

# Erst den Verkehr planen, dann umgestalten

Wie sehen Verkehrsexperten die neue Situation in der Halleiner Altstadt und was sollte man tun? Die TN haben nachgefragt.

J. HILZENSAUER/M. PETRY

**HALLEIN.** Es fühle sich manchmal so an, als habe er eine Autobahn vor dem Haus, meint Immobilienentwickler und Investor Andreas Pilz, der sein Büro am Kornsteinplatz hat. „Die Polizei ist eh viel anwesend. Mein Wunsch wäre aber ein Radar mit Führerscheinabnahmen und empfindlichen Geldstrafen“, sagt Pilz. Davon abgesehen, gebe ihm die Begegnungszone vor der Tür manches Rätsel auf: „Wieso macht man Parkflächen, wenn dann die Autos ohnehin überall herumstehen? Wenn ich überall stehen bleiben darf, dann glauben die Leute, sie dürfen das unbegrenzt. Es wäre so ein schöner mittelalterlicher Platz, der neu erstrahlen könnte, aber so ist es wieder nur eine Blechwüste.“ Nur mit einer Einfahrtsbehinderung sowie einem Park- und Halteverbot auf der hochgestellten Fläche sei dies in den Griff zu bekommen, sagt Pilz, der am Kornsteinplatz derzeit eines der Objekte saniert. Vorige Woche haben die TN über

die neue Begegnungszone berichtet. Tenor der Reportage: Viele Autofahrer und Fußgänger wüssten gar nicht, was jetzt genau erlaubt sei. Und: Es habe sich eigentlich nichts geändert, abgesehen vom neuen Pflaster. Die Debatte darüber, ob die Stadt nicht ein umfassendes Verkehrskonzept brauche, ist jedenfalls neu entbrannt.

Die Stadt habe derzeit keine Veränderung der Verkehrsführung vor, bekräftigt Verkehrsplaner



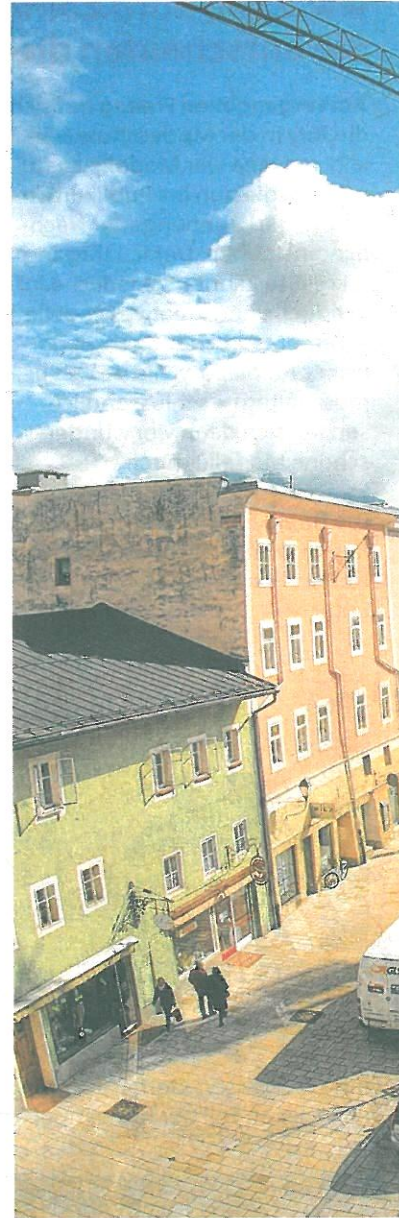
„Das bestehende System wird vorerst beibehalten.“

D. Kramer, Verkehrsplaner

ner Dietmar Kramer, der in die Neugestaltung der Altstadt eingebunden ist. „Das bestehende System ist der Kompromiss, der für Hallein gelebt wurde und den man in der Zukunft vorerst beibehält.“ Die Neugestaltung sei auch nur bedingt mit Verkehrs-

führung verknüpft: „Die Qualität der Gestaltung muss so sein, dass man auch später noch geänderte Verkehrssysteme implementieren kann, demgemäß bauen wir auf einem hohen Level.“ Es sei aber bereits vor der Ersteinführung der Begegnungszone auf dem Kornsteinplatz geprüft worden, ob man sie nach den kommenden Bauabschnitten auf die Thun- und Bayrhamerstraße ausweiten könne. Beschlossen sei dies aber noch nicht.

Ganz anders sieht das ein anderer Verkehrsplaner, Andreas Käfer aus Oberalm: „Nicht umgestalten und dann sagen, jetzt fahre ich in die andere Richtung, sondern umgekehrt, zuerst den Verkehr planen und dann dementsprechend umgestalten“, dies wäre sein Ansatz. Zum Thema Verkehrskonzept für die Halleiner Altstadt wollte er sich als Außenstehender aber nicht im Detail äußern, „das wäre nicht seriös, ohne entsprechendes Datenmaterial in der Hand zu haben“. Auf jeden Fall brauche es ein „behaltsames“ Verkehrskonzept, in dem vor allem mehr für den Radverkehr gemacht werde: „Das wäre längst vonnöten, der Radfahreranteil ist sehr hoch.“ Käfer leitet die Traffix Verkehrsplanungs GmbH mit Büros in Wien und Oberalm, er ist Mitglied des Stadtentwicklungsbeirates der Stadtgemeinde Schwechat und Mobilitätsberater des Umweltservice Salzburg. Der Verkehr in Ortszentren und Altstädten wie Hallein sei österreichweit ein Problem, sagt Käfer: „Es ist immer ein zweiseitiges Schwert. Einerseits muss der Verkehr in die Stadt rein, damit die Kunden kommen, andererseits will man den Verkehr weghaben, damit Lebensraum entsteht.“ Dass man die Überland-Buslinien aus der Altstadt verbannt habe, sei allerdings eine fragwür-



Der Kornsteinplatz bleibt vorerst

digie Entscheidung: „Für die Erreichbarkeit der Geschäfte und des Bauernmarkts halte ich das nicht für gescheit. Das weiß man

## Jetzt ist die Chance, die Altstadt neu zu organisieren

**SCHLAGLICHT**  
Matthias Petry



Der TN-Bericht der vergangenen Woche über die neue Begegnungszone am Kornsteinplatz hat eine Diskussion öffentlich gemacht, die vor Ort ohnehin schon brodelt. Aus der Altstadt eine offizielle Begegnungszone zu machen, war gut, das war sie ohnehin seit Jahrzehnten. Allerdings kennt sich jetzt kaum einer aus, was er-

laubt ist und was nicht. Die Meinung der Experten ist klar: Eigentlich gehört der Verkehrsfluss bei so einem Projekt vorher oder zumindest gleichzeitig mitgeplant, nicht erst im Nachgang.

Insofern sind die Arbeiten bis 2017 eine Chance, die Altstadt nicht nur zu verschönern, sondern ganz neu zu organisieren – eine Chance, die die Stadtpolitik jetzt nutzen sollte.

MATTHIAS.PETRY@SVH.AT



„Busse fördern die Wirtschaft, sie gehören ins Zentrum.“

A. Käfer, Verkehrsplaner

eigentlich schon länger, dass Öfis die Wirtschaft fördern und nicht behindern, sie gehören ins Zentrum und nicht hinaus.“

Eine Begegnungszone in der Halleiner Altstadt sei sicher sinnvoll: „Eigentlich ist die Altstadt ja schon seit der Pflasterverlegung in den 90ern eine klassische ver-





eine Baustelle: Das gelbe Haus rechts wird saniert.

BILD: PETRY

kehrsberuhigte Begegnungszone mit vielen Fußgängern und langsamem Verkehr. Es gab halt das Wort noch nicht, aber das Konzept des Architekten damals war sehr innovativ.“

Was es bei Begegnungszonen aber auf jeden Fall brauche, sei Kommunikation: Einerseits Information, welchen Sinn eine solche Zone hat, was man darf und was nicht: „Das ist generell ein Leidwesen in Österreich. Auch als Tempo 30 eingeführt wurde, hat man einfach Schilder aufgestellt, statt das ordentlich zu erklären.“ Und andererseits brauche es Bürgerbeteiligung, „und zwar wirklich Beteiligung, nicht einfach nur einen Infoabend“, wenn es um die Einrichtung und Gestaltung der Zone gehe.

Peter Haibach von der Salzburger Verkehrsplattform meint zur Situation: „Hallein hat dasselbe Problem wie die Stadt Salzburg:



BILD: APRA

„Alles wird behübscht, aber kaum jemand nimmt die Öffis.“

**P. Haibach**, Sbg. Verkehrsplattform

Alles wird behübscht, aber nur zwölf Prozent der Umlandbürger fahren mit den Öffis und Städte und Umland tun zu wenig. Das Verkehrsproblem ist nicht hausgemacht, es kommt aus der Region, Pendler, Touristen etc., und die Stadt beschränkt sich auf die Behübschung.“