ANTWORTEN SEITENS DER WAHLWERBENDEN PARTEIEN ZUM LINZER GEMEINDERAT AUF FRAGESTELLUNGEN DER PLATTFORM BAUKULTUR-POLITIK UND DER KAMMER DER ARCHITEKTEN UND INGENIEURKONSULENTEN FÜR OBERÖSTERREICH UND SALZBURG ANLÄSSLICH DER LINZER GEMEINDERATSWAHLEN 2015

Baurat h. c. Dipl.-Ing. Rudolf Kolbe
Präsident
Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für Oberösterreich und Salzburg
Kammerdirektion Linz
Kaarstraße 2/II, 4040 Linz
+43 732 73 83 94
linz@arching-zt.at
www.arching-zt.at

Architekt Mag.arch. Bernhard Rihl, MSc
Regionalsprecher Oberösterreich
Plattform Baukulturpolitik
Wipplingerstraße 23/3, 1010 Wien
+43 699 11 80 83 05
bernhard.rihl@baukulturpolitik.at
www.plattform-baukultur.at

KONZEPTIVER STÄDTEBAU UND RAUMPLANUNG

Die Gesellschaft ermöglicht durch Umwidmungsverfahren einigen wenigen Akteuren enorme Wertsteigerungen. Die Gemeinschaft sollte jedoch verstärkt mit diesem Entgegenkommen auch einen respektvollen Umgang mit dem, was bereits vorhanden ist, mit wertvollen Naturräumen, alter Bausubstanz, bewährten Wegen, sozialen Beziehungen einfordern. Stadtentwicklung ist eine komplexe Materie. Sie bedingt bereits in der Projektentwicklungsphase eine vitale Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Fachplanern, Soziologen, Mobilitätsexperten und Bevölkerung, den Experten vor Ort, um vorausschauend, effektiv und effizient den nächsten Schritt, den offenen Wettbewerb und in der Folge eine nachhaltige Projektabwicklung vorzuplanen. Es gilt auch, jedes Projekt als Teil etwas Größerem zu betrachten. So ist beispielsweise ein Wohnbauvorhaben optimal in das jeweilige Stadtquartier durch eine Gesamtbetrachtung einzubinden.

Werden Sie einen Antrag auf eine Gesetzesinitiative, die Qualitäten, wie exzellente, städtebauliche, integrale, partizipative Planungs- und Bauprozesse, die die Phase nach der Beauftragung bzw. Bestellung beschreibt, und bei öffentlichen Bauaufgaben schlagend wird, unterstützen?

DER MENSCHLICHE MASSSTAB

Die Zukunft unserer Stadt liegt auch im Spannungsfeld der Bandbreite zwischen kleinen Stadtdetails bis hin zu raumplanerisch großen Maßstäben. Jede Maßnahme im halböffentlichen und öffentlichen Raum bedarf fachlicher Diskurse und Gestaltmaßnahmen. Ein Qualitätsmerkmal der Planung urbaner Räume ist die Wahrnehmung derer, die sich darin wiederfinden sollen - der Bürgerinnen und Bürger.
Ein dänischer Städtebauer meint, die Zukunft unserer Städte liegt in der Gewichtung notwendiger Maßnahmen eindeutig auf einer menschlichen Maßstabsebene, die sich beispielsweise nach den Möglichkeiten und Bedürfnissen von Kindern und älteren Menschen, von Fußgängern und Radfahrern orientiert und nicht nach jenen des motorisierten Automobilverkehrs.

Teilen Sie diese Meinung und mit welchen konkreten Strategien werden Sie sich einsetzen, Stadt-, Quartiersentwicklung und infrastrukturelle Entwicklungen besser als bislang voranzutreiben, die der Vielschichtigkeit menschlicher Bedürfnisse und dem menschlichen Maßstab gerecht wird?

MOBILITÄTSKONZEPTE

Wohnen ist eine Nutzung, die unabdingbar mit Mobilität verknüpft ist, sobald wir auch an Arbeit, soziales Miteinander, Kultur und Bildung denken. Um Wohnen in einer menschengerechten Qualität sicherzustellen und dennoch mit den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinschaft in Einklang zu bringen, sind auch zeitgemäße, zukunftssichere Mobilitätskonzepte vorausschauend Teil jeder Planung wahrzunehmen. Linzer Vorgaben wie z.B. der Ausbau der Straßeninfrastruktur und Förderung von zwei Tiefgaragenplätzen pro Wohneinheit stehen im Gegensatz zu zeitgemäßen Mobilitätskonzepten, die bereits evaluiert neue, tatsächlich finanzierbare Wege in Europäischen Metropolen aufzeigen. Car Sharing Angebote, die beispielsweise im Zuge der Errichtung oder Sanierung von Wohnbauten implementiert werden, vergünstigen enorm diese Projekte in Errichtung und Betrieb.

Wie werden Sie diese Erkenntnisse und Bedürfnisse nach zeitgemäßen und nachhaltigen Mobilitätskonzepten in unserer Stadt umsetzen?

BAUKULTUR & VERGABEKULTUR

Baukultur ist eine Querschnittsmaterie. Sie ist ein Spiegel unserer Gesellschaft, ein Indikator, in welcher Qualität unsere Generation im Stande ist, für die Bedürfnisse der Menschen heute und morgen zukunftsfähige, finanzierbare, urbane und lebenswerte Räume zu entwickeln und zu Verfügung zu stellen. Hierzu bedarf es ausgezeichneter Prozesse. Diese beginnen mit hoher Bestellqualität öffentlicher Auftraggeber. Sie führen über ausgezeichnet fachlich begleitete Projektentwicklung, und über faire, offene Vergabeverfahren mit unabhängigen Planern und Prozessbegleitern, über integrale Planungsleistungen hin zur unabhängig, kontrollierter Baubegleitung der Bauausführung.
In OÖ trägt eine qualifizierte Zahl an Ziviltechnikern unterschiedlichster Disziplinen an einer Lösung dieser alltäglichen Herausforderungen bei. In der Praxis wird diese Kompetenz nicht ausreichend abgefragt. Zudem widerspricht die Vergabepraxis der öffentlichen Hand in vielen Fällen der Intention der Gesetzgebung und den Interessen der Steuerzahler.

Stehen Sie dafür ein, dass in Zukunft öffentliche Planungs- und Bauaufgaben auf transparenten, offenen und fairen Vergabe- und exzellenten Planungs- und Bauprozessen fundieren? Werden Sie unser Anliegen offene Architekturwettbewerbe als Regelverfahren zu etablieren, als Basis für die Vergabe von Architekturleistungen unterstützen?

SPÖ Linz

im Dialog am 9.9.2015 vertreten durch
Christian Forsterleitner, Vzbgm. der Stadt Linz

ÖVP Linz

im Dialog am 9.9.2015 vertreten durch
Mag. Bernhard Baier, Vzbgm. der Stadt Linz

Für mich ist die integrierte Quartiers- und Stadtentwicklung der einzig gangbare Weg hin zu einer nachhaltigen Planung und Entwicklung der Stadt Linz. Ich verstehe darunter die frühzeitige Festlegung der Bebauungsdichte und damit der Wohnungszahl bzw. künftigen Einwohnerzahl. Auf dieser Basis sind dann die entsprechenden Freiräume für Freizeit und Erholung zu definieren sowie die notwendigen infrastrukturellen Einrichtungen von Verkehrswegen, Parkplatzangeboten und den Kinderbetreuungseinrichtungen bis hin zu Schulen und wohnortnaher Nahversorgung. Damit liegt frühzeitig an Gesamtkonzept für das Quartier auf dem Tisch, gemäß dem die Detailplanungen und die Umsetzung erfolgen sollten. Ausgeschlossen sind damit Insellösungen ohne Infrastruktur und oftmals teurere Nachrüstungen. Ich denke, dass diese Vorgangsweise zum Grundsatz in der Linzer Planungs- und Wohnbaupolitik werden muss. Entsprechende Forderungen hat die ÖVP mit Blick auf das Geviert Tabakfabrik-Winterhafen-Handelshafen und mit Blick auf die künftige Gestaltung des Ebelsberger Kasernen-Areals bereits eingebracht. Inwieweit dafür eine Gesetzesinitiative nötig ist, erschließt sich mir nicht, zumal die ökonomischen Vorzüge integrierter Stadtplanung klar sind – insbesondere angesichts der knappen räumlichen und finanziellen Ressourcen in Stadtgebieten.

Selbstverständlich teile ich den Denk-und Planungsansatz, dass die menschlichen Bedürfnisse im Zentrum der Stadt- und Quartiersentwicklung zu stehen haben. Gleichzeitig weise ich aber darauf hin, dass menschliche Bedürfnisse auch die Verkehrsagenden tangieren – in Form des Bedürfnisses an Mobilität und insbesondere auch beim Wunsch nach wortortnahem Parkplatzangebot. Zudem bestehen Bedürfnisse der Menschen nach Entlastung von Durchzugsverkehr mit Lärm und Abgasen. Wie geschildert trete ich dafür ein, dieses Spannungsfeld durch integrierte Stadtplanung aufzulösen. Zudem rege ich an, nach dem Wiener Modell Bewohnerparkplätze für Linzerinnen und Linzer zu reservieren sowie vor den Toren der Stadt Park-And-Ride-Parkplätze zu errichten. Vorzugsweise hat sich die urbane Mobilität der Zukunft am Öffentlichen Verkehr, am Fußgeherverkehr und besonders am Radverkehr auszurichten. Neue Initiativen braucht es auch hin zu Elektromobilität.
Zudem fordert die ÖVP begleitend zur Errichtung der Westumfahrung ein neues Verkehrssystem für die Entlastungsgebiete mit verkehrsberuhigten Wohnzonen und die Fortplanung einer Umfahrung im Osten, die aber echte Entlastung bringen muss und nicht bloß Umverteilung.
Schließlich erinnere ich auch an den ÖVP-Gemeinderatsantrag, in dem eine speziell auf die Mobilität Älterer ausgerichtete Überprüfung der Linzer Verkehrswege eingefordert wird – von der Prüfung der Ampelintervalle über die Durchsicht der Haltestellenzugänge bis hin zur Reduzierung diverser Fallen auf den Radwegen und Gehsteigen.

Wie erwähnt liegen für mich die proaktiven verkehrspolitischen Schwerpunkte im Bereich der sanften Mobilität: Öffentliche Verkehrsmittel, Radverkehr, Fußgeherverkehr. Die Schwerpunkte im Bereich Parken sind reservierte Bewohnerparkplätze und zusätzliche Bewohnertiefgaragen bzw. Park-And-Ride-Anlagen vor den Toren der Stadt.
Im Öffentlichen Verkehr sehe ich die Zukunft bei einem sternförmigen S-Bahn-Konzept nach/durch Linz und dessen optimaler Verbindung mit dem Linzer Straßenbahnsystem.
Für den Radverkehr pochen wir auf die Umsetzung der in der Europäischen Velo- City-Charta fest-gelegten Infrastruktur-Maßnahmen, auf die fahrradfreundliche Neugestaltung der Nibelungenbrücke sowie auf die qualitätsvolle Verlängerung der geplanten Fahrradautobahnen auf dem Linzer Stadtgebiet.

Ich denke, meine bisherigen Ausführungen unterstreichen mein planungspolitisches Credo: integrierte Stadt- und Quartiersentwicklung im Sinne einer nachhaltigen Lösung und Lebensqualität für die Bevölkerung. Damit verbunden ist ein breiter Ansatz der Planung und breiter Einbindung von Expertinnen und Experten. Als solche sehe ich selbstverständlich gerade die Ziviltechniker. Meiner Meinung nach braucht es daher in der Stadt Linz wieder einen Stadtplanungsdirektor als Knoten-punkt für diesen breiten Meinungs- und Konzeptaustausch.
Das Know-How der Ziviltechniker durch Ausschreibungsklauseln auszuschalten, halte ich für einen ineffizienten Weg, weil am Ende ja bestmögliche Lösungsvorschläge stehen sollen. Daher bin ich für die Einbindung der Ziviltechniker in den Prozess der integrierten Quartiersentwicklung.
Ein Beispiel: Für mich steht völlig außer Frage, dass die gesamtheitliche Entwicklung des Areals der früheren Tabakfabrik die finanziellen und konzeptionellen Möglichkeiten der Stadt Linz bei weitem übersteigt. Daher trete ich dafür ein, auf politischer Ebene zunächst die gewollten Eckpunkte zu definieren und die Gestaltung auf dieser Basis dann auszuschreiben. Zum Zug kommen soll dann jene Gestaltung, die die Vorgaben bestmöglich umsetzt. Zudem bin ich auch für die Einbindung von privaten Investoren, um das Gesamtkonzept dann auch wirklich auf den Weg zu bringen.

FPÖ LINZ

im Dialog am 9.9.2015 vertreten durch
Werner Pfeffer, Gemeinderat der Stadt Linz

Alle ihre Forderungen sind plausibel und daher unterstützenswert.
Da ich mich selbst lange Zeit mit Architektur auseinandergesetzt habe, Studium an der TU Wien, allerdings nicht abgeschlossen, tätig in den Architekturbüros Zöhrer und Czernin in Wien, sind mir ihre Statements nicht fremd, gibt es diese doch seit vielen Jahren.

Gerne bin ich bereit mit ihnen in ein Gespräch zu treten und ihre Anliegen auch entsprechend voranzutreiben.

DIE GRÜNEN LINZ

im Dialog am 9.9.2015 vertreten durch
Mag. Markus Pühringer, Gemeinderat der Stadt Linz

Ja - dazu drei Anmerkungen

1. Örtliches Entwicklungskonzept: Dieses Instrument halten wir für eine sehr gutes Instrument, weil es die Stadt alle 10 Jahre dazu zwingt, sich umfassend und mit breiter, öffentlicher Beteiligungsmöglichkeit mit Stadtentwicklung auseinanderzusetzen.

Der Flächenwidmungsplan mit dem Örtlichen Entwicklungskonzept wurde in Linz zuletzt am 23. Mai 2013 vom Linzer Gemeinderat beschlossen und ist seit 6. August 2013 rechtswirksam.

Das ÖEK ist alle 10 Jahre – mit breiter BürgerInnen-Beteiligung – durchzuführen. Wir halten das ÖEK für ein gutes Instrument, das freilich ergänzt werden sollte um konkrete Stadtteil-Entwicklungsprojekten mit breiter Partizipationsmöglichkeit, wenn in diesem Stadtteil wichtige Neuerungen absehbar sind. (z.B. aktuell in Linz: Hafenviertel, Grüne Mitte, …)

Dazu aus der PK vom damaligen Bgm Dobusch (21. Mai 2013) Das Verfahren zur Überarbeitung von ÖEK und Flächenwidmungsplan wurde im Juli 2010 - mit der Aufforderung an die BürgerInnen, ihre Interessen bekannt zu geben - begonnen. 124 Interessen wurden registriert. Im Jahr 2011 wurden das gültige Örtliche Entwicklungskonzept und der gültige Flächenwidmungsplan im Planungsausschuss überarbeitet. Im Februar 2012 erfolgte das so genannte „Planungsträgerverfahren", bei dem die öffentlichen Stellen und die Leitungsträger ihre Stellungnahmen (35) zum Planentwurf abgaben. Im Juni 2012 wurde der Planentwurf sechs Wochen öffentlich aufgelegt. Von den BürgerInnen wurden 557 Einwendungen abgegeben (davon 286 zum Westring). Aus den Einwendungen der öffentlichen Planauflage folgten rund 105 Änderungen des Flächenwidmungsplans im Februar 2013.
Insgesamt gab es rund 750 Einwendungen und Stellungnahmen, aus denen rund 330 Änderungen des ÖEK und des Flächenwidmungsplans folgten. Dies beinhaltet auch die amtswegigen Änderungen.
In 25 Sitzungen des Planungsausschusses wurden das Örtliche Entwicklungskonzept und der Flächenwidmungsplan erstellt und die Anregungen und Einwendungen der BürgerInnen behandelt, sodass der Flächenwidmungsplan dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden konnte.

2. Die Grünen Linz haben in der GR-Sitzung vom 21. November 2013 eine „Studie zu Freiflächen im geförderten Wohnbau in Linz" gefordert. (Leider fand er keine Mehrheit.)

‚Der Gemeinderat der Stadt Linz ersucht das zuständige Stadtsenatsmitglied, eine Studie zur Qualitätsverbesserung von Freiräumen im geförderten Wohnbau und im Siedlungsbau in Auftrag zu geben.

Auf Basis einer Erhebung von ca. 20 Wohnanlagen (aus verschiedenen Bauepochen) sollen in dieser Studie die Potenziale und Defizite herausgearbeitet werden und exemplarisch freiraumplanerische Lösungsansätze erarbeitet werden, die eine wirksame Verbesserung der Freiräume im Wohnbau bringen würden. Eine Einbeziehung der BewohnerInnen wird über Gespräche herbeigeführt und fließt in die Bearbeitung der Freiräume der Wohnhausanlagen mit ein.

Die Studie ist öffentlich auszuschreiben. Die Ergebnisse der Studie werden in den zuständigen Gremien beraten und der Öffentlichkeit präsentiert. Erkenntnisse der Studie sollen in die Planung von künftigen Neu- und Umbauten einfließen und den Bauträgern zur Kenntnis gebracht werden.

Die Bedeckung der anfallenden Kosten soll durch Berücksichtigung in kommenden Voranschlägen erfolgen.'

3. Die Grünen Linz haben in der gleichen GR-Sitzung (21. November 2013) gefordert, dass einE Landschaftsplanerln in den Gestaltungsbeirat aufgenommen wird. (Leider fand er keine Mehrheit.)

Grüner Fraktionsantrag: „Landschaftsplanerln im Beirat für Stadtgestaltung"
‚Der Linzer Gemeinderat fordert den Bürgermeister der Stadt Linz auf, §3 Abs. I der ‚Richtlinien Beirat für Stadtgestaltung (Gestaltungsbeirat, BfStG)' Fassung 2005, folgendermaßen abzuändern bzw. zu ergänzen: ‚Der Beirat für Stadtgestaltung besteht aus vier Mitgliedern, welche Fachleute aus den Gebieten Städtebau und Architektur bzw. Landschaftsplanung/Landschaftsarchitektur/ Raumplanung sein müssen. Zumindest ein Mitglied muss Fachmann/Fachfrau aus dem Gebiet der Landschaftsplanung/ Landschaftsarchitektur/Raumplanung sein. Mindestens ein Mitglied muss Ausländerin sein. Der Vorsitzende/Die Vorsitzende (Stellvertreterln) wird aus dem Kreis der BfStG-Mitglieder bestimmt.''

Ja, natürlich teilen wir als Grüne diese Meinung. Leider müssen wir konstatieren, dass die anderen großen Parteien noch immer in erster Linie auf den motorisierten Individualverkehr setzen, wie sich ganz konkret am Westring-Projekt zeigt.

Wir Grüne fordern: Linz braucht zukunftsorientierte, innovative, umweltfreundliche Verkehrsmaßnahmen
Linz hat mehr Arbeitsplätze als EinwohnerInnen, täglich führen mehr als 120.000 PKW-Wege aus dem Umland in die Stadt. Linz braucht keine weitere Autobahn – daher im Sinne der sanften Mobilität ein klares Nein zum Westring und zum Autobahnanschluss Auhof.
Stattdessen ist ein funktionierendes S-Bahn-System in Verbindung mit Park&Ride im Großraum Linz unerlässlich.
Sanfte Mobilität orientiert sich an:
• Vorrang für nachhaltige Verkehrsarten (Öffis, Radfahren, zu Fuß gehen)
• Barrierefreie Verkehrsplanung
• Verkehrspolitische Entscheidungen nach klimarelevanten Vorgaben
• Erhöhung der Verkehrssicherheit
• Vermeidung unnötiger Autofahrten

Unser Konzept und Forderungen zum Ausbau der sanften Mobilität:
Öffentlicher Verkehr: Ein attraktives ÖV-Angebot mit hohen Umweltstandards ist notwendig, um Menschen zum Umsteigen auf den Öffentlichen Personennahverkehr zu gewinnen. Ein dichter Takt-Verkehr, von früh bis spät, an allen Tagen der Woche ist unumgänglich. Das Angebot muss – wie der private Pkw – jederzeit zur Verfügung stehen.
Dazu braucht es:
• Günstigere Tarife – ein wesentlicher Schritt ist bereits auf Initiative der Grünen erfolgt. Das Jahresticket für Hauptwohnsitz-LinzerInnen um 100 Euro vergünstigt
• SMS-Info auch über kurzfristig auftretende Behinderungen
• Rasche Umsetzung der zweiten Schienenachse
• Umfassendes integriertes Verkehrskonzept für den Großraum Linz – unter Berücksichtigung bestehender Schienenachsen/S-Bahn-Netz in Verbindung mit Park&Ride
• Weitere Verlängerung der Straßenbahn Harter Plateau bis nach Ansfelden
• Neubau der Eisenbahnbrücke unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des ÖV, der RadfahrerInnen sowie der FußgängerInnen
• Viergleisiger Ausbau der Westbahn um S-Bahn Pichling-Linz zu ermöglichen
• Kein Westring / kein Autobahnanschluss Auhof

FußgängerInnen-Verkehr: Die Mehrheit der Menschen innerhalb der Stadt bewegt sich auf relativ kurzen Strecken. Deshalb muss innerhalb der Stadt die Infrastruktur auch für diese Wege entsprechend gestaltet werden. Für FußgängerInnen großzügig bemessene, behinderungsfreie Bewegungsräume, für RadfahrerInnen lineare, glatte, zügig zu befahrende Strukturen, für Öffis kurze Zu- und Abgänge von den Haltestellen.
Dazu fordern wir:
• Ausweitung der FußgängerInnen-Zonen, Wohnstraßen und Grünzonen
• Ganzjährig Autofreier Hauptplatz
• Tempo 30 auf allen städtischen Straßen, ausg. Vorrangstraßen
• Verkehrsberuhigung in allen Bereichen zur Senkung der hohen Luftschadstoffe
• Optimierung bei Ampel-Grünphasen
• Maßnahmen gegen das Parken auf Geh- und Radwegen

Radverkehr: Besonders im Radverkehr steckt ein enormes Potenzial für eine umweltverträgliche Verkehrspolitik, das in Linz noch massiv erschlossen werden muss. Entsprechend dem von den Grünen initiierten einstimmigen Gemeinderats-Beschluss vom März 2012 zur Unterzeichnung der Charta von Brüssel soll der Radverkehrsanteil bis 2020 auf 15% angehoben werden. Andere Städte – zum Beispiel Graz mit 16% und Salzburg mit 20 % - haben es bereits vorgemacht, Linz benötigt noch zahlreiche Maßnahmen:
• Errichtung von Fahrradstraßen
• Schaffung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes in Linz
• Öffnung weiterer Einbahnen in die Gegenrichtung, z.B. Herrenstraße, Bethlehemstraße
• Radfahrfreundliche Umgestaltung der Nibelungenbrücke
• Wiedereröffnung der Fahrradmitnahme bei der Pöstlingbergbahn
• Anbindung des Linzer Radverkehrsnetzes an die Umlandgemeinden – Radweg Linz-Wilhering, Linz-Steyregg, Linz-Gallneukirchen

Fokus der Grünen liegt auf der Förderung der sanften Mobilität (siehe auch Beantwortung der Frage 2)

Laut NeubauförderVO erhöht sich das Ausmaß des Förderungsdarlehens um 6.600 Euro pro Wohnung, wenn von der Baubehörde zwingend ein Tiefgaragenplatz vorgeschrieben wird und um 3000 Euro pro Wohnung für oberirdische Einzelgaragen. – Die Förderung hängt also an der Wohnung, zwei Stellplätze pro Wohnung sind zumindest durch die Landesvorschriften nicht gedeckt!

Aber: Die Grünen setzen sich für ein Autofreies Wohnen ein – derzeit wird in der Oö. Bautechnik-Verordnung ein KFZ-Stellplatz pro Wohneinheit vorgeschrieben – der Bebauungsplan kann auch mehr vorsehen. Wir fordern, dass maximal ein Stellplatz pro Wohneinheit vorzusehen ist, der Bebauungsplan aber auch weniger vorsehen (oder keinen) vorsehen kann. Gerade im urbanen Raum fehlt oft der Platz für die nötige Anzahl der vorgeschrieben KfZ, wodurch teure Tiefgaragen errichtet werden müssen, bei deren Bau aber oft die Bausubstanz der umliegenden Häuser beschädigt wird – im Summe jedenfalls enorme Mehrkosten verursacht, was sich auf die Mieten niederschlägt, auch muss der KfZ-Stellplatz mit der Wohnung mitgemietet werden. Gerade Menschen, die in der Stadt wohnen verzichten oft auf ein eigenes Auto. Es ist daher höchst an der Zeit für ein modernes Linz die Stellplatzverpflichtung abzuschaffen und ein autofreies Wohnen zu ermöglichen! Das würde auch Mittel der Wohnbauförderung sparen, die dann sinnvoller in neue Wohneinheiten investiert werden könnten.

Transparenz ist uns in vielen Bereichen ein großes Anliegen, selbstverständlich auch bei öffentlichen Vergabeverfahren. Immerhin wird hier Steuergeld in die Hand genommen, die Menschen haben ein Recht darauf zu wissen, welche Kriterien für einen Zuschlag ausschlaggebend sind. Architekturwettbewerbe fördern die Kreativität und werden jedenfalls von unserer Seite unterstützt.

NEOS LINZ

im Dialog am 9.9.2015 vertreten durch
DI Lorenz Potocnik, Gemeinderatskandidat der Stadt Linz

Wir verbrauchen enorm viel Grund. Täglich gehen in Österreich rund 20 Hektar wertvolle Fläche verloren. Der jährliche Widmungsgewinn beträgt entsprechend rund 3,5 Mio. €. Dabei geht es aus planerischer Sicht nicht so sehr um die so erzielten persönliche Gewinne, sondern vor allem um den volkswirtschaftlichen Schaden! Die damit einher gehende Zersiedlung verursacht den Verlust endlicher Ressourcen und enorm hohe Kosten für die Allgemeinheit bei technischer und sozialer Infrastruktur. Diese Strukturen sind noch dazu sehr schwer zu korrigieren und werden uns die nächsten Jahrzehnte noch Kopfzerbrechen bereiten. Die Probleme durch zu lose Besiedlung sind aber schon jetzt vehement.
Ja, die Komplexität ist enorm. Wir leiden noch unter den Folgen der Moderne, die alles getrennt hat, Funktionen, Produktionsprozesse und auch die Disziplinen. Statt dessen brauchen wir dringend ganzheitliche Planungsmethoden, Nur in kooperativen und regionalen Planungsprozessen sind die heutigen Herausforderungen zu lösen. Über disziplinäre, politische und administrative Grenzen hinweg. Das Ziel kann nur im Interesse der Allgemeinheit und nicht einzelner Gruppen sein.
NEOS Linz steht für die von Ihnen geforderte Gesetzesinitiative. Wir werden diese nicht nur unterstützen, sondern sehen es sogar als unsere wesentliche Aufgabe die Qualität im Planungs- und Bauprozess massiv zu steigern. Das grobe Fuhrwerken der Linzer Stadtverantwortlichen ist in Wirklichkeit mein Antrieb als Quereinsteiger, ausgebildeter Architekt und aktiver Stadtentwickler in die Kommunalpolitik zu gehen. Meine in Linz umgesetzten Projekte (siehe www.linzukunft.at) hatten meistens diese Qualität zum Ziel. Trotzdem bin ich nicht überzeugt, dass eine Gesetzesinitiative, die erhoffte Verbesserung bringt. Ich glaube, dass wir mit Gesetzen schon etwas anstehen. Wir haben schon so viele davon, dazu kommen noch allerhand Vorschriften und Bestimmungen. Was uns meines Erachtens viel eher fehlt sind zwei Dinge: einerseits Spielräume, wo wir (insbesondere im Wohnbau) Innovationen testen können, andererseits fehlt es uns an kultivierten und ökonomisch denkenden Politikern. Gesetze reichen nicht mehr, Qualität ist nicht per Gesetz verordenbar. Deshalb braucht es dringend Führungspersonen im politischen Feld, die etwas von der Sache der Baukultur verstehen.

Erfolgreiche Städte wie Kopenhagen, Freiburg oder Amsterdam setzen auf Fuss- und Radverkehr. Linz hinkt da noch stark hinterher. Der Anteil der Fussgänger und Radfahrer am Gesamtverkehr ist deshalb gering. Um den Radverkehr zu fördern braucht es vor allem konsequente Radpolitik. Das Wissen dafür ist vorhanden. Der Wille bei den derzeitigen politischen Akteuren allerdings nicht. Ist auch kein Wunder, da keiner der mir bekannten einflussreichen Politiker selbst Rad fährt. (Statt dessen benutzen diese ihre Limousinen inklusive Chauffeur.) Insgesamt geht es aber darum, Linz und die Stadtviertel/n bedienungsfreundlicher zu machen. Vor allem für Kinder und Ältere Menschen.
NEOS Linz hat eine einfache Idee zur Entwicklung der Stadtviertel/n und zwar MIT (und nicht für) den Bewohnern. Wir werden an einer "Bürgermillion" arbeiten, die den Stadtviertel/n Geld zur Verfügung stellt, über das sie selbst bestimmen können. Das entscheidende Gremium sollen Bürgerräte sein. Die Möglichkeiten aus einer Autostraße einen städtischen Lebensraum zu machen, wollen wir die nächsten Jahre an der Dametzstrasse beweisen. Nach dem Prinzip der „Road Diet" werden wir mit einfachen Mitteln den kostbaren Platz vor unserer Haustüre optimieren. Beides ist Nachzulesen in unserem Linzer MUTheft.

Ich kenne einige der herausragendsten Wohnbauten und neu erbauten Wohnvierteln in Europa. Diese befinden sich in Stockholm, Hammerby, Tübingen, Amsterdam und natürlich Berlin. Aber auch in Wien entstehen sehr gute Sachen wie "Wohnen mit Alles" oder die „Sargfabrik", die zwar schon 20 Jahre alt ist aber nichts an ihrer Gültigkeit und Attraktivität eingebüßt hat. Alle diese Projekte haben auch besondere Mobilitätskonzepte. Oft sind diese Projekte von Baugruppen entwickelt worden. Berlin hat hilfreicherweise schon seit 1997 auf die Stellplatzverordnung verzichtet. Aber auch in Linz gibt es ein paar hervorragende Bauten und Siedlungen. (Solar City, Gugi Mugl, Wohnanlage Remisenhof). Das Wissen um innovativen Wohnbau ist also auch hier vorhanden.
Alle Projekte haben eines gemeinsam: Es war möglich etwas auszuprobieren, besonders gute Architekten sind auf besonders interessierte Bauherren oder Bauträger gestoßen. Genau das geht aber dem institutionellen Wohnbau so schmerzhaft ab. Dazu kommt eine Politik die Innovation nicht fördert sondern sich damit beschäftigt Quadratmeter vor allem in den 1970ern zu betonieren. Der institutionelle Wohnbau und die Politik sind also gefangen und blockiert in Vorschriften, Bestimmungen, Baukatalogen, Unwissen und politisch kurzfristigen Interessen.
Das bringt uns um unsere Innovation, die nötige Vielfalt (der vielfältigen Gesellschaft entsprechend) und lässt uns in Wirklichkeit viel zukünftigen Sondermüll produzieren. Die "Grüne Mitte" ist ein Beispiel dafür. Die Entwicklung wurde annähernd dem Zufall überlassen. Städtebaulich wurde von Seiten der Politik nichts bestellt. Das Ergebnis sind 1000 Wohnungen für 1000 unterschiedliche Bedürfnisse.
Was wir brauchen sind Innovationsräume. Räume wo wir uns von der Blockade der Vorschriften und Standards lösen können. Auch Experimentierräume, in denen wir perverse Kostentreiber ausschalten können um wieder sinnvolle, einfache, robuste (auch in der Zeit), und nicht zuletzt leistbarere Häuser bauen zu können. Die Stellplatzverordnung beispielsweise würde ich noch heute abschaffen. Parkgaragen (à Parkplätzen zu ca. 15.000 €) zu erzwingen ist nicht die Aufgabe der öffentlichen Hand, sondern soll jeder Bauherr (und die Nachfrage) selbst entscheiden. Alleine das eröffnet, wie bei „Wohnen mit Alles" in Wien, ganz neue Spielräume.

Wieder: Sie rennen bei mir und NEOS Linz offene Tür ein. Genau diese Baukultur ist mein Antrieb in die Politik zu wechseln. In diesem Sinne unterstütze ich und NEOS Linz alles was die Qualität von Stadtraum und Architektur verbessert. Transparente Vergaben und gute Planung (meines Erachtens übrigens vor allem Entwicklungsarbeit) sind Voraussetzung dafür. Es geht oft schlicht und einfach darum das beste Projekt und die beste Planung und nicht Freunde oder parteinahen Firmen zum Zug kommen zu lassen.

KPÖ LINZ

im Dialog am 9.9.2015 vertreten durch
Mag. Dr. Edith Friedl, Gemeinderatskandidatin der Stadt Linz

Ja, unbedingt!
Es kann nicht sein, dass für die Profite Weniger gewachsene und bewährte Strukturen eliminiert werden . Hier ist das interdisziplinäre Zusammenwirken von ExpertInnen aus den oben genannten Bereichen mit der Bevölkerung besonders gefragt. Nur mit so einer Gesetzesinitiative ist echte Nachhaltigkeit und - ganz wichtig - Transparenz garantiert.

Dazu Leseempfehlung v.a. für Linzer PolitikerInnen:
Alexander Mitscherlich > ‚Die Unwirtlichkeit unserer Städte'
Christopher Alexander > ‚Eine Muster-Sprache: Städte - Gebäude – Konstruktionen'

Ich teile diese Meinung absolut.
Eine Strategie könnte sein, vor jeder größeren - und damit für die Zukunft einschneidenden -Veränderung ein verpflichtendes Hearing mit Gestaltungsbeirat, Fachexperten für Verkehr, Stadtsoziologie etc., allen Gemeinderats-Mitgliedern und der betroffenen Bevölkerung zu installieren. Das Ergebnis aus den Erkenntnissen des Hearings müsste verbindlichen Charakter für die letztgültige Projekt-Entscheidung haben, um Mauscheleien hinter verschlossenen Türen zuungunsten der Bevölkerung möglichst zu unterbinden.
(Beispiel: Hochhaus Bulgariplatz)

Verbindliche ‚Seminare' für Gemeinderatsmitglieder, Ressort-LeiterInnen etc. mit Experten aus Städten (etwa Curitiba/Brasilien) und Ländern (z.B. Schweiz) und österr. Verkehrs- und Mobilitätsexpertinnen (Prof. Knoflacher usw.), damit die Linzer Politik auf den neuesten Informationsstand einer zeitgemäßen, internationalen Umsetzung kommt, die sich bereits in anderen Regionen der Welt bewährte.
Damit einhergehend eine verstärkte Einbindung der Öffentlichkeit und der Medien – und die gezielte Ausbildung einer sog. ‚kommunalen Intelligenz' für PolitikerInnen (dafür gibt es bereits gute Programme).

Hundertprozentiges JA!