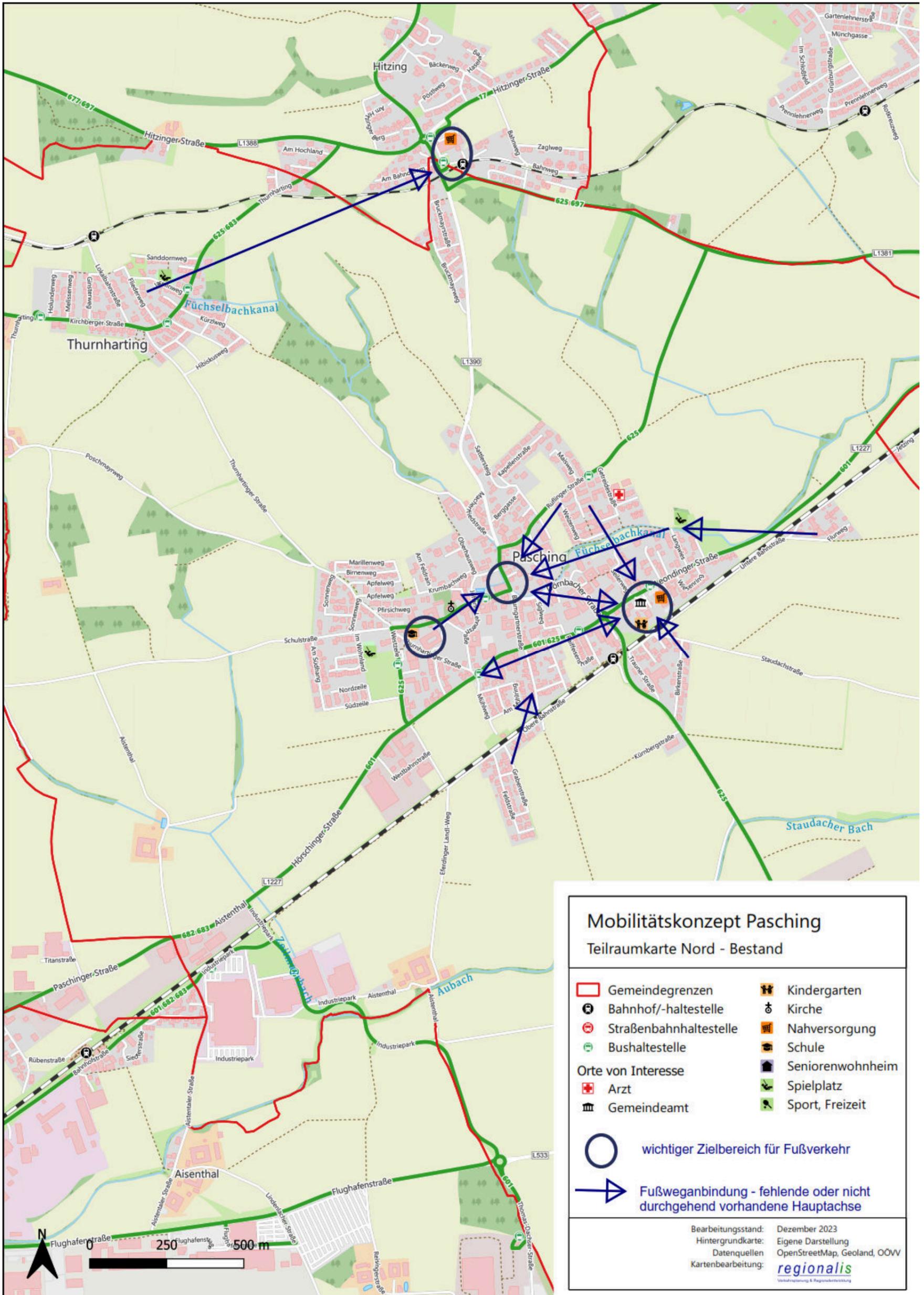


Abbildung 5: Gewünschte Fußwegbeziehungen im Gemeindegebiet, Teilraum Nord (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM, OÖVV)

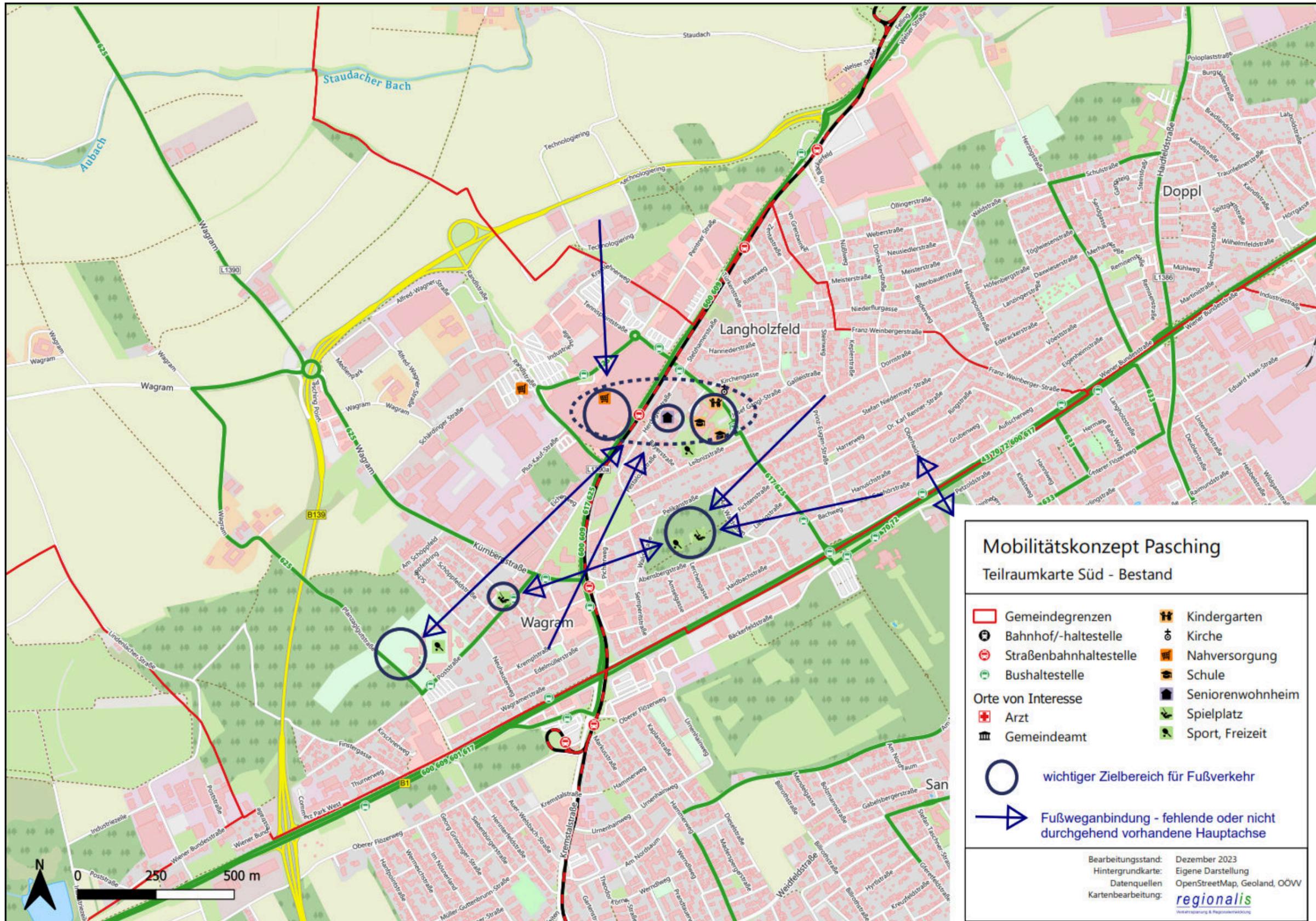


Abbildung 6: Gewünschte Hauptverbindungen für den Fußverkehr im Gemeindegebiet, Teilraum Süd (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM, OÖVV)

7. PROBLEM- UND SCHWACHSTELLEN IM SOLL-WEGENETZ

Für die Erreichbarkeit der POIs bzw. die gewünschten Hauptverbindungen für den Fußverkehr wurden das SOLL-Wegenetz definiert und die vorhandenen Problem- und Schwachstellen in diesem Netz aufgenommen.

Die folgende Übersicht zeigt das SOLL-Wegenetz mit den nummerierten Problem- und Schwachstellen, für die im folgenden Kapitel die jeweilige vorgesehene Maßnahme aufgelistet und beschrieben wird.

Hier die Stichworte zu den Problem- und Schwachstellen im Abschnitt Nord:

- 10 Fehlender niveaufreier Zugang zum ÖV-Knoten
- 11 Fehlende Infrastruktur für Fußgänger:innen
- 12 Fehlende Infrastruktur für Fußgänger:innen
- 13 Fehlende Infrastruktur für Fußgänger:innen
- 14 Fehlender bzw. unzureichend befestigter Gehweg
- 15 Fehlende Infrastruktur für Fußgänger:innen
- 16 Zu hohe Geschwindigkeiten im MIV
- 17 Konflikte zwischen MIV und Fußgänger:innen (v.a. Schüler:innen)
- 18 Unübersichtlicher Knoten, fehlende Infrastruktur für Fußgänger:innen
- 19 Fehlende sichere Fußwegverbindung zur Volksschule
- 20 Fehlende Infrastruktur für Fußgänger:innen
- 21 Fehlende Direktverbindung für Fußgänger:innen
- 22 Fehlende Direktverbindung für Fußgänger:innen
- 23 Fehlende hochwertige Ost-West Fußwegachse durch Pasching

Hier die Stichworte zu den Problem- und Schwachstellen im Abschnitt Süd:

- 1 Fehlende Infrastruktur für Fußgänger:innen
- 2 Fehlende Fußwegverbindung
- 3 Fehlende Infrastruktur für Fußgänger:innen
- 4 Gefahrenbereich für Schüler:innen bei der Volksschule
- 5 Fehlendes geschlossenes Fußwegenetz im gesamten Bereich
- 6 Schutzweg und Mittelinsel zu schmal

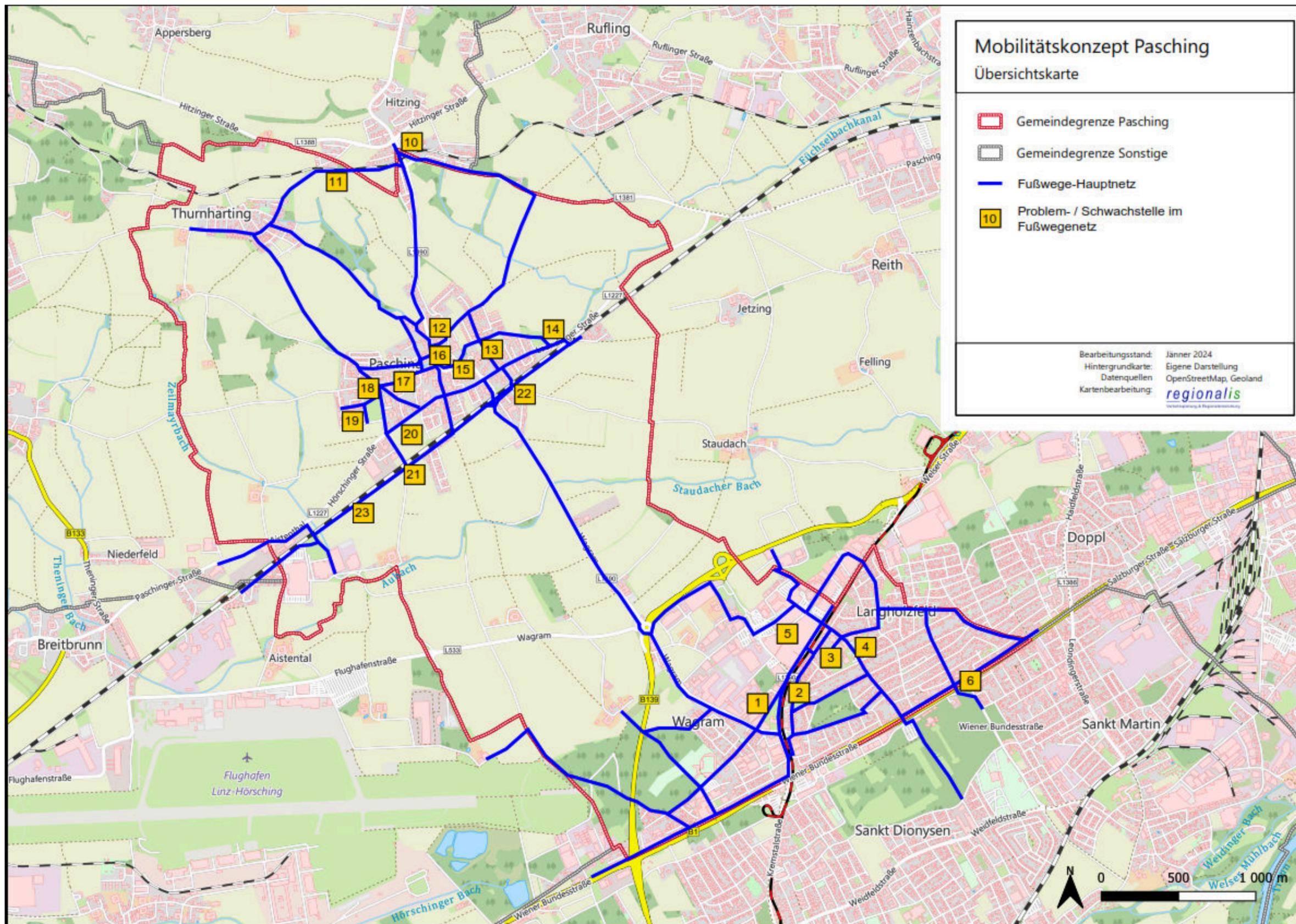


Abbildung 7: Problemstellen im Fußwegenetz (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)

8. MAßNAHMEN

Zur Behebung der Problem- und Schwachstellen im Soll-Wegenetz werden entsprechend der Nummerierung in der vorangegangenen Darstellung geeignete Maßnahmen definiert.

Auf den folgenden Abbildungen sind – ausgehend von der Analyse der Problem- und Schwachstellen – **die fehlenden Fußwege und ergänzenden infrastrukturellen Maßnahmen** dargestellt.

Die Nummerierung der Maßnahmen entspricht den Nummern bei den Problem- und Schwachstellen.

Die **Beschreibung der einzelnen Maßnahmen** findet sich nach Nummern geordnet im Anschluss des jeweiligen Kartenausschnitts.

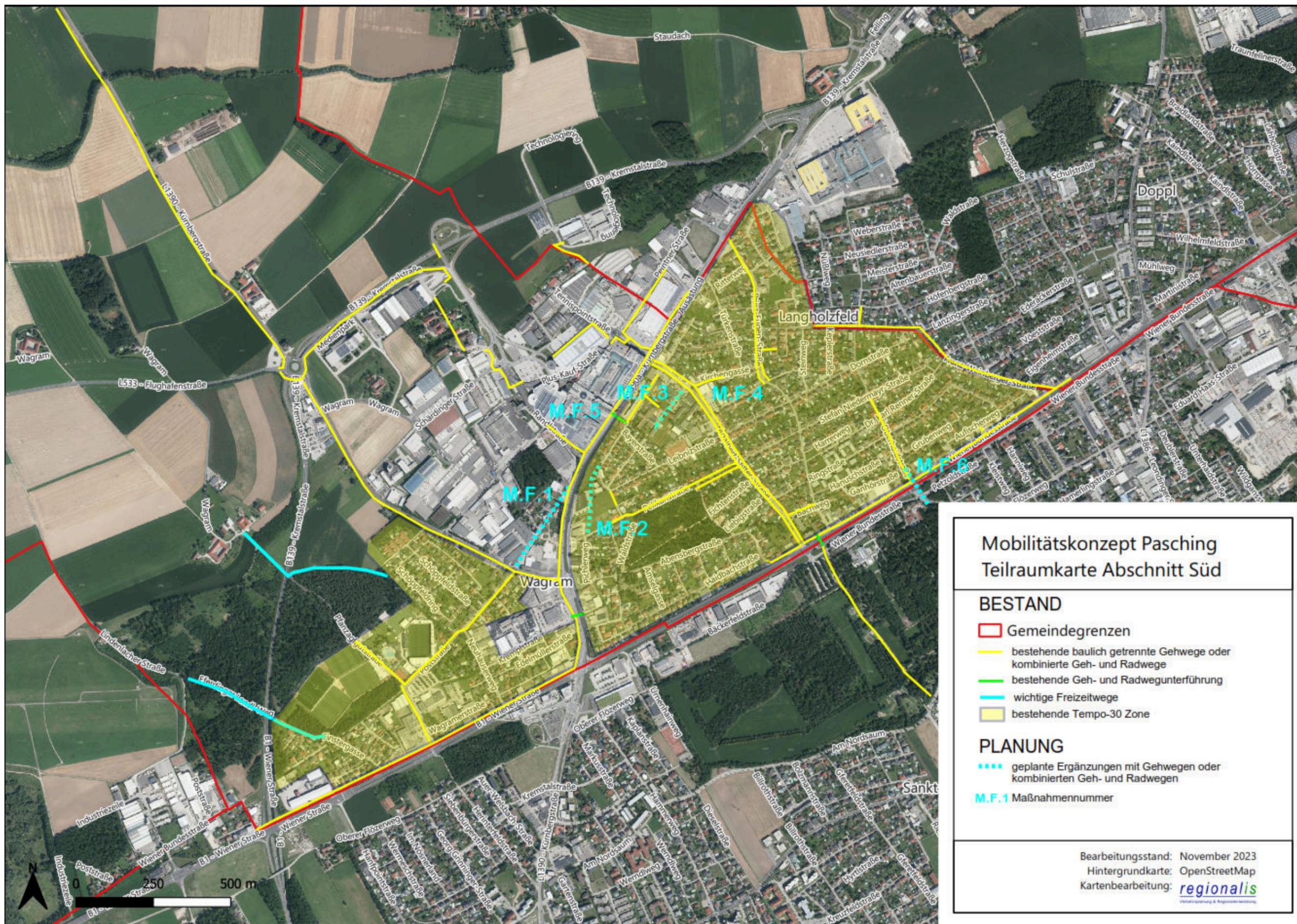


Abbildung 8: Maßnahmen im Fußverkehr, Teilraum Süd (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)

M.F.1 Verkehrsberuhigung Poststraße

Der östliche Abschnitt der Poststraße kann derzeit durchgehend im Zweirichtungsverkehr befahren werden. Dieser Straßenabschnitt stellt gemeinsam mit der Kreuzung Poststraße / Kürnbergstraße (L1390) eine wichtige Geh- und Radwegachse zwischen Wagram und PlusCity / Langholzfeld dar.

Im Zuge der Neuerrichtung eines Gewerbebetriebes soll auch das Verkehrskonzept für die Poststraße angepasst werden: die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr soll nicht mehr möglich sein, dafür wird die Gestaltung der Poststraße stärker auf die Bedürfnisse der Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ausgerichtet.

In diesem Zusammenhang wird auch die Querung der Kürnbergstraße für den Fuß- und Radverkehr verbessert.

M.F.2 Fußwegverbindung Pichlerweg - Herdegenstraße

Auch diese neue Fußweg-Verbindung dient der wichtigen Fußwegachse zwischen Wagram und Langholzfeld, insbesondere der besseren Erreichbarkeit von Schulen und Senior:innenwohnheim sowie PlusCity in Verbindung mit der Unterführung der Kürnbergstraße-Ausäutung L1390a.

M.F.3 Gehsteig Netzwerkplatz

Im Bereich Netzwerkplatz zwischen Stifter Straße und Seniorenheim kommt es immer wieder zu Behinderungen der Fußgänger:innen durch den Autoverkehr. Speziell für Senior:innen ist daher eine von der Fahrbahn getrennte Fußweginfrastruktur notwendig.

Vorgesehen ist daher die Errichtung eines zumindest 1,5m breiten Gehweges nördlich der Fahrbahn, die erforderlichen Grundstücke befinden sich im Eigentum der Gemeinde.

M.F.4 Verkehrsberuhigung bei Volksschule Langholzfeld

Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto in die Volksschule bringen und sie wieder mit dem Auto abholen, sorgen in der Adalbert-Stifter-Straße für hohes Verkehrsaufkommen, wodurch es immer wieder zu gefährlichen Situationen für Fußgänger:innen, speziell für Schüler:innen kommt.

Um die Situation vor allem für die Schüler:innen zu Schulbeginn und Schulende im Bereich der Volksschule Langholzfeld zu verbessern, soll die Verordnung der Adalbert-Stifter-Straße als Schulstraße in diesem Abschnitt vor der Schule geprüft werden.

Zusätzlich soll die im Schulwegplan vorgeschlagene Ausweisung der Parkplätze vor der Kirche als „Elternhaltestelle“ umgesetzt werden.

M.F.5 Fußverkehrskonzept PlusCity

Das bisherige Verkehrskonzept für die PlusCity hat die Zu- und Abfahrt für den MIV optimiert. Ein zentraler Baustein bei allen bisherigen Maßnahmen ist die räumliche Trennung der Verkehrsarten – Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Autofahrer:innen sollen sich wechselseitig nicht stören. Daher sind alle Zu- und Abgänge vom Einkaufsbereich zu den Tiefgaragen niveaufrei gestaltet, auch die Straßenbahn ist niveaufrei angeschlossen. Die PlusKauf-Straße ist für den MIV optimiert, dementsprechend ist die fußläufige Erreichbarkeit der bisherigen Bushaltestelle „PlusCity West“ nur umständlich durch die Tiefgarage oder über die vielbefahrene vierspurige Hauptstraße ohne Querungshilfe möglich.

Die fußläufige Anbindung der umliegenden Siedlungen ist nicht systematisch gegeben, die Fußwegverbindungen innerhalb des gesamten PlusCity-Areals sind nicht optimal.

Aus diesen Gründen wird vorgeschlagen, dass – aufbauend auf den in den letzten Jahren bereits durchgeführten Überlegungen – ein eigenes Geh- und Radwegkonzept (unter Berücksichtigung der Idee eines „Sky Link“ sowie der Anbindung an das ehemalige UNO-Shopping Areal in Leonding) für das gesamte PlusCity-Areal erstellt werden soll. Vor allem in Hinblick auf die geplante Ausweitung des Angebotes im Bereich der Freizeit und Unterhaltung auf den Flächen um das Einkaufszentrum kommt dem Fußverkehr in Zukunft größere Bedeutung zu.

In diesem Detailkonzept ist auch der Kreuzungsbereich Stifterstraße / B1390a (Kürnbergstraße Ausäutung) zu betrachten.

Die folgende Abbildung zeigt den für dieses Teilkonzept vorgeschlagenen Bereich:



Abbildung 9: Vorschlag für das Planungsgebiet eines Teilkonzept Fuß- und Radverkehr für die PlusCity (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)

Dazu kommen die großräumigen Fußweganbindungen Richtung Langholzfeld im Südosten und Richtung Wagram im Südwesten, die in diesem Konzept nochmals optimiert werden sollten.

M.F.6 Querung der B1 auf Höhe Oberhaidstraße

Die Fußwegverbindung zwischen dem Siedlungsgebiet Langholzfeld und dem Stadtfriedhof führt teilweise über die Kreuzung B1/Oberhaidstraße. Die Situation für Fußgänger:innen ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der zu querenden 6 Fahrspuren unattraktiv und gefährlich.

Kurzfristig soll eine Verbesserung durch Verbreiterung der Mittelinsel auf zumindest 2,5m sowie eine Verbreiterung des Zebrastreifens erfolgen, langfristig wird die Errichtung einer zweiten Unterführung unter der B1 (neben der bestehenden Unterführung bei der Adalbert-Stifter-Straße) vorgeschlagen.

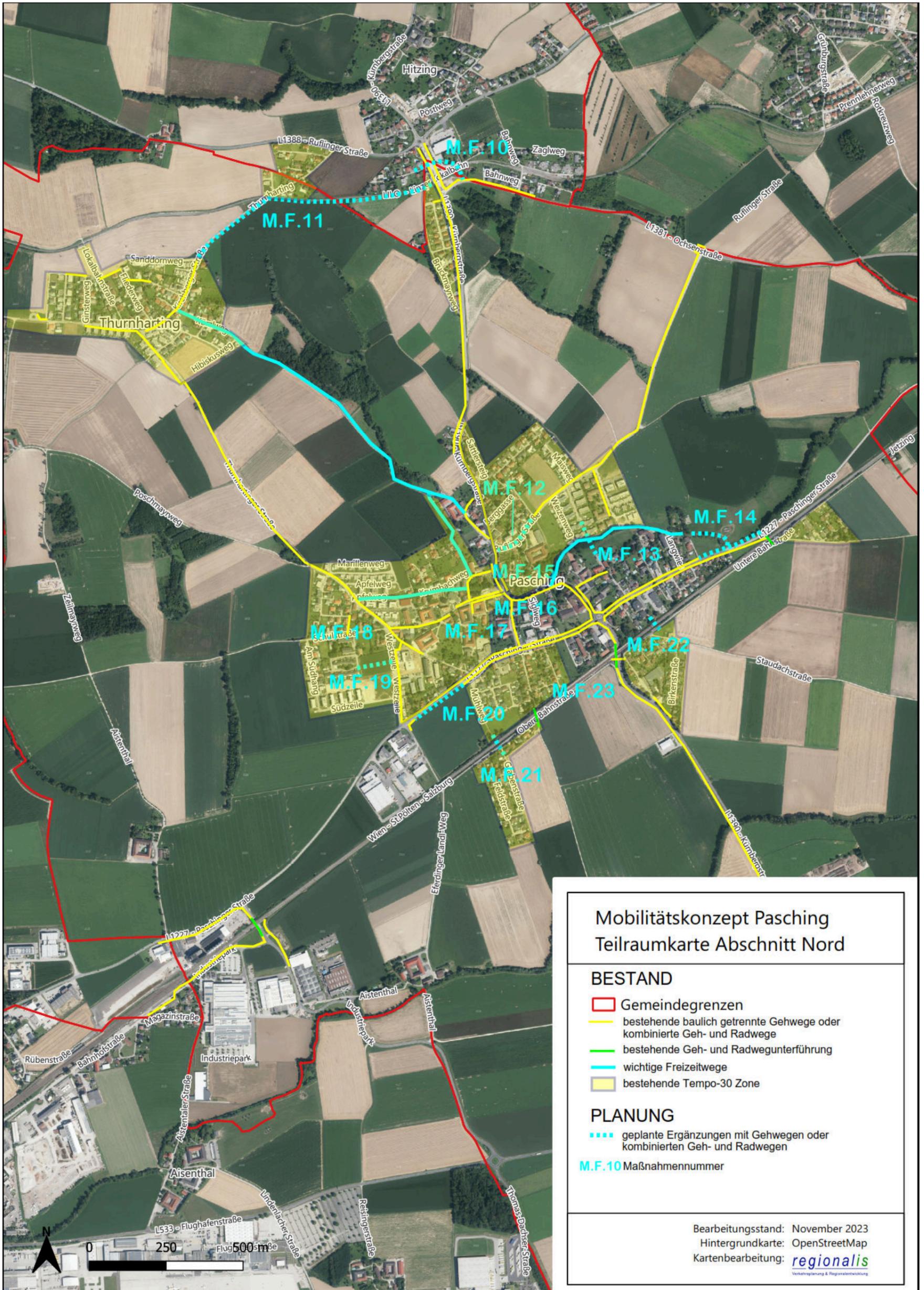


Abbildung 10: Maßnahmen im Fußverkehr, Teilraum Nord (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)

M.F.10 Fußweganbindung Lagerhausstraße – ÖV-Knoten Dörnbach-Hitzing

Im Zuge der Errichtung eines multimodalen Knotens am Bahnhof Dörnbach-Hitzing ist die Herstellung einer niveaufreien und barrierefreien Gehwegverbindung in Form eines Personentunnels von der Lagerhausstraße zum Bahnsteig der LILO und zu den Regionalbushaltestellen nördlich der Bahn vorgesehen.

Die Planung und Errichtung dieser Wegverbindung mit Personentunnel erfolgen im Rahmen der Vorbereitung und Umsetzung des multimodalen Knotens Dörnbach-Hitzing. Die Federführung für dieses Projekt liegt beim Land Oberösterreich, die Umsetzung erfolgt gemeinsam mit dem Land OÖ und den Gemeinden Wilhering und Leonding.

M.F.11 kombinierter Geh- und Radweg Thurnharting – ÖV-Knoten Dörnbach-Hitzing

Der ÖV-Knoten Dörnbach-Hitzing bietet in Zukunft den Zustieg zu den Regional- und Eilzügen der LILO (im Viertelstundentakt, bei der Haltestelle Thurnharting halten zukünftig nur die Regionalzüge im Halbstundentakt) sowie zu fünf Buslinien (jeweils im Halbstundentakt). Aufgrund der Bedeutung des Knotens ist die Errichtung einer sicheren Fußweganbindung aus Thurnharting zweckmäßig.

Der zu errichtende Weg bildet teilweise auch einen Abschnitt der zukünftigen regionalen Fahrrad-Hauptroute entlang der Linzer Lokalbahn.

Vorgesehen ist die Errichtung eines 3m breiten kombinierten Geh- und Radweges, wobei die für die Umsetzung erforderlichen Grundstücke bereits von der Gemeinde Pasching erworben wurden.

M.F.12 Ergänzung Gehweg / Gehsteig in der Rufflinger Straße

Das Siedlungsgebiet in der Rufflinger Straße hat bisher keine sichere Fußweganbindung an den Bereich Sinnesgarten. Aufgrund der geplanten neuen Linienführung der Linie 625 nicht mehr durch die Rufflinger Straße ist eine sichere Fußwegverbindung bis zur neuen Haltestelle im Bereich Sinnesgarten unbedingt erforderlich.

In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, vorhandenen wertvollen Baumbestand zu erhalten und im Rahmen einer Einbahnführung zwischen Brückenstraße und Dörnbacher Straße in der Rufflinger Straße den erforderlichen Platz für einen Gehsteig zu sichern.

Die Zuwegung in den Bereich Sinnesgarten sowie zur neuen zentralen Bushaltestelle der Linie 625 soll durch einen durchgehenden mindestens 1,5m breiten Gehsteig bzw. Gehweg sichergestellt werden.

M.F.13 Fußwegverbindung Ruflinger Straße bis Seilerweg

Aus dem Siedlungsgebiet in der Ruflinger Straße gibt es derzeit keinen direkten Fußweg zum Gemeindeamt (mit Kindergarten) und Billa als Nahversorger.

Durch die Schaffung einer Wegverbindung zwischen Weizenweg und Seilerweg inklusive Errichtung einer Geh- und Radwegbrücke über den Krumbach wird diese wichtige Fußwegbeziehung hergestellt. Damit werden in Zukunft Autofahrten für Einkauf und Erledigungen eingespart.

M.F.14 Ausbau Gehsteig / Gehweg Langwies

Der Spielplatz Langwies ist für die Bevölkerung des gesamten Ortes Pasching attraktiv. Von Westen besteht derzeit eine Gehweganbindung entlang des Grundbaches (allerdings nur bis zur Brückenstraße – siehe Maßnahme M.F.15).

M.F.15 Verbesserung der Fußwegverbindung zwischen Brückenstraße und Bereich Sinnesgarten

Von den östlichen Siedlungsgebieten des Bereiches Sinnesgarten gibt es derzeit keine zufriedenstellende Fußwegverbindung in Richtung Bereich Sinnesgarten. Die Gehsteige entlang der Dörnbacher Straße sind sehr eng, die Frequenz und die Geschwindigkeit des MIV ist hier sehr hoch, sodass eine Querung der Dörnbacher Straße nicht komfortabel möglich ist.

Abhilfe könnte eine Fußwegverbindung nördlich der Dörnbacher Straße zwischen Brückenstraße und Bereich Sinnesgarten bilden. Die Platzverhältnisse sind aufgrund der Straße und des Baches sehr eingengt.

Daher sollten im Zuge einer Machbarkeitsstudie alle möglichen Varianten (Verbesserung der Querung der Dörnbacher Straße bei der Einmündung der Brückengasse, Errichtung eines straßenbegleitenden Gehweges nördlich der Dörnbacher Straße oder Schaffung eines Fußwegdurchganges zwischen Brückenstraße und Flechterweg) untersucht werden.

M.F.16 Temporeduktion in der Dörnbacher Straße

Zur Hebung der Verkehrssicherheit vor allem für querende Fußgänger:innen wird die Verordnung einer Tempo-30 Zone im Verlauf der Dörnbacher Straße zwischen Kreisverkehr Augl und der Einmündung Ruflinger Straße angestrebt.

Damit soll aufgrund der engen Straßenverhältnisse und der schlechten Sichten auch die Sicherheit für die motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen gehoben werden.

M.F.17 Gesamtkonzept Schulstraße

Die bestehenden Konflikte zwischen den Fußgänger:innen (vor allem Schüler:innen auf dem Weg in die Volksschule), Radfahrer:innen, Autos und Linienbusse sollen in der engen Schulstraße durch folgendes Maßnahmenbündel reduziert werden:

- Verordnung einer Schulstraße
- Verordnung einer (zumindest abschnittswisen) Einbahnregelung
- Einrichtung gekennzeichnete Elternhaltstellen im östlichen Abschnitt der Schulstraße
- Ergänzung der bereits vorhandenen Gestaltungs- und Markierungsmaßnahmen zum Schutz des Fußverkehrs
- Verlegung der Linienführung des Linienbusses auf die Dörnbacher Straße
- Durchführung einer intensiven Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zur Steigerung der Akzeptanz für diese Maßnahmen

M.F.18 Umgestaltung der Kreuzung Schulstraße / Turnhartinger Straße / Westzeile

Für Fußgänger:innen, insbesondere für Schüler:innen ist der Fußweg von der Turnhartinger Straße oder der Schulstraße kommen zur Volksschule aufgrund der fehlenden Infrastrukturen für Fußgänger:innen nicht optimal.

Im Zuge der Umgestaltung der Kreuzung (vor allem Reduktion der Verkehrsflächen für den MIV nach Änderung der Linienführung der Buslinie 625) soll auch der westseitig unterbrochene Gehweg entlang der Westzeile bis zu dieser Kreuzung durchgezogen werden.

M.F.19 Fußwegverbindung von Südhang/Südzeile zur Westzeile / Volksschule

Für Schüler:innen ist der Fußweg von der Südzeile bzw. vom Bereich Südhang / Im Wohnland zur Volksschule aufgrund der fehlenden Gehsteige nicht optimal.

Im Zuge der Bebauung der freien Grundstücke an der Westzeile ist die Schaffung neuer Fußwegachsen abseits der Straßen in den Bebauungsplänen bereits festgelegt: die folgende Abbildung zeigt das zukünftige dichte Fußwegenetz in diesem Siedlungsraum.



Abbildung 11: ungefähre Lage zukünftiger Fußwege zwischen Südhang und Westzeile (eigene Darstellung, Kartengrundlage: DORIS)

M.F.20 Gehsteig Hörschingerstraße von Mühlweg bis Welser Heideweg

Die stark befahrene Hörschinger Straße verfügt nur teilweise über einen beidseitigen Gehsteig. Im Zuge der Siedlungserweiterung zwischen Mühlweg bis Welser Heideweg soll der südseitige Gehsteig bis zum Welser Heideweg weitergeführt werden.

Aktuell laufen seitens des Landes Oberösterreich die Planungen für einen kombinierten Geh- und Radweg entlang der Hörschinger Straße. Im Zuge der Umsetzung dieses Geh- und Radweges wird eine Neugestaltung der Hörschinger Straße mit beidseitiger Fußwegachse sowie einer neuen Querungshilfe auf Höhe Mühlweg erfolgen, wodurch auch die Barrierewirkung der Hörschinger Straße verringert wird.

M.F.21 Fußwegverbindung Grabenstraße – Mühlweg, und

M.F.22 Fußwegverbindung Staudacherstraße – Kindergarten

Die Maßnahmen M.F.19 und M.F.20 zielen langfristig auf den Ausbau der Wegverbindungen zwischen dem Ort und den südlich der jetzigen Bahntrasse der Westbahn liegenden Siedlungen ab.

Nach Verlegung der Westbahn auf die neue Trasse (voraussichtlich 2030) ist eine Erweiterung des bestehenden Siedlungsgebietes in Pasching Richtung Süden vorgesehen. In diesem Zusammenhang sollen die Wegverbindungen Richtung Ort generell ausgebaut werden.

M.F.23 Fußweg Westbahntrasse

Derzeit gibt es keinen durchgehenden Fußweg entlang der Westbahn. Mit Auflassung der alten Westbahn soll ein durchgehender Fußweg auf der freiwerdenden Westbahntrasse errichtet werden.

Dieser Weg ist mit den Planungen für einen Fahrrad-Highway auf dieser Achse abzustimmen und ist als langfristige Maßnahme vorgesehen.

Auf der folgenden Seite sind die Maßnahmen noch einmal in einer Liste übersichtlich zusammengestellt:

Mobilitätskonzept PASCHING - PROJEKTLISTE FUSSVERKEHR									
STAND 05.02.2024									
FUSSVERKEHR Teilbereich Süd									
Kodierung	Bezeichnung	IST-Zustand	Kategorie	Maßnahme (empfohlen/geplant)	Schätzkosten inkl. MWSt.	Finanzierung (G=Gemeinde, L=Land)	Förderung	Priorisierung	Kommentar
M.F.1	Verkehrsberuhigung Poststraße im Bereich Rittmannareal	Mischverkehr in beiden Richtungen	Planung	Neugestaltung, Sperre der Durchfahrt für MIV	€ 15 000	G	klima aktiv	kurzfristig	Erster Schritt: Konzept (Hinweis: Verbesserung der Querungshilfe in der Kürnbergstraße wird mit Geh- und Radwegprojekt Kürnbergstraße mit errichtet)
M.F.2	Fußwegverbindung Pichlerweg - Herdegenstraße (Umsetzung beim Teil Radverkehr !!)	keine Verbindung vorhanden	Planung und Umsetzung im Zuge eines Wohnbauprojektes	Neuerrichtung kombinierter Geh- und Radweg	€ -	Bauträger		mittelfristig	die erforderlichen Flächen werden im Zuge der Bebauungsplanung in Form eines Servituts festgelegt
M.F.3	Gehsteig Netzwerkplatz	Fußgänger müssen auf der Fahrbahn gehen, vor allem für Bewohner:innen des Seniorenheimes problematisch	Baumaßnahme	Errichtung eines baulich von der Fahrbahn getrennten Gehsteiges, Länge ca. 100m	€ 17 000	G	klima aktiv	kurzfristig	Die erforderlichen Grundstücke befinden sich im Eigentum der Gemeinde
M.F.4	Verkehrsberuhigung bei der Volksschule Langholzfeld	gefährliche Situationen für Kinder durch Hol- und Bringverkehr der Eltern	Schulstraße, Elternhaltestelle	Elternhaltestelle bei den Parkplätzen vor der Kirche, Beschilderung	€ 800	G	klima aktiv	kurz- bis mittelfristig	
M.F.5	Fußverkehrskonzept PlusCity (Umsetzung beim Teil Radverkehr !!)	fehlendes zusammenhängendes Fußwegenetz	Planung	Fußverkehrskonzept für bestehende und geplante Abschnitte der PlusCity, Einbindung der Wegbeziehungen zum Technologiering und zum UNO-Shopping-Areal in Leonding	€ 20 000	G / pluscity		kurzfristig	Erstellung durch PlusCity mit Unterstützung der Gemeinde, Einbeziehung der Idee eines "Sky Link"
M.F.6	Verbesserung der Querung der B1 auf Höhe Oberhaidstraße	unattraktive und gefährliche Querungssituation für Fußgänger:innen	Baumaßnahme	Verbreiterung der Mittelinsel auf zumindest 2,5m (Reduktion Fahrspurweiten), Verbreiterung der Schutzwegmarkierung	€ 10 000	L		kurz- bis mittelfristig	Abstimmung mit Landesstraßenverwaltung
FUSSVERKEHR Teilbereich Nord									
Kodierung	Bezeichnung	IST-Zustand	Kategorie	Maßnahme (empfohlen/geplant)	Schätzkosten inkl. MWSt.	Finanzierung (G=Gemeinde, L=Land)	Förderung	Priorisierung	Kommentar
M.F.10	Fußweganbindung Lagerhausstraße – ÖV-Knoten Dörbach-Hitzing	Zugang nur über Eisenbahnkreuzung möglich	Planung	Personentunnel unter der LILLO mit barrierefreiem Zugang südseitig und Lift norseitig	Kosten noch nicht bekannt	Land, Gemeinden	MIP	mittelfristig	Lage des Personentunnels in der Gemeinde Wilhering, Zuwegung teilweise in der Gemeinde Pasching. Planung und Realisierung im Rahmen der Umsetzung des multimodalen Knotens
M.F.11	kombinierter Geh- und Radweg Turnharting – ÖV-Knoten Dörbach-Hitzing (Umsetzung und Förderantrag beim Teil Radverkehr !!)	durchgehende sichere Geh- und Radwegverbindung zum ÖV-Knoten Dörbach-Hitzing	Umsetzung	Errichtung eines 3,0m breiten Geh- und Radweges südlich der Bahn	€ 500 000	Haupttrasse 60L/40G Zuwegung G	klimaaktiv	kurz- bis mittelfristig	die erforderlichen Grundflächen wurden bereits seitens der Gemeinde erworben, ca. 900m davon 550m Radhaupttrasse des Landes
M.F.12	Ergänzung Gehweg / Gehsteig in der Ruffingerstraße	fehlende Fußwegverbindung vom Siedlungsgebiet in der Ruffinger Straße in den Bereich Sinnesgarten und zur zukünftigen Bushaltestelle der Linie 625	Umsetzung	Errichtung eines mindestens 1,5m breiten durchgehenden Gehweges / Gehsteiges entlang der Ruffinger Straße auf einer Länge von ca. 170m	€ 35 000	G	klimaaktiv	kurzfristig	Planung ist bereits eingeleitet, Umsetzung bis Ende 2024 erforderlich
M.F.13	Fußwegverbindung Ruffinger Straße über Grundbach bis Seilerweg (Umsetzung und Förderantrag beim Teil Radverkehr !!)	fehlende Fußwegverbindung vom Siedlungsgebiet in der Ruffinger Straße in Richtung Gemeindeamt und Billa	Umsetzung	Errichtung eines 2,5m breiten Geh- und Radweges einschließlich einer Geh- und Radwegbrücke über den Grundbach	€ 76 350	G	KIP + klimaaktiv	kurzfristig	In Verbindung mit der vorhandenen Querungshilfe in der Leondinger Straße entsteht eine durchgehende sichere Fußwegverbindung
M.F.14	Ausbau Gehsteig / Gehweg Langwies	Der beliebte Spielplatz Langwies ist derzeit nur über den Spazierweg am Grundbach sowie die Siedlungsstraße Langwies erreichbar.	Planung	Verbesserung des Gehweges entlang des Grundbaches auf einer Länge von ca. 170m Richtung Osten, Gehsteig nördlich der Leondinger Straße ca. 250m	€ 70 000	G / L		mittelfristig	die erforderlichen Grundflächen wurden großteils seitens der Gemeinde in Form eines Servituts gesichert.
M.F.15	Verbesserung der Fußwegverbindung zwischen Brückenstraße und Sinnesgarten	derzeit keine zufriedenstellende Fußwegverbindung vorhanden	Variantenuntersuchung	Prüfung aller in Frage kommenden Möglichkeiten	Kosten noch nicht bekannt	G / L		mittelfristig	Vergabe einer Machbarkeitsstudie
M.F.16	Temporeduktion Dörbacher Straße	Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten bildet die Dörbacher Straße eine starke Barriere für Fußgänger und Radfahrer	Umsetzung	Verordnung einer Tempo-30 Zone in der Dörbacher Straße vom Kreisverkehr Augl bis zur Einmündung der Ruffinger Straße	€ 1 000	G	klimaaktiv	kurzfristig	Verordnung durch das Land, geringe Kosten für Beschilderung und Markierung für die Gemeinde
M.F.17	Gesamtkonzept Schulstraße	Konflikte zwischen Fuß-/Rad-/Auto- und Busverkehr in der engen Schulstraße vor allem bei Schulbeginn und Schulende der Volksschule.	Umsetzung	Verkehrsberuhigung durch Verordnung einer Schulstraße mit begleitenden Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum	€ 30 000	G	klimaaktiv	kurzfristig	Umsetzung in Verbindung mit einer umfassenden Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, um die Akzeptanz dieser Maßnahme zu erreichen
M.F.18	Umgestaltung Kreuzung Schulstraße / Turnhartinger Straße / Westzeile	derzeit unsichere Querungssituation für Fußgänger	Umsetzung	Reduktion der Verkehrsfläche für den MIV, Lückenschluss Gehsteig Westzeile	€ 40 000	G	klimaaktiv	kurzfristig	Umsetzung möglich nach Änderung der Linienführung bei der Buslinie 625
M.F.19	Fußwegverbindung von Südhang/Südzeile zur Westzeile / Volksschule	fehlende sichere Fußwegverbindung zur Volksschule	Umsetzung	Herstellung von Gehwegen abseits der Straßen durch die neuen Wohnsiedlungen	€ -	Bauträger		kurz- bis mittelfristig	Durchwegung ist in den Bebauungsplänen festgelegt, Zeitpunkt abhängig von der Umsetzung der Wohnbauprojekte in der Westzeile
M.F.20	Gehsteig Hörschingerstraße von Mühlweg bis Welser Heideweg	Gehsteig teilweise nur einseitig vorhanden	Planung	Ergänzung eines zumindest 1,5m breiten Gehsteiges auf der Südseite der Hörschinger Straße	Kosten noch nicht bekannt	50L/50G	klimaaktiv	mittelfristig	Seitens des Landes läuft eine Planung für einen kombinierten Geh- und Radweg in der Hörschinger Straße, in dessen Zuge auch die Gehwegverbindung südlich der Hörschinger Straße geschlossen wird.
M.F.21	Fußwegverbindung Grabenstraße – Mühlweg	derzeit ist keine direkte Wegverbindung zwischen dem Siedlungsgebiet südlich der Bahn und dem Ort vorhanden	Planung	Schließen der Wegverbindung in Form eines Geh- und Radweges über die freierwende Bahntrasse	Kosten noch nicht bekannt			langfristig	Umsetzung nach Abbau der bisherigen Gleistrasse der Westbahn
M.F.22	Fußwegverbindung Staudacherstraße – Kindergarten	derzeit ist keine direkte Wegverbindung zwischen dem Siedlungsgebiet südlich der Bahn und dem Ort vorhanden	Planung	Schließen der Wegverbindung in Form eines Geh- und Radweges über die freierwende Bahntrasse	Kosten noch nicht bekannt			langfristig	Umsetzung nach Abbau der bisherigen Gleistrasse der Westbahn
M.F.23	Fußweg Westbahntrasse	derzeit kein durchgehender Fußweg entlang der Westbahn	Planung	Schaffung eines durchgehenden Fußweges auf der freierwenden Westbahntrasse	Kosten noch nicht bekannt			langfristig	In Abstimmung mit der Anlage eines Fahrrad-Highways

Mobilitätskonzept PASCHING - PROJEKTLISTE FUSSVERKEHR									
STAND 05.02.2024									
ERGÄNZENDE MASSNAHMEN FUSSVERKEHR (Organisation, Bewusstseinsbildung und Evaluierung)									
Kodierung	Bezeichnung	IST-Zustand	Kategorie	Maßnahme (empfohlen/geplant)	Schätzkosten inkl. MWST.	Finanzierung (G=Gemeinde, L=Land)	Förderung	Priorisierung	Kommentar
M.E.1	Förderung "Parkplatzschaffung auf Privatgrund"	Auf öffentlichen Straßen abgestellte Fahrzeuge führen zu gefährlichen Situationen für Fußgänger und Radfahrer	Planung	Erarbeitung eines Konzeptes zur Förderung von Privaten, wenn sie auf ihrem Grundstück nachträglich Parkplätze anordnen	€ 10 000	G	klimaaktiv	mittelfristig	Anwendung vor allem in Straßenzügen mit bestehenden Konflikten bzw. auf Hauptrouten des Radverkehrs
M.E.2	Erstellung und Publizieren eines Mobilitätsstadtplanes	derzeit nur für den Radverkehr vorhanden	Umsetzung	Ergänzung des bestehenden Mobilitätsstadtplanes um die wichtigsten Fußwegbeziehungen mit Zeitangabe	€ 10 000	G	klimaaktiv	kurzfristig	Beauftragung einer externen Institution
M.E.3	geführte Spaziergänge - "Pasching zu Fuß"	keine Aktivitäten	Umsetzung	Erarbeitung von möglichen Routen und Durchführung von Gruppenspaziergängen	Kosten noch nicht bekannt	G	klimaaktiv	mittelfristig	vor Beginn der Spaziergänge sind zumindest einige der oben angeführten Maßnahmen umzusetzen
M.E.4	regelmäßige Informationen zum Fußverkehr in Gemeindezeitung / Social Media	keine Aktivitäten	Umsetzung	Einrichtung eines fixen Platzes dafür in der Gemeindezeitung, Artikel auch in social media veröffentlichen	keine zusätzlichen Kosten	G		kurzfristig	eventuell Erstellung durch die Verwaltung
M.E.5	Kurzfristiger Bericht	-	Umsetzung	Bericht an den Gemeinderat über den Stand der Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen. Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen	Kosten noch nicht bekannt	G		kurzfristig	eventuell Erstellung durch die Verwaltung
M.E.6	Mittelfristiger Bericht	-	Umsetzung	Bericht an den Gemeinderat über den Stand der Umsetzung der mittelfristigen Maßnahmen, Einschätzung einer notwendigen Überarbeitung/Aktualisierung des Mobilitätskonzeptes Fußverkehr	Kosten noch nicht bekannt	G		mittelfristig	eventuell Erstellung durch die Verwaltung
M.E.7	Langfristige Wirkungsüberprüfung	-	Umsetzung	Überprüfung der Wirkung des Maßnahmenpakets hinsichtlich Mobilitätsverhalten der Bevölkerung	Kosten noch nicht bekannt	G		langfristig	Beauftragung einer externen Institution

9. ERGÄNZENDE MAßNAHMEN, BEWUSSTSEINSBILDUNG

Folgende Maßnahmen im Bereich der Organisation und Bewusstseinsbildung zum Fußverkehr sind für die Gemeinde Pasching empfohlen:

M.E.1 Förderung für die Schaffung von PKW-Abstellplätzen auf Privatgrund

In vielen Straßenzügen der bestehenden Tempo-30 Zonen verhindern parkende PKW die fußgängerfreundlichere Gestaltung des Straßenraumes und reduzieren die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger:innen, da sie den Straßenraum stark einschränken.

Geplant ist die Konzipierung einer Förderungsaktion für private Anrainer:innen, die bereit sind, auf ihrem Grundstück Abstellplätze für ihre PKW zu schaffen und damit den Straßenraum für andere Verkehrsteilnehmer:innen frei zu machen.

M.E.2 Erstellen und Publizieren eines „Mobilitätsstadtplans“

Um die Fortbewegung ohne PKW zu fördern ist es wichtig zu veranschaulichen, auf welchen Wegbeziehungen in der Gemeinde auf das Auto verzichtet werden kann. Eine sehr übersichtliche Möglichkeit ist das Erstellen eines „Mobilitätsstadtplans“. In einem ersten Schritt werden die zentralen Orte bzw. wichtigen Ziele in der Gemeinde dargestellt (z.B. Rathaus, Schule etc.). Als nächstes werden die Wege und die Dauer des Weges in Minuten für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ermittelt und am Ende in einer vereinfachten Form dargestellt (s. Abbildung 12).

Mobilitätsstadtplan Kremsmünster

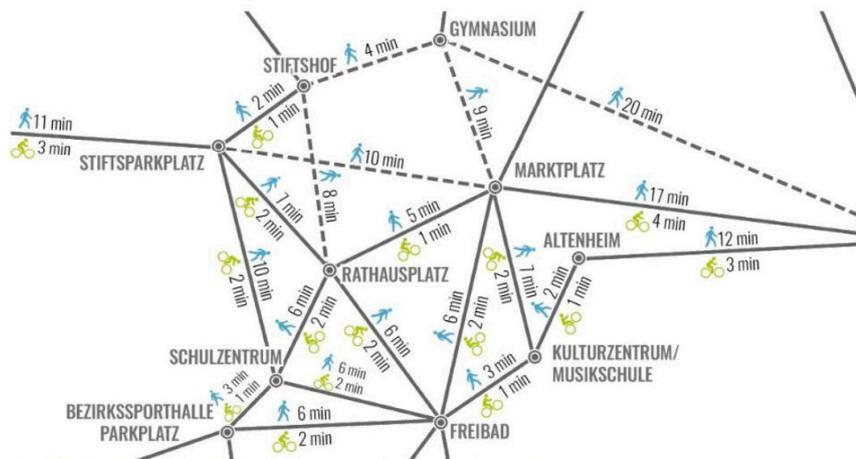


Abbildung 12: Beispiel für einen Mobilitätsstadtplan, erstellt von GEMDAT im Auftrag der Gemeinde Kremsmünster

Dieser Stadtplan existiert bereits für den Radverkehr und soll um die Inhalte des Fußverkehrs ergänzt werden.

M.E.3 Geführte Spaziergänge – „Pasching zu Fuß“

Nach dem Vorbild der Aktion „Linz zu Fuß“¹ sollen in Pasching ebenfalls geführte Spaziergänge durch das Gemeindegebiet stattfinden. Im Zuge solcher Mitmach-Aktionen kann Interessierten das Gehen näher gebracht werden. Die vielleicht ungewohnte Fortbewegung zu Fuß lässt tägliche Wege in einem anderen Licht erscheinen und kann den Einen oder anderen überzeugen, mehr Wege im Alltag zu Fuß zurückzulegen.

Die Dokumentation in der Gemeindezeitung bzw. Social Media lenkt die öffentliche Aufmerksamkeit auf das zu-Fuß-Gehen und schafft so Bewusstsein für die Anliegen von Fußgänger:innen.

M.E.4 regelmäßige Informationen in Gemeindezeitung / Social Media

Über alle Informationskanäle der Gemeinde sollen in regelmäßigen Abständen gute und sichere Fußwegverbindungen beschrieben und beworben werden.

Weiters ist immer wieder auf die positiven Folgen des Zu-Fuß-Gehens für die Gesundheit sowie zur Reduktion des Energieverbrauchs und damit zum Schutz der Umwelt hinzuweisen.

¹ Homepage der Initiative „Linz zu Fuß“: <https://www.linzzufuss.at/regionalis>

10. FUßVERKEHRSFREUNDLICHE SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Die Gemeinde Pasching wird in den nächsten 10 – 15 Jahren die Siedlungsentwicklung sehr konzentriert im Anschluss an die bestehenden Bebauungen auf zwei Bereiche beschränken:

für das Wohnen ist nach Auflassung der derzeitigen Westbahntrasse (nach 2030) die Siedlungsentwicklung über die Trasse Richtung Süden möglich, wobei die Erweiterung sehr kompakt geplant ist und die wesentlichen Einrichtungen in Pasching Ort auch vom zukünftigen Baugebiet aus zu Fuß zu erreichen sind. Diese Erweiterung ist noch nicht fixiert und wird in einigen Jahren nochmals überprüft.

Ansonsten liegt der Schwerpunkt auf der Innenentwicklung der bestehenden Siedlungsgebiete.

Die **Entwicklung von Gewerbeflächen** konzentriert sich auf den Nahbereich der B139 neu, wobei auch hier bestehende Betriebsgebiete erweitert werden, aber keine neuen Gebiete dazukommen. Damit ist auch hier die Erhaltung fußläufiger Wegverbindungen vor allem Richtung Billa und PlusCity gewährleistet. Langfristig ist die Entwicklung des Gewerbes auch entlang der Hörschinger Straße an der Gemeindegrenze zu Hörsching vorgesehen.

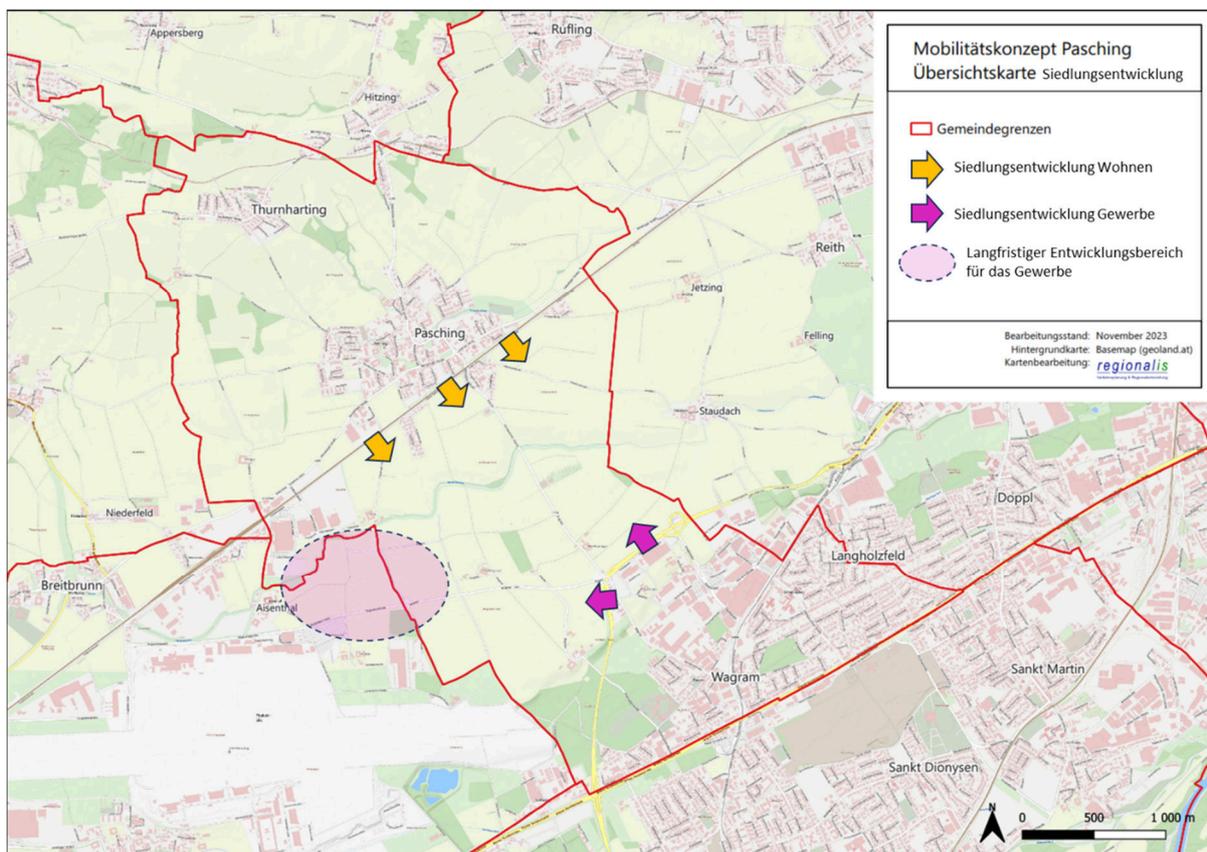


Abbildung 13: Siedlungsentwicklung in Pasching (eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoland Basemap)

11. EVALUIERUNG

Für die Evaluierung des Mobilitätskonzeptes „Fußverkehr“ für Pasching werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

M.E.5 Kurzfristiger Bericht

Bericht an den Gemeinderat drei Jahre nach Beschlussfassung des Mobilitätskonzeptes „Fußverkehr“ über den Stand der Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen.

Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen in Straßen der Tempo-30 Zonen nach 1,5 und nach 3 Jahren (Auswahl der gleichen Straßen und Messpunkte wie im Jahr 2023) und Vergleich der Ergebnisse.

M.E.6 Mittelfristiger Bericht

Bericht an den Gemeinderat sechs Jahre nach Beschlussfassung des Mobilitätskonzeptes „Fußverkehr“ über den Stand der Umsetzung der mittelfristigen Maßnahmen sowie mit der Einschätzung einer notwendigen Überarbeitung / Aktualisierung des Masterplanes

M.E.7 Langfristige Wirkungsüberprüfung

Überprüfung der Wirkung des Maßnahmenpaketes hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung mittels Haushaltsbefragung im Rahmen der Verkehrserhebung OÖ 2032 bzw. eventuell nach 3 und 6 Jahren in Analogie zur ÖAMTC-Umfrage von 2023: wie hat sich der Modal Split verändert? Wie hat sich die Zufriedenheit mit der Infrastruktur für den Fußverkehr verändert.

12. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Planungsgebiet Gemeinde Pasching (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM).....	8
Abbildung 2: IST-Zustand Teilraumkarte Nord (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)	10
Abbildung 3: IST-Zustand Teilraumkarte Süd (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)	11
Abbildung 4: POIs in der Gemeinde Pasching (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM, OÖVV, DORIS)	13
Abbildung 5: Gewünschte Fußwegbeziehungen im Gemeindegebiet, Teilraum Nord (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM, OÖVV).....	14
Abbildung 6: Gewünschte Hauptverbindungen für den Fußverkehr im Gemeindegebiet, Teilraum Süd (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM, OÖVV).....	15
Abbildung 7: Problemstellen im Fußwegenetz (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)	18
Abbildung 8: Maßnahmen im Fußverkehr, Teilraum Süd (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM).....	20
Abbildung 9: Vorschlag für das Planungsgebiet eines Teilkonzept Fuß- und Radverkehr für die PlusCity (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)	23
Abbildung 10: Maßnahmen im Fußverkehr, Teilraum Nord (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM).....	24
Abbildung 11: ungefähre Lage zukünftiger Fußwege zwischen Südhang und Westzeile (eigene Darstellung, Kartengrundlage: DORIS).....	28
Abbildung 12: Beispiel für einen Mobilitätsstadtplan, erstellt von GEMDAT im Auftrag der Gemeinde Kremsmünster.....	33
Abbildung 13: Siedlungsentwicklung in Pasching (eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geoland Basemap)	34
Abbildung 14: Modal Split im Gemeinderaum, Vergleich 2012 - 2022 (OÖ Verkehrserhebung 2022).....	38
Abbildung 15: Modal Split im Bezirk Linz Land, Vergleich 2012 - 2022 (OÖ Verkehrserhebung 2022).....	39
Abbildung 16: Modal Split nach Verkehrszwecken im Gemeinderaum, Vergleich 2012 - 2022 (OÖ Verkehrserhebung 2022)	40
Abbildung 17: Modal Split der Binnenwege im Gemeinderaum, Ergebnis für 2022 (OÖ Verkehrserhebung 2022).....	41
Abbildung 18: Bedeutungszuwachs der Verkehrsmittel in der Zukunft (ÖAMTC-Umfrage Pasching 2023)	42

Abbildung 19: Erwartete Änderung der Verkehrsmittelnutzung in Zukunft – Fußwege (ÖAMTC-Umfrage Pasching 2023).....	42
Abbildung 20: Herkunft der Umfrage-Teilnehmer:innen (eigene Darstellung)	43
Abbildung 21: Gewünschte Änderungen für den Fußverkehr I (eigene Darstellung).....	44
Abbildung 22: Gewünschte Änderungen für den Fußverkehr II (eigene Darstellung).....	44
Abbildung 23: Heatmap der Gefahrenstellen, die in der Online-Umfrage genannt wurden (eigene Darstellung, Kartengrundlage: geoland basemap).....	45
Abbildung 24: Heatmap der Gefahrenstellen im Paschinger Ortsgebiet (eigene Darstellung, Kartengrundlage: geoland basemap).....	46
Abbildung 25: Heatmap der Gefahrenstellen im Bereich Plus City (eigene Darstellung, Kartengrundlage: geoland basemap).....	46
Abbildung 26: Teilnehmer:innen der Online-Umfrage im zeitlichen Verlauf (Quelle: onlineumfragen.com).....	48

13. ANHANG 1: DAS AKTUELLE MOBILITÄTSVERHALTEN

Aus der Verkehrserhebung des Landes Oberösterreich 2022 und der Befragung in der Gemeinde in Kooperation mit dem ÖAMTC 2023 stehen aktuellste Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zur Verfügung. Die Ergebnisse bzgl. des Fußverkehrs werden hier kurz zusammengefasst:

13.1. Verkehrserhebung OÖ 2022

Bis 2012 standen gemeindespezifische Auswertungen der Verkehrserhebung des Landes OÖ zur Verfügung. Für die VE2022 können leider nicht mehr einzelne Gemeinden betrachtet werden, sondern es mussten räumliche Zusammenfassungen durchgeführt werden. Im konkreten Fall sind dies Hörsching, Oftring und Pasching (in weiterer Folge als Gemeinderaum bezeichnet), für die die Ergebnisse zusammengefasst dargestellt werden.

Im Gemeinderaum hat die Bevölkerung seit 2012 um ca. 15% zugenommen. Die Zahl der täglichen Wege liegt bei knapp drei Wegen pro Person. Bezogen auf die „mobilen“ Personen liegt die durchschnittliche Zahl der Wege pro Tag bei 3,48 (gegenüber 3,37 im Jahr 2012).

Aufgrund des Bevölkerungswachstums haben die Wege insgesamt seit 2012 um knapp 15% zugenommen, wobei sich der Modal Split (Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel) in diesem Zeitraum deutlich verschoben hat:

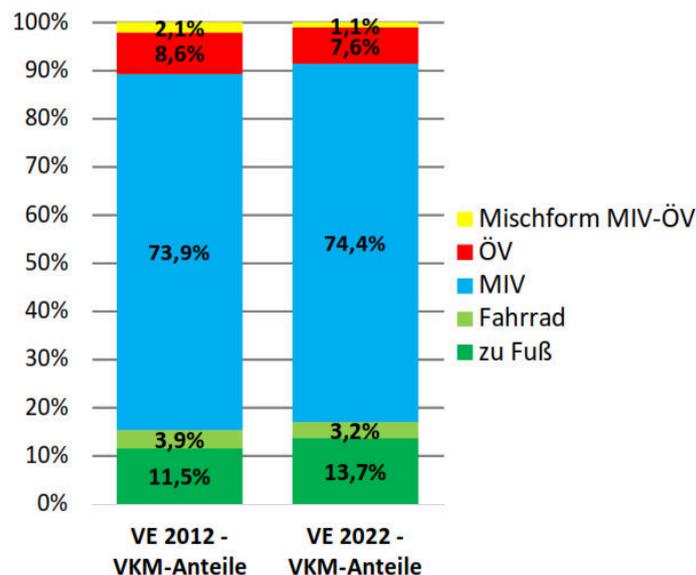


Abbildung 14: Modal Split im Gemeinderaum, Vergleich 2012 - 2022 (OÖ Verkehrserhebung 2022)

Die Fußwege haben deutlich zugenommen, während der Radverkehr und der öffentliche Verkehr Anteile verloren haben. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs MIV steigt gleichzeitig weiter an.

Damit unterscheidet sich die Entwicklung in diesem Gemeinderaum deutlich von der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens im Bezirk Linz Land, in dem Radverkehr und öffentlicher Verkehr Zuwächse verzeichnen konnten, der Anteil des MIV aber rückläufig ist!

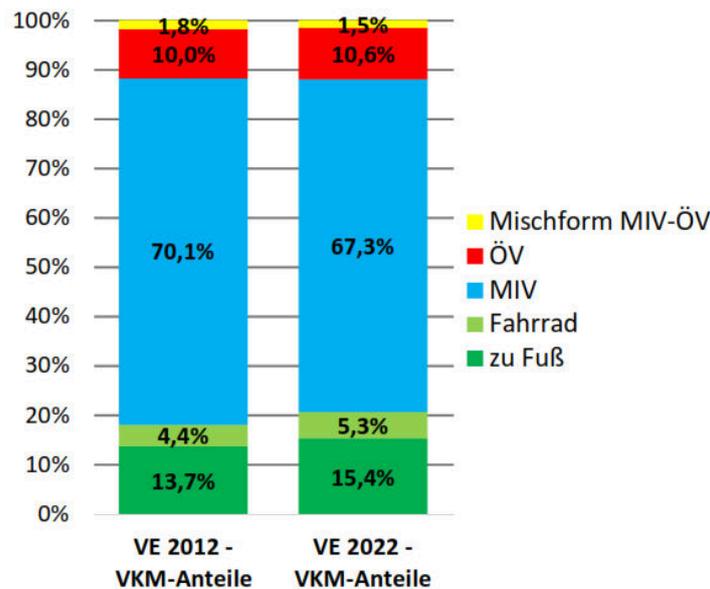


Abbildung 15: Modal Split im Bezirk Linz Land, Vergleich 2012 - 2022 (ÖÖ Verkehrserhebung 2022)

Bei der Betrachtung der einzelnen Verkehrszwecke und der jeweiligen Veränderung des Modal Split seit 2012 fallen folgende Entwicklungen auf:

- Bei den **Freizeitwegen** hat sich der Anteil der Fußwege von 16,5% auf 25% erhöht – zu Lasten des MIV! Da diese Wege immerhin 17,1% der gesamten Wege der Wohnbevölkerung ausmachen, gibt es hier eine sehr positive Entwicklung.
- **Dienstwege** werden dagegen fast nur mehr mit dem Auto zurückgelegt.
- Bei den **Ausbildungswegen** hat sich der Anteil der Radfahrer von 40% auf 52,5% erhöht. Diese Wege machen aber nur 4,5% der gesamten Wege aus (noch dazu mit einer deutlichen Abnahme seit 2012), daher fällt diese positive Entwicklung quantitativ insgesamt nicht stark ins Gewicht.
- Generell ist festzustellen, dass sich der **Anteil der Fußwege** bei fast allen Verkehrszwecken erhöht hat!

Wege der Wohnbevölkerung von **Gemeinderaum Hörching, Oftring, Pasching**
 Aufteilung der **Wege nach Fahrtzweck und Hauptverkehrsmittel**
 Entwicklung der Modal-Split Anteile 2012 - 2022

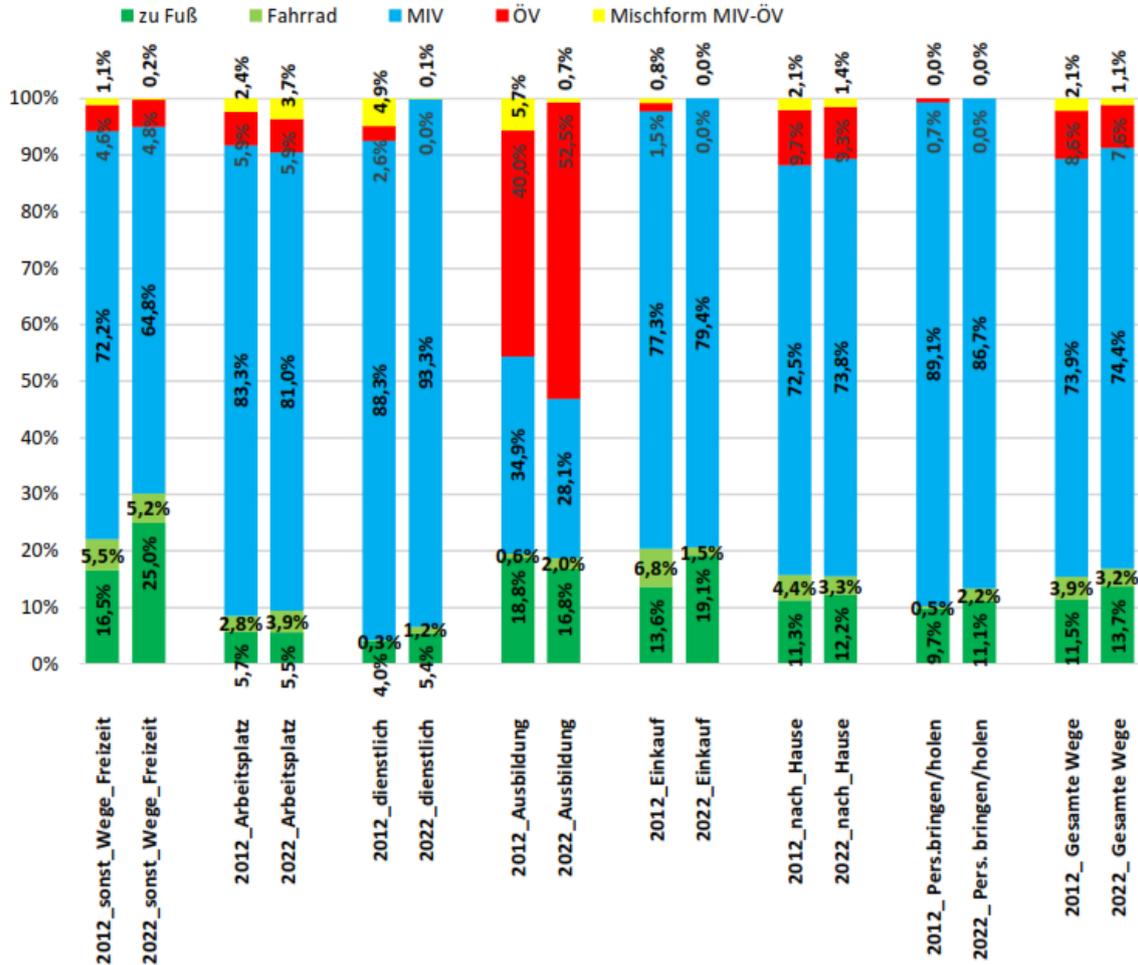


Abbildung 16: Modal Split nach Verkehrszwecken im Gemeinderaum, Vergleich 2012 - 2022 (OÖ Verkehrserhebung 2022)

Betrachtet man nur die Binnenwege innerhalb der Gemeinde (das sind 17.717 Wege oder ca. 22% der gesamten Wege der Wohnbevölkerung), ergibt sich folgender Modal Split bei allen Wegen:

Fußwege haben einen noch höheren Anteil (viele kurze Wege), dagegen ist der Anteil des ÖV bei den Binnenwegen gering.

Verkehrserhebung 2022	
Binnenwege im Gemeinderaum	
bdl	OÖ
LBBGemraum	(Alle)
VonLBBGemraum	41073
nachLBBGemraum	41073
Summe von hr_faktor_09.06.2023	
vkm_grob	Ergebnis
keine Angabe	31
zu Fuß	4.893 27,7%
Fahrrad	904 5,1%
MIV	11.283 63,8%
ÖV	599 3,4%
Mischform MIV-ÖV	7 0,0%
Gesamtergebnis	17.717 100,0%
	22,1%

Abbildung 17: Modal Split der Binnenwege im Gemeinderaum, Ergebnis für 2022 (OÖ Verkehrserhebung 2022)

13.2. Online-Befragung der Bevölkerung, ÖAMTC 2023

Im Herbst 2023 wurde eine online-Umfrage auf Initiative von Mag. Herwig Denk, ÖAMTC Oberösterreich, in Pasching durchgeführt (Befragung ÖAMTC Oberösterreich, Mag. Herwig Denk, November 2023). Die Ergebnisse sollen einerseits der Verfeinerung der Verkehrserhebung des Landes OÖ 2022 dienen und andererseits die Zufriedenheit mit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sowie wesentliche Erwartungen für das zukünftige Verkehrsverhalten der Bevölkerung abbilden.

Zum Zeitpunkt der Bearbeitung steht eine erste Auswertung zur Verfügung, die hier kurz wiedergegeben wird.

Insgesamt haben ca. 160 Haushalte an der Umfrage teilgenommen. Die Zusammensetzung der teilnehmenden Bevölkerung weicht teilweise vom Bevölkerungsdurchschnitt ab (es haben nur Führerscheinbesitzer:innen teilgenommen, der Anteil der Akademiker:innen ist überdurchschnittlich hoch und die Antworten kommen hauptsächlich von Bewohner:innen aus Langholzfeld und Pasching Ort. Trotzdem lassen sich **wichtige Tendenzen eindeutig** feststellen:

- Laut Einschätzung der Teilnehmer:innen an der Umfrage werden **Fahrrad und öffentlicher Verkehr in der Bedeutung stärker zunehmen als der Autoverkehr.**

Wenn Sie an Ihre Heimatgemeinde Pasching denken, welches Verkehrsmittel wird in Zukunft (in den nächsten 5 Jahren) wichtiger bzw. mehr genutzt?

Antworten: 150 / keine Angabe: 9

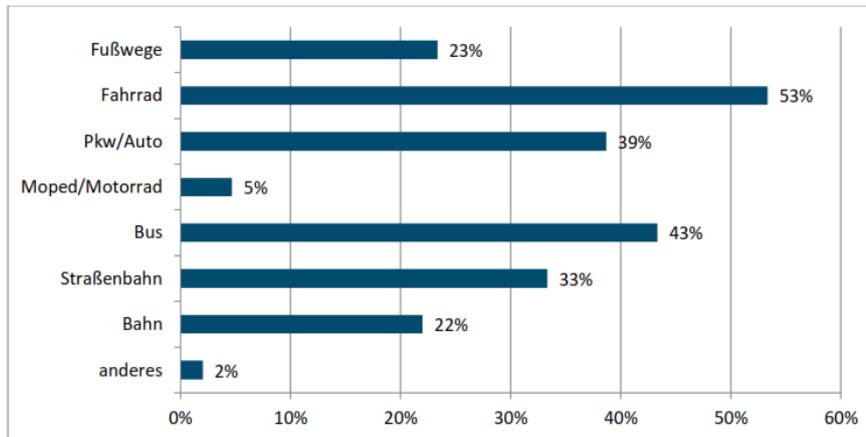


Abbildung 18: Bedeutungszuwachs der Verkehrsmittel in der Zukunft (ÖAMTC-Umfrage Pasching 2023)

- In der persönlichen Einschätzung gaben 19% der Befragten an, dass sie **in Zukunft mehr Zu Fuß gehen** werden, nur 5% gaben an, dass sie weniger Wege zu Fuß zurücklegen werden.

Wenn Sie an Ihre eigene Situation denken, welches dieser Mittel werden Sie in Zukunft (in den nächsten 5 Jahren) ganz persönlich mehr, gleich viel oder weniger nutzen?

Antworten: 159

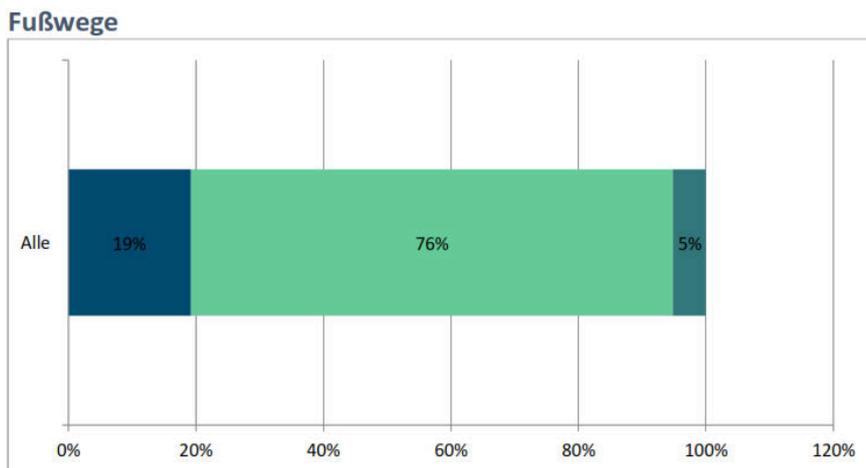


Abbildung 19: Erwartete Änderung der Verkehrsmittelnutzung in Zukunft – Fußwege (ÖAMTC-Umfrage Pasching 2023)

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach Einschätzung der Befragten die Bedeutung des Umweltverbundes im Verkehr (Fuß / Rad / ÖV) steigen wird und auch die Bereitschaft, Wege in dieser Form zurückzulegen, steigen wird.

13.3. Ergänzende online-Umfrage zum Fuß-/Fahrradverkehr 2023/24

Um von Seiten der Bevölkerung möglichst konkrete Hinweise auf Probleme und Gefahrenstellen für das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren zu bekommen sowie als erste Maßnahme im Rahmen der Kommunikationsmaßnahmen wurde kurzfristig eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Die gesamte Auswertung der Online-Befragung ist dem Anhang ab Seite 38 zu entnehmen.

Mehr als 110 Haushalte haben sich an der Befragung beteiligt, wobei der Großteil der Teilnehmer:innen aus dem Bereich Pasching Ort kommt:

In welchem Ortsteil der Gemeinde Pasching wohnen Sie?

15.01.2024 / n=142

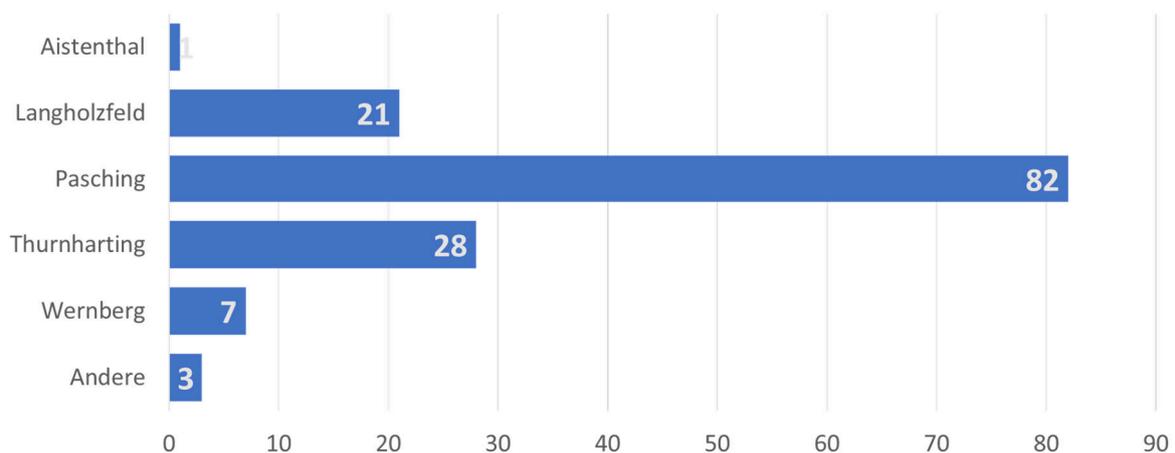


Abbildung 20: Herkunft der Umfrage-Teilnehmer:innen (eigene Darstellung)

Aus den Rückmeldungen lassen sich eindeutige Trends erkennen: beim Radfahren überwiegt die Unzufriedenheit mit den Voraussetzungen in der Gemeinde, beim Fußverkehr sind dagegen 62% der teilnehmenden Haushalte sehr zufrieden oder zufrieden mit der vorhandenen Infrastruktur.

Für **das Zu-Fuß-Gehen** gibt es hinsichtlich weiterer Verbesserungen eine eindeutige Tendenz aus der Sicht der Bevölkerung: weniger bzw. langsamerer Kfz-Verkehr sowie der Einsatz von mehr Zebrastreifen stehen im Vordergrund, dagegen werden Querungshilfen mit Mittelinseln aus subjektiver Sicht der Bevölkerung als weniger wirksam eingeschätzt.

Welche Änderungen würden dabei helfen, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen? n=93

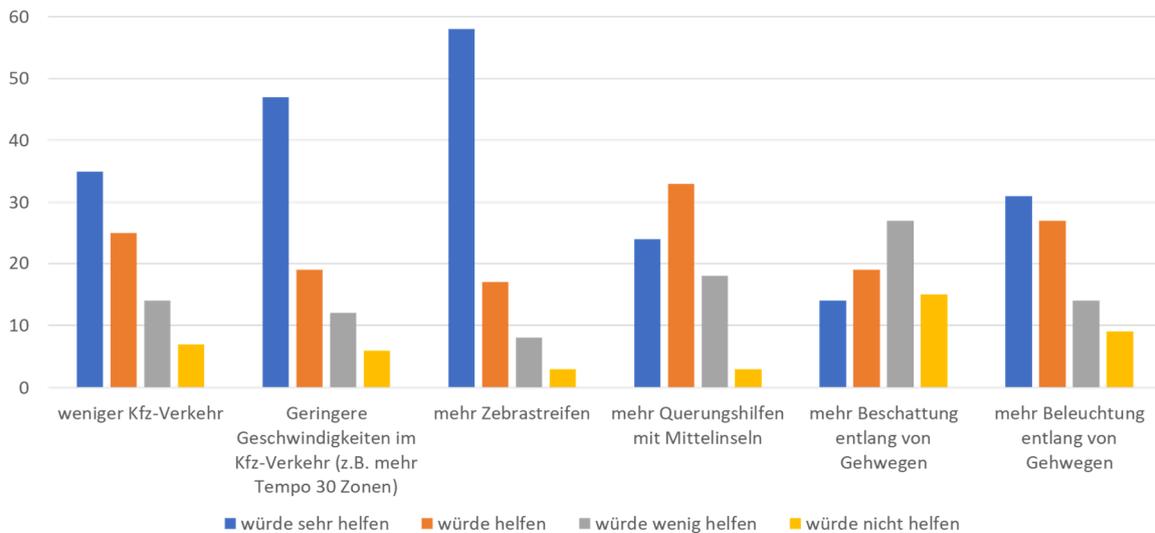


Abbildung 21: Gewünschte Änderungen für den Fußverkehr I (eigene Darstellung)

Welche Änderungen würden dabei helfen, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen? n=93

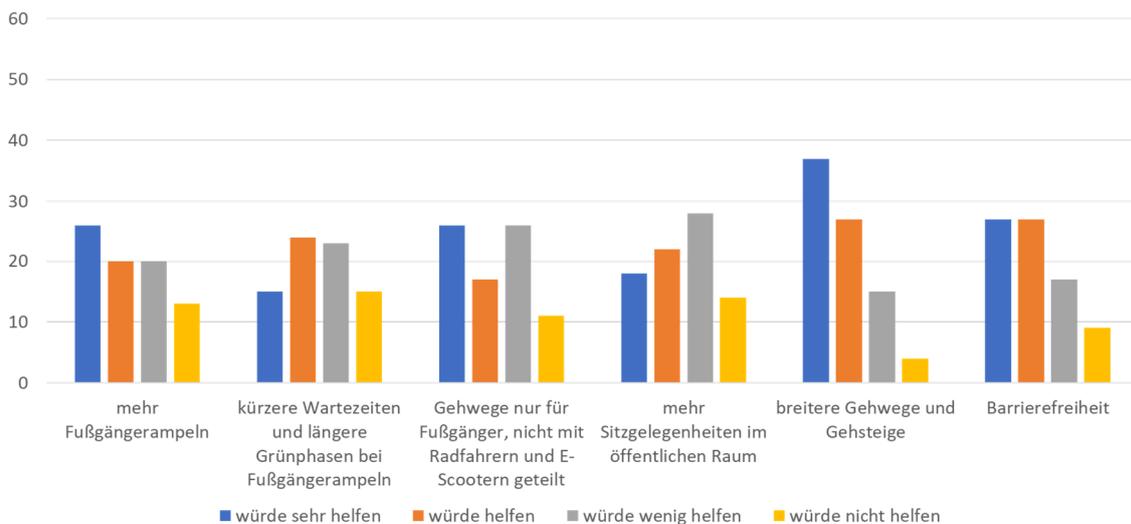


Abbildung 22: Gewünschte Änderungen für den Fußverkehr II (eigene Darstellung)

Weiters wurden seitens der Bevölkerung Hinweise auf besonders gefährliche Stellen für die Fußgänger:innen gegeben:

- Mangelnde Querungsmöglichkeiten von größeren Straßen z.B. Dörnbacher Straße, Hörschinger Straße
- Queren von Kreisverkehren
- Zwischen Thurnharting und Hitzing
- rund um VS Langholzfeld – zu viele Autos

- Fehlender Gehweg Südzeile (Schulweg für viele Kinder)
- Generell: mit Kinderwagen überall schwierig. Zu enge Gehwege, wenige abgeschrägte Kanten, zu wenige Zebrastreifen
- Geh- und Radwege zu schmal für gemeinsame Nutzung
- Mangelhafte Schneeräumung verschärft Problematik (Einzelereignis 2023)

Sämtliche Nennungen von Gefahrenstellen wurde in Form von Heatmaps dargestellt. Je öfter eine Stelle im Gemeindegebiet von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen als gefährlich genannt wurde desto intensiver fällt die Rotfärbung in der folgenden Karte aus:

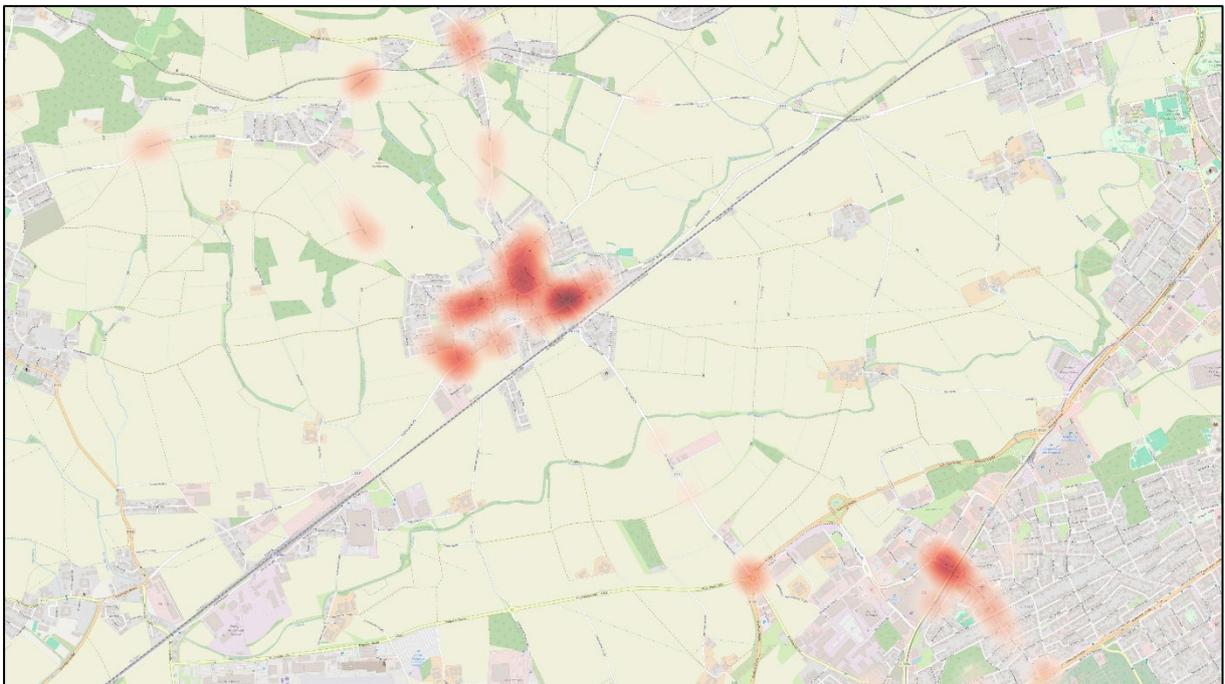


Abbildung 23: Heatmap der Gefahrenstellen, die in der Online-Umfrage genannt wurden (eigene Darstellung, Kartengrundlage: geoland basemap)

Aus Sicht der Umfrageteilnehmer:innen sind in Pasching Ort sowie im Bereich der Plus City die gefährlichsten Stellen für Rad- und Fußverkehr vorhanden.

Im Paschinger Ortsgebiet wurden folgende Abschnitte als besonders gefährlich bezeichnet: Schulstraße, Kreisverkehr, Verbindung nach Thurnharting und Hitzing von Pasching aus, Kreuzung Elektro Hintermüller sowie der Schulweg für Kinder aus der Südzeile:

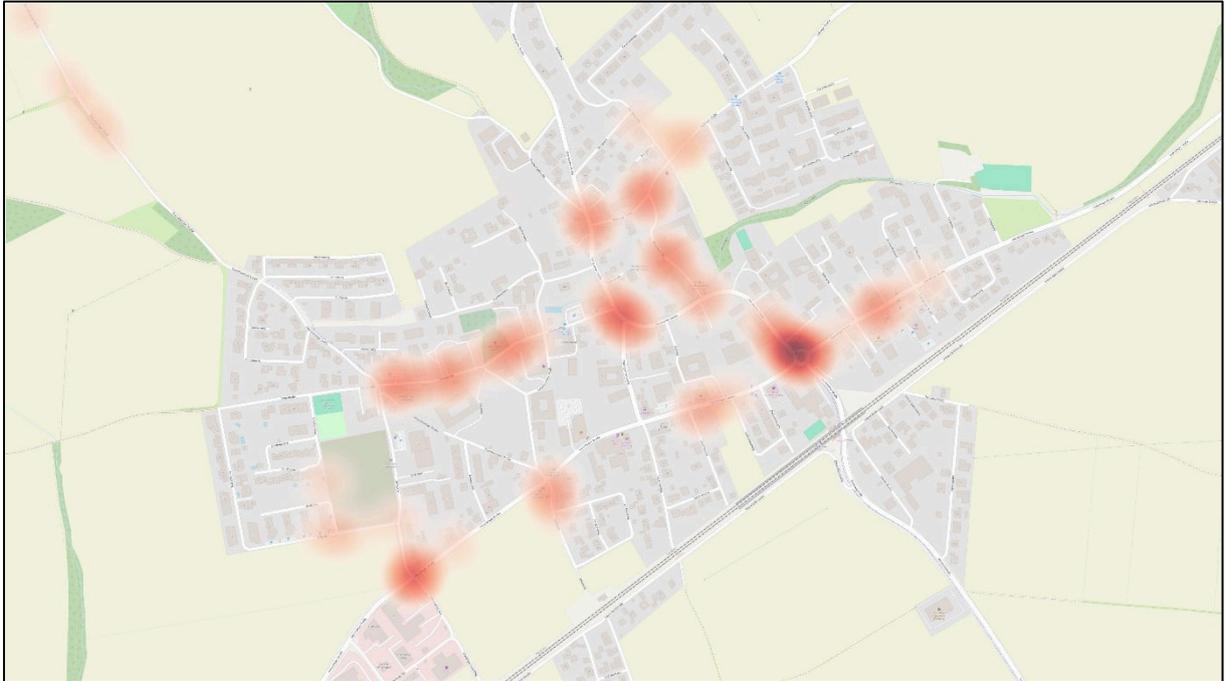


Abbildung 24: Heatmap der Gefahrenstellen im Paschinger Ortsgebiet (eigene Darstellung, Kartengrundlage: geoland basemap)

Im Bereich Plus City wurden besonders die fehlende Geh- und Radinfrastruktur innerhalb der Plus City kritisiert. Es gibt zu wenige Radabstellplätze, zusätzlich ist die Fortbewegung mit Rad oder zu Fuß aufgrund des regen PKW-Verkehrs sehr gefährlich. Als weiteren Gefahrenpunkt wurde die Querung der Stifterstraße in Richtung Plus City genannt:

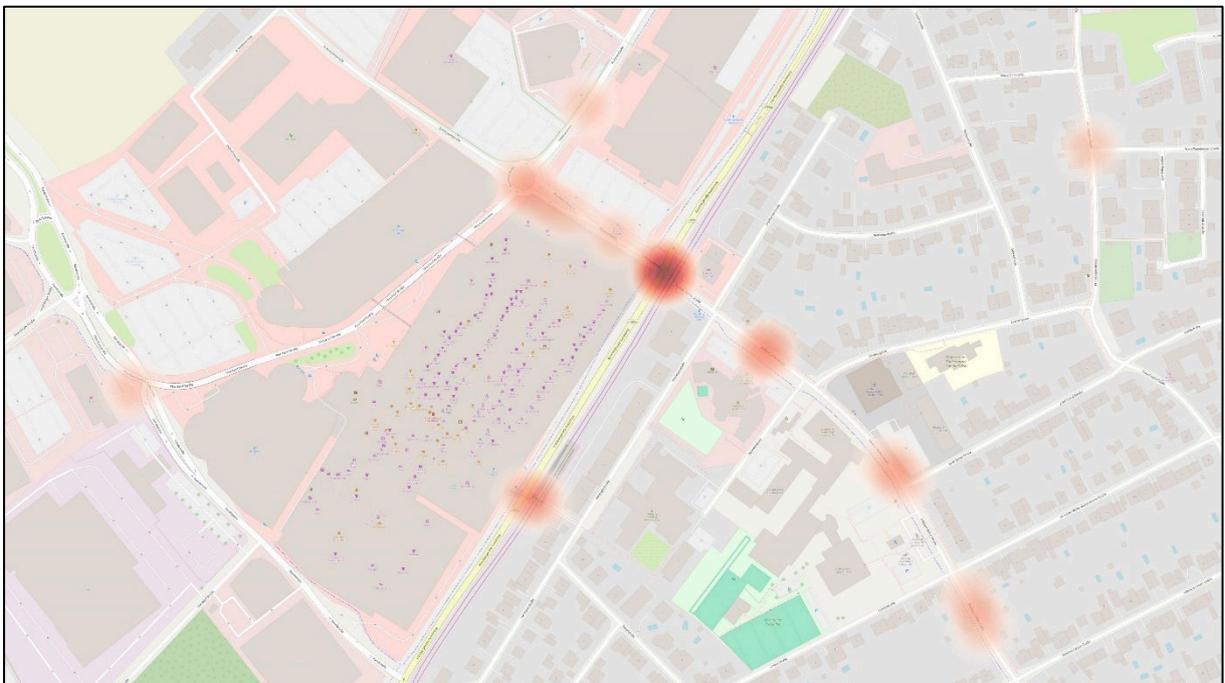


Abbildung 25: Heatmap der Gefahrenstellen im Bereich Plus City (eigene Darstellung, Kartengrundlage: geoland basemap)

13.4. Schulwegplan Volksschule Langholzfeld 2023

Im März 2023 wurden vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (Dipl.-Ing. (FH) Markus Baur) in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und der Polizeiinspektion Pasching Begehungen der Schulwege durchgeführt. Aufgrund des großen Einzugsgebietes bringen und holen ca. 40% der Eltern die Kinder mit dem Auto zur / von der Schule.

Um die dadurch entstehenden Konflikte und Gefährdungen von Schüler:innen zu reduzieren, wird im Schulwegplan – neben kurzfristig umsetzbaren organisatorischen Maßnahmen sowie Hinweisen für das richtige Verhalten der Fußgänger – folgende für den Masterplan Gehen relevante Maßnahme vorgeschlagen:

- Der Parkplatz bei der Kirche soll als Elternhaltestelle ausgewiesen werden

14. ANHANG 2: DETAILERGEBNISSE DER ONLINE-UMFRAGE

Die Umfrage war von 12. Dezember bis inkl. 15. Jänner 2024 online und wurde insgesamt von 206 Personen geöffnet. Davon haben 142 Personen zumindest eine Frage beantwortet und **98 Personen** alle Fragen beantwortet. Im Folgenden werden die Ergebnisse bzgl. des Fußverkehrs abgebildet.

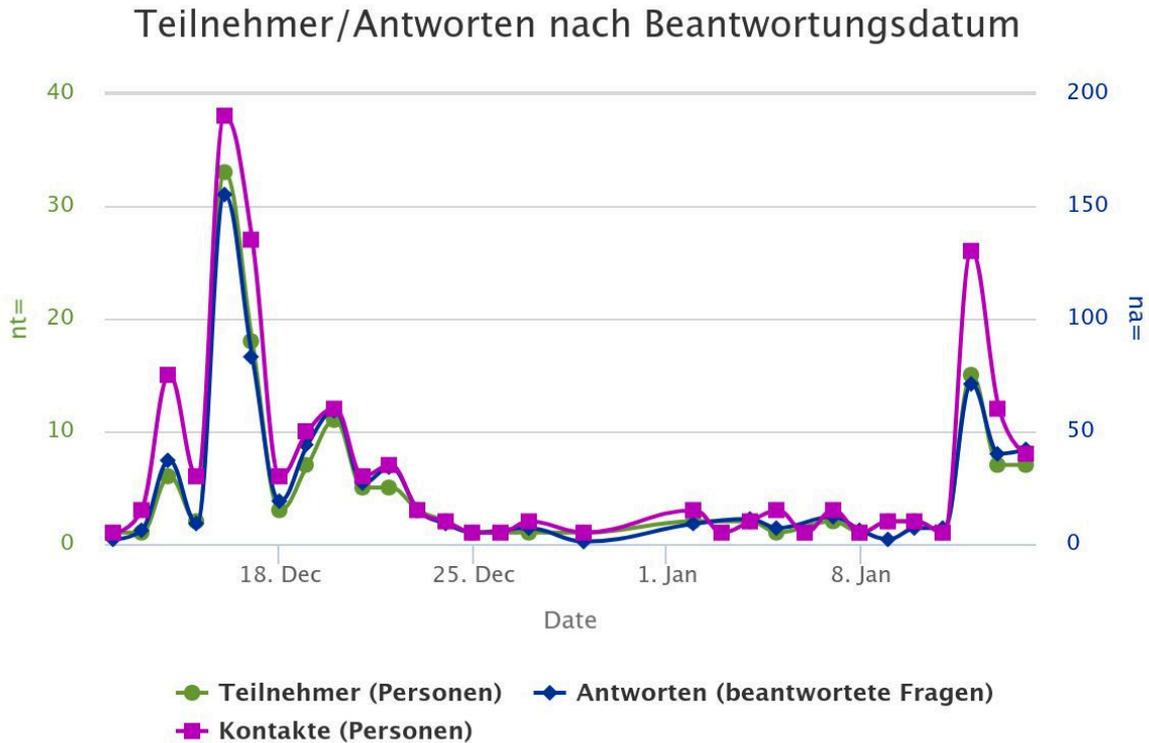
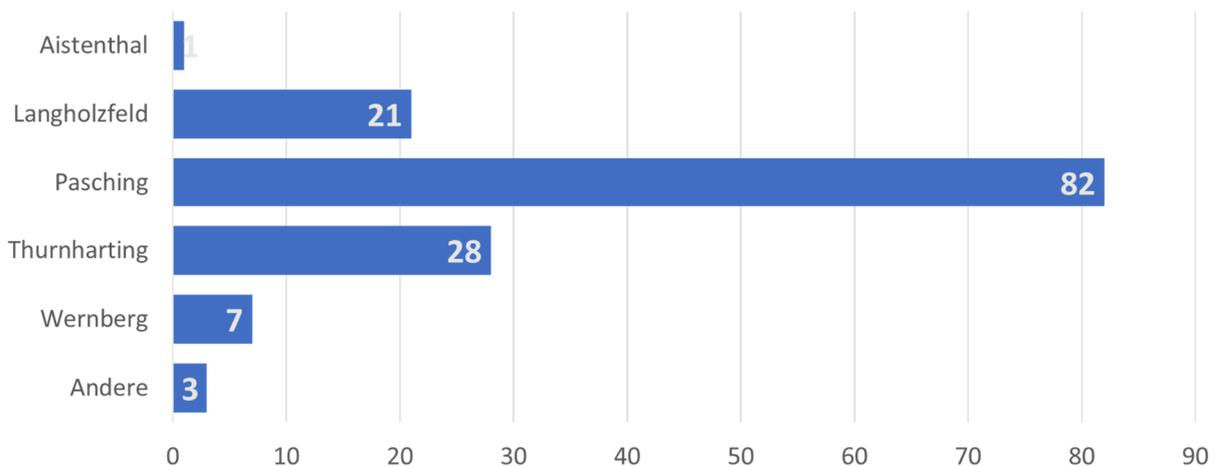


Abbildung 26: Teilnehmer:innen der Online-Umfrage im zeitlichen Verlauf (Quelle: onlineumfragen.com)

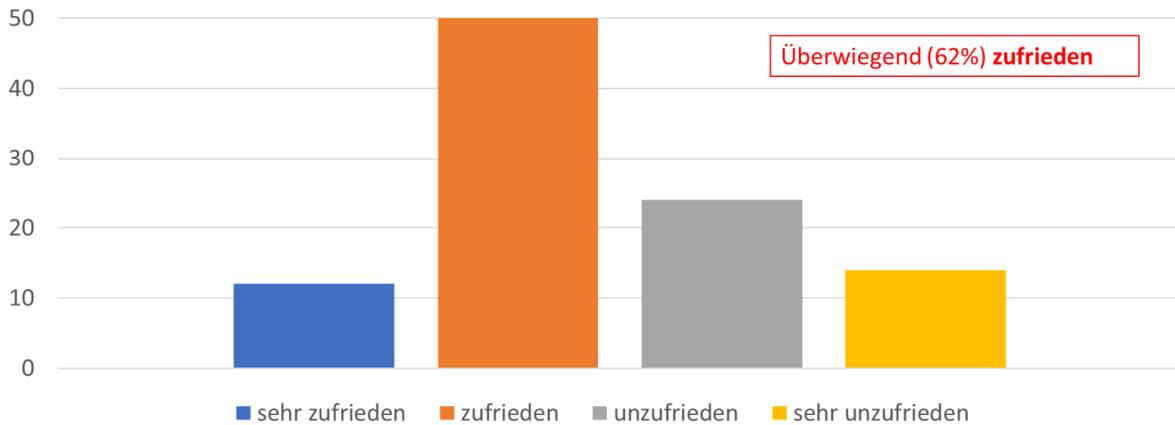
In welchem Ortsteil der Gemeinde Pasching wohnen Sie?

15.01.2024 / n=142



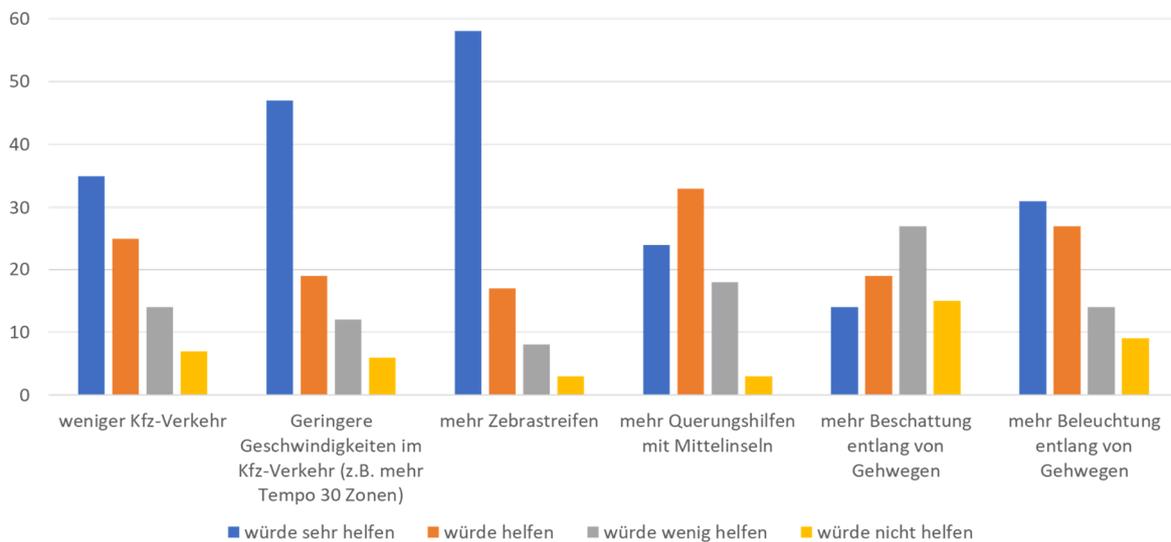
Wie zufrieden sind Sie grundsätzlich mit den Voraussetzungen für das Zu-Fuß-Gehen in Pasching?

n=100



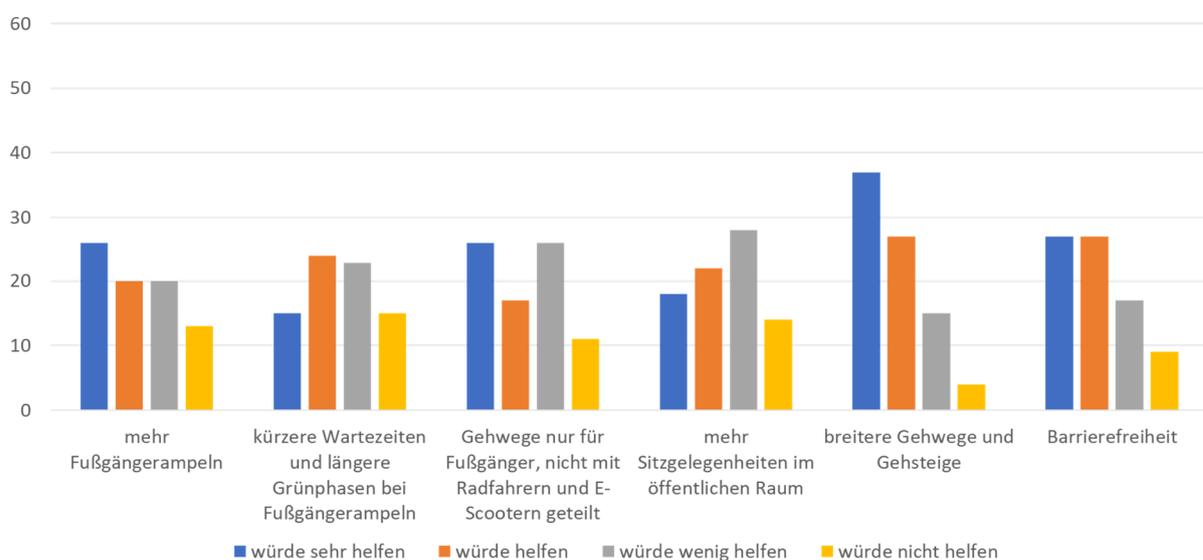
Welche Änderungen würden dabei helfen, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen?

n=93



Welche Änderungen würden dabei helfen, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen?

n=93



Gibt es Stellen im Straßennetz, die für das Zu-Fuß-Gehen besonders gefährlich sind?

- Einengung der Gehwege durch Überhängende Sträucher --> Rückschnitt
- Unterführung PlusCity schlechtes Publikum; Ampelschaltung bei Bauhaus Kreuzung zu kurz bzw. muss man drei Mal hintereinander sehr lange warten, entlang TiL zu schmal um es mit Fahrradfahrern zu teilen, entlang der Kürnbergstraße vom Nachrichten Kreisverkehr nach Pasching Ort unangenehm, da hier die Autos sehr schnell fahren dürfen und man gefühlt zu wenig Abstand hat (keine Barriere dazwischen)
- Hier gilt das gleiche wie beim Radfahren: gemischter Geh/Radweg beim TiL viel zu schmal, Problem rund um die Plus City
- Ich bin hauptsächlich im Ortsteil Langholzfeld zu Fuß unterwegs und da fühle ich mich überall sicher
- Querrungsmöglichkeit der Dörnbacherstraße zur Haltestelle der Lilo in Hietzing, zB Zebrastreifen oder Fussgängerampel
- entlang der Hauptstraße! teilweise sehr enge Gehsteige(Bsp entlang vom Weigl). Viel zu viel Schwerverkehr mit absolut zu schnellem Tempo! Für Fußgänger eine echte Gefahr!
- Zebrastreifen über Stifterstraße, Stadtfriedhof Kreuzung. Kurzer Zebrastreifen wo Autos von Salzburgerstrasse einbiegen. Leider sehr unübersichtlich und Autos biegen mit erhöhter Geschwindigkeit ein.
- Überquerung Westzeile von Südzeile aus kommend. Ist Schulweg für viele Kinder, aber kein Zebrastreifen oder ähnliches vorhanden.
- Mangel ist der fehlende Gehweg in der südzeile. Da gehen sooo viele Kinder zur Schule! Noch dazu mit der Baustelle daneben und den großen Maschinen ist das sehr gefährlich!
- Zebrastreifen beim Mühlring fehlt, für Kinder ist es gefährlich, die Straße zu überqueren
- Von Pasching nach thurnharting, die Autofahrer benutzen den Gehweg als ausweichbucht bzw als zusätzliche Fahrbahn und wenn jemand mit 100 km/h vorbeifährt wird es sehr gefährlich. Vor allem mit Kindern Zu Fuß von Thurnharting nach Hitzinger ist kaum möglich da kein Gehsteig und von thurnharting zur Bushaltestelle rauf gibt es keinen durchgehenden Gehsteig
- Es ist fast in ganzem Ort in Pasching eine Katastrophe mit dem Kinderwagen spazieren zu gehen. Egal ob gemütlich Wochenendespaaziergang oder der Weg zum Kindergarten. Es gibt viel zu wenige Zebrastreifen und die Bordsteinkanten würden abgeflacht gehören. Weiters wäre es schön, wenn zumindest 5 Tage nach ein massiven Wintereinbruch die Gehwege freigeräumt werden und vor allem auch die Unterführungen für die Kinderwägen freigeräumt werden. Pasching ist leider was Fußgänger angeht noch hinten nach und muss viel ändern!
- In Pasching ist es sehr schwierig mit einem Kinderwagen am Gehweg zu fahren - auch neue Gehwege haben keine abgeschrägten Kanten - Zebrastreifen so gut wie nicht vorhanden in Pasching. Zebrastreifen beim Pühringer endet auf der Straße wenn man Richtung Babypromenade gehen will. Gehsteig bei der Kirche hört einfach auf und man muss auf eine schmale Straße wechseln - hier auch keine abschrägen so auch mit Kinderwagen sehr schlecht zu fahren. Das sind nur zwei Beispiele - bitte einfach mal einen Kinderwagen nehmen und durch Pasching fahren - dann sieht man wie schlecht das Fußgängernetz in Pasching ist (und wie wenig Barrierefrei)
- Zwischen Gemeindeparkplatz und Gemeinde eine Zebrastreifen und eine barrierefrei Mittelinsel
- Übergang vom Bachweg zum Reiterhof, bei der Babypromenade, entlang vom Friedhof, der Schulweg ist allgemein sehr gefährlich! Im Winter kommt noch die sehr schlechte Schneeräumung hinzu :(
- Die Querung zur Bushaltestelle Mühlweg Richtung Linz ist katastrophal! Hier fehlt ein Zebrastreifen oder ähnliches! Die Autos fahren hier oft viel zu schnell! Wenn man bedenkt, wie viele Neubauten es im Bereich Südhang/Südzeile, etc gibt, wäre hier dringend eine Lösung notwendig. Weil es werden immer mehr Kinder diese Straße queren müssen, und dass teilweise auch früh, wo die Sonne vielleicht noch nicht aufgegangen ist! Ich finde diese Stelle sehr gefährlich und für mich ist es nur eine Frage der Zeit bis da mal etwas passiert! Zudem ist der Gehweg auf der Seite Mühlweg Bushaltestelle Richtung Hörsching viel zu schmal! Ein Haus-eck und eine Laterne nehmen da einiges vom Gehsteig weg! Dann stehen die Mülltonnen oft auch noch auf dem Weg, sodass man mit den Kinderwagen mit den Rädern auf die Straße ausweichen muss! Bitte nehmt diese Zwei Kriterien ernst. Danke
- Schulstraße (es gibt nicht überall einen Gehweg, Straßenseite muss für Gehweg überquert werden ohne Zebrastreifen, viel zu eng für zuviel Verkehr - echt gefährlich für Schulkinder!!!)

Ruflingerstraße zwischen Kapellenstraße und Dörnbacher Straße (teilweise kein Gehweg, viel zu eng vor allem wenn ein Bus kommt - ebenfalls gefährlich für Kinder!!!) Brückenstraße (unübersichtlich, kein Gehweg vorhanden)

- In Pasching Ort sind die Gehsteige teilweise sehr eng oder unterbrochen - zB Kirche. Brückenstraße/Ruflingerstr gibt es auch nach der Kreuzung ein Stück welches sehr eng und unübersichtlich ist.
- Kürzelweg - kein Licht Thurnharting rauf kein Licht und zu wenig Mülleimer
- Schulstraße, Kapellenstraße
- Der Schulweg ab dem Gerstenweg ist extrem gefährlich. Zu wenig, zu enge oder auch keine Gehwege vorhanden. Beim Übergang auf der Hauptstraße kurz vor der Babypromenade ist extrem gefährlich. Keine Ampel vorhanden. Der Teilbereich von der Kirche bis zum Hort Pasching ist gefährlich, da kein durchgängiger Gehweg vorhanden ist.
- Ruflingerstrasse, Schulstrasse, Brückenstraße, Grundbach zu wenig Überquerungen... beim überqueren der Dörnbacherstrasse
- Fürchte den ganzen Ort vor allem für die Kinder auf dem Weg zur Schule ist sehr gefährlich
- • Gehweg + Übergang Brückenstrasse/ Dörnbach Strasse (30er Zone + leuchtende Tafel/Zebrastreifen wäre sehr viel besser) - grosse Gefahr Zone!! • Übergang zu den Bushaltestellen in ganz Pasching kaum gegeben • Übergang Gemeinde Kindergarten (Vorsicht Kinder Schild - wäre sinnvoll) • 30 er Zone gesamte Dörnbacher Straße (enge Straße) • Einbahnstraße Ruflingerstraße oder Brückenstraße
- Leibnizstrasse! Schulweg
- Zur Bushaltestelle "Mühlweg" ist dringend ein Zebrastreifen notwendig. auf dem Gehweg "Thurnhartinger Straße" (Richtung Bushaltestelle "Mühlweg") sind wir im Winter schon öfters ausgerutscht. Hier könnte man besser streuen.
- Das Überqueren von Straßen mit größeren Gruppen ist oft unsicher.
- Für die Kinder ist der Schulweg viel zu unsicher. Der Verkehr sollte allgemein auf 30kmh im Ortsgebiet beschränkt werden.
- In der Dörnbacherstraße bei der Engstelle nach dem Kreisverkehr Richtung Hitzing
- Die gemeinsamen Geh/Radwege sind zu schmal. Es sollte möglich sein, dass Radfahrer zum Fußgänger 1,5 Meter Abstand halten können
- Toll wäre die Errichtung von einem geschotterten Fußweg zwischen der Nordzeile und Im Wohnland, damit der Spielplatz im Wohnland von den Kindern der neuen Wohnsiedlung Nordzeile/Südzeile schneller und sicher erreicht werden kann! Weiterer Ausbau vom Gehweg in der Schulstraße wäre sinnvoll.
- Kein Gehweg Verbindungsstraße Thurnharting - Hitzing. Tempolimit an Thurnhartingerstraße zw Pasching und Thurnharting
- keine direkten Gehwege in Pasching Ort (zB Ruflingerstr. zum Radhaus) Übergänge in der Dörnbacherstr sind sehr mangelhaft und unsicher
- Plus City zum Outlet unter der Brücke bzw. durch das Parkhaus, Kürnbwrgstraße zw. Straßenbahnhaltstelle und Nachrichtenkreisverkehr - keine Beleuchtung bei Lafrunde - Stockfinster, Schulweg Kinder zur VS Langholzfeld bzw. Rund um die Schule - viel zu viele Autos die Kinder übersehen können - Parkverbot in der Leibnitzstraße auf Höhe der Schule muss zwischen 7:30 und 8:00 realisiert werden
- Kein Zebrastreifen, wenn man, von der Westzeile kommend, die Hörschingerstraße zur Bushaltestelle "Mühlweg" überqueren will.
- Dörnbacherstrasse 24 - strassenquerung zur schul- bzw. baumgartnerstrasse
- Dörnbacherstraße
- thurnharting Richtung Hitzing, Neben Kirche die Engstelle/unfertiger Gehsteig, überquerung von brücke beim Bach (von langwies kommend) zum Weigl,
- Schlechte Schneeräumung auf den Gehwegen
- Dörnbacherstraße
- Der Gehweg entlang Stoaweg (Thurnharting-Pasching) ist ein Witz. Welcher Dilletant plant so einen Schwachsinn! Spitze Steine überall verstreut, Autofahrer weichen auf Gehsteig aus, statt zu bremsen und mähen dabei Kinderwägen fast nieder.
- Eine echte Gefahrenquelle ist das Überqueren des Kreisverkehrs!
- Kreisverkehr Überquerung Pasching
- Ein zu Fuß gehen durch Pasching neben der Straße ist sowohl von Leonding kommend Richtung Oftring als auch von Hitzing kommend Richtung Plus City eine gefährlich Angelegenheit. Ursache dafür ist nicht nur die massive Verkehrsbelastung sondern auch die chronische Überschreitung der Geschwindigkeitsbeschränkung.

- Gehweg gegenüber Weigl Dörnbacherstraße hört plötzlich auf. Hier wäre ein durchgängiger Weg bis zur Brückenstraße sinnvoll, damit man nicht 2x die Straße queren MUSS
- Eine Stelle betrifft nur zum Teil die Gemeinde Pasching. Die Straße zwischen Thurnharting (Kirchbergerstr.) und Kirchberg wird von vielen Spaziergängern und Läufern genutzt. Da es sich dabei um eine schmale Straße handelt und das Verkehrsaufkommen aufgrund der Bautätigkeiten zugenommen hat, kommt es vermehrt zu nicht ganz ungefährlichen Situationen. Auch zwischen Thurnharting und Hitzing sollte der Plan eines Geh- und Radweges (idealerweise baulich getrennt) rasch umgesetzt werden. Im Ort passt die Situation für die Fußgänger ganz gut. Ev. noch Zebrastreifen bei den "Haupt-Spazierwegen" (Bsp. Kreuzung Macherfriedstr. / Dörnbacherstr (südliche Seite), bzw. Lückenschluss des Gehweges bei der Kirche.
- Bei der Bushaltestelle Pasching Mühlweg bitte einen Zebrastreifen. Hier kam es mehrmals zu echt gefährlichen Situationen mit Kindern. Ebenso bei der Verkehrsinsel Elektro Hintermänner.
- dörnbacherstraße, schulstraße, hörschingerstraße
- keine durchgängigen Fußwege - man muss oft Bundesstr. ohne Zebrastreifen queren
- Rund um die Volksschule ist es morgens gefährlich und entlang der Oldinger Straße war es letztes ganz schlimm da bei den ganzen Schneefällen die eh schon in Gehsteige mit Kinderwagen nicht passiert da waren und ich musste mit meinem Kleinkind im Kinderwagen auf der Straße gehen wo ein fünfziger ist weil Pasching die Autofahrer in den Fokus nimmt, statt ähnlich ordentliche Politik für Fußgänger und Radfahrer zu machen.. Wir wohnen in der Nähe von als Volksschule und hier hat man in der Früh das Gefühl auf einer Pendler Strecke zu sein wir fahren extrem viele Autos von Thurnharting runter und an der Volksschule vorbei zur Leoningerstraße. Da würde Tempo 30 auf dem Verbindungsstück zwischen Thurnharting und Pasching helfen um den Pendler Verkehr in andere Bahnen zu lenken.
- Rund um die Straßenbahnhaltestelle Wagram ist die Situation für Fußgänger besonders gefährlich.
- Entlang welscher strasse von autohaus Baschinger zu Pluscity gibt es keine Schutzplanke. Habe immer Angst, dass ein Auto wird uns einfach überfahren.
- Eine echte Gefahrenstelle liegt beim neu gestalteten Kirchenvorplatz in Lghzf. Hier hört plötzlich der Fußweg auf, und man steht unweigerlich auf der Strasse. Sehr problematisch vor allem für Personen mit Rollator, weil sie nur auf stark befahrenen Stifterstrasse weitergehen müssen. Vor Neugestaltung des Kirchenplatzes ging der Fußweg ganz normal weiter, jetzt hört er plötzlich auf. Eine Meisterleistung der Ortsplanung :-(
- Kürnbergstraße - Kreisverkehr Pasching Point, eine Katastrophe per Rad, der Straßenverkehr ist schon sehr aufzupassen aber Radfahrer werden da schnell übersehen
- Rufflingerstrasse - großer Bus und teilweise kein Gehweg!. Strasse Richtung Kirche - großer Bus und teilweise kein Gehweg
- Ich finde es sehr schade, dass man oft sicherer unterwegs ist wenn man das Auto nimmt. Bestes Beispiel ist die Plus City. Fußgängerfeindlicher geht es nicht. Gefahrlos von der Plus City zum Billa zu gehen ist nahezu unmöglich. Auch von den Parkhäusern zu den Bushaltestellen zu gelangen finde ich sehr umständlich und gefährlich. Auch die Fahrweise mancher Autofahrer ist dort eine Frechheit. Das man im Ortsgebiet bei den Bushaltestellen keinen Zebrastreifen gibt finde ich sehr schade, Schulkinder müssen oft sehr lange warten dass sie über die Straße gelassen werden und dies ist oft auch sehr gefährlich, wenn nur ein Auto stehen bleibt und das entgegenkommende nicht. 30er im Ortsgebiet wäre der erste Schritt. Auch zu Fuß zum Spar nach Hitzing zu gelangen gestaltet sich etwas schwierig, da ständig irgendwo ein Gehweg endet.
- Engstelle zwischen Kirche und ehem. VS Pasching
- Kreuzung Dörnbacher Str. - Baumgartnerstr.
- Kreuzung Hörschingerstr. - Thurnhartingerstr. - Mühlweg, hier wäre am besten gleich einen Kreisverkehr zu schaffen, würde auch zur Verkehrsberuhigung beitragen in Pasching. Kreuzung Westzeile - Hörschingerstraße - Welser Heideweg. Hier würde mal ein Zebrastreifen gut tun und eine Leuchte, die blinkt, wenn man hinübergeht. Schulstraße, dass die Kinder hier die Straße queren müssen, finde ich nicht in Ordnung und ist ab und zu sehr gefährlich gewesen. Beim Paschinger Kreisverkehr würde auch Zebrastreifen gut tun, genau so wie vorm Rathaus. Ein Zebrastreifen würde auch gut tun Höhe Kürnbergstraße - Birkenstraße. Wie es in den anderen Orsteilen aussieht weiß ich leider nicht, ist aber zu 100% Verbesserungsfähig.
- V.a. für Kinderwagen sind viele Gehwege massiv knapp und mit entgegenkommenden Fußgängern überhaupt nicht machbar am Gehweg zu bleiben. Dörnbacher Straße querung zur Brücke Straße schlecht markiert bzw wo markiert nicht barrierefrei. Weg von Babypromenade zu EKIZ auch sehr eng und trotz Autoverkehr in beiden Richtungen. Unterführung Vom Zug

zum Teil sind die Rampen zu Schmal für Kinderwagen! Vor allem die Unterführung die Dog Point am nächste n liegt ! Hier auch Sturz mit Rollator schon erlebt

- Fußgehtechnisch schaut´s hier meines Erachtens recht gut aus!
- Überquerung der Leondinger Straße in Richtung Langwies-Spielplatz Begehung des Gehsteigs vor Leondinger Straße 16 mit den Kindern (sehr schmaler Gehsteig), diese Saison keine Räumung dort Querung der Straße zwischen Rathaus und Billa mit Kindern (Kindergarten und Krabbelstubenkinder) aufgrund von komplizierter Kreuzungssituation
- Engstelle beim Weigl, Schulstraße auf höhe Friedhof
- Kein durchgehender Gehsteig von der Bruckmayrsiedlung in den Ort. Kein Zebrastreifen, zu schnelle Autos
- Kreisverkehre sind gefährlich
- Allgemein gibt es mehrere Stellen in Pasching OHNE Gehsteig bzw. zu schmale Gehsteige. Südzeile ist ein gutes Negativbeispiel - eine NEUE Straße ohne adäquate Gehwege und viel Verkehr....
- Südzeile - wie kann es sein, dass bei Neubauten keine Gehwege mitgeplant werden müssen?! Dörnbacherstraße, Hörschingerstraße - mehr Zebrastreifen + geringere Geschwindigkeit nötig! Ebenso mehr Kontrollen hinsichtlich Geschwindigkeit! Dies gilt auch für die Westzeile!
- Hörschinger Straße. westzeile südzeile
- Zwischen Babypromenade und Kreisverkehr im Ortskern
- Gehsteig Von Augl Kreisverkehr nach Norden Dörnbacherstraße ist so schmal, v.a. vor Weigl-Hof ist es extrem gefährlich. 50kmh ist dort viel zu schnell!
- Sie Durchzugsstraßen von und zum Augl Kreisverkehr zerschneiden den Ort, sie sind verkehrstechnisch den Autofahrern vorbehalten. Ein Überqueren ist an manchen unübersichtlichen Stellen gefährlich (Bsp. bei der Brückenstraße)