

Gemeinderad unterwegs

Resümee

Mobilitätsplanung ist keine rein technische Aufgabe. Die Gestaltung öffentlicher Räume darf sich nicht darauf beschränken, den Durchzug von motorisiertem Verkehr möglichst reibungsfrei zu organisieren. Denn, diese Räume sind für Alle da: zu-Fuß-Gehende, Alte, Junge, Radfahrende, Roller, Lastenräder, Kinderwagen und natürlich auch den Warentransport für Gewerbetreibende. Auch die Flächen für stationäre Nutzung muss gerechter verteilt werden. Historisch hat sich entwickelt, dass ein großer Anteil an Flächen für Parken von PKW vorbehalten wird. Erst wenn dieses Verhältnis umgekehrt wird, können auch andere Nutzungen wie Schanigärten, Parkbänke, Spielflächen und klimawirksame Pflanzen sich wieder freier entwickeln.

Beispielhaft besucht das afo verschiedenste Plätze, Straßen und Stadtquartiere, um mit Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung Potentiale und Schwächen der Gestaltung zu diskutieren. Auf dem Weg treffen wir Bürgerinitiativen, Verantwortungsträger, Wirtschaftsvertreter und (Alltags-)Expert*innen, um aus dem vorhandenen Wissen zu schöpfen.

Vizebürgermeister und Mobilitätsreferent Martin Hajart und der Abteilungsleiter Mobilitätsplanung der Stadt Linz Roman Minke waren gemeinsam mit afo-Leiter Franz Koppelstätter mit wechselnden Reisegruppen unterwegs. Um unterschiedliche Perspektiven einzunehmen wurden verschiedene Mobilitätsformen gewählt: Zu Fuß, mit dem Rad und auf größere Distanz mit dem Elektro-Leihauto.

Der erste Ausflug im Juni war dem Fußverkehr gewidmet und hier speziell den Erfahrungen mit Begegnungszonen. Ein wichtiger Faktor ist hier die Sichtbarkeit. Erst wenn alle Verkehrsteilnehmer wahrnehmen, dass sie sich in einer Begegnungszone oder auch einer Wohnstraße befinden, können sie sich entsprechend verhalten. Farbliche Markierungen sind ein erster Schritt, können aber auf lange Sicht bauliche Maßnahmen nicht ersetzen.

Eine Konsequenz aus dem Bekenntnis den Modal Split – also das mengenmäßige Verhältnis konkurrierender Mobilitätsformen – hin zu mehr aktiver Mobilität zu verändern, ist das Hinterfragen der bestehenden Flächenverteilung. Aktuell ist ein übermäßiger Anteil dem motorisierten Verkehr gewidmet, sowohl in Form von Fahrbahnen aber auch von Parkplätzen.

Dieses Ungleichverhältnis wird besonders deutlich an Durchzugsstraßen, wie etwa der Humboldtstraße oder der Dinghoferstraße, die jeweils sehr dicht bewohnte Stadtteile durchschneiden. Das Autobahnprojekt A26 wurde mit der Verkehrsentlastung der Kernstadt argumentiert. Um aus dieser Großinvestition tatsächlich einen Nutzen für die Stadtbevölkerung zu generieren und motorisierten Verkehr zu verlagern, ist es notwendig, frühzeitig Planungsschritte zur Reduktion des Innenstadtverkehrs zu setzen.

Im Juli war die Reisegruppe per Rad unterwegs. Dauerthemen im öffentlichen Diskurs ist die Strecke vom Hauptplatz über die Nibelungenbrücke, Rudolfkreuzung und weiter zur Urfahrner Hauptstraße. Darüber, dass die Reduktion des Autoverkehrs in dieser Zone mit Fertigstellung der neuen Autobahnbrücke möglich und wünschenswert ist, herrscht mittlerweile ein breiter, auch politischer Konsens. Wie die Maßnahmen dazu im Detail aussehen sollen, ist eine Frage von sorgfältiger Planung.

Ein Detailpunkt ist dabei der Anschluss des Donauradwegs am nördlichen Brückenkopf. Viele Radtourist*innen stehen dieser Tage noch mit fragenden Blicken an der Donau und versuchen rauszufinden, wie sie in das Herz der Landeshauptstadt gelangen. Eine verbesserte Beschilderung kann hier ein erster Schritt sein. Bauliche Maßnahmen scheinen aber auch hier notwendig.

Weiter östlich wurden kürzlich Verordnungen erlassen, die den Durchzugs- und Parkverkehr in der Ferihumerstraße reduzieren sollen. Eine Herausforderung dabei ist allerdings die Exekutierbarkeit. Um das Durchfahren dieser Straße zu vermeiden sind weiter physische Eingriffe geplant. Verkompliziert werden diese durch die notwendige Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr. Beispielhaft ist diese Situation für andere Wohngebiete, die in der Nachkriegszeit – begleitet von der Euphorie der autogerechten Stadt – mit großzügigen Fahrbahnen ausgestattet wurden.

Weniger von Wohnnutzung geprägt ist das Hafen- und Industriegebiet im Osten. Hier dominiert der Pendlerverkehr der Arbeitnehmer*innen und tritt dabei in Konkurrenz mit Freizeitnutzungen und Nischenbedürfnissen. Eine konsequente

Trennung der Verkehrsmittel mit Vorrang für öffentliche Angebote und ebenso bequeme wie schnelle Radverbindungen kann hier Entlastung schaffen. Auch eine Anbindung an den Bahnhof Franckstraße kann zum Ausgleich des Modal Split beitragen. Weiters ist die schlecht ausgebaute Rad-Verbindung zur Innenstadt eine große Herausforderung.

Die dritte Tour im August wurde mit Elektro-Leihautos in den Linzer Süden bestritten. Grund für diese Mobilitätsform ist auch ein thematischer Schwerpunkt dieses Ausflugs. Die Reisezeit mit Straßenbahn aber auch der bislang noch fehlende Lückenschluss der Straßenbahn von Solarcity bis zum S-Bahnhof Pichling führt dazu, dass ein Ausweichen auf PKW für die Bewohner*innen attraktiv scheint. Ausserdem hinken der Ausbau der Westbahnstrecke in diesem Abschnitt und die damit verbundene Erhöhung der Taktfrequenz hinter den Ankündigungen hinterher. Auch die VOEST als wichtigster Arbeitsplatz in der Region ist von der Solarcity aus öffentlich und per Rad erstaunlich schlecht erreichbar. Davon ist auch der in Pichling gelegene Gewerbegebiet Süd betroffen.

Bei der städtebaulichen Planung für die Solarcity wurde auf die fußläufige Erreichbarkeit der Einrichtungen täglichen Bedarfs geachtet. Das erhöht die Attraktivität des Lunaplatzes und verringert den privaten motorisierten Nahverkehr. Obgleich die Siedlung mitten im Grünen gelegen ist, fehlt es an schattenspendenden Pflanzen am Platz, bedingt auch durch die darunter liegende Tiefgarage.

Für produzierende Industrie- und Gewerbegebiete stellt Mobilität in zweierlei Hinsicht eine Herausforderung dar. Einerseits müssen Rohstoffe und Produkte an- und abgeliefert werden. Um für die Logistik Schienen und Wasserwege effizient nutzen zu können fehlt es allerdings an passenden Anschlussstellen. Andererseits brauchen Arbeitnehmer*innen komfortable und vor allem schnelle Pendlerangebote abseits des PKW. Betriebliche Mobilitätskonzepte wie Car-Sharing oder geteilte Fahrräder für die Strecke zum nächsten Schienenangebot können allerdings den Ausbau öffentlichen Verkehrs nicht vollständig ersetzen.

Im Zuge der drei Fact-Finding-Missions wurde viele Themen und Probleme gesammelt. Lösungsansätze wurden diskutiert, die von kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen bis hin zu langfristigen strategischen Planungen reichen. Um den Diskurs fortzusetzen und auch auf eine breitere politische Basis zu bringen, wird das afo architekturforum oberösterreich am Mittwoch den 2. November 2022 um 18 Uhr einen Baukultur-Stammtisch zum Thema veranstalten. Ort: Herbert-Bayer-Platz 1, Linz

19. August 2022
Franz Koppelstätter, afo

Gemeinderad unterwegs

Donnerstag, 23. Juni 2022, 13 bis 16 Uhr

Mit Autos gehen

Mobilitätsform

Zu Fuß

Reisegruppe

Martin Hajart, Vizebürgermeister Linz

Roman Minke, Abteilungsleiter Mobilitätsplanung

Franz Koppelstätter, Leiter afo

Clemens Bauder, Vorstandsmitglied afo

Tobias Haider, Mobilitätsexperte, mobyome#

Jürgen Grünwald, Dokumentation

Stationen, Begegnungen

Hauptplatz

Gesprächsthemen

Reduktion des Autoverkehrs

Auswirkungen A26

Baustellen als Testlauf für Verkehrsberuhigung

Polizeiinspektion Landhaus

mit Vertreter der Polizeiinspektion

Gesprächsthemen:

Erfahrungen mit Begegnungszonen unterschiedlicher Ausstattung/Gestaltung (Altstadt, Herrenstraße, Domviertel)

Sichtbarkeit der Begegnungszonen-Markierungen

Begegnungszone Hafnerstraße

Verein Initiative Domviertel: Zoe Michaela Riess, Rolf Touzimsky und Isotta Mastelli

Gesprächsthemen

Verbesserungspotentiale der bereits verordneten Begegnungszone - Markierungen, Oberflächengestaltung

Auswirkung der geplanten Parkgarage an der Kapuzinerstraße

Verlagerung des ruhenden Verkehrs um Straßenräume für unterschiedliche Nutzergruppen attraktiver zu machen

Straßenbaustelle Kroatengasse, Waldeggkreuzung

Gesprächsthemen

Stadtgrün, Baumpflanzungen

Auswirkungen A26 – Verkehrsreduktion kommt nicht von alleine, sondern braucht parallel zum A26-Projekt beruhigende

Maßnahmen am Straßenzug Waldeggkreuzung-Römerbergtunnel

Erdgeschosszonen

Humboldtstraße

Kindergarten für Alle: Wolfgang Mittelböck, Michaela Klinglmüller, Margit Strasser, Hans Hörlsberger, Pädagogin des Kindergartens

Gesprächsthemen

Durchzugsverkehr

Verhältnis der Flächenverteilung Fahrbahn-Gehsteig

Sicherheit für Fußgeher*innen / Fußgängerübergang, Ampelregelungen

Lösungsvorschläge von Kindergarten-Vertreter*innen

Neustadtviertel

Linz zu Fuß, Hermann Rainer

Gesprächsthemen

Verkehrsberuhigung und Baumpflanzungen im östlichen Neustadtviertel aus den 80ern

Hauptstrasse an der Schubertstraße und mögliche Erweiterung des Rad routennetzes, Lückenschließungen

Bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an den Kreuzungen

Gefahrenquelle Dooring

Gemeinderad unterwegs

Donnerstag, 28. Juli 2022, 14 bis 17 Uhr

In die Zukunft radeln

Mobilitätsform

per Rad

Reisegruppe

Martin Hajart, Vizebürgermeister Linz

Roman Minke, Abteilungsleiter Mobilitätsplanung

Franz Koppelstätter, Leiter afo

Ulrich Aspetsberger, Obmann afo

Clemens Bauder, Vorstandsmitglied afo

Tobias Haider, Mobilitätsexperte, mobyome

Daniela Lockowandt, Dokumentation

Stationen, Begegnungen

Nibelungenbrücke, Rudolfkreuzung, Hauptstraße

Susanne Seyfert, Architekturbüro 1

Gesprächsthemen

Sicherheit der Radverbindung Urfahr – Linz

Verkehrsberuhigung Hauptstraße

Donauradweg, Brückenkopf Urfahr

Georg Steiner, Tourismusdirektor, Linz Tourismus

Petra Riffert, Geschäftsführerin Werbegemeinschaft Donau Oberösterreich

Gesprächsthemen

Sichtbarkeit der Wegführung von R1 zur Innenstadt

Beschilderung

Bauliche Lösungsansätze für Anbindung Brückenkopf

Ferihumerstraße

Bürgerinitiative: Petra Rager, Kira Schinko

Gesprächsthemen

Verkehrsberuhigung Ferihumerstraße

Durchzugsverkehr, modaler Filter

Kommunikationsstrategien

Eisenbahnbrücke, Hafenviertel

Gesprächsthemen

Aufgelassene Schienentrassen als Platzreserve für Radwege

Industriezone, Klimaoase

Christoph Wiesmayr

Gesprächsthemen

Pendlerverkehr

Verbindung Industriezeile – Bahnhof Franckstraße

Verbindung Industriezeile – Innenstadt

Radweg am Donauufer über Hafeneinfahrten

Unterschiedliche Nutzungen und Zielgruppen

Gemeinderad unterwegs

Mittwoch, 10. August 2022, 14 bis 17 Uhr

Im Süden von Linz

Mobilitätsform

Elektro-Leihautos

Reisegruppe

Martin Hajart, Vizebürgermeister Linz

Mitarbeiter des Vbgm.

Vertreter der Abt. Mobilitätsplanung

Franz Koppelstätter Leiter afo

Ulrich Aspetsberger, Obmann afo

Nikolaus Stadler, Direktor GWG

Uschi Reiter, Dokumentation afo

Stationen, Begegnungen

Solarity, Lunaplatz

Alexandra Sösser, Architektin, Bewohnerin

Gesprächsthemen

(Oberflächen-) Qualitäten des Platzes

Begrünung

Fußläufige Erreichbarkeit des täglichen Bedarfs

öffentlichen Verkehrsangebote, Reisezeiten in die Innenstadt

Berufspendler zB zum VOEST-Gelände

Siedlung Orionstraße | Heliosallee

Nikolaus Stadler, Direktor GWG

Gesprächsthemen

Lückenschluss der Straßenbahnlinie 2 bis S-Bahnhof Pichling, Abstimmung der Umsetzungs-Zeitpläne mit ÖBB

Parkplatzsituation, im Speziellen Tiefgaragen innerhalb der Wohnsiedlung und Auswirkungen auf die Zwischenräume

Zusammenhang mit Wohnbauförder-Richtlinien

Gewerbegebiet Südpark

Rubble Master-CEO Gerald Hanisch

Gesprächsthemen

Mobilität als Standortfaktor in Bezug auf Logistik und Mitarbeiter*innen

Flächenwidmung und Pufferzonen zu anderen Nutzungen (Industrie – Wohnen)

Betriebliche Fahrrad-Pool- bzw. Car-Sharing-Angebote