



Linz wächst – vor allem in die Höhe. Wie hier im Bahnhofsviertel wird in der Landeshauptstadt eifrig in die Höhe gebaut. Die Frage ist: warum?

Foto: Reinhard Seiß

Jenseits der Schamgrenze

Die aktuelle Stadtentwicklung von Linz ist geprägt von politischer Verantwortungslosigkeit – in urbanistischer, ökologischer wie sozialer Hinsicht, zur Freude der Bau- und Finanzwirtschaft.

Gastkommentar

Von Reinhard Seiß

„Linz verändert.“ So lautet seit zehn Jahren der offizielle Slogan der oberösterreichischen Kapitale. Ihn dürfte sich vor allem die Planungspolitik zu Herzen genommen haben, was nicht zuletzt an der Stadtsilhouette und den sich rasch vermehrenden Hochhäusern ablesbar ist. Ob die Veränderungen Linz zum Besseren wenden, ist fraglich. Denn seine Stadt- und Verkehrsentwicklung läuft den gängigen Vorstellungen von „nachhaltig“ oder „zukunftstauglich“ völlig zuwider. Eher erinnert Vieles an den Stadtumbruch der 60er und 70er Jahre – den damals vor allem modernisierungswütige Ingenieure befeuerten, während er heute von einer zunehmend spekulativen Baubranche und einer immer unsachlicheren Politik vorangetrieben wird.

So steht Ende 2018, zwei Jahrzehnte nach Beschluss des Kyoto-Protokolls, tatsächlich der Neubau einer Stadtautobahn, des Westrings, an – wofür im Stile der Nachkriegszeit auch eine ganze Häuserzeile in der Waldeggstraße abgerissen wird. Die künftige A26 soll den Pendlerverkehr aus dem westlichen Mühlviertel aufnehmen und in Bahnhofsnähe bis an das Zentrum heranzuführen. Alternativen für Pendler, allen vor-

an die überfällige Attraktivierung der Mühlkreisbahn samt Errichtung kleinregionaler Park&Ride-Anlagen, wurden dagegen nie ernsthaft verfolgt. Schließlich laufen die Planungen für den Westring bereits seit 1972, auch wenn sie vom Bund zwischenzeitlich sogar verworfen wurden.

Oberösterreichs Verkehrspolitik und insbesondere ÖVP-Langzeitlandesrat Franz Hiesl, der sich über Jahrzehnte den Ruf als „oberster Betonierer“ erwarb und den Schienenverkehr geradezu als menschlichen Irrweg sah, hielten aber an dem Projekt fest. Denn gestandene Landesfürsten verzichten niemals auf vom Bund bereits zugesagte Gelder, auch wenn deren Verbauung längst keinen Sinn mehr ergibt.

Selbst das straßenbaufreundliche Verkehrsministerium zog 2010 die Angemessenheit der Autobahnplanung in Zweifel und drängte auf eine Redimensionierung in Form einer Landesstraße. Die Asfinag erklärte zu jener Zeit eine Realisierung der damals noch 8,4 Kilometer langen A26 für unfinanzierbar.

„Unfinanzierbare“ Autobahn wird gebaut – zur Hälfte

So strengten Stadt und Land im Jahr darauf einen klassisch österreichischen Kompromiss mit dem Bund an: Wenn das Geld für eine überflüssige Autobahn fehlt, baut man sie eben nur zur Hälfte. „Argumente“ für den 4,7 Kilometer langen, im Vorjahr endgültig genehmigten Südteil fielen den Stadt- und Landesvätern genügend ein – auch wenn Umweltministerium und Umweltbundesamt sie in ihren Stellungnahmen als völlig unseriös entlarvten. So sei die prognostizierte Verkehrs- und Emissionsreduktion als Folge des Westrings eine ebenso absurde Fantasie wie die behaupteten Vor-

teile für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum – und nicht zuletzt laufe das Projekt den völkerrechtlich verbindlichen Klimaschutzziele eindeutig zuwider.

„Opfer für die autogerechte Stadt werden gleich an mehreren Ecken von Linz erbracht“, sagt der Raumplaner Max Mandl. Er verweist auf den überzogenen Ausbau der bestehenden sechsspurigen Donaubrücke der A7, die gerade durch zwei zweispurige Bypass-Brücken auf insgesamt zehn Spuren ausgeweitet wird. „Dafür stellt man an beiden Brückenköpfen riesige Autobahnklebblätter in die Stadt. Es ist schon beschämend, dass Linz mit seinen Uferzonen nichts Besseres anzufangen weiß.“ Wo die Traun in die

„Opfer für die autogerechte Stadt werden gleich an mehreren Ecken von Linz erbracht.“

Raumplaner Max Mandl

Donau einmündet, treibt FPÖ-Verkehrslandesrat Günther Steinkellner aktuell die Planungen für eine Ostumfahrung voran – während fehlende Landesgelder bis heute den Bau der seit 2011 projektierten zweiten Straßenbahnachse durch Linz verhindern. Und über eine dringend benötigte Fußgänger- und Fahrradbrücke über die Donau wird im Gemeinderat seit dreizehn Jahren diskutiert.

Ähnlich ignorant gegenüber zeitgemäßer Planung zeigt sich die „sehr offensive“ Linzer Hochhauspolitik, zu der sich Bürgermeister Klaus Luger unumwunden bekennt. Für ihn bedeuten Bevölkerungswachstum und Flächenknappheit, dass „die Wohn-

bau-Verdichtung in die Höhe führen muss, um die Grüngürtel in Urfahr und in Pichling weiterhin unangetastet lassen zu können“. Wohl gemerkt zählt Linz mit 206.000 Bürgern heute weniger Einwohner als vor 40 Jahren.

Und von jenem Dutzend Hochhäuser, das jüngst über die Stadt verstreut gebaut oder geplant wurde, trägt keines zur Ausweitung des Angebots an leistbaren Wohnungen bei. Das Argument eingeschränkter Baulandreserven schließlich führt die Politik selbst ad absurdum: Wohlwollend wurden jüngst die Pläne des Linzer Bundesligavereins Lask aufgenommen, im Süden der Stadt ein neues Fußballstadion auf Feldern unweit des Pichlinger Sees zu errichten. 2,5 Hektar Ackerland würden für die Arena aufgehen, weitere 8,5 Hektar für bis zu 3500 Parkplätze, inmitten jener geschützten Grünzone, die Luger vorgibt, durch Hochhäuser in der Innenstadt vor einer Verbauung bewahren zu wollen – und das sechs Jahre, nachdem das zentrumsnahe Linzer Stadion auf der Gugl um 32 Millionen Euro saniert wurde.

Politik nimmt sich selbst aus dem Spiel

Während der Umgang mit Steuergeldern recht unbekümmert erfolgt, achtet man bei privaten Investments sehr wohl auf Effizienz. So betont Bürgermeister Luger angesichts wiederholter Kritik an der Maßstäblichkeit vieler Bauvorhaben, dass sich Projekte eben auch rechnen müssten: Private Initiativen als Gefahr für die Stadt hinzustellen, sei gefährlich, so der Sozialdemokrat.

Sein freiheitlicher Planungs- und Verkehrsstadtrat Markus Hein erachtet stadtplanerische Festlegungen an sich als Schritt in die falsche Richtung, zumin-

dest bei Hochhäusern, und rechtfertigt die bewusste Konzeptlosigkeit seines Ressorts: „Sobald ein Bereich für Hochhausbauten auserkoren ist, würden die Grundstückspreise dort immens ansteigen.“ Sprich, Spekulanten würden um ihre bisherige Strategie umfallen, normale Grundstücke zu normalen Preisen zu kaufen und dann durch eine Hochhauswidmung ihren Wert zu vervielfachen. Dass Verbotszonen für Hochhäuser – als Alternative zu Eignungszonen – ebenso wenig der Weisheit letzter Schluss sind, zeigt sich für den Linzer Stadtrat in Wien: Dort werde der Turm am Heumarkt trotz Schutzzone und Unesco-Welterbe vom Rathaus „durchgedrückt“.

Dreister kann man gar nicht mehr argumentieren. Hein sagt damit nichts anderes, als dass konkrete Planungen deshalb nichts brächten, da die Politik – im Fall von Linz also er selbst – sich ohnehin darüber hinwegsetzen würde.

Damit bleibt es in Linz den Bauherren und ihren Architekten überlassen, die Standortwahl geplanter Hochhäuser und deren Mehrwert für das Umfeld selbst zu argumentieren. Kleboth und Dollnig Architekten etwa preisen ihren im Westen der Urfahrer Altstadt vorgesehenen „Weinturm“ als „das beste bisher für Linz geplante Hochhaus“, auch weil er „einen Impuls zur Aufwertung der Nachbarschaft setzt“.

Die regionalen Medien mit ihren wirtschaftlichen und persönlichen Verbindungen, insbesondere auch zu Politik, Immobilien- und Finanzwirtschaft, zeigen wenig Scheu, derlei Eigen-PR ohne Hinterfragen zu übernehmen. So titulieren etwa die „OÖN“, die „Oberösterreichische Nachrichten“, den 24-stöckigen Luxusapartmentturm als „Super-Projekt“.

Zum Autor



Reinhard Seiß

ist Stadtplaner, Filmemacher und Fachpublizist sowie Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung. Foto: URBAN+