

Urfahrner Hauptstraße: Ja zur Begegnungszone, nein zu Fußgängerzone

Verkehrskonzept für Durchzugs-/West-Ost-Verkehr und zweite Straßenbahnachse notwendig, dann niveaugleiche Neugestaltung

„Die Geschäfte in der Hauptstraße als Hauptbetroffene sind überrascht, dass sie immer nur in Zeitungsberichten über alle möglichen Hauptstraßen- und Straßenbahnpläne lesen, aber nie um ihre Meinung gefragt werden“, wundert sich Klaus Schobesberger, Obmann der WKO Linz-Stadt. „Daher holte die WKO Linz-Stadt vor Kurzem ein Stimmungsbild vor Ort ein. Die Hauptstraßengeschäfte berichteten uns bei unserem Rundgang, dass sie viele Zufallskunden haben, die erst durch das Vorbeifahren auf ihre Geschäfte aufmerksam geworden sind. Die große Mehrheit der Unternehmen wünscht sich unbedingt eine Verkehrsberuhigung durch eine schön gestaltete niveaugleiche Begegnungszone wie in der Südlichen Landstraße, aber keine verkehrsausschließende Fußgängerzone.“ Im Sinne einer Lösung, mit der alle Beteiligten leben können, fordert Schobesberger eine Einbindung der Wirtschaftskammer bzw. der betroffenen Betriebe in die Planungen.

Betriebe leben auch von den vielen Pendlern

Derzeit ist die Hauptstraße noch eine sehr lebendige Geschäftsstraße mit einem guten Branchenmix mit vielen kleinen Nahversorgungsbetrieben (Bäcker, Fleischer, Konditor, Gastronomie, Obsthandel, Papierhandel, Textilhandel, Schuhhandel, Spielwarenhandel, Fotografie, Optik, Juwelier, usw). Es ist kein Zufall, dass hier viele Geschäfte bestehen bzw. in den letzten Jahren neu hinzugekommen sind, die alle aus Branchen kommen, wo es für die Kunden um eine schnelle Erledigung der Einkäufe und für die Lieferanten um ein rasches Beliefern der Geschäfte geht. Viele Betriebe in der Hauptstraße leben nicht nur von Bewohnern aus ganz Linz, sondern auch von vielen Pendlern aus dem Mühlviertel, die hier vor dem Nachhauseweg noch ihren Bedarf decken. Mit ein Grund neben der Qualität der angebotenen Produkte sind die in unmittelbarer Nähe der Betriebe eingerichteten Möglichkeiten zum zehnmütigen Halten. Fallen diese Kunden aus, können viele betroffene Nahversorger und Kleinbetriebe nicht überleben.

Präferenz für oberirdische Trassenführung der Straßenbahnen

Die Stadt Linz plant derzeit eine zweite Nord-Süd-Straßenbahnachse im Osten von Linz und dabei die Linien 1, 2, 3 und die neue Linie 4 ab dem Hirschkampplatz unter der Hauptstraße und in Folge bis zum Mühlkreisbahnhof bzw. unter der Reindlstraße in Linz-Urfahr möglicherweise unterirdisch zu führen.

Schobesberger: „Diese unterirdische Straßenbahnführung wird von fast allen ansässigen Geschäften abgelehnt. Einige Geschäfte haben gerade in letzter Zeit attraktiv umgebaut und befürchten eine ähnliche Entwicklung wie in der Wiener Straße, nachdem die Straßenbahn von der Oberfläche verschwunden ist. Aus dem Auge, aus dem Sinn: Das befürchten viele Unternehmen. Auch ist die Gefahr groß, dass die Betriebe die erfahrungsgemäß lange Baudauer für die unterirdische Trasse wirtschaftlich nicht überleben werden.“

Schobesberger: „Unter diesen Aspekten und angesichts der immens hohen Kosten für die unterirdische Trassenführung muss seitens der Stadt Linz die Beibehaltung der oberirdischen Trassenführung für die 2. Straßenbahnachse in Linz-Urfahr noch einmal ausführlich und im Detail geprüft werden. Die von der Stadt Linz vorgestellten diversen Studien zur Neugestaltung des Hinsenkampplatzes aus den vergangenen Jahren haben auch bei einer oberirdischen Trassenführung eine praktikable Lösung für die Verkehrssituation auf dem Hinsenkampplatz und die Biegung gefunden, bei gleichzeitiger voller Erreichbarkeit und Durchfahrtsmöglichkeit in der Hauptstraße. Denn jede Variante, die keine direkte Zufahrt mehr vom Hinsenkampplatz zur Hauptstraße wie bisher erlaubt, wäre der Tod dieser Einkaufsstraße. Das ist der einhellige Tenor der Geschäftsleute der Urfahrer Hauptstraße zu möglichen Einfahrtsverboten in die Hauptstraße.“

Neue Varianten für den Durchzugsverkehr in Ost-West-Richtung in Urfahr

Der reine Durchzugsverkehr in Ost-West-Richtung könnte bei einer Verlegung aller Straßenbahnlinien in die Hauptstraße zukünftig direkt über den Hinsenkampplatz und die frei werdenden Straßenbahngleise in der Ferihumerstraße zur Wildbergstraße geführt werden. Langfristig wäre auch der Nordring für Linz-Urfahr wichtig, weil damit der Schwerverkehr aus den Bezirken Rohrbach und Urfahr-Umgebung, der in das östliche Mühlviertel will, gar nicht mehr durch ganz Urfahr fahren muss, sondern unterirdisch zur A7 in Richtung Bad Leonfelden, Freistadt und Perg geleitet werden könnte.

Begegnungszone: moderne Möglichkeit der

Verkehrsberuhigung für Gemeinden und Städte

Wenn Tempo-30-Zonen zu flott sind und Fußgängerzonen den Fahrzeugverkehr gänzlich „einbremsen“, gab es in der StVO keine Verkehrsregelung, die zwischen diesen beiden Möglichkeiten liegt. Mit dem Instrument der Begegnungszone wurde ein zusätzliches Werkzeug für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Gemeinden und Städten umgesetzt. Mit der neuen Verkehrsregelung „Begegnungszone“ steht ein neues Instrument zur Attraktivierung von Ortszentren und Einkaufsstraßen zur Verfügung. Sie bringt die unterschiedlichsten Interessen, Meinungen und Anliegen unter einen Hut.

- Die vorhandenen, oft ohnedies knappen Verkehrsflächen können durch Fußgänger und Fahrzeugverkehr gemeinsam genutzt werden.
- Damit steigen auch die Möglichkeiten zur attraktiveren Gestaltung des Straßenraums oder auch zur Nutzung z. B. für Schanigärten und dergleichen.
- Die für Ortskerne oft überlebenswichtige Möglichkeit des Haltens und Parkens von Kraftfahrzeugen – sei es von Kunden oder auch Bewohnern – bleibt erhalten: Es können alle Instrumente zur Regelung des ruhenden Verkehrs, wie Kurzparkzonen usw. weiter angewendet werden.
- Ganz wichtig ist auch die im Gegensatz zu einer Fußgängerzone freie Zufahrtsmöglichkeit zu Abstellflächen auf Privatgrund, und zwar nicht nur für den Eigentümer bzw. Mieter, sondern

für alle, also auch für Besucher und Kunden: Im Gegensatz zu einer Fußgängerzone ist keine auf das jeweilige Fahrzeugkennzeichen lautende Ausnahmegenehmigung erforderlich.

- Dadurch, dass im Gegensatz zu Fußgängerzonen und Wohnstraßen auch das Durchfahren erlaubt ist, entfällt die trennende Wirkung und entfallen damit auch Umwegfahrten, die Anrainer anderer Straßenzüge oft belasten.

Fußgängerzone erhöht nicht automatisch Frequenz; Geschäftsterben droht

„Linz ist mit den derzeitigen Fußgängerzonen bestens versorgt – an den Randbereichen lässt die Passantenfrequenz bereits nach, Begegnungszonen sind wesentlich sinnvoller. Man kann Geschäftsstraßen mit Fußgängerzonen auch zu Tode beruhigen“, sieht die WKO Linz-Stadt große Nachteile für die ansässige Wirtschaft z.B. in der Südlichen Landstraße oder Hauptstraße bei einer Fußgängerzone. ■