



MOBILITÄTSKONZEPT PASCHING

Fahrradverkehr

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

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung	4
2. Ziele für den Radverkehr	6
3. Planungshorizont.....	7
4. Planungsgebiet	8
5. IST-Analyse.....	10
5.1. Bestehende Fahrradinfrastruktur	10
5.2. Radroutenkonzept Linz Land.....	13
6. Radverkehrs-Wunschlinien.....	15
7. Problem- und Schwachstellen im Wunschliniennetz.....	17
8. Maßnahmen	19
8.1. Kurzfristige (1 - 3 Jahre) bis mittelfristige (4 – 6 Jahre) Maßnahmen:	21
8.2. Langfristige (7 Jahre und länger) Maßnahmen:	25
8.3. Ergänzende Maßnahmen	28
8.4. Evaluierung	32
9. Abbildungsverzeichnis.....	35
10. ANHANG 1: Das aktuelle Mobilitätsverhalten	37
10.1. Verkehrserhebung OÖ 2022	37
10.2. Online-Befragung der Bevölkerung, ÖAMTC 2023	40
10.3. Ergänzende online-Umfrage zum Fuß-/Fahrradverkehr 2023/24.....	43
11. ANHANG 2: Online-Umfrage, Ergebnisse.....	47
12. ANHANG 3: Leitfaden Umsetzung: Radverkehrsanlagen und Orientierung	52
12.1. Exkurs: E-Bike und Rennradnutzung.....	57

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 Jahre 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 Radfahren sowie die Hebung des Anteiles der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege am Modal Split. Bisher fehlt ein geschlossenes Radwege- und Radroutennetz, was sich auf die bisherige Entwicklung des Radverkehrs in Pasching auswirkt: Laut Verkehrserhebung des Landes Oberösterreich, die alle 10 Jahre durchgeführt wird (zuletzt 2022), gab es beim Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in Pasching seit 2012 einen Rückgang von 8,6% auf 7,6% aller Wege. Dieser Wert liegt deutlich unter dem Durchschnitt des Bezirks Linz Land, in dem 2022 durchschnittlich 10,6% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden.

In den nächsten Jahren sollen die Voraussetzungen in Pasching systematisch verbessert werden, **um den Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege an allen Wegen wieder anzuheben**. Damit will die Gemeinde nicht nur einen Beitrag zur persönlichen Gesundheit der Bevölkerung leisten, sondern auch den Anteil des MIV reduzieren und damit zum Klimaschutz beitragen. Durch die Verlagerung von Wegen vom Auto auf das Rad kann der Autoverkehr in den Siedlungsgebieten reduziert werden, was die Qualität und die Sicherheit vor allem für Fußgänger:innen in diesen Straßen verbessert.

Ein zentrales Anliegen der Gemeinde Pasching ist es auch, das Bewusstsein über die Möglichkeiten und die positiven Effekte des Radfahrens in der Bevölkerung zu heben. Daher sollen Maßnahmen zur Information und Bewusstseinsbildung die Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen für das Radfahren begleiten.

Aufgrund der umfangreichen Vorarbeiten zum Radverkehr in Pasching wurde folgende Vorgehensweise zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes Fahrradverkehr gewählt:

Die übergeordneten Ziele und Maßnahmen (insbesondere das Netz an Rad-Haupttrouten) leiten sich überwiegend aus dem Radverkehrskonzept Linz Land und der darauf aufbauenden Radverkehrsstrategie Pasching ab. Zusätzlich zu den schriftlichen und planlichen Grundlagen wurde in Gesprächen mit den zuständigen Vertreter:innen der Gemeinde die bestehenden und geplanten Maßnahmen besprochen.

Um die Expertise aus der Bevölkerung in den Planungsprozess einzubinden, wurde parallel zur Erstellung des Konzeptes eine kurze online-Umfrage durchgeführt, in der die Bewohner:innen ihre Anregungen zu Geh- und Radwegen mitteilen und vor allem auf bestehende Gefahrenstellen und Probleme im Wegenetz hinweisen können.

Aus diesen Grundlagen sowie unter Berücksichtigung der wesentlichen Radverkehrs-Ziele innerhalb und außerhalb der Gemeinde Pasching wurde ein SOLL-Wegenetz erstellt und die Problem- und Schwachstellen auf diesem Wegenetz ermittelt. Aufbauend darauf wurden die einzelnen Maßnahmen festgelegt und nummeriert (die Nummern der Maßnahmen entsprechend den Nummern der Problem- und Schwachstellen).

Für den Radverkehr erfolgt die Abstimmung mit den übergeordneten Planungen des Landes Oberösterreich (Haupttradrouten) sowie den Aktivitäten der Nachbargemeinden.

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

Der Planungshorizont für das Konzept berücksichtigt sowohl kurzfristig umsetzbare Maßnahmen (1 – 3 Jahre) als auch einen mittel- bis langfristigen Zeitraum.

2. ZIELE FÜR DEN RADVERKEHR

Übergeordnetes Ziel des Masterplans ist die **Attraktivierung des Radverkehrs für die Nutzung im Alltagsverkehr** sowie das **Erhöhen der Verkehrssicherheit für Radfahrer:innen**.

Radfahren soll zu einer echten Alternative für Wege zwischen 1 und 5 km werden. Mit dem Fahrrad sind alle wichtigen Einrichtungen, Arbeitsplätze und Haltestellen des hochrangigen ÖV in Pasching gut erreichbar. Mit dem Fahrrad können auch die Wege zwischen den Ortsteilen zurückgelegt werden.

Österreichweit beträgt bei ca. einem Drittel der Wege die Distanz weniger als 5 km. Aufgrund der steigenden Verfügbarkeit von E-Bikes in den Haushalten und Betrieben werden auch Entfernungen bis 10 km zunehmend interessant für das Radfahren.

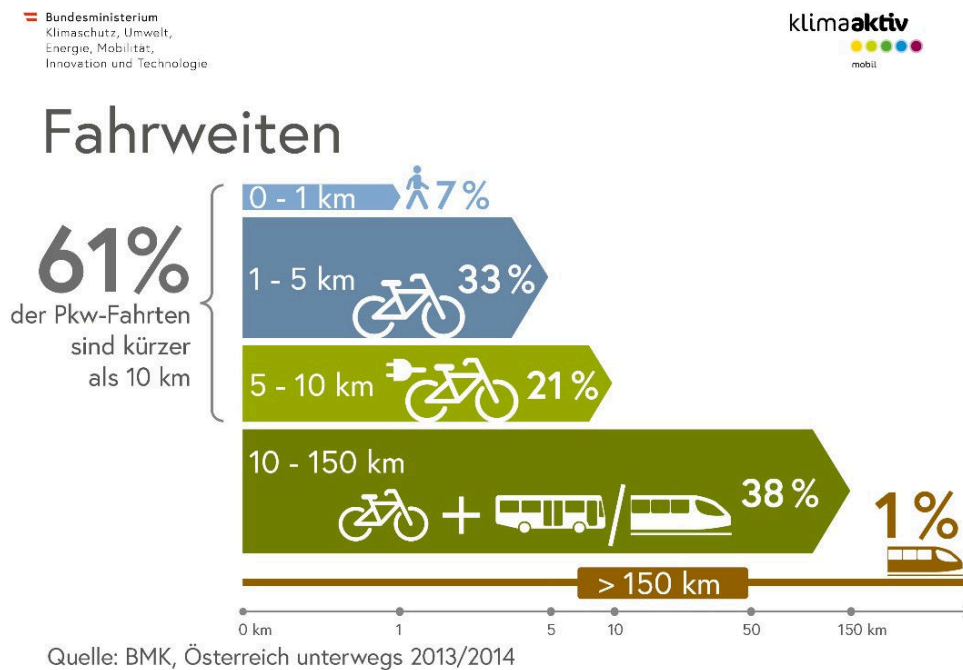


Abbildung 1: Faktencheck Radverkehr (Quelle: klimaaktiv.at)

Voraussetzung ist die Herstellung eines qualitativ hochwertigen und sicheren Radwege- und Radroutennetzes.

Teilziele für die Gemeinde Pasching sind:

- Schließen der Nord-Süd Hauptroute von Hitzing über Pasching bis zur L1390a
- Errichtung einer Ost-West Hauptroute von Linz kommend entlang der Linzer Lokalbahn
- Langfristig: Errichtung einer zusätzlichen Ost-West Hauptroute entlang der derzeitigen Westbahn-Trasse
- Schaffung eines geschlossenen Ergänzungsnetzes innerhalb der Ortsteile
- Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖV-Knotens Dörnbach-Hitzing mit dem Fahrrad
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplätze in Wagram mit dem Fahrrad
- Verbesserung der Erreichbarkeit der PlusCity mit dem Fahrrad
- Die Reduktion der Geschwindigkeiten im MIV vor allem dort, wo es zu Konflikten kommt oder eine Straße eine wesentliche Barriere für Radfahrer:innen bilden.
- Verbesserung der Querungssituation bei Landesstraßen
- Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfes innerhalb der Ortschaften mit dem Fahrrad
- Bewusstseinsbildung über die gesundheitsfördernde Wirkung des Radfahrens
- Hebung des Anteils der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege am Modal Split in Pasching

3. PLANUNGSHORIZONT

Der Planungshorizont beim Großteil der in Folge dargestellten Maßnahmen ist „kurzfristig“ und liegt bei 1 – 3 Jahren. Das Mobilitätskonzept „Fahrradverkehr“ 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 erst nach 2030) möglich ist.

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

4. PLANUNGSGEBIET

Planungsgebiet ist das gesamte Gemeindegebiet von Pasching. Die Schwerpunkte werden auf Wegbeziehungen

- innerhalb von Pasching Ort und Wagram/Langholzfeld (Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen, Arbeitsplätze und Schulen) sowie
- auf die Anbindung der Nachbargemeinden gelegt.

Im Norden der Gemeinde spielt die Anbindung des zukünftigen multimodalen Knotens beim Bahnhof Dörnbach-Hitzing der Linzer Lokalbahn eine wichtige Rolle.

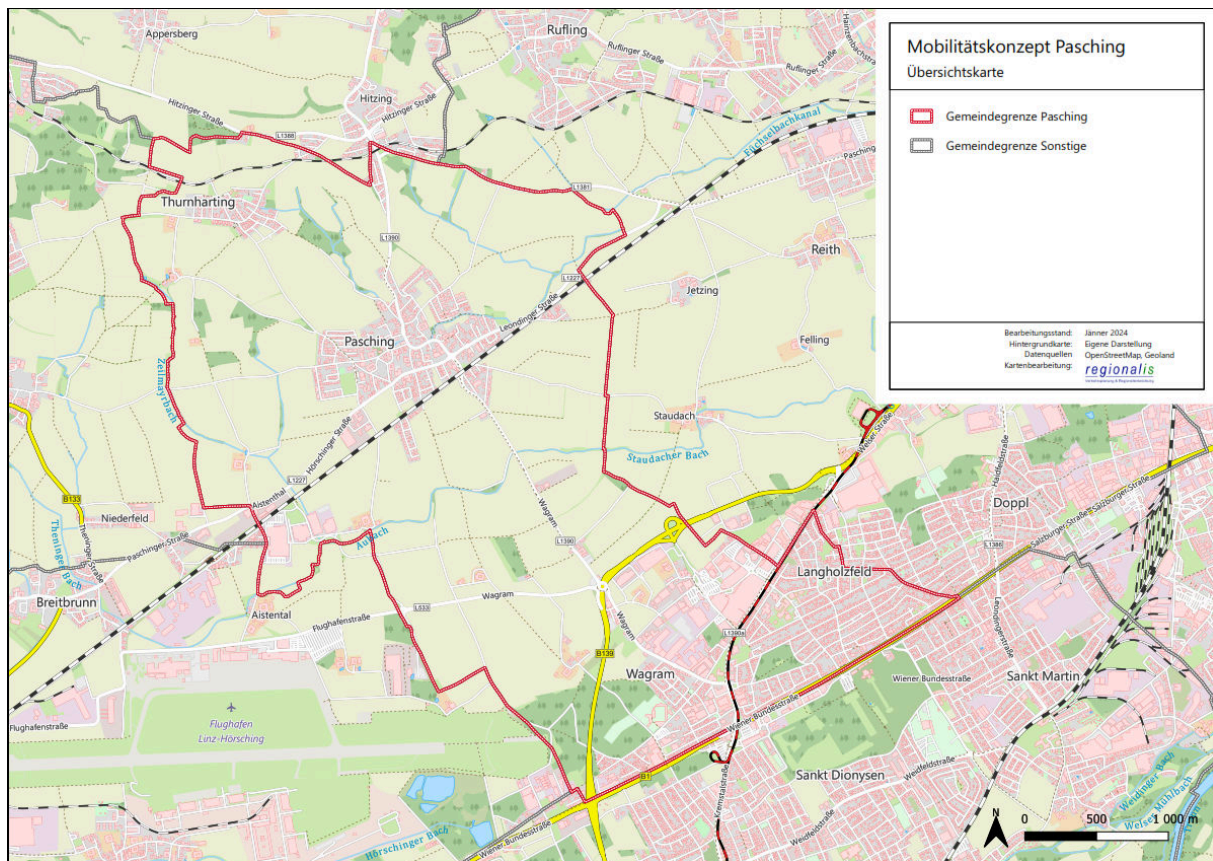


Abbildung 2: Planungs- und Gemeindegebiet Pasching (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)

Die folgende Abbildung zeigt die wichtigsten Points of Interest (POI) im Gemeindegebiet.

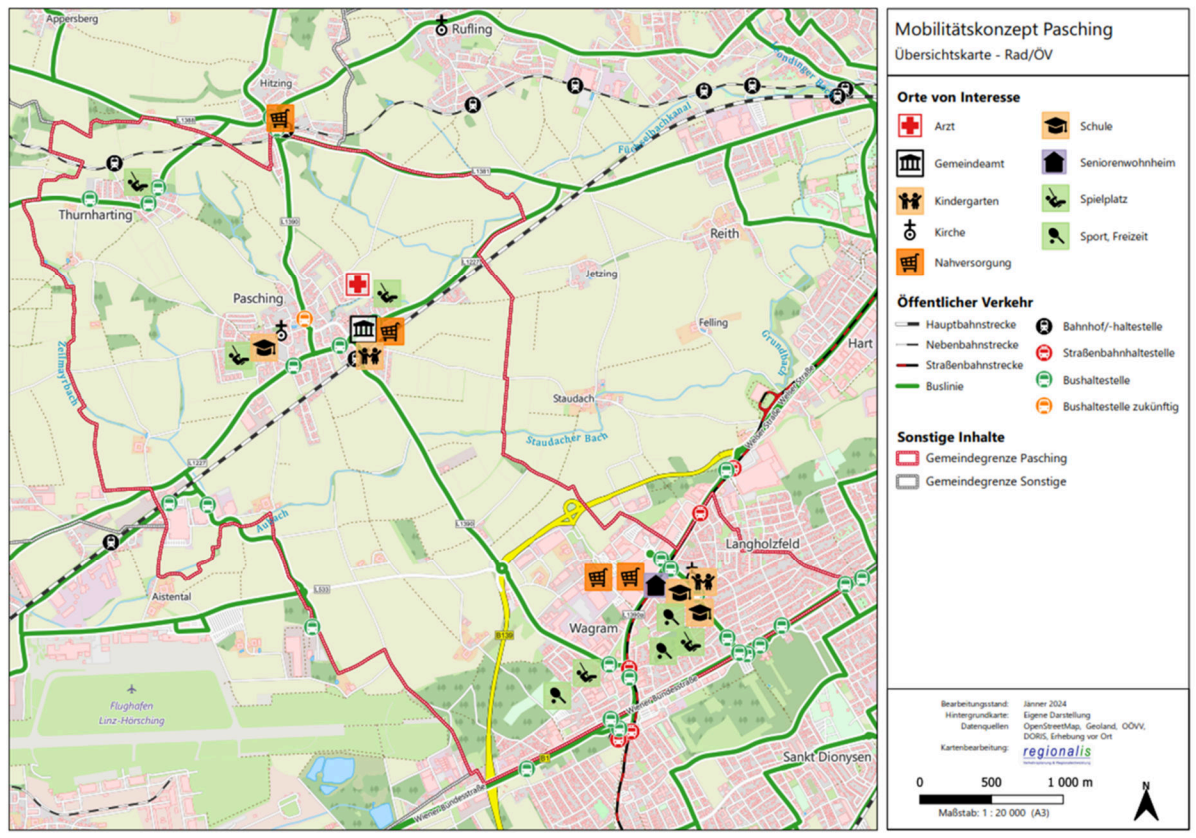


Abbildung 3: POIs im Projekt-/Gemeindegebiet (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM, ÖÖVV, DORIS)

Die Einrichtungen für den täglichen Bedarf konzentrieren sich in Pasching Ort und Langholzfeld. Besonderer Anziehungspunkt ist die PlusCity (siehe doppelten Einkaufswagen).

Besonders zu beachten ist auch die Erreichbarkeit der bestehenden und geplanten Betriebe entlang der B139 in Wagram und an der Gemeindegrenze zu Leonding.

5. IST-ANALYSE

5.1. Bestehende Fahrradinfrastruktur

Im Norden der Gemeinde verbindet der Landesradweg R18 „Eferdinger Landl-Weg“ die Ortsteile Turnharting, Hitzing und Pasching, allerdings gibt es nur auf einem kurzen Abschnitt der Turnhartinger Straße eine eigene Fahrradinfrastruktur.

Von Pasching nach Wagram existiert bereits ein weitgehend lückenloser Geh- und Radweg entlang der Kürnbergstraße, nur im Ortsteil Wagram fehlt ein Stück zwischen Am Schöppfeld und der L1390a.

Die einzige durchgehend ausgebaute Fahrradinfrastruktur führt entlang der ehemaligen B139, jetzt L1390a aus Linz kommend bis zur Trauner Kreuzung.

Weitere Fahrradinfrastrukturen befinden sich in Langholzfeld (Stifterstraße) sowie im Umfeld der PlusCity, wobei hier mehrere unzusammenhängende Teilstücke umgesetzt sind.

Wichtig zu erwähnen sind die Tempo 30-Zonen in den Wohngebieten, in denen das Radfahren grundsätzlich möglich ist. Aufgrund der fehlenden Teilstücke im übergeordneten Wegenetz ist die Wirksamkeit dieser Tempo 30-Zonen für das Radfahren bisher aber begrenzt.

Die **folgenden Abbildungen** zeigen

- die bisher verordneten Tempo 30 – Zonen und
- die aktuell vorhandene Fahrradinfrastruktur.



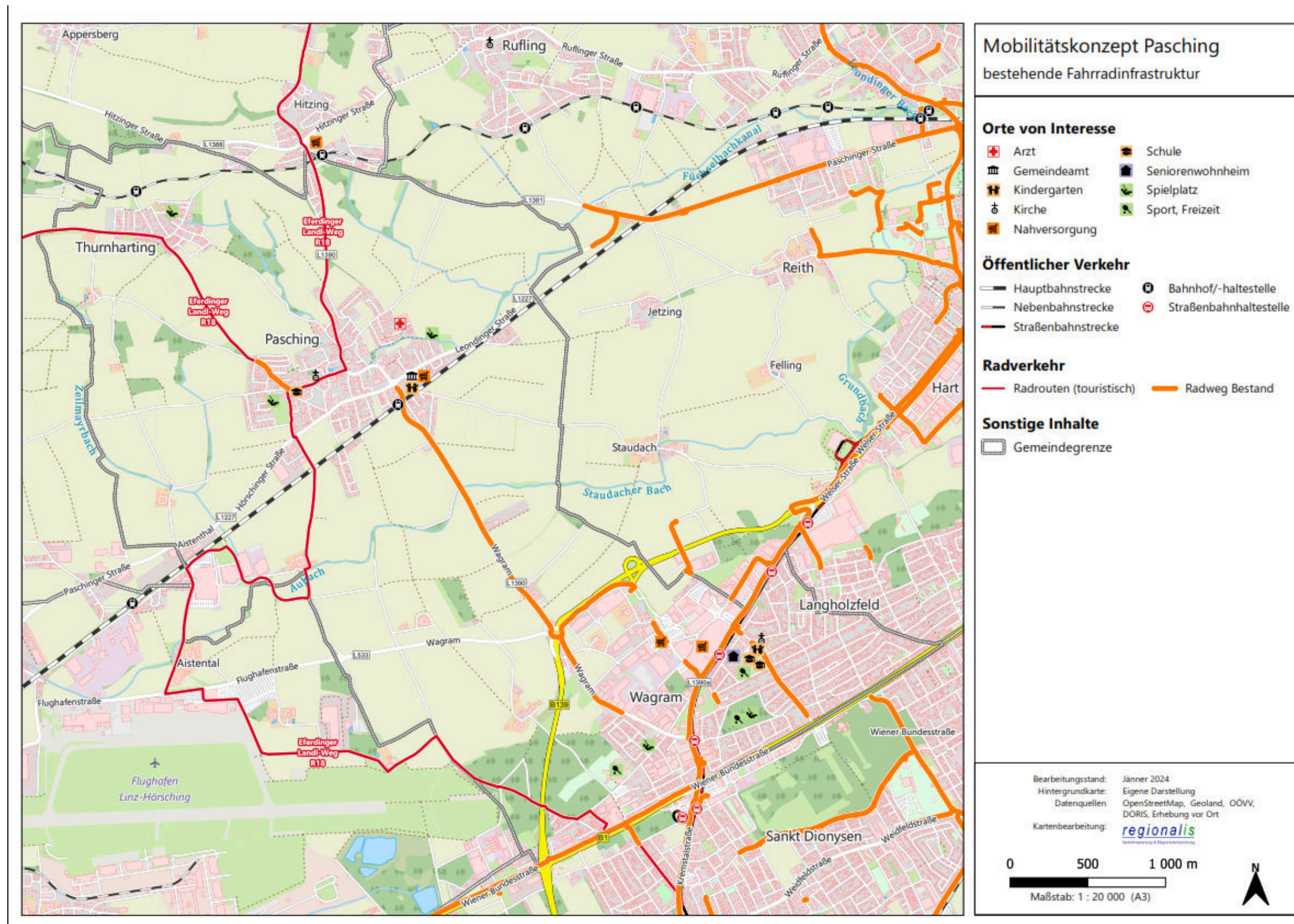


Abbildung 5: Bestehende Fahrradinfrastruktur im Projektgebiet (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM, OÖVV, DORIS)

5.2. Radroutenkonzept Linz Land

Das Mobilitätskonzept „Fahrradverkehr“ der Gemeinde Pasching basiert auf dem **Radroutenkonzept Linz-Land** sowie auf der **Radverkehrsstrategie 2040** der Gemeinde Pasching.

Das **Radroutenkonzept Linz-Land** sieht für die Gemeinde Pasching im Zielnetz sowohl Hauptradrouten als auch Routen im Ergänzungsnetz vor. Hauptaugenmerk der Hauptradrouten liegt auf der Verbindung der einzelnen Ortsteile. Von Süden kommend zwischen Langholzfeld und Pasching, Richtung Norden nach Hitzing sowie die Verbindung von Hitzing nach Thurnharting und weiter Richtung Kirchberg (Teilabschnitt des LILO-Radwegs). Die Route zwischen Pasching und Thurnharting ist in diesem Konzept eine Route im Ergänzungsnetz, im Bestand verläuft hier ein Landesradweg:

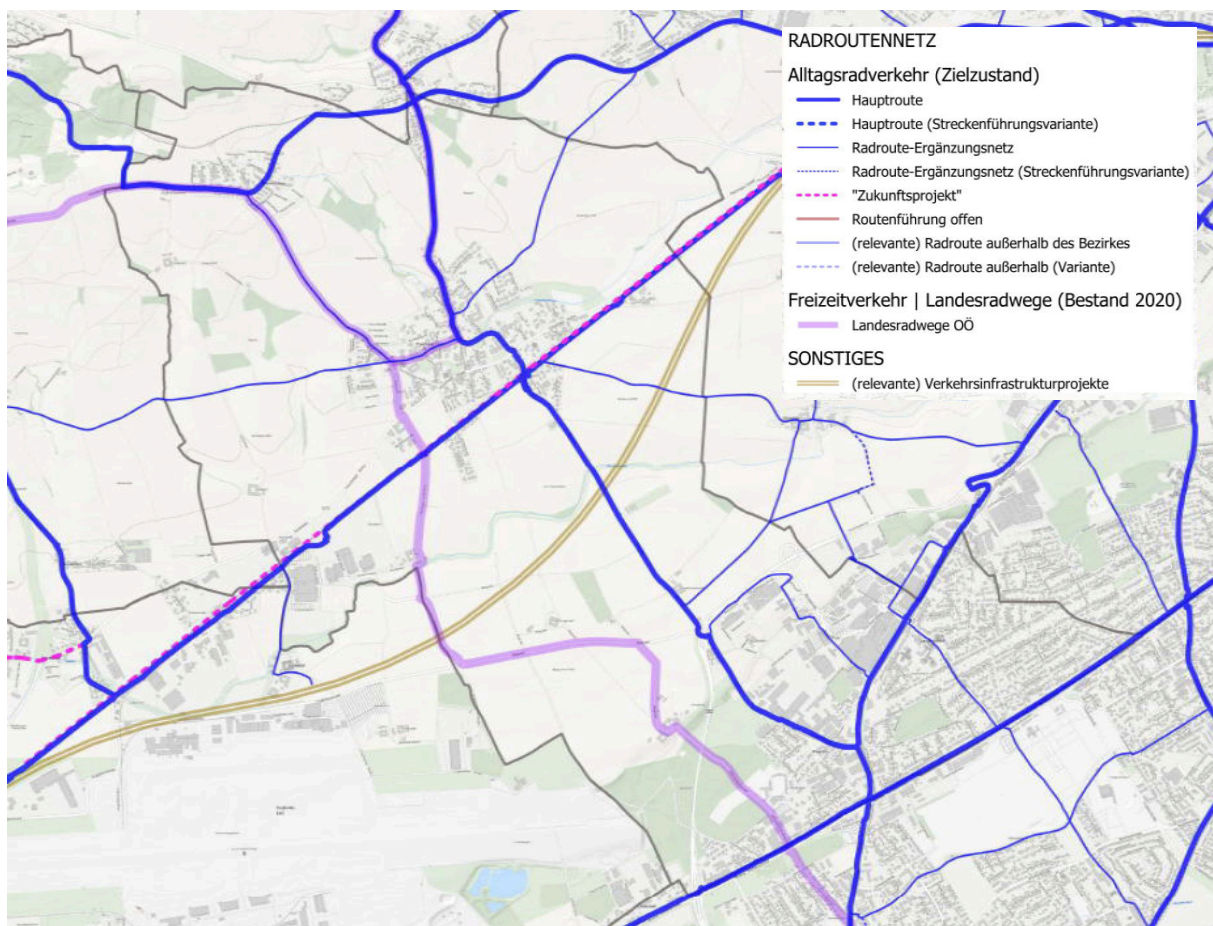
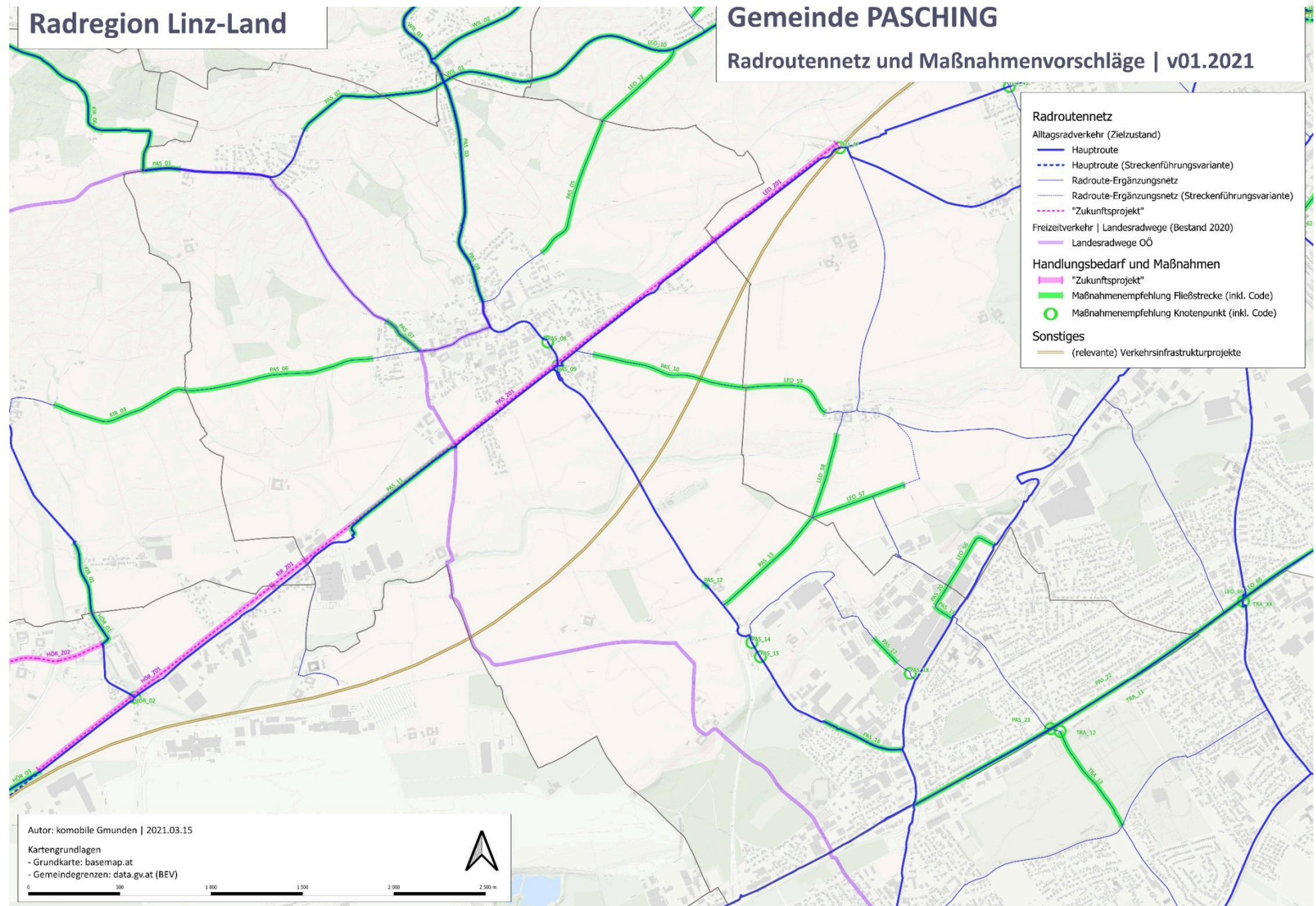


Abbildung 6: Ausschnitt Gemeinde Pasching aus dem Radroutennetz im Zielzustand (Quelle: Radroutenkonzept Linz-Land, komobile 2020)

Im Rahmen des Radroutenkonzepts Linz-Land wurden für die Gemeinde Pasching 23 Maßnahmen ausgearbeitet (s. folgende Abbildung):

Abbildung 7: Radroutennetz und Maßnahmenvorschläge für die Gemeinde Pasching (Quelle: komobile 2020)



6. RADVERKEHRS-WUNSCHLINIEN

Aufbauend auf dem Radroutenkonzept Linz-Land wurde im Jahr 2023 die Radverkehrsstrategie 2040 für die Gemeinde Pasching erstellt. Ziel ist u.a. die Anbindung der wichtigsten Einrichtungen und Schulen an das Radwegenetz (siehe Darstellung auf der nächsten Seite).

In der Strategie wurde ein langfristiges Wunschliniennetz konzipiert, das sowohl kurz- und mittelfristige als auch langfristige Maßnahmen enthält.

Das Wunschliniennetz bildet die Grundlage für die Definition von Problem- und Schwachstellen, für deren Behebung in der Folge Maßnahmen mit unterschiedlichen Fristigkeiten formuliert werden.

:

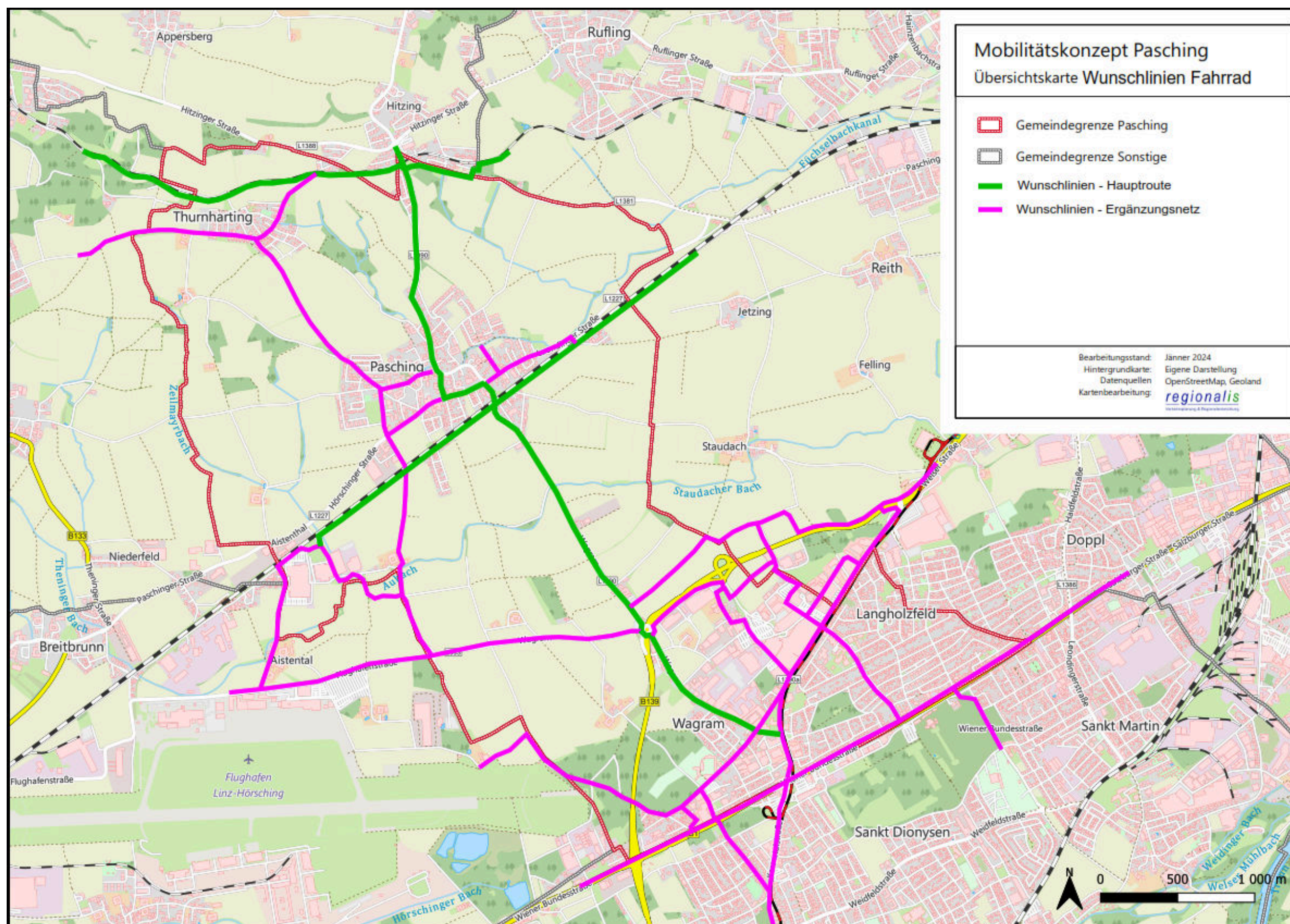


Abbildung 8: Wunschlinien-Netz Rad (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)

7. PROBLEM- UND SCHWACHSTELLEN IM WUNSCHLINIENNETZ

Für die Erreichbarkeit der POIs bzw. die gewünschten Hauptverbindungen für den Fahrradverkehr 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.

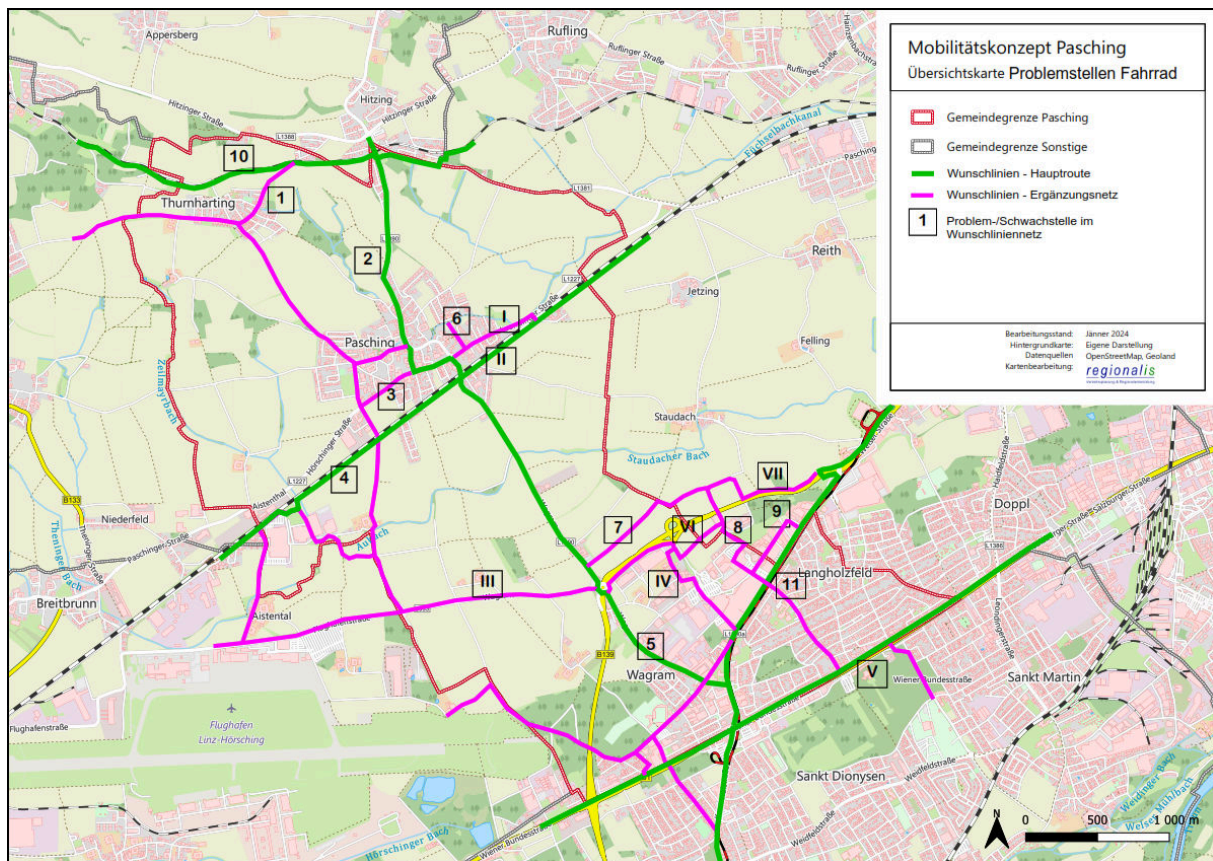


Abbildung 9: Problemstellen Radverkehr (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)

Hier die Stichworte zu den Problem- und Schwachstellen im Fahrradverkehr, welche **kurz- bis mittelfristig** behoben werden sollen:

- 1 Kirchberger Straße: Fehlende Fahrradinfrastruktur
- 2 Dörnbacher Straße: Fehlende Fahrradinfrastruktur
- 3 Hörschinger Straße: Fehlende Fahrradinfrastruktur

- 4 Aistental: Fehlende Wegverbindung
- 5 Kürnbergstraße: Zu schmaler Geh- und Radweg
- 6 Seilerweg: Fehlende Radwegbrücke
- 7 Feldweg in schlechtem Zustand
- 8 Kramlehnerweg: Fehlende Fahrradinfrastruktur
- 9 Peintnerstraße: Fehlende Sichten bei Zufahrten
- 10 LILO-Begleitweg: Fehlende Wegverbindung
- 11 Stifterstraße: Zu schmaler Geh- und Radweg

Hier die Stichworte zu den Problem- und Schwachstellen im Fahrradverkehr, welche **langfristig** behoben werden sollen:

- I Feldweg in schlechtem Zustand, teilweise fehlende Fahrradinfrastruktur
- II Fehlende Wegstücke, teilweise Feldweg in schlechtem Zustand
- III Fehlende Fahrradinfrastruktur
- IV Fehlende Orientierung
- V Fahren im Mischverkehr gefährlich, Fahrradinfrastruktur fehlt
- VI Fehlende Fahrradinfrastruktur
- VII Fehlende Wegverbindung

8. MAßNAHMEN

Das bestehende Radwegenetz setzt sich zusammen aus

- Tempo-30 Zonen in Wohngebieten, weitgehend ohne eigene Verkehrsanlagen für Radfahrer:innen,
- Kombinierte Geh- und Radwege als baulich getrennte Verkehrsanlagen entlang der Bundes-/Landesstraßen,
- Geh- und Radwege als Verbindungen zwischen Siedlungen oder als Freizeitwege entlang von Bachläufen.

Die Ergänzung der fehlenden Teilstücke kann in Form von kombinierten Geh- und Radwegen, reinen Radwegen oder im Mischverkehr mittels Bodenmarkierungen hergestellt werden (s. Anhang 3).

Aufbauend auf die Analyse und der Definition von Problem- und Schwachstellen im Wunsch-Liniennetz sowie basierend auf den Ergebnissen der Haushaltsbefragung werden in der Folge Maßnahmen mit unterschiedlicher Fristigkeit festgelegt und beschrieben.

Die folgende Übersichtskarte zeigt die Lage und Fristigkeit der vorgesehenen Maßnahmen.

Hinweis: In der Beschreibung der Maßnahmen wird den Ziffern der Plandarstellung die Bezeichnung der Maßnahmen Radverkehr vorangestellt (M.R.xx).

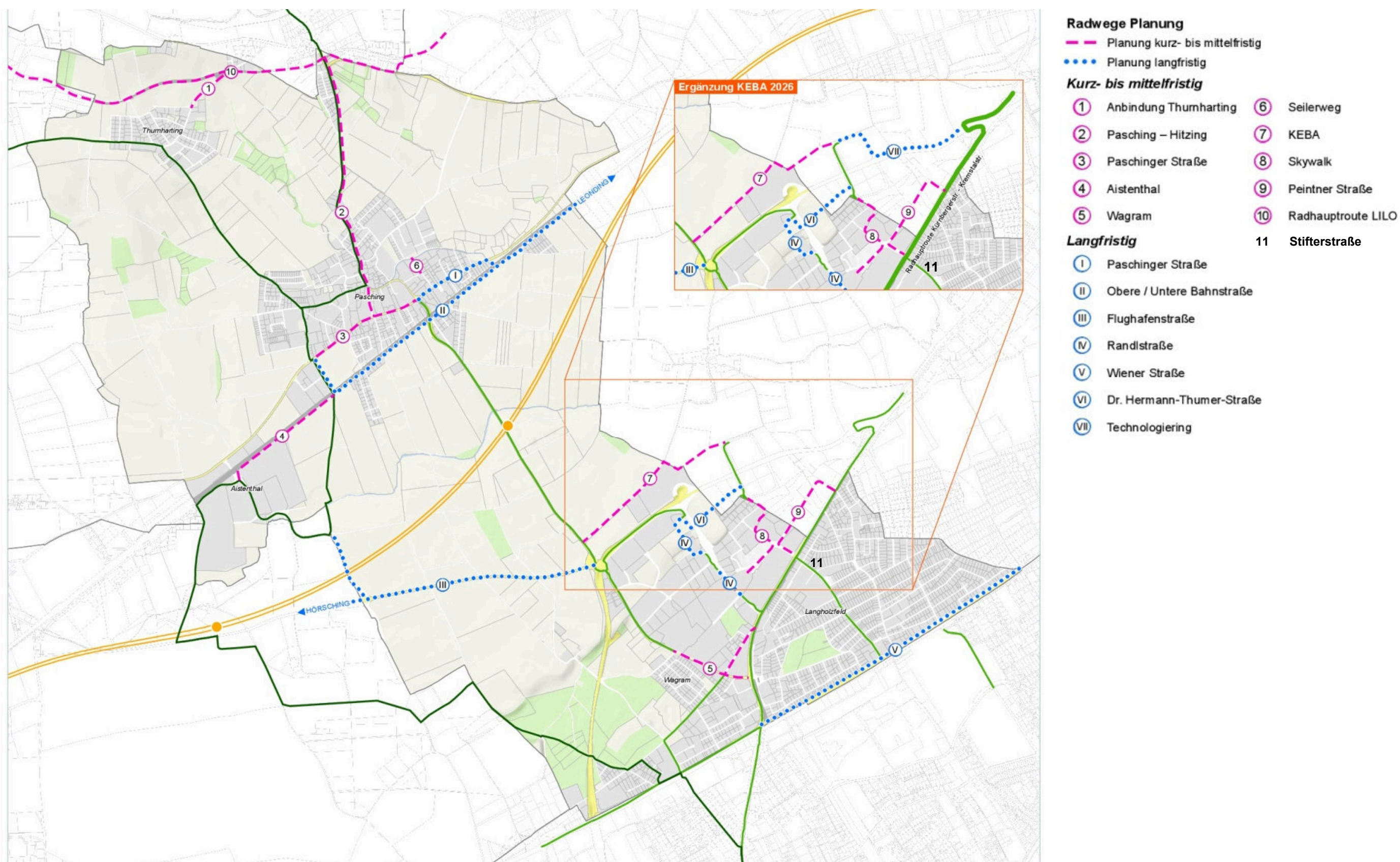


Abbildung 10: Radverkehrsstrategie 2040 der Gemeinde Pasching (Quelle: TOPOS III, 2024)

8.1. Kurzfristige (1 - 3 Jahre) bis mittelfristige (4 – 6 Jahre) Maßnahmen:

M.R.1 Anbindung Thurnharting an Radhauptroute LILO

Innerhalb des Ortsgebiets ermöglicht Tempo 30 das Mitfahren im Mischverkehr. Für die Anbindung an den LILO-Radweg (Radhauptroute LILO) wird die Empfehlung aus dem Radroutenkonzept Linz-Land übernommen – Errichtung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges südlich der Fahrbahn.

M.R.2 Pasching – Hitzing

Die Verbindung der beiden Ortsteile hat u.a. durch die Anknüpfung an den NVK Hitzing große Bedeutung und ist prioritär zu behandeln. Als Maßnahme wird das Verbreitern des vorhandenen Gehsteigs entlang der Dörnbacher Straße zu einem Geh- und Radweg vorgeschlagen (s. Radroutenkonzept Linz-Land). Der Geh- und Radweg soll zwischen der Gemeindegrenze zu Wilhering und dem Beginn des Ortsgebiets Pasching errichtet werden.

Innerhalb von Pasching sind laut Radverkehrskonzept Linz Land Mehrzweckstreifen einseitig oder beidseitig anzubringen.

Die Radverkehrsstrategie 2040 der Gemeinde sieht – abweichend vom Radroutenkonzept für Linz Land – die Führung der Hauptroute über die Baumgartnerstraße und die Hörschinger Straße zum Kreisverkehr vor. Dementsprechend ist die Querung der Hörschinger Straße auf Höhe Baumgartnerstraße in der Planung zu berücksichtigen.

M.R.3 Geh- und Radweg in der Hörschinger Straße

Errichtung eines Radweges bzw. eines kombinierten Geh- und Radweges in der Hörschinger Straße zwischen Kreisverkehr mit der Dörnbacher Straße (Kreisverkehr Pasching) und Mühlweg.

Diese Maßnahme wird als ergänzende Maßnahme zu den im Radverkehrskonzept festgelegten Maßnahmen vorgeschlagen und stellt die Verbindung von der Hauptroute an der Kürnbergstraße Richtung Westen (Anbindung Baumgartnerstraße, Westzeile) her.

M.R.4 Lückenschluss Aistenthal (kurz- bis mittelfristig)

Südlich der Westbahnstrecke besteht im Bereich Aistenthal, zwischen Industriepark und Eferdinger Land-Weg eine Lücke im Begleitwegenetz, das von Radfahrer:innen genutzt werden kann. Es gibt einen Bestandsweg, der landwirtschaftlich genutzt und nicht befestigt ist. Als Maßnahme wird das Befestigen des landwirtschaftlichen Wiesenweges empfohlen, wenn möglich mittels Asphaltieren.

Das Queren der östlich und westlich angrenzenden Straßen soll entsprechend sicher und komfortabel gestaltet werden (s. Radroutenkonzept Linz-Land).

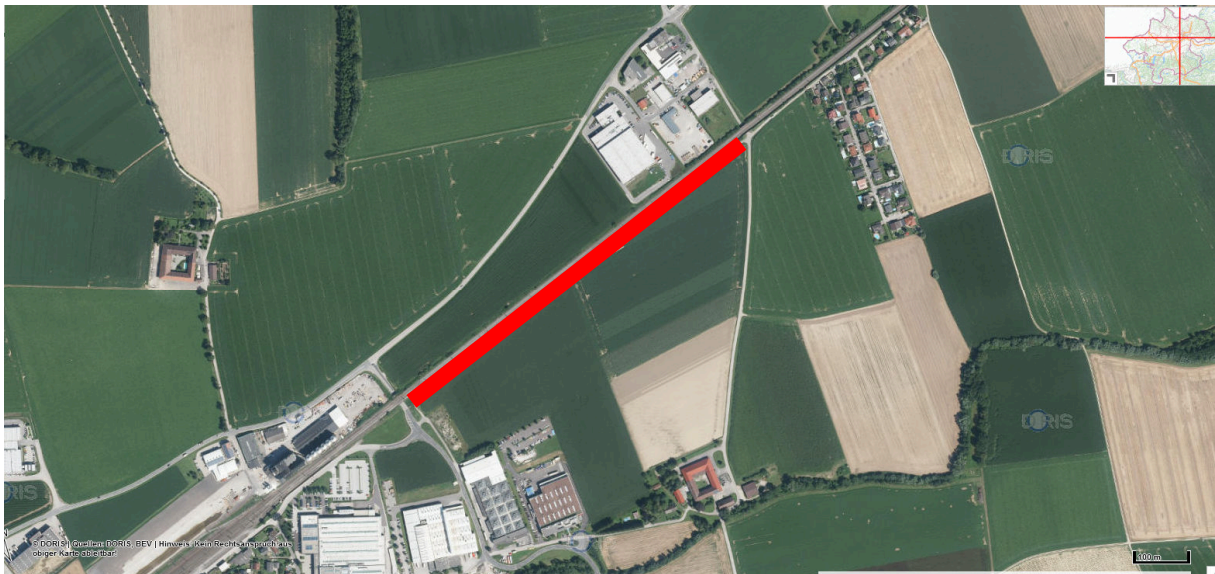


Abbildung 11: Lage des Wiesenweges in rot südlich der Westbahn (DORIS)

M.R.5 Wagram – Kürnbergstraße

Errichtung eines kombinierten Geh- und Radweges als Teil der Nord-Süd Hauptroute entlang der Kürnbergstraße zwischen am Schöppfeld und Kremstal Bundesstraße. Für diese Lücke im Radwegenetz gibt es bereits fertige Planungen seitens des Landes Oberösterreich.

M.R.5a Verkehrsberuhigung Poststraße

Ergänzt wird das Radroutennetz durch eine Verkehrsberuhigung in der Poststraße zwischen Kürnbergstraße und Kremstal Bundesstraße. Die Durchfahrt für den MIV soll gesperrt werden, die Querung der Kürnbergstraße für Radfahrer:innen ist zu verbessern.

M.R.6 Seilerweg (kurz- bis mittelfristig)

Für die Bewohner:innen des Siedlungsgebiets nördlich des Grundbachs wird eine direkte, sichere Verbindung zu den Einrichtungen (Rathaus, Billa, Kindergarten) an der Paschinger Straße benötigt. Die Verbindung soll durch den Seilerweg im Mischverkehr führen, entsprechende Beschilderung und Bodenmarkierungen sollen die Aufmerksamkeit ggü. Radfahren erhöhen. Für die Anbindung an den Weizenweg ist weiters die Errichtung einer Geh- und Radwegbrücke über den Grundbach notwendig.



Abbildung 12: Bereich Seilerweg (DORIS)

Die Querung der Paschinger Straße auf Höhe Rathaus ist versetzt zum Seilerweg, für ein vermehrtes Aufkommen von Radfahrenden ist die Aufstellfläche in der Mittelinsel zu kurz. Bei Umsetzung der Maßnahme im Seilerweg muss die Querungssituation verbessert werden. Diese Querungsmöglichkeit wurde auch in der Online-Befragung als Gefahrenstelle identifiziert.



Abbildung 13: Querung der Paschinger Straße, von links kommend der Seilerweg, mittig die versetzte Mittelinsel (Google Streetview)

M.R.7 KEBA – Anbindung Technologiering

Zwischen der Kürnbergstraße und Staudach gibt es einen Bestandsweg, der landwirtschaftlich genutzt wird. Auf dem Weg herrscht allgemeines Fahrverbot. Bei der Umsetzung der Ausweitung des geplanten Gewerbegebietes soll der Weg für Radfahren freigegeben und entsprechend befestigt werden.



Abbildung 14: Verlauf des geschotterten Weges (DORIS)

M.R.8 Plus-Kauf-Straße

In der Plus-Kauf-Straße soll in Verlängerung der Adalbert-Stifter-Straße der nordseitige Gehweg in einen Geh- und Radweg umgebaut werden mit Anschluss zum bestehenden Gehweg in der Peintnerstraße.

In Verlängerung der Achse Adalbert-Stifter-Straße und Plus-Kauf-Straße soll eine sichere Radwegverbindung bis zum Technologiering entstehen.

Diese Verbindung kann entweder durch Tennisplatzstraße und Kramlehnerweg entstehen (Auf Anwesenheit von Radfahrenden ist durch Sharrows / Piktogramme hinzuweisen) oder in Kombination mit der „Vision Skylink“.

→ **Teil des Gesamtkonzeptes Fuß- und Radverkehr PlusCity**

M.R.9 Peintnerstraße

Auf Anwesenheit von Radfahrenden ist durch Sharrows / Piktogramme hinzuweisen. Ergänzend Möglichkeit zur Öffnung des bestehenden Gehweges für Radfahrende (ohne Benützungspflicht) ist zu prüfen, Zufahrtsbereiche sind entsprechend sicher zu gestalten.

M.R.10 Radhauptroute LILO

Entlang der LILO entsteht eine Radhauptroute, Planung und Umsetzung liegt bei Land Oberösterreich. Aufgabe der Gemeinde Pasching ist die Bereitstellung der benötigten Grundstücke (Grundstücke von Gemeinde bereits erworben, Stand Jänner 2024).

M.R.11 Stifterstraße

Im nördlichen Abschnitt zwischen Netzwerkplatz und Herdegenstraße ist der Bestandsweg zu schmal für die Nutzung als Geh- und Radweg. Wenn sich eine Möglichkeit ergibt, soll der Weg an den Bestandsweg im weiteren Verlauf der Stifterstraße angeglichen und entsprechend verbreitert werden.

8.2. Langfristige (7 Jahre und länger) Maßnahmen:

M.R.I Paschinger Straße Ost (langfristig)

Geplant ist die Errichtung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges ab dem Kreisverkehr bis Abzweigung Unterführung Richtung Untere Bahnstraße. Bei Umsetzung der Maßnahme ist besonders auch die Durchgängigkeit des Radweges über den Kreisverkehr zu achten (erster Abschnitt M.R.6 endet am Kreisverkehr).

M.R.II Obere Untere Bahnstraße (langfristig)

Die bestehende Westbahntrasse wird nach dem 4-gleisigen Ausbau und Trassenneubau nicht mehr als Bahntrasse genutzt. Nach Verlegung der Westbahn und Auflassung der Bestandsstrecke soll die mögliche Nutzung der Trasse als „Rad-Highway“ geprüft werden. Die Nutzung für Radfahrer:innen ist allerdings nur in Kombination mit attraktiven Querungsmöglichkeiten der Neubautrasse in Richtung der geplanten Baulanderweiterungen südlich der Bahn wirklich sinnvoll (s. Radroutenkonzept Linz-Land).

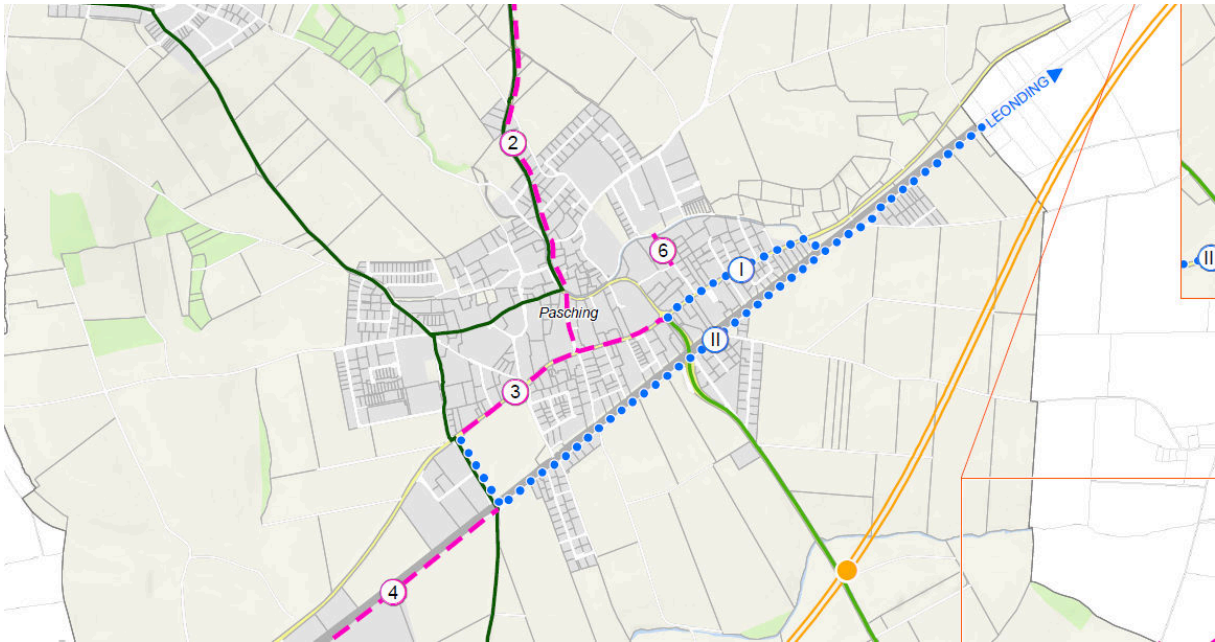


Abbildung 15: Bereich der Prüfung auf Eignung als Rad-Highway (blau strichliert, Nr. II, Quelle: TOPOS III 2024)

M.R.III Flughafenstraße (langfristig)

Die Errichtung eines straßenbegleitenden baulich getrennten Geh- und Radweges entlang der Flughafenstraße stellt eine Verbindung zwischen der Nord-Süd Hauptroute entlang der Dörnbacher Straße / Kürnbergstraße und dem Flughafen Hörsching sowie eine Anbindung zum R18 „Eferdinger Landl-Weg“ her.

Die Errichtung eines Geh- und Radweges entlang der Flughafenstraße wird auch Teil einer neuen Ost-West Radwegachse von Leonding (Bereich UNO-Shopping) über Technologiering bis zum Richtung Flughafen Hörsching und den entlang der Flughafenstraße langfristig geplanten Gewebeentwicklungen (siehe auch Maßnahmen M.R.VI)

M.R.IV Randlstraße (langfristig)

Zwischen Plus-Kauf Straße und nördlichen Ende des bestehenden Geh- und Radweges ist eine Lücke im Radwegenetz, es gibt keine direkte gesicherte Radverbindung. Durch zahlreiche Garagenzufahrten sowie niveaufreie Straßenknoten ist die Verkehrssicherheit für Radfahrende nicht gegeben. Ein Detailprojekt für den Lückenschluss inkl. Anbindung bzw. Durchquerung des Parkhauses soll geplant und umgesetzt werden (s. Radroutenkonzept Linz-Land). → **Teil des Gesamtkonzeptes Fuß- und Radverkehr PlusCity**

M.R.V Wiener Straße (langfristig)

Entlang der B1 Wiener Straße soll eine sichere Hauptverbindung für Radfahrer:innen von und nach Linz entstehen. Derzeit gibt es im Gemeindegebiet von Pasching kein durchgängiges Angebot sondern nur einzelne Abschnitte Geh-/Radweg bzw. Fahren auf Nebenfahrbahnen.

Es soll ein Gesamtprojekt mit allen angrenzenden Gemeinden entstehen und gemeinsam mit dem Land Oberösterreich erarbeitet und umgesetzt werden (s. Radroutenkonzept Linz-Land). Im Rahmen dieses Gesamtkonzeptes soll auch die Querung der B1 auf Höhe der Stifterstraße nochmals behandelt werden (eigene Maßnahme im Radroutenkonzept Linz-Land).

M.R.VI Dr. Hermann-Thurner-Straße (langfristig)

Um das Radwegenetz im Bereich Wagram – Technologiering zu schließen, wird langfristig die Herstellung einer Radwegachse vom Technologiering durch eine verlängerte Dr.-Hermann-Thurner-Straße bis zur Alfred-Wagner-Straße geplant. Diese Achse beinhaltet eine Querung der Rاندlstraße (Hauptzufahrt zur PlusCity), die entsprechend sicher zu gestalten ist.

Diese Wegverbindung ist auch Teil einer gemeindeübergreifenden neuen Ost-West Radwegachse von Leonding (Bereich UNO-Shopping) über Technologiering in Richtung Flughafen Hörsching und den entlang der Flughafenstraße langfristig geplanten Gewebeentwicklungen (siehe auch Maßnahmen M.R.III sowie Kapitel 10).

M.R.VII Technologiering Richtung Osten (langfristig)

Für die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze am Technologiering ist die Anbindung an die Hauptachse Richtung Linz entlang der B139 erforderlich.

Durch Nutzung bestehender, auszubauender Feldwege sowie der Neuerrichtung einer Wegverbindung auf einer Länge von ca. 500 m bis zur bestehenden Geh- und Radwegbrücke über die B139 solle eine attraktive und sichere Radweganbindung des Technologierings aus Richtung Linz, aber auch aus dem Entwicklungsschwerpunkt des ehemaligen UNO-Shopping Geländes entstehen.

8.3. Ergänzende Maßnahmen

Zusätzlich zu den infrastrukturellen Maßnahmen wird eine Reihe von ergänzenden Maßnahmen zur begleitenden Umsetzung empfohlen.

Die größte Herausforderung stellt sicherlich die Schaffung einer fahrradfreundlichen Anbindung und Durchwegung des PlusCity-Areals dar. Dafür wird die Erstellung eines eigenen Konzeptes in Kooperation mit der PlusCity empfohlen.

Weitere ergänzende Maßnahmen betreffen vor allem die Errichtung von Fahrradabstellanlagen sowie bewusstseinsfördernde Maßnahmen.

M.E.8 Gesamtkonzept Rad- und Fußverkehr für die Plus City

Für das Areal der Plus City wird empfohlen, ein zusammenhängendes Gesamtkonzept für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu erstellen. Die im Radroutenkonzept Linz-Land sowie in der Radverkehrsstrategie 2040 vorgeschlagenen Maßnahmen für den Bereich Plus City sollen überprüft und ggf. im Rahmen des Gesamtkonzeptes ausformuliert und umgesetzt werden (siehe auch M.R.8, M.R.9, M.R.IV und M.R.VI).

Im Rahmen dieses Detailkonzeptes ist auch die Realisierung eines Skylink zwischen Technologiering und PlusCity vertieft zu prüfen.

M.E.9 Errichten von qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an zentralen Orten

Sowohl der Standort als auch die Ausführung sind für die Nutzung (oder Nicht-Nutzung) des Fahrrads ausschlaggebend. Die Radlobby nennt verschiedene Anforderungen an „Fahrradparkplätze“, die jedenfalls erfüllt sein müssen. Gute Radabstellanlagen sind

- zielnah und barrierefrei erreichbar (fahrend erreichbar, gut sichtbar)
- diebstahlsicher (Rahmen und ein Laufrad sollten mit Bügelschloss angeschlossen werden können, einsehbare und beleuchtete Anlage)
- benutzerInnenfreundlich (selbsterklärendes Parksysteem, für alle Fahrradtypen geeignet)
- standsicher (Rad muss ohne Fahrradständer sicher stehen und nicht wegrollen)
- vandalismus-sicher und schützen vor Beschädigungen (bei längerem Parkzeitraum → Überdachung oder Fahrradbox)
- groß genug (ausreichend Platz)

(Quelle: <https://www.radlobby.at/fahrradparken>)

Auch für die Wahl der Radständer gibt es Qualitätsstandards, die nicht unterschritten werden sollten:



Abbildung 16: Brauchbare und unbrauchbare Radständermodelle (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2020, S. 5)

Die kostengünstigste Möglichkeit ist das Aufstellen von ebenerdigen Anlehnbügeln. Die Anlehnbügel gibt es in unterschiedlichen Designs und Materialien:



Abbildung 17: Unterschiedliche Designs von Anlehnbügeln (eigene Aufnahmen)

Bewusstseinsbildung

Es gibt zahllose Möglichkeiten, dem Gehen und Radfahren in der Öffentlichkeit mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Der Fantasie sind hierbei keine Grenzen gesetzt. Im Folgenden werden nur einige Möglichkeiten beschrieben:

Ein erster Schritt in Richtung Bewusstseinsbildung wurde bereits mit der **Online-Umfrage** gesetzt. Eine weitere Möglichkeit öffentlichkeitswirksam und so gut wie kostenfrei Bewusst-

sein für das Radfahren zu schaffen ist die Initiative „**GemeindeRADsitzung**“¹. Zielgruppe dieser Maßnahme sind Gemeinderatsmitglieder, die zu Gemeinderatssitzungen mit dem Fahrrad anreisen. Von der Aktion werden Fotos gemacht und in den Gemeindezeitungen bzw. auf versch. Internetplattformen publiziert. Die Vorbildwirkung der polit. Verantwortlichen der Gemeinden wird zum Nachmachen animieren.

2017 wurde vom BMVIT eine Broschüre mit Titel „**Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden**“ herausgegeben. Im Kapitel „Information und Kommunikation“ werden u.a. folgende Maßnahmen(gruppen) empfohlen (nachzulesen ab Seite 41, BMVIT 2017):

- Informationsmaterial für RadfahrerInnen (Radkarte, Gemeindeportal zum Radverkehr, Informations- und Servicestelle)
- Bewusstseinsbildung (zielgruppenorientiertes Radfahrtraining, Fahrradaktionen im Kindergarten, NeubürgerInnen-Radtour)
- Aktionen und Kampagnen (Motivationskampagnen für das Radfahren zur Arbeit/zur Schule/zum Einkauf, Radreparaturkurse, Fahrrad-Servicetag)
- Werbung und Image (Gemeinde als Vorbild, Imagekampagne in den Medien, Corporate Design)
- Veranstaltungen (Fachworkshops, Fahrradbörse, Fahrradfeste und –Erlebnistage)

Des Weiteren wird die Teilnahme an Aktionen der Initiative „**Österreich radelt**“ empfohlen. Auf der Homepage der Initiative² finden sich aktuelle Pressetexte und Fotos, die bei Integration der Aktion in der Gemeinde genutzt werden können.

M.E.10 Veranstalten einer GemeindeRADssitzung

Die Mitglieder des Paschinger Gemeinderats sollen mit gutem Beispiel vorangehen und sich an der Aktion „GemeindeRADssitzung“ beteiligen. Dies beinhaltet die Anreise zu einer Gemeinderatssitzung mittels Rad, die öffentlichkeitswirksam dokumentiert und in der Gemeindezeitung bzw. den Social Media Kanälen der Gemeinde publiziert werden soll.

¹ **Umgesetzte Gemeinderadssitzungen:** <https://www.salzburgrad.at/gemeinden/service-fuer-gemeinden/massnahmenpakete-vorschlaege-fuer-gemeinden/gemeinderadsitzung/>,
<https://www.mobilitaetswoche.at/site/service/aktionsvorschlaege/article/436.html>,
<https://www.klimabuendnis.at/gemeinderadsitzungen>

² Homepage der Initiative „Österreich radelt“: <https://www.radelt.at/regionalis>

M.E.11 Teilnahme an „Österreich radelt“

Im Rahmen der Aktion „Österreich radelt“ können sich Interessierte einen Überblick darüber verschaffen, wie viele Kilometer sie im (Alltags-)Radverkehr zurücklegen. Bei einer Teilnahme an der Aktion können zurückgelegte Kilometer mittels App oder händisch eingetragen gesammelt werden. Auf diese Weise ist es auch möglich miteinander in Wettbewerb zu treten und mit anderen Radfahrenden „um die Wette“ zu radeln. Jede:r kann kostenlos mitmachen, ein

M.E.12 Veranstalten von Aktionstagen für das Fahrrad und geführte Radtouren

Die Naturfreunde Pasching haben in der Vergangenheit bereits solche Radtage veranstaltet. Nach einer gemeinsamen Tour durch das Gemeindegebiet bestand die Möglichkeit, einen Gratiservice für das eigene Fahrrad in Anspruch zu nehmen. Nach diesem Vorbild sollen regelmäßige Veranstaltungen stattfinden, in Kooperation mit Radhändlern vor Ort soll eine Gelegenheit geschaffen werden ebenfalls einen Rad-Service in Anspruch nehmen zu dürfen. Darüber hinaus können im Rahmen dieser Aktionstage auch unterschiedliche Räder ausprobiert werden, die von lokalen Händlern zum Testen zur Verfügung gestellt werden.

In der Gemeindezeitung bzw. Social Media der Gemeinde wird der Aktionstag dokumentiert, die mitmachenden Radhändler werden extra erwähnt und können so von kostenloser Werbung profitieren und somit zum Mitmachen motiviert werden.

8.4. Evaluierung

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

M.E.13 Kurzfristiger Bericht

Bericht an den Gemeinderat drei Jahre nach Beschlussfassung des Mobilitätskonzeptes „Fahrradverkehr“ 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.14 Mittelfristiger Bericht

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

M.E.15 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 Fuß- und Radverkehr verändert?

Mobilitätskonzept PASCHING - PROJEKTLISTE RADVERKEHR									
STAND 05.02.2024									
RADVERKEHR									
Kodierung	Bezeichnung	IST-Zustand	Kategorie	Maßnahme (empfohlen/geplant)	Schätzkosten inkl. MWSt.	Finanzierung (G=Gemeinde, L=Land)	Förderung	Priorisierung	Kommentar
M.R.1	Anbindung Thurnharting an Radhauptroute LILO	keine sichere Verbindung aus Ortsgebiet zu LILO-Radweg	Baumaßnahme	Errichtung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges südlich der Fahrbahn	€ 100 000	G	klimaaktiv	kurz- bis mittelfristig	Planung und Umsetzung im Rahmen des Projektes LILO-Radweg
M.R.2	Radwegverbindung der Ortsteile Pasching und Hitzing	derzeit Fahren im Mischverkehr mit hohen Geschwindigkeiten im MIV	Baumaßnahme	bestehenden Gehsteig zum Geh-/Radweg verbreitern	€ 310 000	G / L		kurzfristig	Querung der Hörschinger Straße auf Höhe Baumgartnerstraße in Planung berücksichtigen
M.R.3	Geh- und Radweg in der Hörschinger Straße	keine Radinfrastruktur	Baumaßnahme	Errichtung eines Radwegs bzw. Geh- und Radwegs zwischen KV Dörnbacher Straße und Mühlweg	Kosten noch nicht bekannt	G / L		kurz- bis mittelfristig	
M.R.4	Lückenschluss Aistenthal	südlich der Westbahnstrecke, Lücke im von Radfahrer:innen genutzten Begleitwegenetz	Baumaßnahme	Befestigung/Asphaltieren des landwirtschaftlichen Wiesenwegs	€ 330 000	G	klimaaktiv	kurz- bis mittelfristig	Queren der östlich und westlich angrenzenden Straßen entsprechend sicher und komfortabel gestalten
M.R.5	Radwegverbindung Wagram - Kürnbergstraße	Lücke in der Nord-Süd Hauptroute	Landesplanung	Errichtung eine kombinierten Geh- und Radweges zwischen am Schöppfeld und Krenstal Bundesstraße	Kosten noch nicht bekannt	G / L		kurzfristig	Planung des Landes Oberösterreich vorhanden. Ergänzend Verkehrsberuhigung in der Poststraße
M.R.5a	Verkehrsberuhigung Poststraße	Fahren im Mischverkehr	Baumaßnahme	Sperre der Durchfahrt für den MIV, Gestaltungsmaßnahmen	Kosten noch nicht bekannt	G	klimaaktiv	kurz- bis mittelfristig	Abstimmung mit der Planung des Landes Oberösterreich für Kürnbergstraße, Abstimmung mit Gewerbeentwicklung
M.R.6	Radwegverbindung Seilerweg	keine sichere Rad(und Fuß-)wegverbindung für Bewohner:innen des Siedlungsgebiets nördl. des Grundbachs zur Paschinger Straße	Baumaßnahme	Beschilderung und Bodenmarkierungen für Fahren im Mischverkehr am Seilerweg, Brückenbauwerk über Grundbach	€ 76 350	G	klimaaktiv	kurzfristig	Kosten nur für Brückenbauwerk. Querung der Paschinger Straße auf Höhe Seilerweg ist neu zu gestalten. Vorhandene Mittelinsel zu schmal, Lage suboptimal
M.R.7	KEBA - Anbindung Technologiering	keine Radinfrastruktur, Feldweg mit Fahrverbot	Baumaßnahme	Freigabe und Befestigung des vorhandenen Bestandweges auf der Länge von ca. 700m, Neuerrichtung ca. 400m	€ 250 000	G	klimaaktiv	kurz- bis mittelfristig	Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit der Ausweitung des geplanten Gewerbegebietes
M.R.8	Lückenschluss Plus-Kauf-Straße	keine Radinfrastruktur	Baumaßnahme	bestehenden Gehweg zum Geh-/Radweg umbauen	Kosten noch nicht bekannt			kurz- bis mittelfristig	Teil des Gesamtkonzeptes Fuß- und Radverkehr Plus City
M.R.9	Peintnerstraße	keine Radinfrastruktur	Baumaßnahme	Anbringen von Sharrows / Piktogrammen	€ 5 000	G	klimaaktiv	kurz- bis mittelfristig	Öffnung des bestehenden Gehweges für Radfahrer:innen prüfen (eventuell Anpassung der Sichten)
M.R.10	Radhauptroute LILO	keine Radinfrastruktur, Planung von Land Oberösterreich vorhanden	Vorbereitung	Bereitstellung der benötigten Grundstücke für Landesplanung	Kosten noch nicht bekannt	G / L		mittelfristig	Umsetzung im Rahmen des Projekts LILO-Radweg
M.R.11	Radwegverbindung Stifterstraße	Bestandsweg zu schmal für Nutzung als Geh- und Radweg	Baumaßnahme	bestehenden Weg zwischen Netzwerkplatz und Herdegenstraße zum Geh-/Radweg verbreitern (ca. 90 m)	€ 20 000	G		kurz- bis mittelfristig	Abhängig von Grundstücksverfügbarkeit
M.R.I	Radwegverbindung Paschinger Straße Ost	keine Radinfrastruktur	Baumaßnahme	Errichtung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges ab dem Kreisverkehr bis UF Untere Bahnstraße	Kosten noch nicht bekannt	G / L		langfristig	Bei Umsetzung der Maßnahme ist besonders auch die Durchgängigkeit des Radweges über den Kreisverkehr zu achten (erster Abschnitt M.R.6 endet am Kreisverkehr)
M.R.II	Radwegverbindung Obere Untere Bahnstraße	keine Radinfrastruktur	Planung	Einrichtung einer Rad-Highways auf der ehemaligen Bahntrasse Richtung Linz	Kosten noch nicht bekannt	L		langfristig	Nach Verlegung der Westbahn und Auflassung der Bestandsstrecke soll die mögliche Nutzung der Trasse als „Rad-Highway“ geprüft werden.
M.R.III	Radwegachse NEU Flughafenstraße	keine Radinfrastruktur	Baumaßnahme	Errichtung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der Flughafenstraße	Kosten noch nicht bekannt	G / L		langfristig	Teil einer gemeindeübergreifenden neuen Ost-West Radwegachse von Leonding über Technologiering in Richtung Flughafen Hörsching
M.R.IV	Lückenschluss Rاندlstraße	Lücke im Radwegenetz, Gefahrenstellen durch zahlreiche Garagenzufahrten sowie niveaufreie Straßenknoten	Planung	Detailprojekt für Lückenschluss inkl. Anbindung bzw. Durchquerung des Parkhauses	Kosten noch nicht bekannt	G / PlusCity		langfristig	Teil des Gesamtkonzeptes Fuß- und Radverkehr Plus City
M.R.V	Radwegverbindung Wiener Straße	kein durchgängiges Radwegenetz entlang der B1 Wiener Straße	Planung	sichere Hauptverbindung für Radfahrer:innen von und nach Linz	Kosten noch nicht bekannt	G / L		langfristig	Gesamtprojekt mit allen angrenzenden Gemeinden, gemeinsam mit Land Oberösterreich erarbeiten und umsetzen
M.R.VI	Radwegachse NEU Dr.-Hermann-Thurner-Straße	keine Radinfrastruktur	Planung	Herstellung einer Radwegachse als Lückenschluss Radwegenetz Wagram-Technologiering inkl. Querung der Rاندlstraße	Kosten noch nicht bekannt	G / PlusCity		langfristig	Teil einer gemeindeübergreifenden neuen Ost-West Radwegachse von Leonding über Technologiering in Richtung Flughafen Hörsching
M.R.VII	Anbindung Technologiering Richtung Osten	keine Radinfrastruktur	Baumaßnahme	Ausbau von vorhandenen Feldwegen (ca. 200 m) sowie Neuerrichtung eines Geh- und Radwegs (ca. 500 m)	€ 150 000	G / L		langfristig	Teil einer Anbindung des Technologieringes an die Radweginfrastruktur Richtung Linz und Leonding

Mobilitätskonzept PASCHING - PROJEKTLISTE RADVERKEHR									
STAND 05.02.2024									
ERGÄNZENDE MASSNAHMEN RADVERKEHR (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.8	Gesamtkonzept Rad- und Fußverkehr für die Plus City	fehlendes zusammenhängende Fuß- und Radwegenetz	Planung	Erarbeitung eines Konzeptes für ein zusammenhängendes Fuß- und Radwegenetz am Areal der Plus City und angrenzenden Bereichen	€ 30 000	G / Plus City	klimaaktiv	kurz- bis mittelfristig	inklusive Prüfung der Realisierung eines Skylink zwischen Technologiering und Plus City
M.E.9	Errichten von qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an zentralen Orten	keine bzw. zu wenige und schlecht ausgeführte Radabstellanlagen vorhanden	Umsetzung	Auswahl von geeigneten Standorten, Ankauf und Errichtung von Radabstellanlagen und Radständern	Kosten noch nicht bekannt	G	klimaaktiv	kurz- bis mittelfristig	Empfehlungen der Radlobby bei Auswahl der Radständer unbedingt beachten!
M.E.10	Veranstalten einer GemeindeRADssitzung	bisher keine Aktivitäten	Umsetzung	Anreise der Gemeinderatsmitglieder zu einer Sitzung mit dem Rad inkl. Dokumentation in Gemeindezeitung und Social Media	keine zusätzlichen Kosten	G		kurzfristig	"die Gemeinde als Vorbild"
M.E.11	Teilnahme an "Österreich radelt"	bisher keine Aktivitäten	Umsetzung	Bewerben der Aktion "Österreich radelt" in der Gemeinde	Kosten noch nicht bekannt	G	klimaaktiv	kurzfristig	Alle Paschinger:innen können kostenlos per App oder über die Homepage der Aktion teilnehmen.
M.E.12	Veranstalten von Aktionstagen für das Fahrrad und geführte Radtouren	bisher keine Aktivitäten	Umsetzung	Organisierte Radtouren durch das Gemeindegebiet, Angebot von Rad-Service und Ausprobieren von unterschiedlichen Rädern, Dokumentation in Gemeindezeitung und Social Media	Kosten noch nicht bekannt	G	klimaaktiv	kurz- bis mittelfristig	Kooperation mit lokalen Radhändlern notwendig
M.E.13	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.14	Mittelfristiger Bericht	-	Umsetzung	Bericht an den Gemeinderat über den Stand der Umsetzung der mittelfristigen Maßnahmen, Einschätzung einer notwendigen Überarbeitung/Aktualisierung des Mobilitätskonzeptes	Kosten noch nicht bekannt	G		mittelfristig	eventuell Erstellung durch die Verwaltung
M.E.15	Langfristige Wirkungsüberprüfung	-	Umsetzung	Überprüfung der Wirkung des Maßnahmenpakets hinsichtlich Mobilitätsverhalten der Bevölkerung	Kosten noch nicht bekannt	G		langfristig	Beauftragung einer externen Institution

9. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Faktencheck Radverkehr (Quelle: klimaaktiv.at)	6
Abbildung 2: Planungs- und Gemeindegebiet Pasching (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM).....	8
Abbildung 3: POIs im Projekt-/Gemeindegebiet (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM, OÖVV, DORIS)	9
Abbildung 4: Tempo-30-Zonen im Projektgebiet (Quelle: Gemeinde Pasching, Kartengrundlage: Ortsplan Pasching).....	11
Abbildung 5: Bestehende Fahrradinfrastruktur im Projektgebiet (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM, OÖVV, DORIS)	12
Abbildung 6: Ausschnitt Gemeinde Pasching aus dem Radroutennetz im Zielzustand (Quelle: Radroutenkonzept Linz-Land, komobile 2020)	13
Abbildung 7: Radroutennetz und Maßnahmenvorschläge für die Gemeinde Pasching (Quelle: komobile 2020).....	14
Abbildung 8: Wunschlinien-Netz Rad (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM).....	16
Abbildung 9: Problemstellen Radverkehr (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM)	17
Abbildung 10: Radverkehrsstrategie 2040 der Gemeinde Pasching (Quelle: TOPOS III, 2024)	20
Abbildung 11: Lage des Wiesenweges in rot südlich der Westbahn (DORIS).....	22
Abbildung 12: Bereich Seilerweg (DORIS)	23
Abbildung 13: Querung der Paschinger Straße, von links kommend der Seilerweg, mittig die versetzte Mittelinsel (Google Streetview).....	23
Abbildung 14: Verlauf des geschotterten Weges (DORIS).....	24
Abbildung 15: Bereich der Prüfung auf Eignung als Rad-Highway (blau strichliert, Nr. II, Quelle: TOPOS III 2024)	26
Abbildung 16: Brauchbare und unbrauchbare Radständermodelle (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2020, S. 5)	29
Abbildung 17: Unterschiedliche Designs von Anlehnbügel (eigene Aufnahmen)	29
Abbildung 18: Modal Split im Gemeinderaum, Vergleich 2012 - 2022 (OÖ Verkehrserhebung 2022).....	37
Abbildung 19: Modal Split im Bezirk Linz Land, Vergleich 2012 - 2022 (OÖ Verkehrserhebung 2022).....	38
Abbildung 20: Modal Split nach Verkehrszwecken im Gemeinderaum, Vergleich 2012 - 2022 (OÖ Verkehrserhebung 2022)	39

Abbildung 21: Modal Split der Binnenwege im Gemeinderaum, Ergebnis für 2022 (ÖÖ Verkehrserhebung 2022).....	40
Abbildung 22: Bedeutungszuwachs der Verkehrsmittel in der Zukunft (ÖAMTC-Umfrage Pasching 2023)	41
Abbildung 23: Erwartete Änderung der Verkehrsmittelnutzung in Zukunft – Fahrrad (ÖAMTC-Umfrage Pasching 2023).....	41
Abbildung 24: Erwartete Änderung der Verkehrsmittelnutzung in Zukunft – Fahrrad (ÖAMTC-Umfrage Pasching 2023).....	42
Abbildung 25: Herkunft der Umfrage-Teilnehmer:innen (eigene Darstellung)	43
Abbildung 26: Gewünschte Änderungen für den Radverkehr (eigene Darstellung).....	44
Abbildung 27: Heatmap der Gefahrenstellen, die in der Online-Umfrage genannt wurden (eigene Darstellung, Kartengrundlage: geoland basemap)	45
Abbildung 28: Heatmap der Gefahrenstellen im Paschinger Ortsgebiet (eigene Darstellung, Kartengrundlage: geoland basemap).....	45
Abbildung 29: Heatmap der Gefahrenstellen im Bereich Plus City (eigene Darstellung, Kartengrundlage: geoland basemap).....	46
Abbildung 30: Teilnehmer:innen der Online-Umfrage im zeitlichen Verlauf (Quelle: onlineumfragen.com).....	47
Abbildung 31: Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit (Quelle: RVS 03.02.13 Radverkehr).....	52
Abbildung 32: Beidseitige Mehrzweckstreifen im Ortsgebiet von Lustenau, VBG (Quelle: Google StreetView)	54
Abbildung 33: Kombinierte Pfeil- und Fahrradbodenmarkierung gem. RVS 03.12.13.....	55
Abbildung 34: Fahrradpiktogramme in der Stadt Hartberg (Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung A16).....	55
Abbildung 35: Radroutennetz und Maßnahmenvorschläge für die Gemeinde Pasching (Quelle: komobile 2020)	56
Abbildung 36: Nutzungsmöglichkeiten des E-Bikes in ländlichen Regionen (Quelle: Felczak, 2021).....	57
Abbildung 37: Topographische Karte Pasching (Quelle: https://de-at.topographic-map.com/map-pmpggt/Pasching/?center=48.25588%2C14.20979).....	58

10. 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. Diese werden hier kurz zusammengefasst:

10.1. 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 Falls sind dies Hörsching, Oftering und Pasching (in weiterer Folge als Gemeinde-raum bezeichnet), für die die Ergebnisse zusammengefasst dargestellt werden.

Im Gemeinde-raum 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:

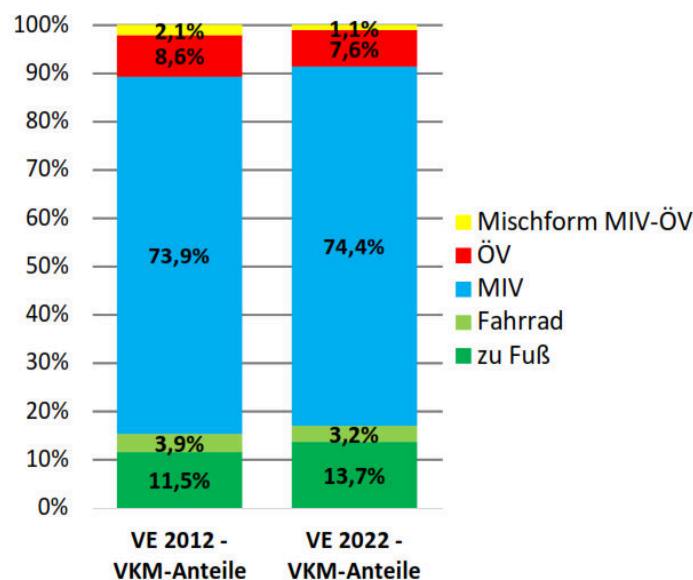


Abbildung 18: Modal Split im Gemeinde-raum, Vergleich 2012 - 2022 (OÖ Verkehrserhebung 2022)

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 Gemeindeaum 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!

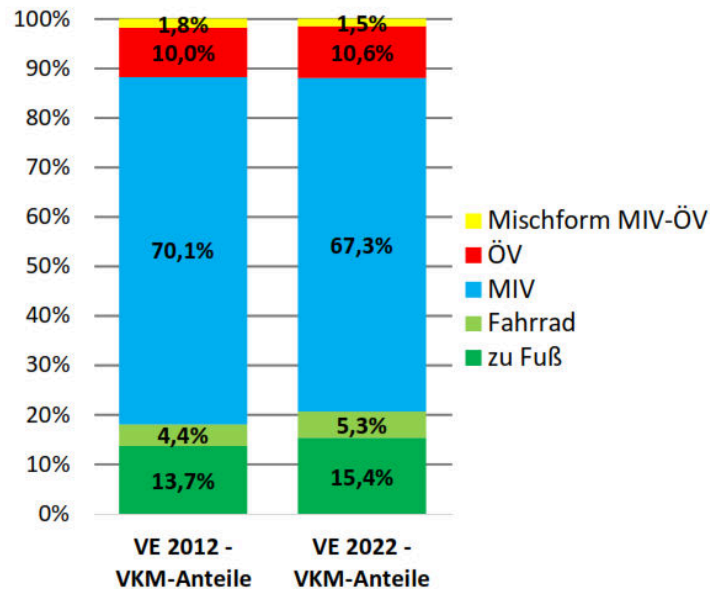


Abbildung 19: Modal Split im Bezirk Linz Land, Vergleich 2012 - 2022 (OÖ Verkehrserhebung 2022)

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 Hörsching, Oftering, Pasching**
Aufteilung der **Wege nach Fahrtzweck und Hauptverkehrsmittel**
Entwicklung der Modal-Split Anteile 2012 - 2022

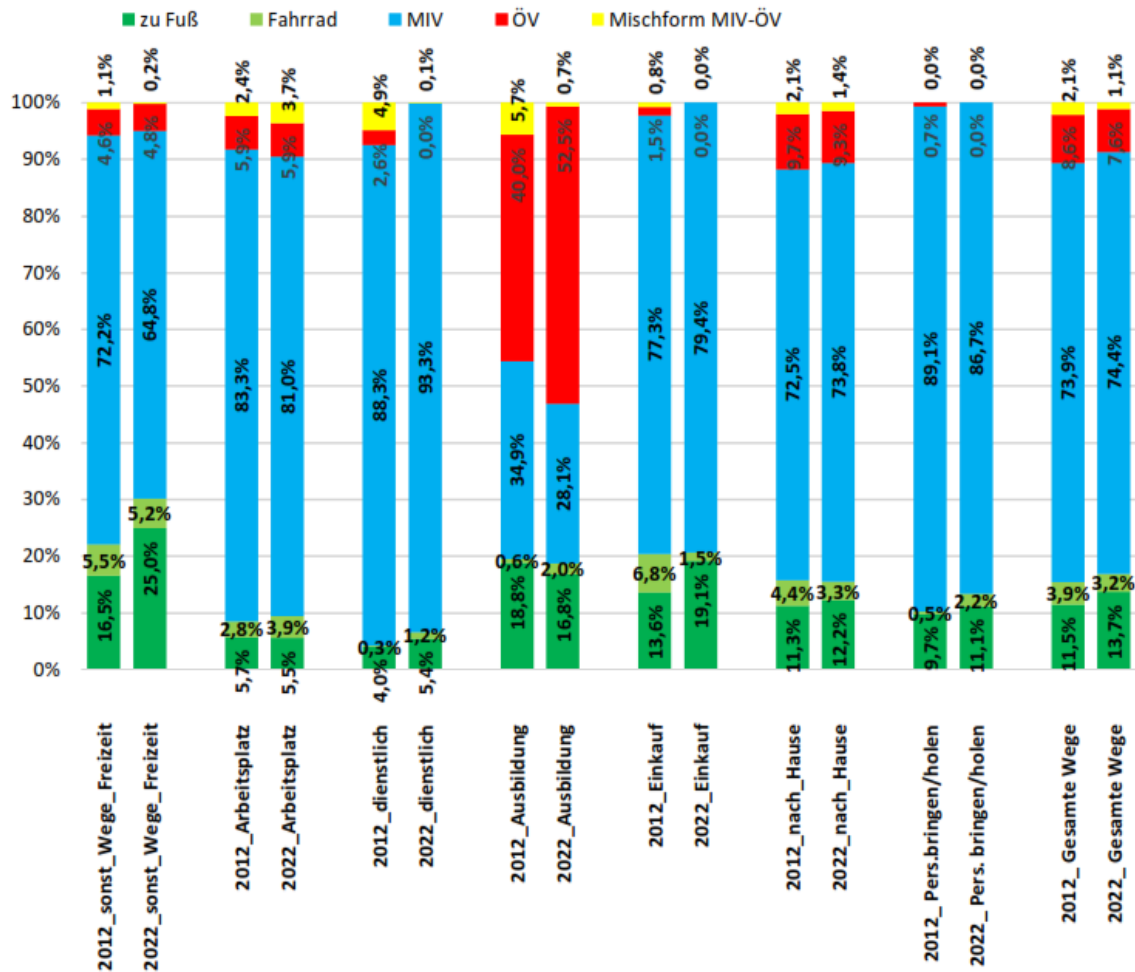


Abbildung 20: Modal Split nach Verkehrszwecken im Gemeinderaum, Vergleich 2012 - 2022 (ÖÖ Verkehrserhebung 2022)

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

10.2. 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

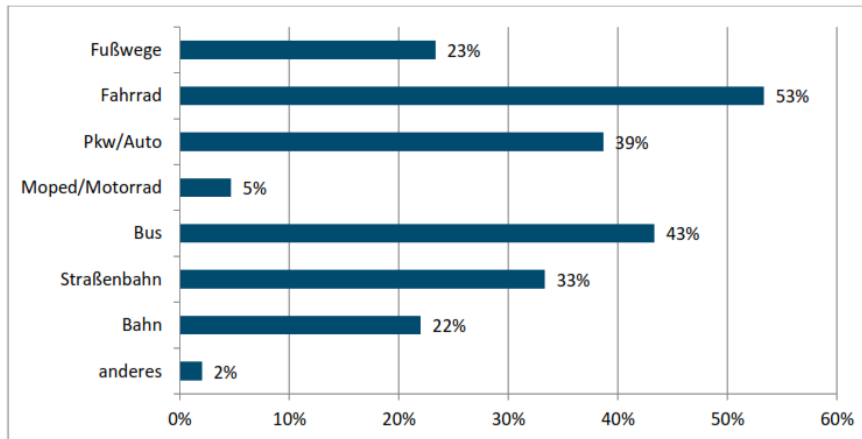


Abbildung 22: Bedeutungszuwachs der Verkehrsmittel in der Zukunft (ÖAMTC-Umfrage Pasching 2023)

- 46% gaben an, dass sie in Zukunft **mehr Wege mit dem Fahrrad** zurücklegen werden, nur 8% gaben an, dass sich die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege reduzieren wird.

Fahrrad

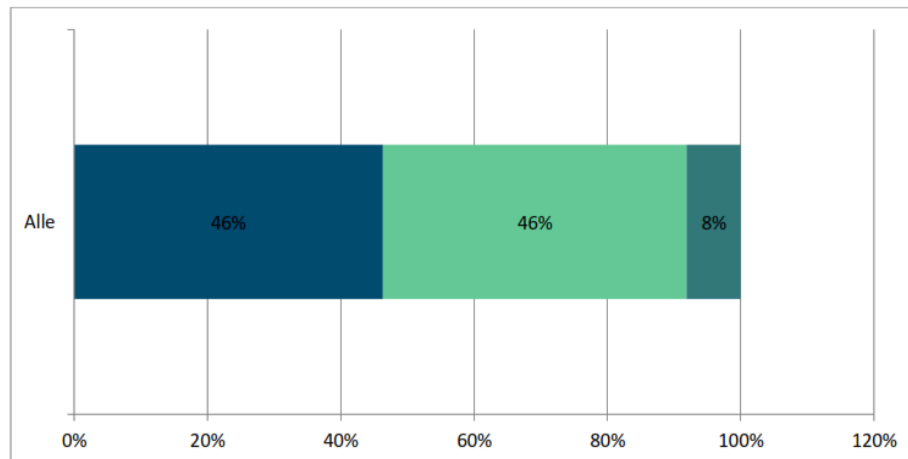


Abbildung 23: Erwartete Änderung der Verkehrsmittelnutzung in Zukunft – Fahrrad (ÖAMTC-Umfrage Pasching 2023)

- Schließlich wurde die Zufriedenheit mit der **aktuellen Qualität der Fahrradinfrastruktur** abgefragt: etwas mehr als ein Drittel beurteilt die Qualität als mittelmäßig, 35% als gut bis sehr gut und 29% als schlecht bis sehr schlecht.

Wie beurteilen Sie die Qualität der Radwege/Radstreifen im Umfeld Ihrer Wohnadresse?

Antworten: 146 / keine Angabe: 13

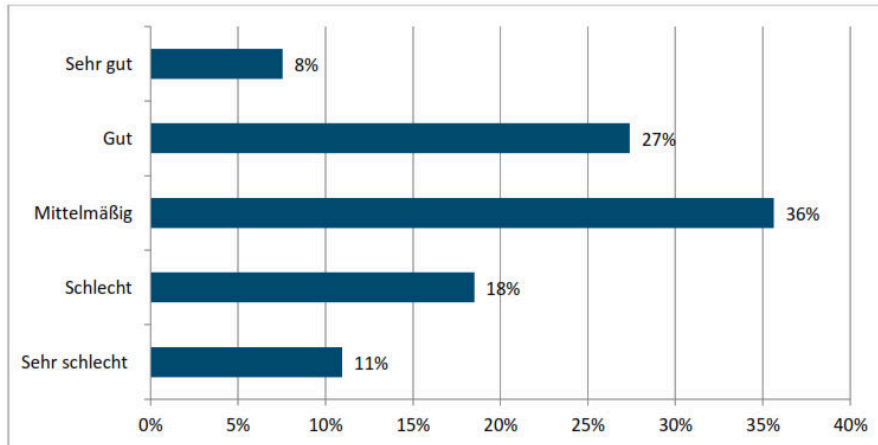


Abbildung 24: Erwartete Änderung der Verkehrsmittelnutzung in Zukunft – Fahrrad (ÖAMTC-Umfrage Pasching 2023)

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.

10.3. 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 37 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

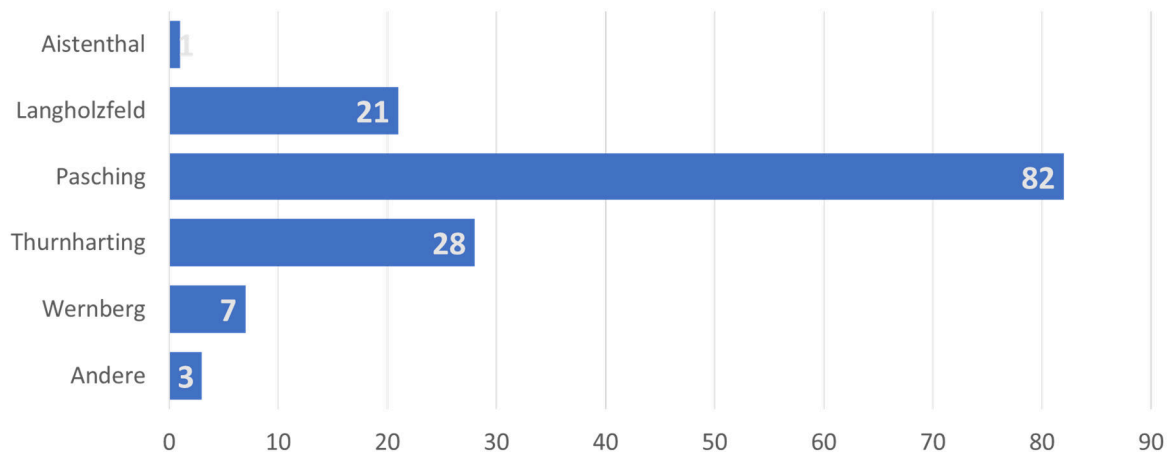


Abbildung 25: Herkunft der Umfrage-Teilnehmer:innen (eigene Darstellung)

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.

Beim Radfahren wurden wie beim Fußverkehr vor allem die Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs als größte Probleme genannt, hinsichtlich der Maßnahmen für Verbesserungen wurden breitere Radwege als wichtigste Maßnahme angeführt.

Welche Änderungen würden dabei helfen, mehr Wege mit dem Rad zurückzulegen?

n=105

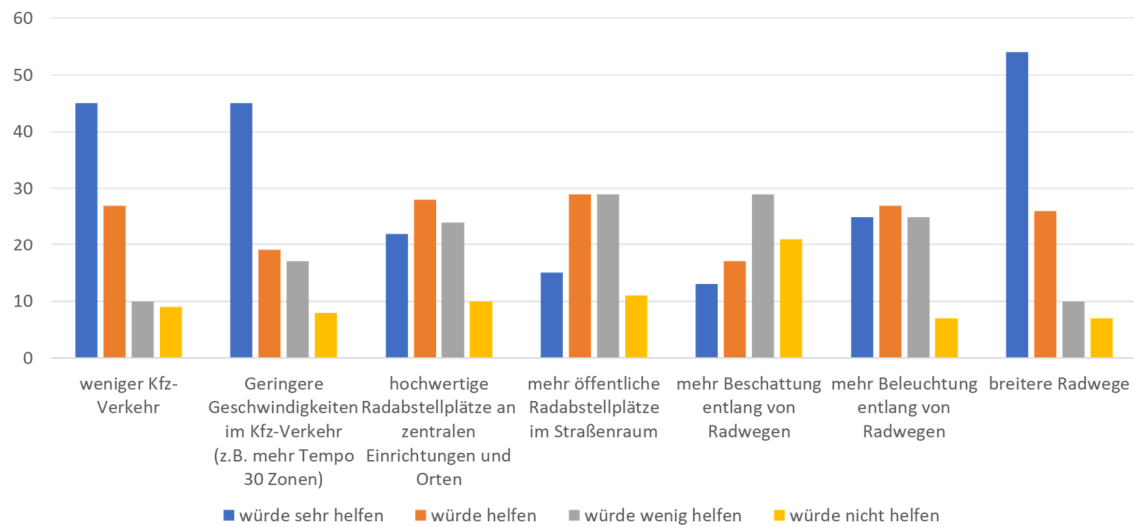


Abbildung 26: Gewünschte Änderungen für den Radverkehr (eigene Darstellung)

Besonders gefährliche Stellen bzw. Abschnitte für die Radfahrer:innen wurden ebenfalls benannt:

- **Alle Kreisverkehre** insbes. Plus City, Hitzinger Kreisverkehr, Turmtankstelle (hier ist die Sicht durch Einbauten für Blendschutz am Brückenbauwerk eingeschränkt)
- **Straßenabschnitte:** Leondingerstraße, Dörnbacher Straße, Hörschingerstraße, Schulstraße

Generell wurden als gefährlich für das Radfahren in Pasching die **überhöhten Geschwindigkeiten** bei Kfz-Verkehr in 50er Zonen z.B. zwischen Hitzing und Pasching, Thunharting und Pasching sowie das fehlende Einhalten des **Seitenabstandes beim Überholen** angeführt.

Ein weiteres Problem stellen **verparkte Radwege** (z.B. in der Stifter-Straße) dar.

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:

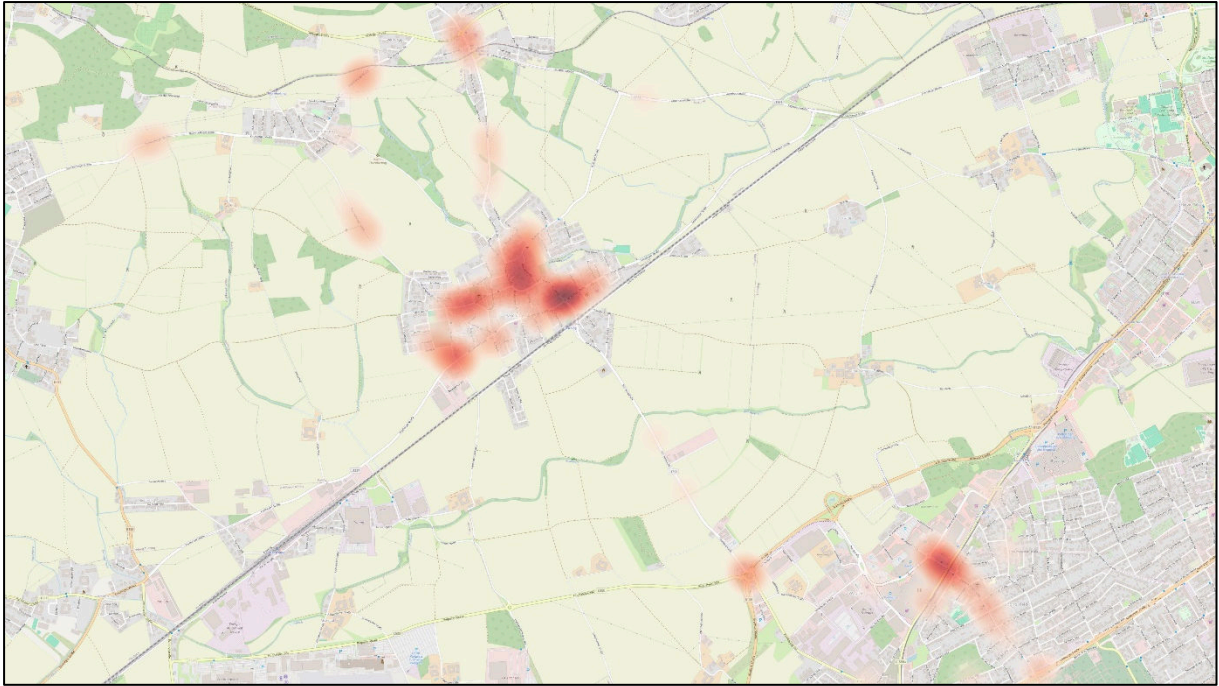


Abbildung 27: Heatmap der Gefahrenstellen, die in der Online-Umfrage genannt wurden (eigene Darstellung, Kartengrundlage: geoland basemap)

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:

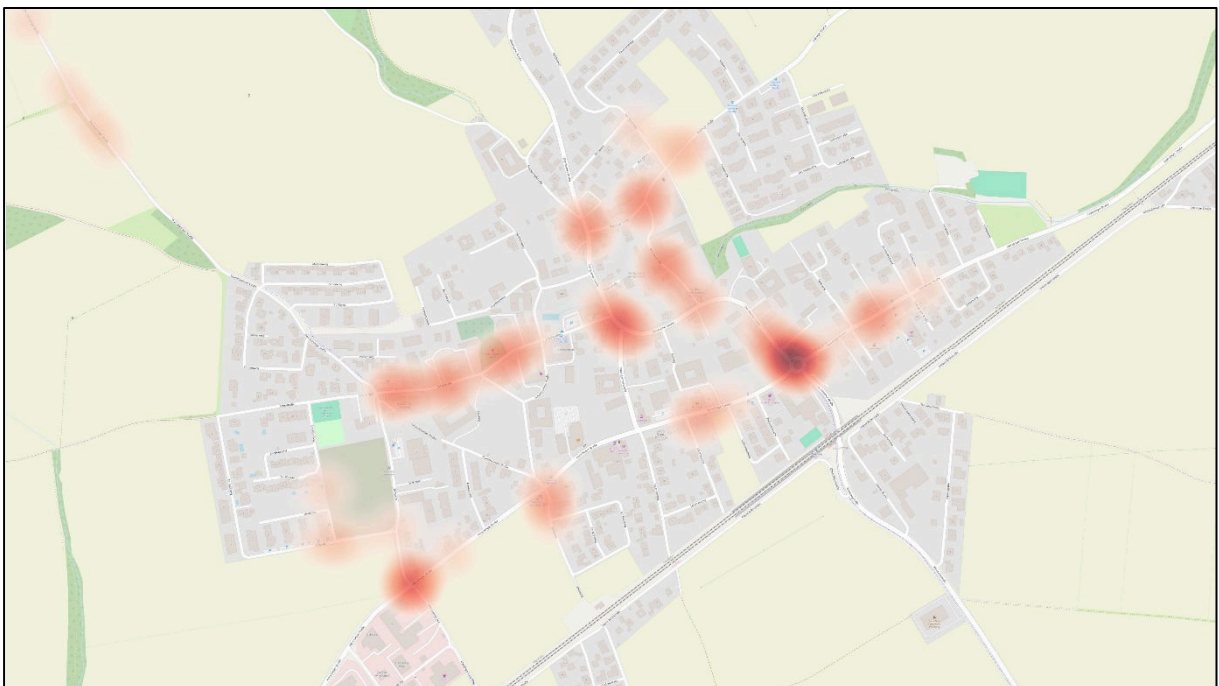


Abbildung 28: Heatmap der Gefahrenstellen im Paschinger Ortsgebiet (eigene Darstellung, Kartengrundlage: geoland basemap)

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

11. ANHANG 2: ONLINE-UMFRAGE, ERGEBNISSE

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.

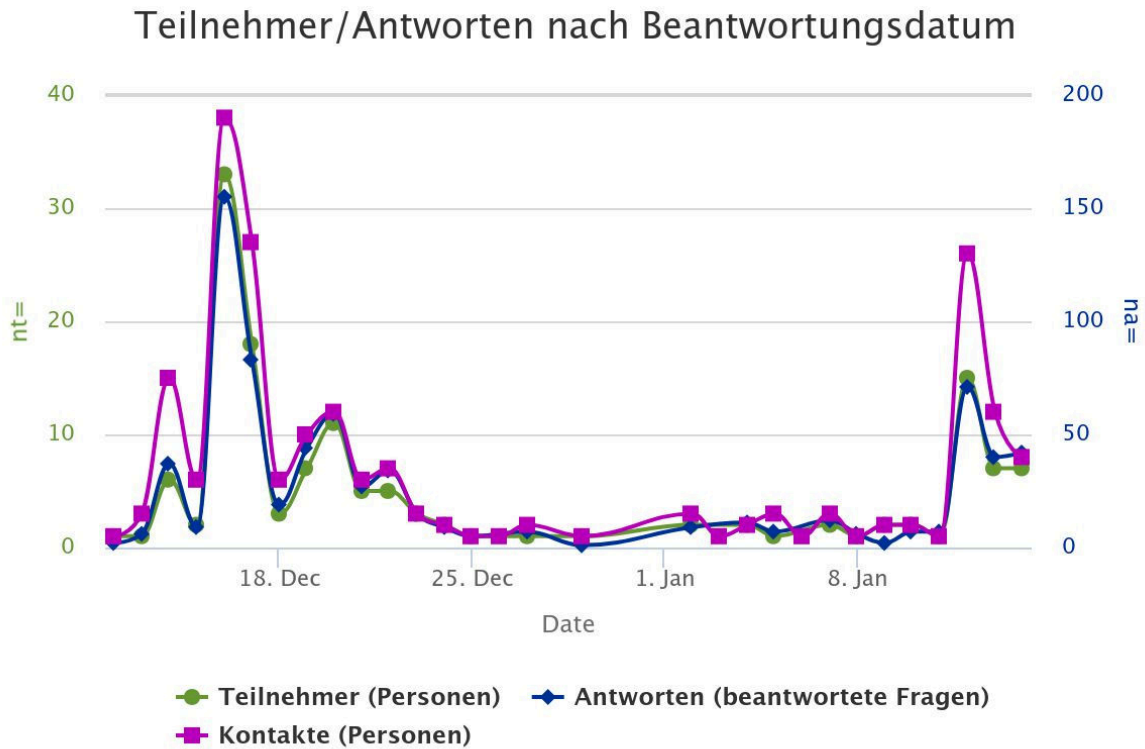
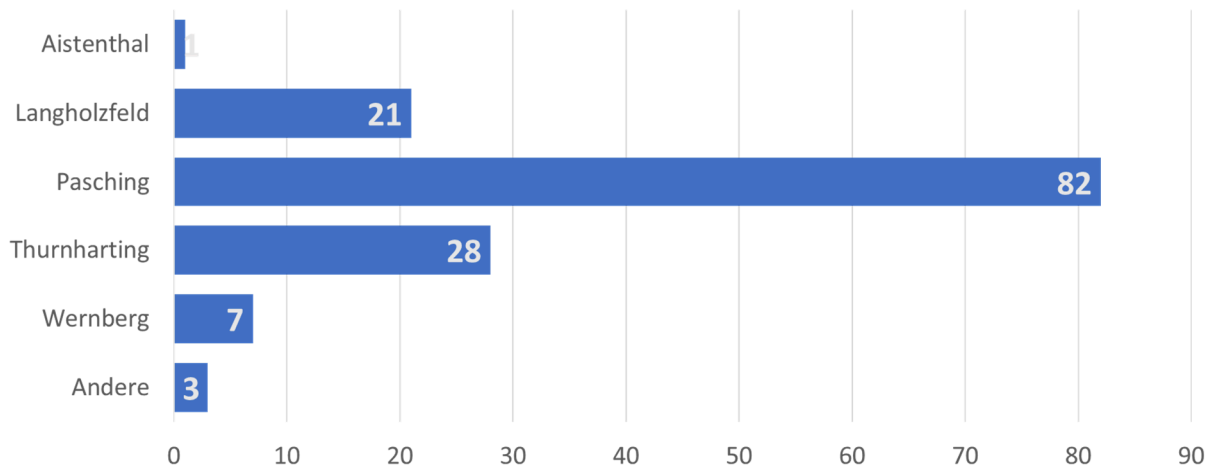


Abbildung 30: Teilnehmer:innen der Online-Umfrage im zeitlichen Verlauf (Quelle: onlineumfragen.com)

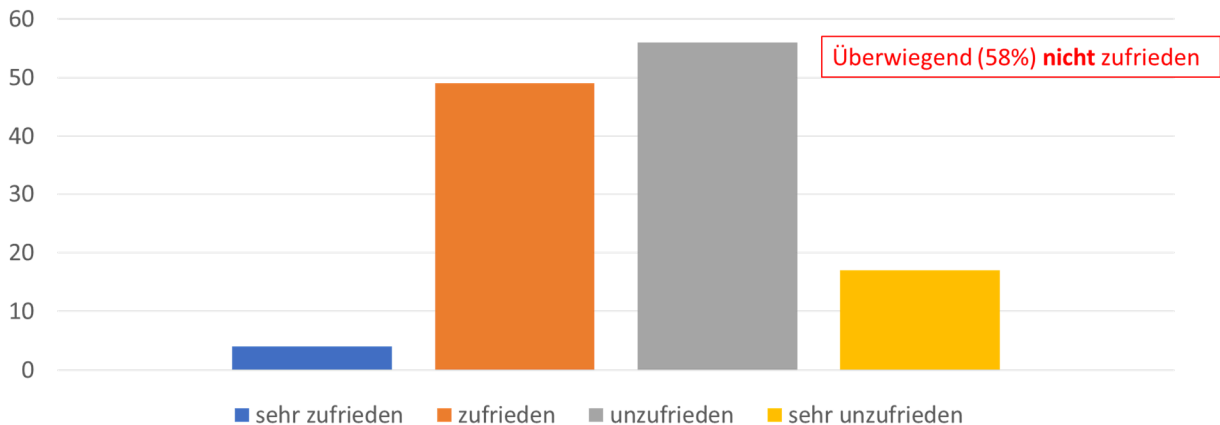
In welchem Ortsteil der Gemeinde Pasching wohnen Sie?

15.01.2024 / n=142



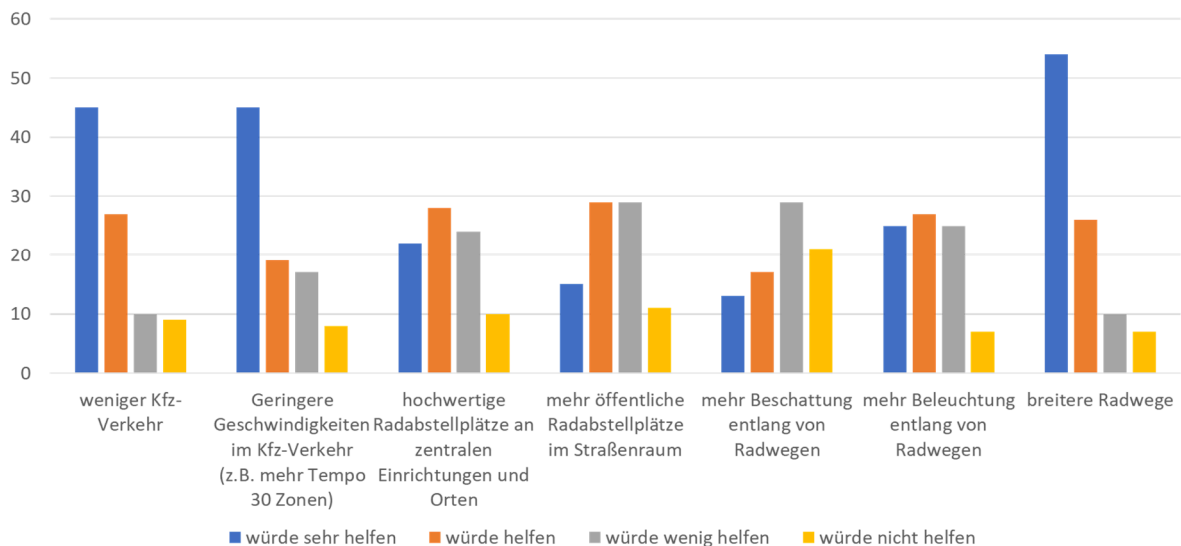
Wie zufrieden sind Sie grundsätzlich mit den Voraussetzungen für das Radfahren in Pasching?

n=126



Welche Änderungen würden dabei helfen, mehr Wege mit dem Rad zurückzulegen?

n=105



Gibt es Stellen im Straßennetz, die für das Radfahren besonders gefährlich sind?

- Bereich Plus City: Radverkehrslenkung zu den Radabstellplätzen (Haupteingang Nord)
- Radwege sind durchgängig, daher nutzen Radfahrer den Gehsteig/Gehweg. Beschilderung in Langholzfeld falsch; entlang der Adalbert Stifter-Straße viele Ausfahrten, einmündende Nebenstraßen
- Stifter-Str: Radweg immer mal wieder verparkt, aber v.a. Ab dem TIL, wo der Radweg gemeinsam mit den Fußgängern genutzt wird, ist der VIEL zu schmal und dann auch noch von den Sträuchern verwachsen. Fußgänger hören dann auch die Klingel nicht und man muss stehenbleiben. Dann weiter zur PlusCity. Bei der Kreuzung mit der Bundesstraße ist die Rotphase unglaublich lang für Fuß/Radverkehr und auf der anderen Seite der Kreuzung muss man dann sowieso auf die Straße runter. Ab dort (also Haltestelle PlusCity Nord) ist es unheimlich gefährlich und gar kein Radweg, man müsste rund um den Kreisverkehr usw - da gibt es 0 Konzept und auch so gut wie keine Stellplätze. Für uns Langholzfelder ist die PlusCity aber nicht Spaß und Konsumort, sondern der Nahversorger mit Apotheke und Post, daher wichtige Infrastruktur.
- generell bei Kreisverkehren
- Beim Bahnübergang Hietzing fehlt ein Zebrastreifen
- Kreisverkehr Richtung Umfahrung

- Kreisverkehr in Pasching!!!! Autos sind viel zu schnell unterwegs- Fußgänger und Radfahrer werden meist komplett ignoriert!!
- Hörschinger Straße
- Wagram Kürnbergstrasse weiter zur Volksschule Langholzfeld
- Im ganzen Ortsgebiet, teilweise Radwege eng und unübersichtlich
- Radweg Ad. Stifterstrasse, Kürnbergstr. in Wagram
- vor allem auf Landstraßen zB zwischen Hitzing und Pasching oder von Thurnharting nach Pasching (wo eig 50 ist aber die Straße sehr eng)
- Rund um thurnharting überall
- Zwischen Gemeindeparkplatz und Gemeinde gehört endlich ein Zebrastreifen. Die Fahr- bahnteilung in der Mitte gehört ebenerdig!!!!
- Es ist leider überall gefährlich, da es keine richtigen Radwege gibt
- Querung der Kreuzung Elektro Hintermüller
- In der Schulstraße (zu viel Verkehr, zu eng - vorallem mit Kindern) Ruffinger Straße zwischen Kapellenstraße und Dörnbacher Straße (viel zu eng und unübersichtlich - vorallem mit Kin- dern) Brückenstraße (zu unübersichtlich)
- Kurve bei Babypromenade ist sehr gefährlich. Auch die Hörschingerstraße ist gefährlich zu befahren, da der Verkehr wenig Rücksicht auf Radfahrer nimmt. Mit Kinder erst recht - hier weichen wir auf den Gehsteig aus.
- Dörnbacherstraße, Leondingerstraße
- Kreisverkehr in Pasching, Dörnbacherstrasse...
- Im Ortsbereich Pasching Engstellen Richtung Wilhering.
- Überquerung Dörnbacherstrasse (zb Macherfriedstrasse rtg. Ruffinger Straße) Kreisverkehr - schlecht einsehbar, exponiert
- fährt man von der Pluscity Richtung Pasching, muss man (bei der Turmöl Tankstelle) um- ständlich den Kreisverkehr oder die Straße kreuzen, um zurück auf den Radweg zu kommen. Im Ortsgebiet würden Radfahrstreifen helfen, um den Platz für Radfahrer sichtbarer zu ma- chen.
- großer Kreisverkehr Turmöl-Tankstelle Richtung Wagram, Straße zwischen Kreisverkehr Hit- zing und Pasching Ort
- Der Kreisverkehr und die Straße nach Hitzing
- Engstelle Dörnbacherstraße beim nach dem Kreisverkehr Richtung Hitzing
- In der Unterführung von Langholzfeld zum Stadtfriedhof
- Die Verbindungsstraße zwischen Thurnharting und Kirchberg-Thening ist extrem gefährlich. Das Tempo liegt bei 100 km/h, es darf ein Bus fahren. Wenn das Feld ungünstig hoch steht sieht man die Radfahrer absolut nicht! Diese Strecke ist mit Kindern eigentlich auf der Straße viel zu gefährlich. Sehr schade, da es die Verbindung zum Sportplatz wäre und man die Kids nicht alleine fahren lassenkanm. Selbst in Begleitung kst es nur mit schlechtem Bauchgefühl möglich. Auch ein Radweg nach Hitzing (Lilo, 17er, Spar,...) wäre sehr wünschenswert!!!!
- von pasching nach hitzing durch wagram (kürnbergstraße) mehr radwege in pasching (ort) vorallem keine umwege
- Mehrzweckstreifen in Pasching, Nachrichten Kreisverkehr am "Radübergang', Abstellen des Fahrrades in der Plus City Straßenbahnhaltestelle (Durchgang von der Siedlung), Über- fahrt am Radweg beim Toyota Mitterbauer mit den Kindern - Ampelphase könnte locker 3 mal so lange sein - Gefährlicher Wartebereich für Kinder - Gefahr für Leib und Leben!
- engstelle dörnbacherstrasse 7; ende radweg künbergstrasse 1
- Dörnbacherstraße
- Von Thurnharting zum Hitzinger Kreisverkehr, Vom Hitzinger Kreisverkehr weiter nach Linz Richtung Leonding, da viel Verkehr, kein Radweg. Auch im Ortsgebiet bei Kreisverkehr Augl ist es eng und unübersichtlich. Vom Hintermüller Richtung Gemeinde ist viel Verkehr, kein ei- gener Radstreifen, vor allem mit Kindern am Rad sehr gefährlich
- Es sollte gemeindeübergreifend gedacht werden. Nach Hitzing mit demRad zu fahren ist fast unmöglich. Da hilft nur ein Radweg - KEIN roter Streifen auf der Fahrbahn
- Hörschingerstrasse, Leondingerstrasse, Dörnbachstrasse, Kreisverkehr sowie Kreuzung Pruscha
- Wenn man auf der Straße fährt. Gefährliche Überholmanöver etc.
- Radweg nach Hitzing
- Hörschinger-, Paschinger und Dörnbacherstraße
- Hitzinger Kreisverkehr: eine Todesinsel für Radfahrer! Werde ich den Radhighway nach Linz noch erleben ????

- Die größten Gefahrenquellen sind das Befahren der Hörschingerstr/Leondingerstrasse und des Kreisverkehrs
- Dörnbacherstr. Ochsenstr. Kirchbergerstr. Lagerhausstr.
- An den Hauptverbindungswegen nach Norden zB. Wilhering oder Westen zB. Breit Brunn Die grösste Gefahr ist, das man auf der Bundesstraße fahren muss.
- zw. thurnharting und kirchberg. pkw's oft mit hoher geschwindigkeit auf einer relativ schmalen strasse.
- Kreuzung B1/Adalbert-Stifter-Straße. Radfahrer müssen nach Nutzung der Unterführung den uneinsichtigen Gehsteig benutzen.
- Vom Radfahren im Ort ist abzuraten. Hintergrund: Beide Durchfahrten also ab den Ortstafeln sowohl von Hitzing kommend Richtung Plus City als auch von Leonding kommend Richtung Oftering sind auf Grund des massiven Verkehrsaufkommen sowie chronisch überhöhter Geschwindigkeit eine massive Gefahrenzone. Als bald man es geschafft hat von der Straße den Radweg zu erreichen, dann ist man endlich sicher!
- Kreisverkehr Pasching Ort, Einfart zur Tankstelle na h dem Flughafenkreisverkehr=thier verschwenkt der Radweg plötzlich nach innen zur Ausfahrt
- es gibt keinen radweg in langholzfeld
- Generell im Ort Pasching an den beiden Hauptachsen Hörschingerstr/Leondingerstraße sowie Dörnbacherstraße. Generell hohes Verkehrsaufkommen und dadurch hat man als Radfahrer das Gefühl ein Verkehrshindernis darzustellen. Gerade in der Dörnbacherstr. wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h von Vorteil, da es in diesem Straßenzug auch einige Engstellen gibt.
- Neben der Bundesstraße zwischen Elektro-Hintermüller und Billa, da es keinen Radweg gibt hier.
- Kreisverkehr bei der Turmtankstelle Ueberqueren jeglicher Bundesstrasse in Pasching ist suicidal
- dörnbacherstraße, schulstraße, hörschingerstraße
- es gibt keine Radwege und das Fahren auf den Bundesstr. ist sehr gefährlich
- Ich muss sagen die Frage ist für mich welches Rad wir im Netz. Es gibt kaum ordentliche Radwege ganz schlimm ist die Leondingerstrasse. Ein dreißiger in Ortsgebiet wäre extrem gut. Den Überholabstand von 1,5 m im Ortsgebiet hält einer von 20 fahren ein. Oft wird man sogar angehoben und an auch wenn man alleine fährt. Eine extreme Problemzone sehe ich vor der Volksschule mit den ganzen Elterntaxis und den Pendlern die hier in der Früh durchrasen fühle ich mich unwohl mein Kind mit dem Fahrrad oder nur zu Fuß hin hinzubringen. Mir wäre ordentliche Polizeipräsenz und empfindlichen Straßen für Raser und Falschparker vor der Volksschule und im Kindergarten sehr hilfreich
- Der Weg zwischen Pasching und Wagram gehört unbedingt beleuchtete
- Kreuzung Prinz-Eugen-Str und Weinbergerstr. Die Beleuchtung der Kreuzung bzw des Bereiches Richtung Weinbergerstr ist absolut unzureichend.
- Plus City: die Zufahrt vom Ort Pasching ist grundsätzlich gut möglich über Radwege, aber direkt im Nahbereich der PlusCity verliert sich der Radweg und der letzte Abschnitt ist schwierig zu fahren zwischen zeitweise stark befahrenen Straßen und Parkflächen. Außerdem gibt es zu wenige Radabstellmöglichkeiten.
- Jede Kreuzung entlang der Stifterstraße ist aus meiner Sicht gefährlich weil zumeist schlecht einsehbar und ungenügend markiert bzw wird der Radwege dort unterbrochen. Eine Vielzahl von Kindern und Jugendlichen fahren mit dem Bus vom Stadtfriedhof nach Linz. Das kreuzen der B1 und die Nutzung der Unterführung ist schlecht gelöst. Zufahrt zur plus City „hinten“ zur zB der Post ist sehr gefährlich da es keinen ordentlichen Radweg gibt. Auf der Abensbergstrasse wird viel zu schnell gefahren. Es würde dort einen baulich getrennten Fußweg und extra Radweg brauchen. Ein Parkverbot wäre wahrscheinlich auch hilfreich.
- Nähe Pluscity, entlang Strasse zwischen Plus und Bauhaus.
- entlang der Stifterstrasse ist der Radweg ziemlich schmal soda bei einem Rad-Gegenverkehr kommt es immer wieder zu Problemen bzw. zu gefährliche Situationen
- Unterführung Westbahn neu Feldweg Kirchwegner für die Verbindung Pasching - Wagram . Pasching - Leonding, untere Bahnstraße - Nutzung der heutigen Eisenbahnbrücke beim Hundetrainingsplatz als Radwegbrücke und 900m langer neuer Radweg nördlich der neuen Westbahn bis Höhe G.Klampfer, dort über den neuen Rückhaltedamm Grundbach zur Lilo wo ja die Hauptradroute kommen soll
- Brückenstrasse sehr eng und unübersichtlich

- Ein Radweg entlang der Lilo bis nach Linz wäre sehr praktisch. Gefährlich finde ich allgemein die Kreuzung bei der Firma Hintermüller, da hier leider kaum einer die Geschwindigkeit einhält, hier haben die meisten bereits Tempo 70 drauf, obwohl das Ortsgebiet erst später endet. Bedenklich finde ich den Abschnitt Thurnharting Richtung Schule. Hier finde ich das Tempo 100 mehr als unangemessen. Hatten bereits mehrmals Glück als Fußgänger nicht zu verunglücken, da zwei Autofahrer nicht vom Gas gegangen sind. Finde es absolut unnötig zwischen zwei 30er Zonen einen 100er zu fahren. Immer öfter wird nämlich hier nicht mehr auf 30 abgebremst und wird mit erhöhter Geschwindigkeit durch das Siedlungsgebiet gefahren. Den Rad und Gehweg für diesen Abschnitt finde ich am Gefährlichsten, da hier sehr viele mit Tempo 100 über den Rad und Gehweg ausweichen, da es keinerlei Abgrenzung gibt! Ein paar Sträucher alle paar 100 m werden die Situation leider nicht entschärfen.
- Stelle zwischen Kirche und alter VS Pasching Von neuer VS in Richtung Fa. Elektro Hintermüller Aus Pasching Ort nach Hitzing
- Kreuzung Dörnbacher Str. - Baumgartnerstr. entlang der Dörnbacher Str.
- Generell durch Pasching. Hilft ja nicht, wenn nur auf der Dörnbacherstraße ein Radweg ist und überall anders nicht. Es würde auch eine Umfahrung Pasching guttun, würde gut passen, dass dies gleich mit der Verlegung der Bahnstrecke passieren würde. Dann würde ja deutlich weniger Schwerlastverkehr durch Pasching sein und würde das Radfahren sicherer und deutlich erleichtern.
- Dörnbacher Straße v.a. Höhe Weigl sehr knapp und Autos trotzdem durchgehend sehr schnell
- Nach wie vor die fast schon lebensgefährliche A. Stifter-Straße mit der „Rechts-Regel“ für Autofahrer, weil hier der Autofahrer entweder Vorrang durch die „Rechts-Regel“ hat oder durch Stehenbleiben einen Vorrangsverzicht provoziert, der erst recht für Verwirrung sorgt. Weiters wird diese Straße nach wie vor als Abkürzung zur Plus-City missbraucht, was zu einem massiven Verkehrsanstieg führt .. --> geregelte Kreuzungen + mehr Kontrolle der Durchfahrtsberechtigung
- Bei der Bahnunterführung aufgrund rutschigem Untergrund von zu wenig Schneeräumung Knappe Überholmanöver durch Autos auf Straße
- Im Bereich der Engstelle beim Weigl, Richtung Hitzing wo plötzlich der Radweg endet
- Kein Radweg, zu schnelle Autos, enger Radweg
- Hörschinger/ Leondingerstraße und Dörnbacherstraße
- Kreisverkehr Pasching
- Dörnbacherstraße, Paschingerstraße, Hörschingerstraße
- Pasching Ort - Hörschinger Strasse
- Zwischen Babypromenade und Kreisverkehr im Ortskern ist die Straße viel zu eng
- Von Pasching nach Dörnbach Hitzing zur Lilo Haltestelle ist extrem gefährlich. Diese Überlandstraße als Radweg zu bezeichnen ist eine Frechheit! Von Pasching zur plus City auf dem Nachrichten Kreisverkehr. Von Pasching nach Leonding auf der Orts Ausfahrt Nähe Langwies zur Unterführung. Und viele viele mehr... Es braucht einfach mehr Radwege, wo keine Autos fahren dürfen.
- Entlang der Durchzugsstraßen vom und zum Augl Kreisverkehr ist das Radfahren gefährlich

12. ANHANG 3: LEITFADEN UMSETZUNG: RADVERKEHRSANLAGEN UND ORIENTIERUNG

Die im Fahrradverkehrskonzept vorgesehenen Radrouten sind u.a. aufgrund ihrer Charakteristik, der erwarteten Frequenz und des Routenverlaufs innerhalb des Gemeindegebiets als sehr heterogen zu beurteilen.

Je nach Route werden unterschiedliche Radverkehrsanlagen notwendig sein. Eine gut verständliche Definition des Begriffs „Radverkehrsanlage“ liefert die Radlobby auf ihrer Homepage:

„Radverkehrsanlagen (RVA) ist ein allgemeiner Begriff und bezeichnet all jene Flächen, wo Radverkehr zulässig ist, also allgemeine Fahrbahnen, Fußgängerzonen (sofern Radfahren erlaubt) , Begegnungszonen, Wohnstraßen etc. und Radfahranlagen. Schnellstraßen, Autobahnen sowie Gehsteige sind keine Radverkehrsanlagen.“

(Quelle: <https://www.radlobby.at/anlagearten-von-radverkehrsinfrastruktur>, abgerufen am 19.08.2021)

Die Wahl der Radverkehrsanlage hängt von den Gegebenheiten vor Ort ab. Die RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) Radverkehr gibt vor, wann eine getrennte Führung des Radverkehrs vorgenommen werden muss und wann das Fahren im Mischverkehr möglich ist. Die Entscheidung getrennte Radwege zu errichten oder Radrouten im Mischverkehr zu führen hängt von der **Verkehrsstärke** sowie der **Geschwindigkeit** ab.

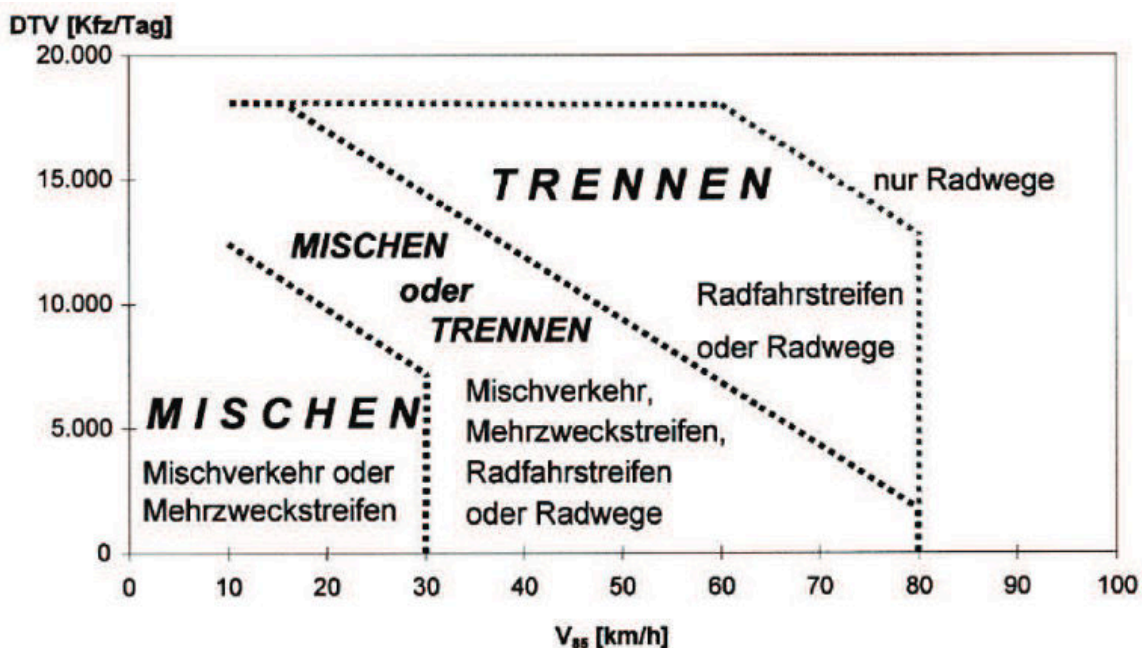


Abbildung 31: Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit (Quelle: RVS 03.02.13 Radverkehr)

Hinweis: Im Fall einer Verordnung einer Radverkehrsanlage (z.B. als Geh- und Radweg) ist die gesetzlich vorgeschriebene Mindestausstattung herzustellen. Nur verordnete Radwege (bzw. Geh- und Radwege) werden im GIP-Routing berücksichtigt und werden in weiterer Folge in verschiedenen Routenplanungs-Tools angezeigt.

Für die Gemeinde Pasching werden folgende Anlagearten vorgeschlagen:

Gemischter Geh- und Radweg

Ein Großteil der Hauptradrouten verläuft im Freilandbereich, entlang von Landesstraßen. Tlw. existieren straßenbegleitende Gehwege oder auch kombinierte Geh- und Radwege, die in ihrer Breite für den gemischten Geh- und Radverkehr manchmal nicht ausreichen. Für diese Abschnitte wird die Verbreiterung bestehender Wege bzw. der Neubau von gemischten Geh- und Radwegen empfohlen. Eine **Mindestbreite von 2,50m** ist lt. RVS 03.02.13 einzuhalten, nur in Ausnahmefällen darf die Mindestbreite unterschritten werden (z.B. bauliche Zwänge). Zur Fahrbahn ist ein **Schutzstreifen von mind. 0,50m** einzuhalten. Weiters wird empfohlen, diese Wege als „**gemischter Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht**“ zu verordnen (u.a. um das Einpflegen in GIP und damit verbunden das richtige GPS-Routing zu ermöglichen).

Führung im Mischverkehr

Im innerörtlichen Bereich ist es (aus räumlichen Gründen) oft nicht möglich bzw. (aufgrund der Verkehrsstärke und den Geschwindigkeiten, s. Abbildung 31) nicht notwendig, getrennte Radfahranlagen zu errichten oder zu markieren. Für diese Abschnitte wird die Führung im Mischverkehr und eine Trennung zw. Geh- und Radverkehr empfohlen.

Das Fahren im Mischverkehr fordert von allen Verkehrsteilnehmer:innen erhöhte Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme aufeinander. In den Bereichen, in denen die Radrouten im Mischverkehr geführt werden ist das **Anbringen von Bodenmarkierungen** unabdinglich.

Mehrzweckstreifen

In einigen wenigen Abschnitten, dort wo die Fahrbahnbreiten ausreichen und die Geschwindigkeit 50km/h nicht überschreitet, wird das Markieren von Mehrzweckstreifen vorgeschlagen. Der Mehrzweckstreifen wird dann empfohlen, wenn der Platz nicht für einen eigenen Radweg / Geh- und Radweg / Radfahrstreifen reicht, Radfahrerinnen und Radfahrern den-

noch eine Radfahranlage (und eine Erhöhung der Sichtbarkeit im Verkehr) geboten werden soll.

Die Markierung von Mehrzweckstreifen erfolgt im besten Fall begleitend mit einer Informationskampagne in der Bevölkerung, da, erfahrungsgemäß, die Handhabung der Mehrzweckstreifen im Alltag anfangs für Verwirrung sorgen kann. Ein positiver Nebeneffekt der Mehrzweckstreifen ist die Geschwindigkeitsreduktion der Autofahrer:innen durch die optische Einengung der Fahrbahn.



Abbildung 32: Beidseitige Mehrzweckstreifen im Ortsgebiet von Lustenau, VBG (Quelle: Google StreetView)

Die Wegweisung bzw. Orientierung für Radfahrerinnen und Radfahrer wird mittels Beschilderung und Bodenmarkierungen hergestellt.

Beschilderung

Schilder und Wegweiser stellen ein wichtiges Element eines Leitsystems dar. Die Beschilderung hat ggü. Bodenmarkierungen den Vorteil, dass sie wenig wartungsintensiv ist. Allerdings werden Schilder leichter übersehen, v.a. grüne Wegweiser, die vor Hecken oder anderer Bepflanzung werden, oder in sog. „Schilderwälder“ in Ortszentren.

Bodenmarkierungen

Bodenmarkierungen eignen sich gut für Leitsysteme für Radfahrer:innen, da sie besonders gut wahrgenommen werden können. Allerdings sind sie, im Unterschied zur Beschilderung,

sehr wartungsintensiv. Im Schnitt müssen diese Bodenmarkierungen alle 3 Jahre erneuert werden.

Fahrradpiktogramme - Sharrows

Fahrradpiktogramme kommen überall dort zum Einsatz, wo die bestehenden Fahrbahnbreiten zu schmal für das Anlegen eines Mehrzweckstreifens sind. Durch die Fahrradpiktogramme wird die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer:innen erhöht – der Radverkehr wird für den Autoverkehr sichtbarer und somit sicherer. Zusätzlich wird dem Radverkehr Platz auf der Straße zugestanden. Die Piktogramme in Kombination mit Richtungspfeilen dienen der Orientierung für Radfahrer:innen (s. RVS 03.02.13, S. 35 ff.).

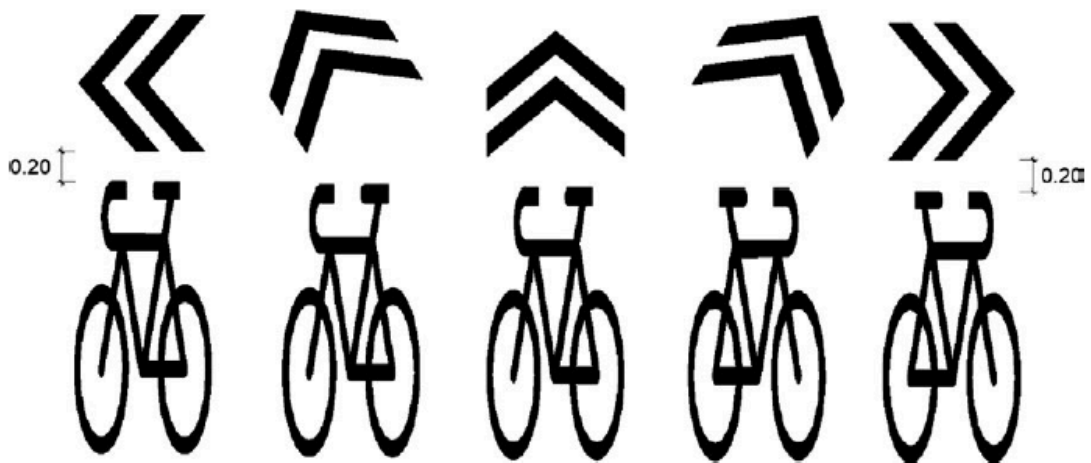


Abbildung 28: Mögliche Drehung der Pfeildächer zur Richtungsweisung (alle Maße in [m])

Abbildung 33: Kombinierte Pfeil- und Fahrradbodenmarkierung gem. RVS 03.12.13



Abbildung 34: Fahrradpiktogramme in der Stadt Hartberg (Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung A16)

Die Wirkung dieser Piktogramme, sowohl auf Radfahrer:innen als auch auf Autofahrer:innen, hält eine Untersuchung aus dem Jahr 2014, die in Wien durchgeführt wurde, zusammenfassend fest (hier auszugsweise wiedergegeben):

- Radfahrer:innen halten gegenüber parkenden Fahrzeugen einen größeren Abstand ein
- Abstand zum Fahrbahnrand wird durchschnittlich um 20cm vergrößert
- Radfahrer:innen folgen in ihren Fahrlinien den Pfeilen der Fahrradpiktogramme
- Beim Überholen halten Autofahrer:innen einen größeren Abstand zum Radverkehr ein (zw. 3-12cm mehr) (vgl. Knoflacher 2014, S. 32 f.)

Ein weiteres wesentliches Ergebnis dieser Studie war, dass die „Umstellung des Verhaltens“ unmittelbar nach Auftragen der Bodenmarkierungen erfolgte, d.h. durch das Auftragen von Piktogrammen können **sofort Verbesserungen für Radfahrer:innen** erreicht werden.

12.1. Exkurs: E-Bike und Rennradnutzung

Die Nutzung eines E-Bikes ermöglicht es, auch in hügeligem Terrain komfortabel mit dem Rad mobil zu sein. Neben den Anschaffungskosten und der Umgewöhnung an das „unterstützte Radeln“ ist ein gut ausgebautes Radwegenetz wesentlich für den Gebrauch des E-Bikes. **Bedingungen für die Nutzung des E-Bikes für Alltagswege** sind u.a.

- qualitativ hochwertige Radwege (getrennt vom MIV, hochwertige Oberfläche, regelmäßige Wartung und Instandhaltung),
- einfaches Leitsystem (auch für Ortsunkundige) sowie
- hochwertige Abstellmöglichkeiten am Ziel (vorzugsweise versperrbare Boxen, jedenfalls witterungsgeschützt).

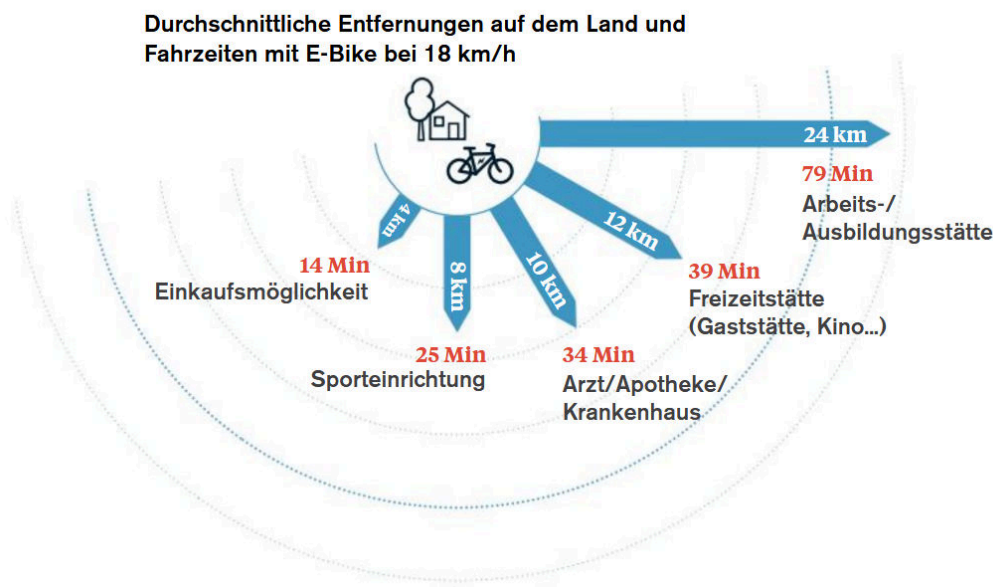


Abbildung 36: Nutzungsmöglichkeiten des E-Bikes in ländlichen Regionen (Quelle: Felczak, 2021)

Die durchschnittlichen Entfernungen zwischen Siedlungsgebieten, Einkaufsmöglichkeiten etc. liegen in der Gemeinde unter jenen, die in Abbildung 36 angenommen wurden, d.h. das geplante Zielnetz eignet sich optimal für die Inanspruchnahme eines E-Bikes, die **wesentlichen Verbindungen sind in unter 30 Minuten Fahrzeit möglich**.

Die Förderung der Nutzung des E-Bikes bzw. des Pedelec wird in der Gemeinde Pasching aufgrund der topographischen Verhältnisse und der geringen Entfernungen zwischen den unterschiedlichen Zielen empfohlen.

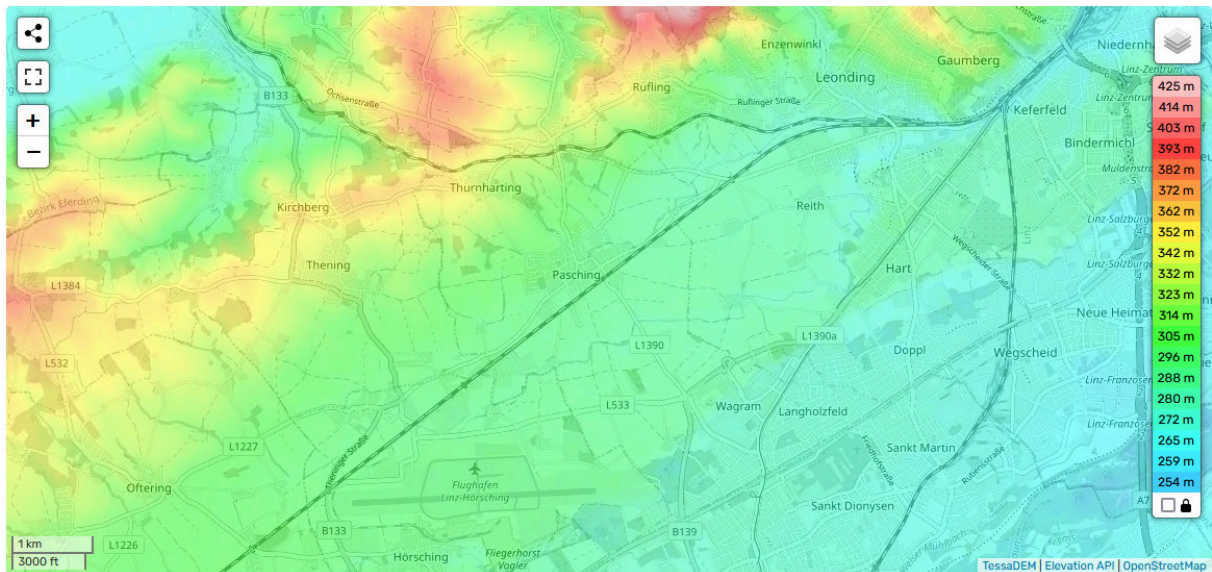


Abbildung 37: Topographische Karte Pasching

(Quelle: <https://de-at.topographic-map.com/map-pmpggt/Pasching/?center=48.25588%2C14.20979>)

Für die Nutzung von Radwegen mit Rennrädern ist eine **einwandfreie Oberfläche** unbedingt erforderlich – schon kleine Unebenheiten können Stürze verursachen. Geschotterte Radwege sind für das Rennrad nicht befahrbar. Weiters können Geh- und Radwege mit hohem Fußgänger:innen-Aufkommen nicht genutzt werden – das **Konfliktpotenzial zwischen den Geschwindigkeiten der Rennräder und den Fußgänger:innen** ist zu hoch.

Nichtsdestotrotz soll die Nutzung der Radverkehrsanlagen durch Rennradfahrer:innen gefördert werden, um Fahrten auf stark befahrenen Landesstraßen zu vermeiden.

Folgende Vorgehensweise wird vorgeschlagen:

- Bei Neubau von (Geh- und) Radwege → Asphaltieren und die Mindestbreite jedenfalls einhalten, Vermeiden von Engstellen
- Informieren über Oberflächenbeschaffenheit: in Plandarstellungen und vor Ort
- Wo asphaltierte Radrouten vorhanden sind → regelmäßige Reinigung, v.a. wo Wege auch landwirtschaftlich genutzt werden
- Bei Abschnitten, die für Rennräder nicht in Frage kommen (z.B. wegen hoher Fußgängerfrequenz) → anbieten einer alternativen Route über das angrenzende Straßennetz (Beschilderung vor Ort, Information im Internet, Darstellung in Planwerken)