



Gideon Eugen Grill, BSc

Neugestaltung des Areals Mühlkreisbahnhof Linz

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieur

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuer

Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov

Institut für Städtebau

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Datum

Unterschrift

DANKE

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen bedanken, die mich bei der Erstellung dieser Masterarbeit unterstützt haben.

Einen besonderen Dank möchte ich an meinen Betreuer, Herrn Professor Doytchinov für seine wissenschaftliche Unterstützung, seinen fachlichen Rat mit wertvollen Anregungen und konstruktiver Kritik aussprechen.

Auch bei der Stadt Linz möchte ich mich für die Bereitstellung wichtiger Unterlagen für die Masterarbeit bedanken.

Viel Dank gebührt meinen Eltern, die mich während des Studiums immer unterstützt haben und jederzeit für mich da waren.

Nicht zuletzt gilt mein Dank auch all meinen Freunden und Studienkollegen, mit denen ich während der Studienzeit viele Stunden gemeinsamer fachlicher Zusammenarbeit, aber auch Entspannung verbracht habe.

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung.....	9
2	Verortung	11
2.1	Linz	11
2.2	Mühlkreisbahnhof.....	28
3	Referenzprojekte.....	35
3.1	Grüne Mitte Linz	35
3.2	Neubebauung des LILLO-Areals	45
4	Bestandsanalyse	49
4.1	Städtebauliche Analyse	49
4.2	Verkehrsanalyse	58
5	Rahmenbedingungen	65
5.1	Verkehrsproblematik	65
5.2	Örtliches Entwicklungskonzept der Stadt Linz	71
5.3	Annahmen.....	73
6	Entwurf.....	75
6.1	Entwurfsprozess.....	75
6.2	Bebauungsvorschlag	86
6.3	Flächennutzung.....	107
6.4	Verkehrskonzept	119
6.5	Freiraumkonzept.....	124
6.6	Energiekonzept	126
7	Fazit	129
8	Anhang	131
8.1	Quellenverzeichnis.....	131
8.2	Abbildungsverzeichnis.....	137

Die Debatte um die Zukunft der Mühlkreisbahn und damit auch des Mühlkreisbahnhofes in Linz ist seit Jahren ein Dauerbrenner in der Oberösterreichischen Politik und Medienlandschaft. Da die Regionalbahn nicht mehr rentabel genug erschien, wurde von den ÖBB das Thema Schließung oder Verkauf zur Diskussion gestellt. Die Stadt Linz und das Land Oberösterreich wollen jedoch die Verbindung ins Obere Mühlviertel in Hinblick auf die Pendler erhalten und überlegen verschiedene Varianten zur Weiterführung der Mühlkreisbahn. Als momentan von den Entscheidungsträgern des Landes und der Stadt bevorzugte Variante gilt eine Elektrifizierung der Strecke, sowie eine Umspurung auf 900 mm, um eine Eingliederung ins Netz der Linzer Straßenbahnen zu ermöglichen. Parallel dazu wird die zweite Linzer Straßenbahnachse geplant, die bis zum Mühlkreisbahnhof führen soll. Da die Politik eine Verlegung der Straßenbahnschienen unter die Erde favorisiert, würde der Mühlkreisbahnhof im Stadtteil Urfahr in seiner heutigen Form obsolet werden. Unter der Annahme, dass dies auch so kommen wird, ergibt sich hier die Möglichkeit, in Zentrumsnähe ein längliches, rund 30.000 m² großes Gelände neu zu gestalten.

Das Linzer Planungsinstitut hat bereits eine städtebauliche Studie in Auftrag gegeben, aus der die Grundparameter einer möglichen Umnutzung des Bahnhofareals hervorgehen. Dort wird die Schaffung eines neuen Zentrums für den Stadtteil Urfahr gefordert, zusammen mit einer breiten Nutzungsdurchmischung und einem Verkehrskonzept. Besonders hervorzuheben ist auch die Tatsache, dass der Stadtteil allgemein gewisse infrastrukturelle Defizite aufweist.

Abgesehen von der bereits erwähnten städtebaulichen Studie hat die Stadt Linz weder einen direkten Planungsauftrag vergeben, noch einen Wettbewerb zur Neugestaltung des Mühlkreisbahnhofareals ausgeschrieben. Die Diskussion zum neuen Verkehrskonzept ist weiterhin im Gange. Trotz aller Unsicherheiten, was die Zukunft des gesamten Verkehrs in Urfahr im Allgemeinen und der Mühlkreisbahn im Besonderen betrifft, habe ich die Neugestaltung des Bahnhofareals als Thema meiner Masterarbeit gewählt. Einerseits, weil ich mit dieser Arbeit Neuland betrete und andererseits, weil es für mich als gebürtigen Linzer eine reizvolle Aufgabe darstellt.

Zuerst werde ich einige Hintergrundinformationen zum geplanten Projekt gegeben. Im Anschluss daran werden zwei Linzer Referenzprojekte analysiert, bevor das eigentliche Planungsgebiet genauer unter die Lupe genommen wird. Danach gehe ich auf die allgemeine Verkehrsproblematik der Stadt Linz ein und erläutere verschiedene Ziele der Stadt Linz, sowie die dafür notwendigen Maßnahmen, und stelle die von mir getroffenen Annahmen vor. Im eigentlichen Hauptkapitel werde ich das Konzept für die Neugestaltung des Mühlkreisbahnhofgeländes, sowie das Verkehrskonzept unter Einbeziehung des Schienen- und Straßennetzes darlegen und begründen.

2 VERORTUNG



In diesem Kapitel werde ich zuerst die Stadt Linz vorstellen, auf ihre Geschichte eingehen, sowie das Thema Architektur und Städtebau in Linz behandeln. Danach wird der Blick auf das Planungsgebiet gerichtet und der Mühlkreisbahnhof mit seinen vier Bahnlinien vorgestellt.



Abb. 1: Blick vom Pöstlingberg auf Linz

2.1 LINZ

Die Stadt Linz ist die Landeshauptstadt des Bundeslandes Oberösterreich. Auf einer Fläche von rund 96 km² wohnen 194.522 Einwohner, was eine Bevölkerungsdichte von 2.025 Einwohner pro km² ergibt (Stand: 01.01.2014). Diese verteilen sich auf 16 Statistische Bezirke, die seit dem 01.01.2014 die 36 alten Statistischen Bezirke abgelöst haben.¹ Mit den Koordinaten 48° 18' 11" N, 14° 17' 26" O liegt die Statutarstadt auf einer mittleren Seehöhe von 260 m.²

DATEN UND FAKTEN

Seit 01.01.2014 umfasst der Statistische Bezirk Urfahr, in dem sich der Mühlkreisbahnhof befindet, Teile der alten Statistischen Bezirke Alt-Urfahr, Heilham, Hartmayrsiedlung, Harbachsiedlung, Karlhofsiedlung und Auberg. Auf einer Fläche von rund 4,3 km² wohnen 23.173 Einwohner (Stand: 01.01.2014).³ Dies entspricht rund 12% der Linzer Stadtbevölkerung auf 4,4% des Linzer Stadtgebietes, beziehungsweise einer Bevölkerungsdichte von 5.429 Einwohner pro km².

DER STATISTISCHE BEZIRK URFahr



Abb. 2: Statistische Bezirke von Linz

¹ Vgl. Stadt Linz o. J. Stadtgebiet

² Vgl. Stadt Linz o. J. Lage und Flächen

³ Vgl. Stadt Linz o. J. Stadtgebiet



FLÄCHENNUTZUNG IN LINZ UND URFahr

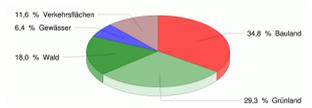


Abb. 3: Flächennutzung Linz
gesamt

In puncto Flächennutzung kann die Stadt Linz etwa ein Drittel ihrer Fläche als Bauland ausweisen (34,8%). Weitere 11,6% entfallen auf Verkehrsflächen, während über die Hälfte der Fläche des Stadtgebietes aus Grünland (29,3%), Wald (18,0%) und Gewässern (6,4%) bestehen.⁴ Ein wenig anders gestaltet sich die Verteilung im Statistischen Bezirk Urfahr. Hier entfällt mit 46,8% etwas weniger als die Hälfte der Fläche auf Bauland, was eine höhere Dichte an Gebäuden pro km² (Linz: 243 / Urfahr: 581) und Einwohnern pro km² (Linz: 2.025 / Urfahr: 5.429) mit sich bringt. Weitere 18,3% werden als Verkehrsflächen ausgewiesen, während sich etwa ein Drittel der Fläche des Stadtteils aus Grünland (24,1%), Wald (2,1%) und Gewässern (8,6%) zusammensetzt.⁵ Damit beherbergt Urfahr 6,0% des gesamten Linzer Baulandes, 7,0% der Verkehrsflächen, 3,7% des Grünlandes, 0,5% der Waldflächen und 6,0% der Wasserflächen.

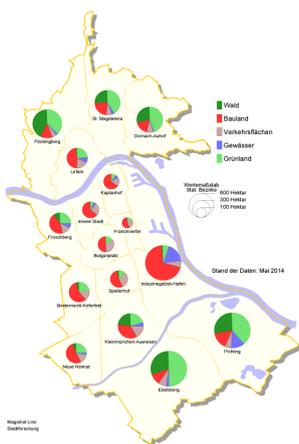


Abb. 4: Flächennutzung Linz
pro Bezirk

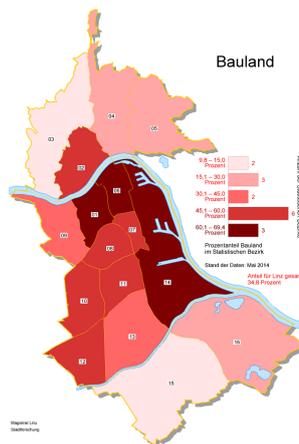


Abb. 5: Flächennutzung
Bauland

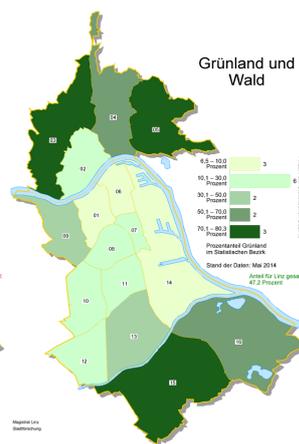


Abb. 6: Flächennutzung
Grünland

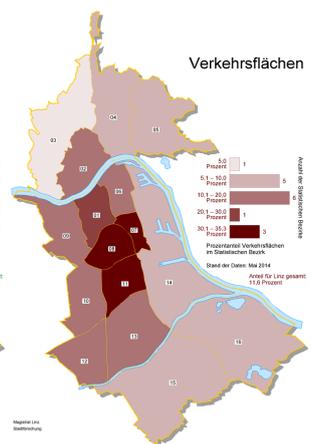


Abb. 7: Flächennutzung
Verkehrsflächen

GEBÄUDE UND WOHNUNGEN

In Linz stehen 23.370 Gebäude, auf die sich 111.593 Wohnungen verteilen. Die Zahlen für Urfahr sind 2.467 Gebäude und 14.560 Wohnungen.⁶ Damit befinden sich 10,6% aller Linzer Gebäude und 13,0% aller Wohnungen im Statistischen Bezirk Urfahr. Daraus lassen sich Verhältniszahlen für Gebäude pro km² Bauland (Linz: 700 / Urfahr: 1.234), Wohnungen pro Gebäude (Linz: 4,8 / Urfahr: 5,9) und Einwohner pro Wohnung (Linz: 1,7 / Urfahr: 1,6) errechnen.

⁴ Vgl. Stadt Linz o. J. Lage und Flächen

⁵ Vgl. Stadt Linz o. J. Flächennutzung

⁶ Vgl. Stadt Linz o. J. Stadtgebiet

2.1.1 GESCHICHTE



Der Name der Stadt Linz leitet sich vom keltischen Wort ‚lentos‘ ab, was in etwa ‚gekrümmt‘ oder ‚gebogen‘ bedeutet. Damit meinten die keltischen Bewohner die Schlinge, die die Donau an dieser Stelle macht. Nachdem die Römer im 1. Jahrhundert n. Chr. das Gebiet besetzt hatten, errichteten sie hier ein Kastell als Teil des Limes entlang der Donau. Im 2. Jahrhundert wurde das bestehende Kastell aus Holz und Erde dann durch eine größere Befestigung aus Stein ersetzt. Die Ortsbezeichnung ‚Lentia‘ tauchte etwa um das Jahr 400 im römischen Staatshandbuch, der ‚Notitia dignitatum‘, auf.⁷

Der Name ‚Linz‘ wurde erstmals in einer Urkunde aus dem Jahr 799 als ‚locus Linze‘ mit einem ‚castrum‘ – also einer Befestigungsanlage – und einer ‚ecclesia‘ in Form der Martinskirche erwähnt.⁸ Die ‚Zollordnung von Raffelstetten‘ bezeugte 903/05 den Rang von Linz als privilegierten Markttort und Zollstätte. Im Jahr 1236 wurde Linz dann zum ersten Mal als ‚civitas‘ – also als Stadt – bezeichnet. Aus dieser Zeit ist auch die älteste Verwendung eines Stadtsiegels überliefert, sowie das Vorhandensein eines Stadtrichters. Es gibt allerdings weder eine eigene Stadtrechtsurkunde, noch ist eine formelle Stadterhebung bekannt.⁹

1484/85 suchte Kaiser Friedrich III. in Linz Zuflucht vor dem ungarischen König Matthias Corvinus, der ihn aus Wien und Niederösterreich vertrieben hatte. Von Linz aus begab er sich außer Landes, kehrte jedoch 1489 nach vier Jahren wieder hierher zurück und blieb bis zu seinem Tod 1493 in Linz, obwohl er 1490 in das nach Matthias Corvinus Tod inzwischen befreite Wien hätte zurückkehren können.¹⁰ Als kaiserliche Residenzstadt wurde Linz quasi zum ‚Zentrum‘ des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation. Mit dem kaiserlichen Hofstaat kamen auch bedeutende Gelehrte und Künstler in die Stadt. Zu dieser Zeit zählte Linz 2.500 Einwohner. Die Anwesenheit des Kaisers war für Linz von Vorteil, insofern, als die Stadt 1490 zur ‚Hauptstadt unseres Fürstentums ob der Enns‘, des heutigen Oberösterreichs, erhoben wurde und die Linzer Bürger fortan ihren Bürgermeister frei wählen durften.

LINZ IN DER RÖMERZEIT

ERSTE URKUNDLICHE ERWÄHNUNGEN



Abb. 8: Martinskirche

LINZ ALS KAISERLICHE RESIDENZSTADT

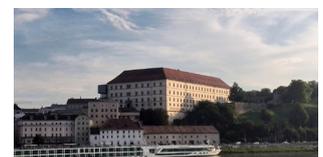


Abb. 9: Linzer Schloss

⁷ Vgl. Schultes o. J., 10.

⁸ Vgl. Katzinger 2008, 14.

⁹ Vgl. Schultes o. J., 11-12.

¹⁰ Vgl. Katzinger 2008, 33-34.



HANDEL, INDUSTRIE UND RELIGION

Zusätzlich genehmigte Friedrichs Sohn, Kaiser Maximilian I., der Stadt 1497 den Bau einer hölzernen Donaubrücke. Diese war nach Wien und Krems erst die dritte Donaubrücke Österreichs und die einzige Brücke zwischen Passau und Krems.¹¹

Damit lag Linz an der Kreuzung zweier bedeutender europäischer Handelsrouten von Norden nach Süden und von Westen nach Osten, was die Entwicklung zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt und Handelszentrum beschleunigte. Nicht zuletzt deshalb wurde genau hier im Jahr 1672 mit der Linzer Wollzeugfabrik die bedeutendste Manufaktur des Kaiserreiches gegründet, die in ihrem erfolgreichsten Jahr 1762 fast 50.000 Mitarbeiter beschäftigte, bevor sie mangels Produktivität 1852 ihren Betrieb einstellen musste.¹² Die Wollzeugfabrik mit ihren größtenteils in Heimarbeit tätigen Webern und Spinnern hatte einen wesentlichen Anteil am wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt, wodurch die Bevölkerung von Linz in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auf über 16.000 Einwohner anstieg.¹³ Im Jahr 1783 gründete Kaiser Joseph II. das Linzer Bistum, indem er die damalige Vakanz des Passauer Bischofsstuhls, zu dem Oberösterreich bis dahin gehörte, ausnutzte. Zwei Jahre später bezog der erste Linzer Bischof schließlich sein Quartier im Kremsmünsterer Stiftshaus.¹⁴

PFERDEEISENBAHN UND DAMPFSCHIFFFAHRT



Abb. 10: ehemaliger
Südbahnhof

Im Jahr 1832 wurde mit der Pferdeeisenbahn von Budweis nach Linz die erste Eisenbahn Österreichs eröffnet und 1836 nach Gmunden verlängert.¹⁵ Heute erinnern in Linz nur mehr das Gebäude des Südbahnhofs und der nach ihm benannte Marktplatz an die zweitälteste Eisenbahn Kontinentaleuropas.¹⁶ Im Jahr 1837 erreichte erstmals ein Dampfschiff die Stadt. Mit diesen neuen Verkehrsmitteln konnte eine drastische Verkürzung der Fahrzeiten, sowie eine Erhöhung des Transportvolumens im Vergleich zu den damals gebräuchlichen Pferdefuhrwerken oder den von Treidelpferden gezogenen Schiffen erreicht werden. Dadurch stieg die Bedeutung von Linz als wichtiger Umschlagplatz, was die Bevölkerung auf 25.000 Einwohner ansteigen ließ.¹⁷

¹¹ Vgl. Schultes o. J., 15-16.

¹² Vgl. Dobusch/Mayr 1997, 13.

¹³ Vgl. Schultes o. J., 29.

¹⁴ Vgl. Katzinger 2008, 79.

¹⁵ Vgl. Sternhart 1980, 7.

¹⁶ Vgl. Schultes o. J., 239-240.

¹⁷ Vgl. Ebda., 37.

Im Jahr 1868 zerstörte ein Dampfschiff die hölzerne Donaubrücke.¹⁸ An ihrer Stelle wurde zwischen 1870 und 1872 eine neue Brücke aus Eisen errichtet.¹⁹

Im Jahr 1858 wurde mit der dampfbetriebenen Strecke Wien-Linz die ‚Kaiserin Elisabeth Bahn‘, die heutige Westbahnstrecke, eröffnet und 1860 nach Salzburg verlängert. Damit war Linz an das europäische Eisenbahnnetz angebunden.²⁰ Aus heutiger Sicht war der Verlauf der Bahntrasse in Linz unglücklich gewählt, da neben den beiden Flüssen Donau und Traun eine weitere Barriere zwischen den Stadtteilen überwunden werden muss.²¹ So benötigte man für die Verbindung der 1888 eröffneten ‚Mühlkreisbahn‘ in Urfahr mit der ‚Kaiserin Elisabeth Bahn‘ eine Eisenbahnbrücke über die Donau. Diese wurde zwischen 1897 und 1900 als Fachwerk-Spann-Brücke errichtet.²²

Die heutige Gestalt erhielt Linz durch zahlreiche Eingemeindungen zwischen 1873 und 1939. Vor den Eingemeindungen hatte Linz etwa 30.000 Einwohner auf einer Fläche von knapp 6 km². Die erste Erweiterung im Jahr 1873 umfasste die Gemeinden Waldegg und Lustenau. Damit wuchs die Stadt auf mehr als 33.000 Einwohner auf etwa 20 km². 1915 wurde die Gemeinde St. Peter eingegliedert. Die Bevölkerung von Linz war inzwischen schon auf die Zahl von über 75.000 auf einer Fläche von nunmehr fast 29 km² angewachsen.²³

Durch die Eingemeindung der Stadt Urfahr im Jahr 1919 breitete sich Linz erstmals über die Donau nach Norden hin aus. Die Stadt Urfahr hatte ihrerseits kurz zuvor die Gemeinde Pöstlingberg integriert.²⁴ Urfahr selbst erhielt 1808 von Kaiser Franz I. das Marktrecht und 1882 von Kaiser Franz Joseph I. das Stadtrecht verliehen.²⁵ Die Stadt Linz mit Urfahr zählte damit auf über 42 km² bereits mehr als 93.000 Einwohner.²⁶

1923 kam die Gemeinde Kleinmünchen zu Linz, womit die Stadt auf knapp über 55 km² anwuchs und sich mit 102.000 Einwohnern erstmals per



ANSCHLUSS AN DAS TRANSKONTINENTALE EISENBAHNNETZ



Abb. 11: Eisenbahnbrücke

EINGEMEINDUNGEN BIS 1915

DIE EINGEMEINDUNG VON URFAHR

EINGEMEINDUNGEN NACH 1923

¹⁸ Vgl. Katzinger 2008, 96.

¹⁹ Vgl. Schultes o. J., 40.

²⁰ Vgl. Sternhart 1980, 7.

²¹ Vgl. Katzinger 2008, 94.

²² Vgl. Schultes o. J., 307.

²³ Vgl. Katzinger 2008, 112.

²⁴ Vgl. Ebda., 111-112.

²⁵ Vgl. Ebda., 158.

²⁶ Vgl. Ebda., 112.



ÖSTERREICHISCHER BÜRGERKRIEG

ZEIT DES NATIONALSOZIALISMUS



Abb. 12: Nibelungenbrücke
mit den
Brückenkopfgebäuden im
Hintergrund

Definition als Großstadt bezeichnen durfte. Im Jahr 1938 wurde mit der Eingemeindung von Ebelsberg und St. Magdalena das Stadtgebiet beinahe auf rund 95 km² verdoppelt. Die Anzahl der Einwohner war in der Zwischenzeit bereits auf über 121.000 angewachsen.²⁷ Der Vollständigkeit halber seien noch drei geringfügige Arrondierungen erwähnt, bei denen 1934 und 1938 kleinere Teile von Steyregg, beziehungsweise 1939 mit dem Keferfeld ein Teil der Gemeinde Leonding nach Linz kamen. Mit dieser letzten Erweiterung hatte Linz seine heutige flächenmäßige Ausdehnung erreicht und zählte mehr als 142.000 Einwohner.²⁸

Am 12. Februar 1934 begann im Linzer Hotel Schiff an der Landstraße der Aufstand des republikanischen Schutzbundes gegen die austrofaschistische Regierung unter Bundeskanzler Engelbert Dollfuß. Mit Hilfe des Bundesheeres wurde der Aufstand jedoch rasch niedergeschlagen.²⁹

In der Zeit des Nationalsozialismus wurde in Linz mit den ‚Reichswerken Hermann Göring‘ und den ‚Stickstoffwerken Ostmark‘ die Schwerindustrie angesiedelt.³⁰ Bedingt durch den Zuzug von Arbeitskräften erlebte Linz damals innerhalb kürzester Zeit eine wahre Bevölkerungsexplosion von 142.000 auf schließlich 194.000 Einwohner im Jahr 1944.³¹ Hitler plante jedoch weiter. Er wollte Linz zu einer Großstadt mit 350.000 Einwohnern machen.³² Als ‚Jugendstadt des Führers‘ hatte Linz nun die zweifelhafte ‚Ehre‘ zu den fünf ‚Führerstädten‘ neben Berlin, München, Nürnberg und Hamburg zu gehören. Die Ereignisse des Zweiten Weltkrieges verhinderten jedoch die Ausführung von Hitlers pompösen Bauplänen. Das architektonische Erbe aus der Zeit des Nationalsozialismus in Linz besteht heute zum überwiegenden Teil aus den unzähligen ‚Hitlerbauten‘ an den nördlichen und südlichen Stadträndern. Von den monumentalen Plänen der Donauuferverbauung sind lediglich die beiden Brückenkopfgebäude übrig geblieben, die allerdings erst 1947/48 fertiggestellt wurden, sowie die Nibelungenbrücke, die die eiserne Donaubrücke aus dem 19. Jahrhundert ersetzte.³³

²⁷ Vgl. Katzinger 2008, 112.

²⁸ Vgl. Dobusch/Mayr 1997, 16-17.

²⁹ Vgl. Katzinger 2008, 117.

³⁰ Vgl. Necker/Kramer 2012, 80.

³¹ Vgl. Dobusch/Mayr 1997, 17.

³² Vgl. Necker/Kramer 2012, 80.

³³ Vgl. Schultes o. J., 44.

Am 5. Mai 1945 wurde Linz von der US-amerikanischen Armee befreit.³⁴ Das Mühlviertel mit Urfahr wurde im Juli 1945 an die sowjetischen Besatzungstruppen übergeben. Während der alliierten Besatzungszeit von 1945 bis 1955 verlief die Zonengrenze zwischen der sowjetischen und der US-amerikanischen Zone quer durch Linz entlang der Donau. In dieser Zeit erhielt der sowjetische Besatzungsteil nördlich der Donau als ‚Urfahr‘ eine eigene Stadtregierung mit eigenem Bürgermeister. Seitdem wird im Volksmund das gesamte Linzer Stadtgebiet nördlich der Donau als Urfahr bezeichnet. Die strengen Kontrollen an den Zonenübergängen bis 1953, sowie die unsichere Zukunft bis zum Abzug der Besatzungstruppen 1955 verhinderten weitreichende Investitionen in Urfahr.³⁵

Die wichtigsten Themen nach Ende des Zweiten Weltkrieges bis in die 1950er Jahre waren in Linz die Beseitigung der Zerstörungen an Infrastruktur und Gebäuden, die Beendigung der grassierenden Wohnungsnot, die Versorgung mit Lebensmitteln, Wasser und Energie, sowie die Integration von Heimkehrern, Flüchtlingen und Vertriebenen, beziehungsweise die Rückführung von Reichsdeutschen, Zwangsarbeitern, KZ-Häftlingen, und Kriegsgefangenen.³⁶ Die 22 großen Bombenangriffe zwischen 1944 und 1945 töteten knapp 1.700 Menschen und richteten beträchtliche Schäden an. Von den damals fast 44.000 Linzer Wohnungen blieben lediglich etwa 30% verschont. Knapp mehr als die Hälfte der Wohneinheiten wurden geringfügig beschädigt und weitere rund 20% so schwer beschädigt oder gar zerstört, dass sie nicht mehr bewohnbar waren. Selbst die teilweise beschädigten Wohnungen miteinberechnet, kamen auf eine Wohnung 5,4 Personen, was eine wesentlich schlimmere Situation darstellte als noch während des Bevölkerungsbooms vor dem Krieg mit 4,22 Personen pro Wohneinheit, oder gar nach dem Ersten Weltkrieg mit einem Verhältnis von 4,17.³⁷ Trotz des Zustroms an Flüchtlingen fiel die Bevölkerungszahl von Linz 1945 auf 175.000 Einwohner.³⁸ Im Jahr 1948 lebten mehr als 23.000 Menschen in den knapp



DIE BEFREIUNG VON LINZ

DIE SCHWIERIGE ZEIT DES WIEDERAUFBAUS

³⁴ Vgl. Katzinger 2008, 159.

³⁵ Vgl. Ebda., 132-133.

³⁶ Vgl. Ebda., 130-131.

³⁷ Vgl. Dobusch/Mayr 1997, 33-34.

³⁸ Vgl. Ebda., 17.



DIE ERFOLGSGESCHICHTE DER VÖEST

100 Barackenlagern. Umso wichtiger war es in den 1950er Jahren für diese Menschen rasch adäquaten Wohnraum bereitzustellen.³⁹

Ein Paradebeispiel für den wirtschaftlichen Aufschwung von Linz in den 1950ern ist die ‚VÖEST‘, die aus den ‚Reichswerken Hermann Göring‘ hervorging.⁴⁰ Von 1948 bis 1952 entwickelte man hier das sogenannte ‚Linz-Donawitz-Verfahren‘, welches die Stahlproduktion nachhaltig revolutionierte.⁴¹ Heute gelten das ‚LD-Verfahren‘ und verbesserte Nachfolgeverfahren als Standard in der Stahlproduktion, mit denen weltweit fast der gesamte Rohstahl hergestellt wird. Die ‚VÖEST‘ steigerte dadurch den Ausstoß an Rohstahl von 87.000 Tonnen 1948 auf 2 Millionen Tonnen im Jahr 1984.⁴² Im Geschäftsjahr 2013/2014 betrug die Rohstahlproduktion der ‚voestalpine AG‘ sogar 5,7 Millionen Tonnen.⁴³

DAS WIRTSCHAFTSWUNDER IN LINZ

Das ‚Wirtschaftswunder‘ in der Zeit nach dem Abzug der alliierten Besatzungstruppen 1955 zeigte einen für heutige Begriffe sehr unkritischen Umgang mit den aktuell wichtigen Themen wie öffentlichem Verkehr, Umwelt- oder Denkmalschutz. Wichtig waren stattdessen Wachstum, Produktion und Modernisierung um jeden Preis, mit teilweise unwiederbringlichen Folgen. So wurden beispielsweise Kulturdenkmäler vernichtet, wie die bereits seit über 100 Jahren leerstehende Wollzeugfabrik, oder das Renaissanceschloss Hagen in Urfahr. Die Zahl der Pendler verdoppelte sich von 1955 bis 1970 auf 50.000.⁴⁴ Das entsprach damals in etwa einem Drittel der in Linz berufstätigen Menschen. Dafür wurde, dem damaligen Zeitgeist folgend, anstelle des öffentlichen Verkehrs der Individualverkehr forciert und Linz in Richtung ‚autogerechter Stadt‘ entwickelt. Beispiele dafür sind die Einstellung diverser Straßenbahnlinien und die gleichzeitige Errichtung der quer durch die Stadt führenden A7 Mühlkreisautobahn inklusive der ‚VÖEST-Brücke‘.⁴⁵ Die rasche Steigerung der Industrieproduktion, sowie des Individualverkehrs führte zu einem



Abb. 13: VÖEST Brücke

³⁹ Vgl. Katzinger 2008, 140.

⁴⁰ Vgl. Dobusch/Mayr 1997, 48.

⁴¹ Vgl. Schultes o. J., 45.

⁴² Vgl. Katzinger 2008, 137.

⁴³ Vgl. voestalpine AG o. J., 64.

⁴⁴ Vgl. Schultes o. J., 45.

⁴⁵ Vgl. Katzinger 2008, 143-144.

ungehemmten Schadstoffausstoß. Nicht umsonst hatte Linz lange Zeit den Ruf einer grauen und schmutzigen Industriestadt.

Um dieses Image abzuschütteln, setzten sich die Stadtpolitiker in den 1980er Jahren das radikale Ziel, Linz zur saubersten Industriestadt Österreichs zu machen. Zur Verbesserung der Luftqualität wurden in den beiden Großbetrieben VÖEST und Chemie Linz Maßnahmen ergriffen, um den Schadstoffausstoß der Industrie zu reduzieren. So gelang es der VÖEST im Zeitraum von 1985 bis 2005 die Staubbelastung von 8.000 auf 1.000 Tonnen pro Jahr, sowie den Ausstoß an Schwefeldioxyd von 15.000 auf 3.000 Tonnen pro Jahr zu senken. Die Chemie Linz verringerte im gleichen Zeitraum den Ausstoß von Stickoxiden von 9.600 auf 200 Tonnen pro Jahr.⁴⁶ Die Stadt Linz forcierte die Umstellung auf Erdgas, sowie den Ausbau des Fernwärmenetzes, unter anderem durch Nutzung der industriellen Abwärme. Dies führte zu einer Emissionsreduktion der Privathaushalte.⁴⁷

In puncto Verkehr wurde der Fokus auf die Stärkung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, sowie auf Verkehrsberuhigung im Zentrum und in den Wohngebieten gelegt. Dies äußerte sich im Ausbau des Straßenbahnnetzes durch eine Verlängerung in die Neubaugebiete im Norden und Süden von Linz, sowie eine Verlegung der Schienen auf eigene Trassen zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Parallel dazu wurde der Hauptplatz verkehrsberuhigt, sowie Teile der Innenstadt in Fußgängerzonen umgewandelt. Die Maßnahmen wurden durch den Bau von Tiefgaragen, die Einrichtung von Kurzparkzonen und Tempo-30-Zonen abgerundet.⁴⁸

1985/86 erschütterte die Verstaatlichtenkrise den Industriestandort Linz. Sie wurde durch ein Tochterunternehmen der VÖEST-Alpine AG ausgelöst, die ihrerseits in den 1970er Jahren aus der Fusion der VÖEST mit der defizitären ‚Alpine Montan AG‘ in Donawitz hervorgegangen war. Mit einem ähnlichen Problem hatten zur gleichen Zeit die Linzer Stickstoffwerke zu kämpfen. Man löste die beiden Probleme mit einer Zerschlagung in mehrere eigenständige Konzerne und deren späterer Privatisierung. Die Nachfolgeunternehmen, unter ihnen die ‚VA Stahl Linz GmbH‘ wurden auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Es erfolgte eine weitgehende Automatisierung, was den



DIE SAUBERSTE INDUSTRIESTADT ÖSTERREICHS



Abb. 14: VÖEST

ZURÜCKDRÄNGUNG DES INDIVIDUALVERKEHRS

DIE VERSTAATLICHTENKRISE

⁴⁶ Vgl. Katzinger 2008, 148.

⁴⁷ Vgl. Dobusch/Mayr 1997, 74.

⁴⁸ Vgl. Katzinger 2008, 144.



Verlust von insgesamt 16.000 Arbeitsplätzen zur Folge hatte.⁴⁹ Trotz alledem ist die nun börsennotierte ‚voestalpine AG‘ auch heute noch der größte Arbeitgeber der Stadt Linz.⁵⁰

DAS KULTURELLE ERBE

In den 1960er Jahren besann sich Linz allmählich seines wissenschaftlichen und kulturellen Erbes das mit den Namen Johannes Kepler, Anton Bruckner und Adalbert Stifter untrennbar verbunden ist. 1966 wurde die heutige ‚Johannes Kepler Universität‘ gegründet und 1974 das Brucknerhaus eröffnet.⁵¹ Diesen beiden folgten unzählige weitere wissenschaftliche und kulturelle Einrichtungen und Bauwerke. Zusätzlich wurde der Fokus auf kulturelle Veranstaltungen gelegt, wie etwa das Brucknerfest, das Ars Electronica Festival oder die Klangwolke, die alljährlich stattfinden und großes Publikumsinteresse erwecken. Diese Anstrengungen gipfelten im europäischen Kulturhauptstadtjahr 2009, das einen ungeahnten Schub für Linz als Kulturstadt brachte und die Stadt auch als Tourismusziel etablierte.⁵²

2.1.2 ARCHITEKTUR & STÄDTEBAU

DIE LINZER ALTSTADT



Abb. 15: Hauptplatz

Linz hat im Laufe der Jahrhunderte zahlreiche Stadterweiterungen oder -erneuerungen erfahren, die an den verschiedenen Baustilen abgelesen werden können. Die Altstadt im Zentrum von Linz liegt am Fuße des Schlossbergs und wird von der Promenade, dem Graben und der Donau begrenzt. Sie hat ihr mittelalterliches Gepräge mit ihrer dichten Bebauung und den engen Gassen weitestgehend erhalten können. Wie die Straßennamen Graben und Schmidtorstraße noch heute erkennen lassen, verlief hier die alte Stadtmauer mit ihren Toren und einem Wehrgraben.⁵³ Der mit rund 60 x 200 m großzügig dimensionierte Linzer Hauptplatz liegt zentral in der Altstadt und mündet im Norden in eine Donaubrücke, die früher durch das Untere Wassertor gesichert war. Im Süden war der Hauptplatz einst über das Schmidtor zugänglich.⁵⁴ Seinen Namen erhielt das

⁴⁹ Vgl. Katzinger 2008, 146-147.

⁵⁰ Vgl. Arlt/Broquard/Voegeli 2009, 195.

⁵¹ Vgl. Katzinger 2008, 154.

⁵² Vgl. Schultes o. J., 46-49.

⁵³ Vgl. Ebda., 202.

⁵⁴ Vgl. Ebda., 51.

Tor durch die hier ansässigen Schmiede, die sich aufgrund ihrer feuergefährlichen Zunft außerhalb der Stadtmauern ansiedeln mussten.⁵⁵

Dies geschah nicht ohne Grund, denn die großen Stadtbrände von 1441, 1509, 1542 und speziell 1800, sowie die schweren Hochwässer von 1501, 1899 und 1954 richteten zwar teils verheerende Schäden an, boten Linz aber immer wieder die Chance sich zu verändern, beziehungsweise zu erneuern.⁵⁶ So wurde beispielsweise nach dem katastrophalen Stadtbrand von 1800 die heutige Promenade geschaffen, indem man dort den Stadtwall einebnete und mit dem Brandschutt den damaligen Stadtgraben zuschüttete.⁵⁷

Im Anschluss an das Schmidtor lag die Vorstadt mit dem Taubenmarkt und der Landstraße, deren Name auf die Lage außerhalb der alten Stadtmauern hinweist. Die Landstraße war bis ins 16. Jahrhundert durch kleine Handwerkerhäuschen charakterisiert, die mit fortschreitender Ausdehnung der Stadt nach und nach Bürgerhäusern und Palais weichen mussten. Während der Gründerzeit kamen noch etliche große Prachtbauten hinzu.⁵⁸ Ebenso erlebte das bisher relativ unberührte Neustadtviertel südöstlich der Landstraße einen regelrechten Bauboom. Diese Neubauten wurden der damaligen Strömung entsprechend im historistischen Stil errichtet.⁵⁹ Darüber hinaus ist das Neustadtviertel durch eine streng gerasterte, gleichmäßige Blockrandbebauung charakterisiert.⁶⁰

Im Jahr 1862 wurde mit dem Bau des Mariä-Empfängnis-Doms, im Volksmund auch Neuer Dom oder Mariendom genannt, begonnen. Der vom Kölner Dombaumeister Vinzenz Statz entworfene neugotische Sakralbau ist bis heute die größte, jedoch nicht die höchste Kirche Österreichs. Mit einer Höhe von 134,8 m wurde der Kirchturm bewusst etwas niedriger gebaut als der Südturm des Wiener Stephansdoms. 1924, nach 62 Jahren Bauzeit, erfolgte schließlich die feierliche Einweihung. Heute ist der Dom eines der Wahrzeichen von Linz und ein bedeutendes Baudenkmal.⁶¹



KATASTROPHEN UND CHANCEN



Abb. 16: Promenade

DIE LANDSTRASSE



Abb. 17: Taubenmarkt



Abb. 18: Landstraße

DER NEUE DOM



Abb. 19: Neuer Dom

⁵⁵ Vgl. Katzinger 2008, 22.

⁵⁶ Vgl. Ebda., 157-159.

⁵⁷ Vgl. Schultes o. J., 132.

⁵⁸ Vgl. Ebda., 72.

⁵⁹ Vgl. Katzinger 2008, 106.

⁶⁰ Vgl. Ebda., 96.

⁶¹ Vgl. Schultes o. J., 262-263.



VILLENVIERTEL AN DEN HÄNGEN



Abb. 20: Stadtvillen

ARBEITERSIEDLUNGEN IN DEN 1920ERN



Abb. 21: Franckviertel



Abb. 22: Haydnstraße



Abb. 23: Sintstraße



Abb. 24: Tabakfabrik

Unternehmer, wie etwa der Mitbegründer der ‚Brau AG‘ Julius Seiler, oder der Industrielle Ludwig Hatschek, ließen sich von angesehenen Architekten wie Julius Schulte oder Fellner & Helmer prächtige Villen auf den Hügeln im Westen von Linz errichten.⁶² Durch sie, sowie durch andere Unternehmerfamilien, die in der Gründerzeit durch die beginnende Industrialisierung und den florierenden Handel zu Wohlstand gekommen waren, entstanden an den Hängen des Froschbergs, Freinbergs und Römerbergs nach und nach Villenviertel. Viele der damals entstandenen Villen wurden im secessionistischen Stil erbaut.⁶³

Rund um die ehemaligen Zentren der im frühen 20. Jahrhundert eingegliederten Gemeinden Urfahr und St. Magdalena nördlich der Donau, sowie Kleinmünchen und Ebelsberg im Süden von Linz entstanden der Reihe nach mehrere Wohngebiete, die diese neuen Stadtteile im Laufe der Jahre mit Linz zusammenwachsen ließen. Zu erwähnen sind dabei die Arbeiterwohnhäuser für Eisenbahnbedienstete im Franckviertel aus dem Jahr 1907 nach Plänen des Architekten Ernst Friedrich Hillbrand. Diese Vorläufer des sozialen Wohnbaus wurden in unmittelbarer Nähe des Frachtenbahnhofes errichtet.⁶⁴ Des Weiteren plante der Architekt und damalige Linzer Stadtbaudirektor Curt Kühne in den 1920er Jahren unter anderem die Wohnanlage Kaufleitnergründe in der Garnisonstraße,⁶⁵ die Siedlung Scharlinz in der Haydnstraße,⁶⁶ sowie die Arbeitersiedlung Sintstraße im heutigen Hafenviertel.⁶⁷ Im Jahr 1935 wurde mit der Linzer Tabakfabrik nach Plänen von Peter Behrens und Alexander Popp eines der ersten Gebäude Österreichs mit einer ausgedehnten Stahlrahmenkonstruktion fertiggestellt.⁶⁸

Die Ansiedelung der Schwerindustrie während der Zeit des Nationalsozialismus bescherte Linz eine Bevölkerungsexplosion und löste dadurch einen Wohnbauboom aus. 11.000 Wohnungen wurden von den Nationalsozialisten zwischen 1939 und 1944 regelrecht aus dem Boden gestampft und weitere 1.200 waren im Bau. Allerdings reichte diese

⁶² Vgl. Schultes o. J., 286-288.

⁶³ Vgl. Ebda., 277-280.

⁶⁴ Vgl. Bina/Potocnik 2012, 27.

⁶⁵ Vgl. Ebda., 66.

⁶⁶ Vgl. Ebda., 70.

⁶⁷ Vgl. Ebda., 75.

⁶⁸ Vgl. Ebda., 104.

gewaltige Wohnbauoffensive nicht aus, um den Bedarf an Wohnraum für die Werksarbeiter und die zwangsenteigneten Bewohner der ehemaligen Dörfer St. Peter und Zizlau, nunmehr Standorte der neugebauten Industrie, zu decken. Die neu errichteten Siedlungen waren in der Regel so strukturiert, dass jeweils vier Baukörper rechteckig um einen großzügigen grünen Innenhof angeordnet waren. Diese riesigen Vierflügelbauten erinnerten an die bäuerlichen Vierkanthöfe der Region. Die Wohnungen waren qualitativ hochwertig ausgestattet, indem sie einen für damaligen Verhältnisse hohen Komfort mit Fließwasser, Bad und Toiletten innerhalb jeder Wohneinheit boten. Dies war einer der Gründe für die große Beliebtheit bei der Bevölkerung.⁶⁹ Allerdings machte sich das Fehlen von Schulen, Kindergärten und öffentlichem Verkehr in den neuen Siedlungen negativ bemerkbar. Die Neubaugebiete waren die Karlhofsiedlung, Hartmayrsiedlung, Rothenhofsiedlung und die Harbachsiedlung nördlich der Donau, sowie die Wambachsiedlung in Ebelsberg und weitere Siedlungen am Froschberg, im Keferfeld, am Bindermichl, am Spallerhof und in Kleinmünchen. Die dortigen Wohnbauten sind nach wie vor unter dem Namen ‚Hitlerbauten‘ bekannt und prägen heute noch das Bild der jeweiligen Stadtteile.⁷⁰ Von den ursprünglich geplanten 58.000 Wohnungen, wurden aufgrund der Kriegereignisse lediglich rund 20% realisiert. Der Fehlbestand an Wohnraum wurde durch Barackensiedlungen abgedeckt, von denen etliche noch bis in die 1970er Jahre bewohnt waren.⁷¹

Die durch Zerstörungen und Flüchtlingsströme verschärfte Wohnungsnot zwang Linz bis in die späten 1950er Jahre zum raschen Wiederaufbau aller Wohnungen, die dazu noch geeignet waren. Zusätzlich wurde auf die alte Planung der Nationalsozialisten zurückgegriffen und noch nicht realisierte Wohnbauten errichtet. Diese finden sich beispielsweise in der Muldenstraße und sind an ihren größeren Fenstern gut erkennbar.⁷² Nachdem gegen Ende der 1950er Jahre die größten Schäden beseitigt waren, begann man damit, neue Wohnsiedlungen zu errichten. Um möglichst rasch den weiterhin vorhandenen Bedarf an Wohnungen zu decken, wurden Wohnbauten von nicht allzu hoher Qualität hochgezogen. Dabei wurde auf die vorhandene

⁶⁹ Vgl. Necker/Kramer 2012, 80-82.

⁷⁰ Vgl. Katzinger 2008, 123.

⁷¹ Vgl. Bina/Potocnik 2012, 119.

⁷² Vgl. Necker/Kramer 2012, 80.



HITLERBAUTEN IN LINZ



Abb. 25: Hitlerbauten am Spallerhof



Abb. 26: Hitlerbauten



Abb. 27: Hitlerbauten Innenhofsituation

DIE ZEIT DER GROSSEN WOHNUNGSNOT



Abb. 28: Lenauhochhaus



Abb. 29: Hochhaussiedlung
,Am Damm'



Abb. 30: Lentia 2000

UMDENKEN IM STÄDTEBAU



Abb. 31: Linzer
Wollzeugfabrik um 1890



Abb. 32: solarCity



Abb. 33: solarCity

PRESTIGEBAUTEN AN DER DONAU

Bausubstanz oder Fassadengestaltung kaum Rücksicht genommen. Mitte der 1950er Jahre fing man an in die Höhe zu bauen und mit Wohnhochhäusern zu experimentieren.⁷³ Eines der ersten davon war 1958 das Lenauhochhaus.⁷⁴ Es folgte unter anderem 1963 die Hochhaussiedlung ,Am Damm', deren Wohnungsgrundrisse simpel, aber praktisch sind.⁷⁵ Dieser erste Hochhausboom fand 1977 mit dem 63 m hohen Lentia 2000 nach Plänen des Architekten Heinz Stögmüller sein vorläufiges Ende.⁷⁶ Die aufgrund ihrer radikalen Brutalität inmitten der historisch gewachsenen Bausubstanz von Linz wie Fremdkörper wirkenden Hochhäuser werden von großen Teilen der Bevölkerung als ,Bausünden' wahrgenommen.⁷⁷

In dieser Zeit reger Bautätigkeit bewies die Stadt Linz leider wenig Fingerspitzengefühl im Umgang mit der alten Bausubstanz. Erst als die Wollzeugfabrik und das Schloss Hagen in Urfahr unwiederbringlich verloren waren, setzte allmählich ein Umdenken ein. So wurde 1980 das Planungsinstitut ,Altstadt' zum Schutz und zur Erhaltung der vorhandenen Linzer Bausubstanz gegründet. Der 1988 ins Leben gerufene Gestaltungbeirat wurde hingegen zur Begutachtung von Neubauvorhaben installiert.⁷⁸ Mit diesen Maßnahmen wurde der Fokus seither auf Altstadterhaltung, ,sanfte' Stadterneuerung, Stadtverdichtung und Stadterweiterung gelegt.⁷⁹ Ein bemerkenswertes aktuelles Beispiel für Linzer Stadterweiterung ist die 2004 fertiggestellte ,solarCity' in Pichling im Süden von Linz.⁸⁰ Die von den Architekten Thomas Herzog, Norman Foster und Richard Rogers geplante Siedlung in Niedrigenergiebauweise ist ein Stadtteil der kurzen Wege mit eigener Infrastruktur, aus der motorisierter Individualverkehr ferngehalten wird.⁸¹

Zusammen mit dem Umdenken im Bereich des Denkmalschutzes, wurde der Fokus auf kulturelle Projekte gelegt, was sich erstmals im Bau des Brucknerhauses 1974 manifestierte. Der vom finnischen Architektenpaar

⁷³ Vgl. Katzinger 2008, 140.

⁷⁴ Vgl. Bina/Potocnik 2012, 134.

⁷⁵ Vgl. Ebda., 149.

⁷⁶ Vgl. Ebda., 191.

⁷⁷ Vgl. Ebda., 139.

⁷⁸ Vgl. Katzinger 2008, 141.

⁷⁹ Vgl. Dobusch/Mayr 1997, 40.

⁸⁰ Vgl. Katzinger 2008, 160.

⁸¹ Vgl. Dobusch/Mayr 1997, 235-238.

Kaija und Heikki Sirén entworfene Bau an der Unteren Donaulände erfüllt den damals 60-jährigen Traum der Stadt Linz nach einem eigenen Konzerthaus. Es wurde mit einem Festkonzert unter der Leitung des Dirigenten Herbert von Karajan feierlich eröffnet. Durch die prominente Lage an der Donau entwickelte sich das Brucknerhaus schnell zu einem Wahrzeichen der Stadt.⁸² Das nächste Großprojekt der Stadt Linz wurde 1985 in Form des Neuen Rathauses fertiggestellt. Der massive Bau wurde vom Architekten Rupert Falkner geplant und spielt mit Terrassen, Innenhöfen und begrünten Dächern. Durch die Lage und die schiere Größe dominiert diese ‚Megastruktur‘ das westliche Donauufer von Urfahr.⁸³ Das 1996 gegenüber des Neuen Rathauses errichtete Ars Electronica Center wurde von den Architekten Klaus Leitner und Walter Hans Michl geplant. Es beherbergt das ‚Museum der Zukunft‘, in dem Zukunftstrends und neuartige Technologien präsentiert werden. Im Jahr 2008 wurde das Gebäude vom Architekturbüro Treusch erheblich vergrößert. Vor allem die komplett erneuerte Fassade mit ihren 40.000 LEDs ist ein echter Hingucker und erfreut die Passanten nachts mit spektakulären Lichtspielen.⁸⁴ Im Jahr 2003 fand die bereits 1947 gegründete Neue Galerie der Stadt Linz im neu errichteten Lentos Kunstmuseum an der Unteren Donaulände ihr jetziges Zuhause. Das Bauwerk wurde vom Architekturbüro ‚Weber Hofer Partner‘ geplant und besticht durch seine einfache Formensprache. Beeindruckend ist die 60 m breite Öffnung im Erdgeschoß, die als stützenfreies Foyer dient. Das Museum wurde nach dem ‚White Cube‘ Prinzip geplant und mit einer Tageslichtdecke versehen. Durch die feine Glasfassade, die den Betonkorpus bedeckt, wechselt das Bauwerk je nach Wetterlage zwischen Monumentalität und Immaterialität. Nachts erstrahlt das Lentos, durch LEDs beleuchtet, abwechselnd in den Farben blau und rosa.⁸⁵

1993 wurde am Europaplatz das Design Center nach Plänen von Architekt Thomas Herzog fertiggestellt. Die Mehrzweckhalle verbirgt durch die charakteristische Form eines Zylindersegments aus Stahl und Glas ihre wahre Größe. Auf einer Fläche, die der des Linzer Hauptplatzes entspricht, bietet



Abb. 34: Brucknerhaus



Abb. 35: Neues Rathaus



Abb. 36: Ars Electronica Center



Abb. 37: Lentos Kunstmuseum

WEITERE KULTURBAUTEN



Abb. 38: Design Center

⁸² Vgl. Bina/Potocnik 2012, 184.

⁸³ Vgl. Ebda., 215.

⁸⁴ Vgl. Schultes o. J., 326.

⁸⁵ Vgl. Bina/Potocnik 2012, 232.



Abb. 39: Südflügelneubau des Linzer Schlosses



Abb. 40: Musiktheater Linz

DAS BAHNHOFSVIERTEL

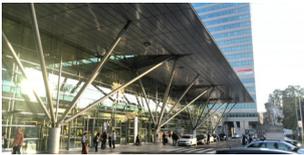


Abb. 41: Hauptbahnhof



Abb. 43: LDZ

MINI MANHATTAN



Abb. 42: Wissensturm

das Design Center bei Kongressen bis zu 1.200 Personen Platz.⁸⁶ Als im Jahr 1800 der Südflügel des Linzer Schlosses im großen Stadtbrand vernichtet wurde, wusste noch niemand, dass es über 200 Jahre dauern sollte, bis die klaffende Wunde an der der Stadt zugewandten Südflanke wieder geschlossen werden würde. 2009 wurde der von ‚HoG Architektur‘ geplante Neubau des Südflügels aus Stahl und Glas als Teil des Linzer Schlossmuseums wieder eröffnet.⁸⁷ Nach jahrzehntelangen Standortdiskussionen nahm das Linzer Musiktheater an der Blumau 2013 den Spielbetrieb auf. Der vom Londoner Architekten Terry Pawson geplante Bau besticht durch vertikale Strukturierung seiner Natursteinfassade aus Travertin. Der Eingang öffnet sich in einer großzügigen Geste zum Linzer Volksgarten hin. Im Inneren wurde modernste Bühnentechnik eingebaut.⁸⁸

Die rege Bautätigkeit der letzten Jahre und Jahrzehnte führte vor allem zu einer Aufwertung des Bahnhofsviertels und hat Linz ein ‚Mini Manhattan‘ beschert.⁸⁹ Mit dem Neubau des Linzer Hauptbahnhofs 2004 nach Plänen von Holzbauer & Partner nahm die rasante Entwicklung des Viertels seinen Anfang. Der Bahnhof konnte seither bereits etliche Male die Auszeichnung ‚schönster Bahnhof Österreichs‘ gewinnen.⁹⁰ Noch im selben Jahr kam mit dem Landesdienstleistungszentrum das nächste Großbauwerk dazu. Geplant wurde es von den Architekten Eric Steiner, Heinz Neumann und Wolfgang Kaufmann.⁹¹

Als erstes Hochhaus in dieser verkehrstechnisch äußerst günstigen Lage wurde 2007 der Wissensturm errichtet. Das von den Architekten Franz Kneidinger und Heinz Stögmüller geplante, 64 m und 15 Stockwerke hohe Gebäude basiert auf einem elliptischen Grundriss und beherbergt die Linzer Volkshochschule und die Bibliothek der Stadt Linz.⁹² 2008 wurde mit dem direkt an den Hauptbahnhof angrenzenden Terminal Tower das nächste Hochhaus gebaut. Geplant wurde es, wie schon der Hauptbahnhof selbst, von den Architekten Holzbauer & Partner. Mit seinen 99 m ist der Terminal Tower das höchste Hochhaus der Stadt und wird lediglich vom Mariä-

⁸⁶ Vgl. Dobusch/Mayr 1997, 217

⁸⁷ Vgl. Bina/Potocnik 2012, 280.

⁸⁸ Vgl. Ebda., 208-213.

⁸⁹ Vgl. Schultes o. J., 47.

⁹⁰ Vgl. Bina/Potocnik 2012, 245.

⁹¹ Vgl. Ebda., 242.

⁹² Vgl. Ebda., 258.

Empfängnis-Dom übertroffen. Weithin sichtbar ist die Verwerfungslinie, die sich schräg über die zwei kurzen Fassadenseiten zieht. Das Ensemble wurde noch im selben Jahr um den Power Tower erweitert.⁹³ Das 74 m und 19 Stockwerke hohe Gebäude, das die Konzernzentrale der Energie AG beherbergt, wurde vom Schweizer Architekturbüro ‚Weber Hofer Partner‘, sowie vom Linzer Architekten Wolfgang Kaufmann realisiert. Als Pionier des Passivhochhausbaus bezieht das Gebäude Energie sowohl aus der Geothermie, als auch aus den insgesamt 700 m² Photovoltaikpaneelen an der Fassade. Gleichzeitig wird der Kühl-, beziehungsweise Heizwärmebedarf durch Wärmetauscher und eine spezielle Sonnenschutzfassade auf einem Minimum gehalten. Nachts illuminieren 700 LED-Streifen den Power Tower.⁹⁴

Im gleichen Zeitraum wurden am Gelände der voestalpine AG zwei konstruktiv beeindruckende Gebäude errichtet. 2006 wurde mit der voestalpine Stahlwelt der Architekten ‚Schremmer Jell‘ eine Erlebniswelt geschaffen, in der sich die Besucher über den Konzern informieren können. Um die Leistungsfähigkeit des Werkstoffs Stahl plastisch darzustellen, ragt das Gebäude 30 m hoch auf, um dann wie ein Periskop im 90° Winkel 15 m auszukragen.⁹⁵ 2009 wurde nebenan das voestalpine Officecenter fertiggestellt. Das von ‚Dietmar Feichtinger Architectes‘ geplante 202 m lange Gebäude folgt dem gebogenen Verlauf einer Eisenbahntrasse an der Nordseite. Ähnlich wie die voestalpine Stahlwelt kragt auch das Officecenter am Ende 34 m weit aus. Um diese Konstruktion zu ermöglichen wurden 500 Tonnen Stahl verbaut.⁹⁶ Am nördlichen Stadtrand entstand im selben Jahr am Universitätsgelände der Science Park Auhof. Der von den ‚caramel architekten‘ geplante Gebäudekomplex beherbergt diverse Institute der Linzer Johannes Kepler Universität. Durch die vielen Schrägen und Winkel ergeben sich spannende Freiräume zwischen den verschiedenen Gebäudeteilen.⁹⁷

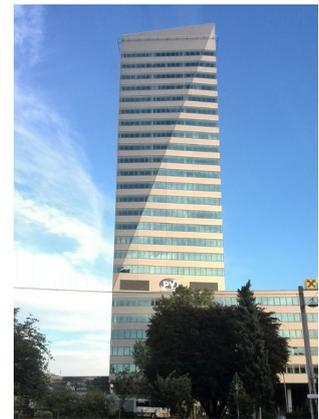


Abb. 44: Terminal Tower



Abb. 45: Power Tower

INDUSTRIE UND WISSENSCHAFT



Abb. 46: Stahlwelt



Abb. 47: Officecenter



Abb. 48: Science Park

⁹³ Vgl. Schultes o. J., 47.

⁹⁴ Vgl. Bina/Potocnik 2012, 273.

⁹⁵ Vgl. Ebda., 249.

⁹⁶ Vgl. Ebda., 283.

⁹⁷ Vgl. Ebda., 277.



2.2 MÜHLKREISBAHNHOF



Abb. 49: Mühlkreisbahnhof



Abb. 50: Mühlkreisbahnhof

Der Bahnhof Linz Urfahr, im Volksmund als ‚Mühlkreisbahnhof‘ bekannt, ist ein Lokalbahnstation im Stadtteil Urfahr im Norden von Linz. Er wird von der Jägerstraße im Norden, der Stadlbauerstraße im Osten, der Kaarstraße im Süden und der Landgutstraße im Westen begrenzt. Der Mühlkreisbahnhof teilt sich das von diesen vier Straßen umschlossene Gelände mit der Firma ‚Pramer Baustoffe GmbH‘. Das Bahnhofsgebäude und somit der Zugang zum Bahnhof befindet sich an der Kaarstraße. Westlich im Anschluss an das Bahnhofsgebäude stehen entlang der Kaarstraße noch ein großes Magazin, sowie eine Laderampe. Am Bahnhof treffen sich zwei Eisenbahnlinien, eine Straßenbahnlinie, sowie eine Bergbahnlinie. Der Mühlkreisbahnhof ist zwar als Durchgangsbahnhof gebaut, wird jedoch nicht als solcher genutzt, denn er ist sowohl zuständiger Befehlsbahnhof und Ausgangspunkt der Mühlkreisbahn nach Aigen-Schlägl, als auch Endpunkt der Linzer Verbindungsbahn. Beide Eisenbahnlinien fahren, wie für Strecken der ÖBB üblich, auf Normalspur mit 1435 mm. Vor dem Mühlkreisbahnhof in der Kaarstraße verkehren die Straßenbahnlinie 3 und die Pöstlingbergbahn. Die Straßenbahn hat im Bereich des Bahnhofs zwei Haltestellen, wobei die zweite gleichzeitig die Endstation der Linie 3 mit einer Umkehrschleife ist. Für die Pöstlingbergbahn stellen die beiden Haltestellen lediglich Durchgangstationen zwischen Pöstlingberg und Hauptplatz dar. Diese beiden Linien fahren im Netz der Linzer Straßenbahnen und somit auf Schmalspur mit 900 mm.⁹⁸

2.2.1 MÜHLKREISBAHN



Abb. 51: Mühlkreisbahn

Am 17. Oktober 1888 wurde die Mühlkreisbahn in Betrieb genommen.⁹⁹ Auf ihren 58 km erschließt sie seither die Bezirke Urfahr-Umgebung und Rohrbach im Oberen Mühlviertel. Die Strecke führt über Puchenu, Rottenegg, Neufelden und Rohrbach bis zur Endstation in Aigen-Schlägl. Die

⁹⁸ Vgl. Hager 1989, 34.

⁹⁹ Vgl. Ebda., 82.



Mühlkreisbahn weist zwei Besonderheiten auf. Zum einen wurde sie als sogenannte „Inselbahn“, das heißt ohne Anschluss an das übrige Eisenbahnnetz, errichtet. Für den Güter- und Überstellungsverkehr wurde die fehlende Anbindung zwar 1900 durch die Linzer Verbindungsbahn hergestellt, jedoch blieb der „Inselcharakter“ der Mühlkreisbahn im Personenverkehr bis heute erhalten. Zum anderen wurde beim Bau der Bahn aus Ersparnisgründen Wert auf eine besonders kostengünstige Streckenführung gelegt. Durch die Anpassung an die Geländegegebenheiten entstanden steile Teilstücke. Mit einer Steigung von 46% im Bereich des „Saurüsselgrabens“ ist die Mühlkreisbahn eine der steilsten Adhäsionsbahnen Österreichs. Die einspurige Bahnstrecke wurde nie elektrifiziert und wird heute noch mit Dieseltriebwägen befahren. Aufgrund der steilen und kurvenreichen Streckenführung zwischen Rottenegg und Aigen-Schlägl konnte die Mühlkreisbahn in puncto Geschwindigkeit mit dem aufkommenden Straßenverkehr nicht mithalten. Dies und die Tatsache, dass die Bahnhöfe zum Teil weit vom jeweiligen Ort entfernt liegen, führten dazu, dass die Bahn dadurch im oberen Streckenabschnitt immer mehr an Attraktivität verlor. Verkehrstechnisch relevant ist heute nur noch der untere Teil zwischen Linz-Urfahr und Rottenegg. Diese Strecke ist eben und weniger kurvenreich und liegt in einem Gebiet mit starkem Bevölkerungswachstum im sogenannten ‚Speckgürtel‘ von Linz. Die täglichen Ein- und Auspendlerstaus veranlassten die ÖBB, einen attraktiven Taktfahrplan für die Mühlkreisbahn zwischen Linz-Urfahr und Rottenegg zu erstellen, der von den Pendlern auch gerne angenommen wird.¹⁰⁰

2.2.2 VERBINDUNGSBAHN

Die Mühlkreisbahn wurde 1888 ohne Anschluss an das restliche oberösterreichische Schienennetz in Betrieb genommen. Sehr bald nach Inbetriebnahme stellte sich jedoch die Notwendigkeit einer Anbindung heraus, um dem ‚Inselbahndasein‘ der Mühlkreisbahn zumindest im Güter- und Überstellungsverkehr ein Ende zu setzen. 1894 wurde die Schlepfbahn vom Linzer Staatsbahnhof, dem heutigen Linzer Hauptbahnhof, bis zum



Abb. 52: Ausfahrt Mühlkreisbahnhof zur Verbindungsbahn

¹⁰⁰ Vgl. Hager 1989, 12-14.



Abb. 53: Eisenbahnbrücke

Umschlagplatz am Linzer Hafen fertiggestellt. Die Schleppbahn stellte einen günstigen Ausgangspunkt für eine Anbindung der Mühlkreisbahn an die Westbahnstrecke und den Staatsbahnhof dar. Im Jahr 1897 wurde schließlich mit dem Bau einer zweiten Donaubrücke sowohl für Straßen- als auch Schienenverkehr begonnen. Gleichzeitig wurde in Urfahr eine Trasse von der neuen Brücke bis zum Mühlkreisbahnhof errichtet. Drei Jahre später, am 14. November 1900, wurde dann die Verbindungsbahn samt der Eisenbahnbrücke eröffnet.¹⁰¹ Die Verbindungsbahn ist wie die Mühlkreisbahn nie elektrifiziert worden. Aufgrund der Rostanfälligkeit der Eisenbahnbrücke musste sie Anfang 1981 erstmals für den gesamten Verkehr gesperrt und ein Schienenersatzverkehr zur Überstellung von Lokomotiven, Triebwägen und Waggons über die A7 Mühlkreisautobahn und die VÖEST-Brücke eingerichtet werden. Ende 1982 konnte die Sperre der Eisenbahnbrücke nach einer Generalsanierung wieder aufgehoben und die Mühlkreisbahn von ihrer über einjährigen ‚Insellage‘ erneut befreit werden.¹⁰² Im März 2014 wurde die Verbindungsbahn aufgrund des desolaten Zustandes der Eisenbahnbrücke und deren geplanter Abtragung eingestellt.¹⁰³

2.2.3 STRAßENBAHN



Abb. 54: Straßenbahn in der Kaarstraße

Die Geschichte der Linzer Straßenbahn beginnt im Jahr 1880, mit der Eröffnung der ersten Pferdetrampway. Sie führte bereits zweigleisig vom Linzer Hauptbahnhof durch die Landstraße zur Hauptstraße in Urfahr.¹⁰⁴ Wegen des schmalen Schmidtdurchbruchs wurde die seltene Spurweite von nur 900 mm gewählt.¹⁰⁵ 1895 wurde sie zum 1888 eröffneten Mühlkreisbahnhof verlängert. Zwei Jahre darauf wurde die Straßenbahn elektrifiziert und bis zur neu errichteten Remise in der Landgutstraße beim Bergbahnhof Urfahr weitergeführt. 1902 wurde eine zweite, jedoch eingleisige Linie vom Blumauer Platz bis zur hölzernen Traunbrücke in der

¹⁰¹ Vgl. Hager 1989, 73-74.

¹⁰² Vgl. Ebda., 94-95.

¹⁰³ Vgl. OÖ Nachrichten 2014 Desiro

¹⁰⁴ Vgl. Kaiser 2004, 133-134.

¹⁰⁵ Vgl. Katzinger 2008, 96.



damaligen Gemeinde Kleinmünchen errichtet. Auf der anderen Seite der Brücke wurde 1913 die Lokalbahn von Ebelsberg nach St. Florian in Betrieb genommen. Die Fahrgäste mussten beim Umsteigen zu Fuß über die Brücke gehen. Um eine zukünftige Einbindung in das Linzer Straßenbahnnetz zu ermöglichen, wurde auch hier die Spurweite 900 mm gewählt. Da die Betriebsführung der Florianerbahn jedoch bei der Firma Stern & Hafferl lag, kam es nie zu einem Zusammenschluss mit der Linzer Straßenbahngesellschaft TEG. 1914 wurde die nächste Straßenbahnlinie eröffnet, die von der Weissenwolfstraße zur Waldeggstraße führte und die Innenstadt in Ost-West-Richtung erschloss, was ihr den Namen „Querlinie“ einbrachte. 1917 wurde die Umgehungslinie errichtet. Anstelle die Westbahntrasse in der Wiener Straße niveaugleich zu kreuzen, unterfuhr sie diese nun 500 m weiter östlich in der Friedhofstraße. Die Umgehungslinie wurde 1937 mit dem Bau der Unterführung in der Wiener Straße wieder eingestellt. 1919 wurden Liniensignale eingeführt, um die mittlerweile vier verschiedenen Linien unterscheiden zu können. Die Bahnhofslinie vom Hauptbahnhof zum Bergbahnhof Urfahr wurde zur ‚Linie B‘, die Strecke vom Bergbahnhof Urfahr nach Kleinmünchen-Ebelsberg zur ‚Linie E‘, die um 400 m verlängerte Querlinie in der Mozartstraße zur ‚Linie M‘ und die Linie vom Blumauer Platz zum Versorgungshaus zur ‚Linie V‘.¹⁰⁶

Im Jahr 1929 konnte mit dem Neubau der Traunbrücke und der Verlängerung der ‚Linie E‘ nach Ebelsberg der Lückenschluss vollzogen werden. 1932 wurde die ‚Linie M‘ erneut geringfügig verlängert. Nach dem Anschluss an das Dritte Reich musste sich auch die Linzer Straßenbahn mit der Rechtsfahrordnung an die neuen Normen anpassen. Um die sprunghaft angestiegenen Fahrgastzahlen bewältigen zu können, wurde zwischen 1942 und 1943 das Teilstück Neue Welt bis Blumauerplatz zweigleisig ausgebaut und eine erste Schleifenanlage bei der Neuen Welt errichtet. Im Jahr 1944 verzeichnete man bereits über 37 Millionen Fahrgäste.¹⁰⁷ Zwischen 1961 und 1966 wurde die ‚Linie E‘ im Bereich Neue Welt bis zur Traunbrücke in mehreren Etappen zweigleisig ausgebaut.¹⁰⁸ 1968 wurde die ‚Linie M‘ eingestellt und durch Autobusse ersetzt. 1969 wurden in Vorbereitung auf den Einsatz von

¹⁰⁶ Vgl. Kaiser 2004, 134-137.

¹⁰⁷ Vgl. Ebda., 138-141

¹⁰⁸ Vgl. Sternhart 1980, 37.



Gelenktriebwägen Schleifenanlagen in der Spinnereistraße in Kleinmünchen und in der Sonnensteinstraße in Urfahr errichtet. Zwischen 1970 und 1972 erfolgte die Indienstellung der ersten Gelenktriebwägen. Ende 1973 wurde die Traunbrücke für den Straßenbahnverkehr gesperrt, was zur Einstellung der Teilstrecke zwischen der Spinnereistraße und Ebelsberg, sowie in weiterer Folge der Florianerbahn führte. 1974 wurden erneut neue Liniensignale eingeführt. Die ‚Linie E‘ wurde zur ‚Linie 1‘, die ‚Linie V‘ zur ‚Linie 2‘ und die ‚Linie B‘ zur ‚Linie 3‘.¹⁰⁹

1977 wurde die Neubaustrecke zwischen der Sonnensteinstraße und der Johannes-Kepler-Universität in Auhof eröffnet und mit den Linien 1 und 2 bedient. Diese Verlängerung markiert den Beginn der zweiten Blütezeit der Linzer Straßenbahnen. Um auch die Linie 3 mit Gelenktriebwägen befahren zu können, wurden 1982/83 die Umkehrschleifen am Hauptbahnhof und beim Bergbahnhof Urfahr gebaut. Die nächste Verlängerung erfolgte im Jahr 1985 mit dem Teilstück der Linie 1 von der Spinnereistraße in das Neubaugebiet Auwiesen. Ab diesem Zeitpunkt bis zur nächsten Verlängerung im Jahr 2002 nach Ebelsberg in die Hillerstraße wurde das Liniensignal 2 nicht mehr verwendet.¹¹⁰ Parallel zum Umbau des Linzer Hauptbahnhofs wurde 2004 eine unterirdische Strecke zwischen dem Volksgarten und dem Bulgariplatz gebaut, sodass nun alle drei Linien über den Hauptbahnhof geführt werden können. Im Jahr 2005 wurde die Linie 2 von der Hillerstraße in die neu errichtete ‚solarCity‘ in Linz-Pichling verlängert. Seit 2009 fährt die Pöstlingbergbahn zwischen der Landgutstraße und dem Hauptplatz auf den Schienen der Linzer Straßenbahn. Die vorläufig letzte Erweiterung samt Bau einer neuen Remise erfuhr die Linie 3 mit der Verlängerung vom Hauptbahnhof nach Doblerholz in der Stadt Leonding.¹¹¹

¹⁰⁹ Vgl. Kaiser 2004, 142-144.

¹¹⁰ Vgl. Ebda., 145-146

¹¹¹ Vgl. Schrempf 2009, 68-71.

2.2.4 PÖSTLINGBERGBAHN



Die 1748 eingeweihte barocke Pöstlingbergkirche mit ihren weißen Zwillingstürmen war seit jeher eine beliebte Wallfahrtskirche. Innerhalb der nächsten 100 Jahre sorgte der Bau der Maximilianischen Befestigungsanlage für eine Rodung des Baumbestands am Gipfel. Der dadurch entstandene herrliche Ausblick auf Linz machte den Pöstlingberg in den folgenden Jahrzehnten zu einem beliebten Ausflugsziel bei der Linzer Bevölkerung. 1891 entwickelte der Ingenieur Josef Urbanski erstmals die Idee einer Bergbahn auf den Pöstlingberg. Bei Steigungen von bis zu 118‰ schien ihm die Ausführung der Bergbahn als dampfbetriebene Zahnradbahn am geeignetsten. Drei Jahre später reichte man jedoch eine neue Variante als elektrische Adhäsionsbahn ein, mit deren Bau schließlich im Jahr 1897 begonnen wurde. Am 29. Mai 1898 konnte die Pöstlingbergbahn ihren Betrieb aufnehmen.¹¹²

Die Pöstlingbergbahn führt vom Bergbahnhof Urfahr in der Landgutstraße auf den Pöstlingberg und hat ihre Bergstation in einem umgebauten Maximilianischen Befestigungsturm.¹¹³ Mit einer Steigung von 105‰ auf beinahe der kompletten Strecke beansprucht die Pöstlingbergbahn den Titel ‚steilste Adhäsionsbahn Europas‘ für sich. Auch das ‚Guinness Buch der Rekorde‘ bestätigt, dass es sich bei der Bergbahn um die ‚steilste Bahn mit Schienenhaftung‘ handelt.¹¹⁴ Aufgrund ihrer Spurweite von 1000 mm im Vergleich zur Spurweite der Linzer Straßenbahn von 900 mm war die Pöstlingbergbahn lange Zeit eine Inselbahn ohne Anschluss an das Linzer Straßenbahnnetz. 2008 wurde mit der Umspurung auf die Spurweite der Linzer Straßenbahn begonnen. Damit wurde die Einbindung in das Linzer Straßenbahnnetz, sowie eine Verlängerung zum Linzer Hauptplatz ermöglicht.¹¹⁵ Am 29. Mai 2009, genau 111 Jahre nach ihrer Jungfernfahrt, wurde die Pöstlingbergbahn als eines der Ereignisse des Kulturhauptstadtjahres 2009 zum zweiten Mal feierlich eröffnet.¹¹⁶

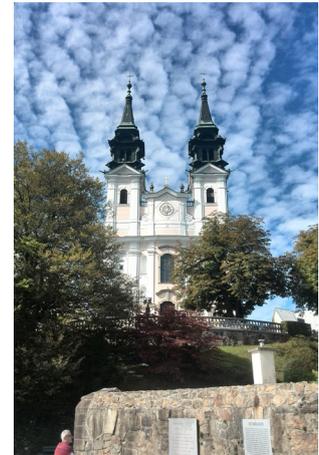


Abb. 55: Pöstlingbergkirche



Abb. 56: ehemalige Talstation der Pöstlingbergbahn



Abb. 57: Bergstation der Pöstlingbergbahn



Abb. 58: Pöstlingbergbahn bei der Einfahrt zur neuen Endstation am Hauptplatz

¹¹² Vgl. Schrempf 2009, 16-19.

¹¹³ Vgl. Ebda., 14.

¹¹⁴ Vgl. Ebda., 58-59.

¹¹⁵ Vgl. Ebda., 32.

¹¹⁶ Vgl. Ebda., 38.

3 REFERENZPROJEKTE



In diesem Kapitel werde ich zwei Projekte vorstellen, die ebenfalls die Neugestaltung aufgelassener Bahnhofsareale in Linz zum Thema haben. Es sind dies die ‚Grüne Mitte Linz‘ auf dem Gelände des ehemaligen Linzer Frachtenbahnhofs, sowie die ‚Neubebauung des LILO-Areals‘ auf dem Gebiet des früheren Linzer Lokalbahnhofs, dessen Zufahrtsgleisen und der ULTV Tennisanlage.

3.1 GRÜNE MITTE LINZ

Die grüne Mitte Linz ist mit insgesamt rund 85.000 m² Grundstücksfläche das derzeit größte städtebauliche Projekt der Stadt Linz und befindet sich am Gelände des ehemaligen Linzer Frachtenbahnhofs. Das annähernd dreieckige Grundstück wird im Westen durch die Lastenstraße, im Süden durch die Raimundstraße und im Nordosten durch die Trasse der Westbahnstrecke begrenzt. Rund um den fast 14.000 m² großen zentralen Park entsteht eine Wohn- und Geschäftsanlage mit 805 Wohneinheiten, wovon 44 auf betreutes Wohnen entfallen. Darüber hinaus wird ein Kindergarten mit fünf Gruppen, sowie einer Krabbelstube mit drei Gruppen auf dem Areal untergebracht. In der Planung wird besonders auf den Faktor ‚grün‘ in Form von begrünten Terrassen, Loggien, Balkonen und Eigengärten Wert gelegt. Ein weiterer Schwerpunkt ist Energieeffizienz und Energiemanagement durch Niedrigstenergiebauweise und eigener Energiegewinnung mittels Solar- und Photovoltaikanlagen. Weiters werden auch Schallschutz gegen Eisenbahn- und Straßenlärm, sowie barrierefreier Zugang zu allen Gebäuden gefordert.¹¹⁷



Abb. 59: Übersichtsplan

¹¹⁷ Vgl. Stadt Linz o. J. Grüne Mitte



3.1.1 ENTWICKLUNG

Im Jahr 2003 wurde das Architekturbüro Kneidinger/Stögmüller von den ÖBB beauftragt, für das Areal einen Masterplan zu erstellen, der ein Jahr später vom Linzer Gemeinderat einstimmig angenommen wurde. Die Stadt Linz kaufte 2005 das Gelände von den ÖBB für 7,65 Millionen Euro und lobte daraufhin einen auf den bereits vorhandenen Masterplan aufbauenden, offenen städtebaulichen Ideenwettbewerb aus, aus dem ein Jahr später der deutsche Architekt Albert Blaumoser als Sieger hervorging. Sein Entwurf war die Basis für die Weiterentwicklung durch die Stadtplanung der Stadt Linz. 2009 wurde das Projekt zur Umsetzung an sieben heimische Wohnbauträger übergeben. Zwischen 2009 und 2012 wurden insgesamt neun verschiedene Architekturwettbewerbe von den jeweiligen Wohnbaugenossenschaften ausgeschrieben. Im Februar 2012, noch bevor die letzten Wettbewerbe entschieden waren, erfolgte bereits der Spatenstich für die ersten Bauabschnitte.¹¹⁸ Die Wohnungsübergabe startete im Frühjahr 2014 und soll voraussichtlich bis 2016 abgeschlossen sein.¹¹⁹

3.1.2 STÄDTEBAULICHER IDEENWETTBEWERB

Ziel des städtebaulichen Ideenwettbewerbs aus dem Jahr 2005/06 war es, auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände ein neues, innerstädtisches Quartier mit zeitgemäßer Wohnnutzung, sowie Büro- und Geschäftsbebauung zu schaffen. Darüber hinaus sollte der Fokus auf Nachhaltigkeit, den schonenden Umgang mit Ressourcen und die Erhaltung der ökologischen Vielfalt gelegt werden. Weitere Vorgaben waren eine zukunftsbeständige Flächennutzung, sowie innovative Lösungen im Verkehr und Städtebau. Das Siegerprojekt von Architekt Albert Blaumoser und seinem Büro ‚Architekten + Stadtplaner‘ zeichnet sich durch ein klares städteräumliches Konzept aus. Zentrale Idee des Entwurfs war die Entwicklung des neuen Stadtteils um eine großzügige Grünanlage mit der Wohnbebauung an den drei Außenseiten. Im Westen und Süden öffnen sich hofartige Gebäude zum zentralen Park hin.

¹¹⁸ Vgl. Stadt Linz o. J. Meilensteine

¹¹⁹ Vgl. Stadt Linz o. J. Grüne Mitte



Zusätzlich sorgt im Nordosten eine lange Zeilenbebauung für eine Abschirmung gegen die Lärmbelastung der Westbahntrasse. Verschiedene Gebäudehöhen zwischen vier und sechs Geschossen gewähren jeder Wohnung einen individuellen Ausblick auf die zentrale Parkanlage.¹²⁰

3.1.3 DIE ‚HÄNGENDEN GÄRTEN‘

Auf Basis dieses Siegerprojektes führte die Stadt Linz weiterführende Planungen unter Beibehaltung der angeführten Entwurfsqualitäten durch. Eines der innovativen Konzepte waren die sogenannten ‚Hängenden Gärten‘, die die Idee der ‚Grünen Mitte Linz‘ unterstreichen sollen. Dabei handelt es sich um die Vorgabe für die anschließenden Architekturwettbewerbe, jeder einzelnen Wohnung einen bestimmten Anteil an begrünten Freiflächen direkt zuzuweisen. Das Vorhandensein von Grünflächen und Kleingärten, auch auf den Dächern und in den Obergeschoßen sollen den Wohn- und Freizeitwert der ‚Grünen Mitte Linz‘ erheblich steigern. Damit soll den Bewohnern das Gefühl gegeben werden, mitten in der Natur mit allen Jahreszeiten und Witterungseinflüssen zu leben.¹²¹

3.1.4 FREIRAUMGESTALTUNG

Für die Gestaltung der zentralen Parkanlage wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, den die Landschaftsarchitektin Heidelinde Holzinger gewinnen konnte. Ihr Wettbewerbsbeitrag unterscheidet zwischen der Kernzone innerhalb der Bebauung und den von der Kernzone unabhängigen Gebieten außerhalb der Bebauung. Die Kernzone gliedert sich wiederum in zwei Bereiche. Zum einen ist hier die städtische Platzzone zu nennen, die sich entlang der Fortsetzung der Hamerlingstraße entwickelt. Sie sieht einen gepflasterten Platz mit stählerner Pergolastruktur vor, wo Veranstaltungen stattfinden können. Zum anderen unterteilt sich die Kernzone in die in Nord-Süd Richtung verlaufende Lindenallee, sowie den östlich daran

¹²⁰ Vgl. Stadt Linz o. J. Städtebau

¹²¹ Vgl. Stadt Linz o. J. Hängende Gärten



anschließenden zentralen Landschaftsgarten mit Wiesenflächen und Staudengärten im Übergang zwischen öffentlichen und halböffentlichen Flächen. Die Gebiete außerhalb der Bebauung wiederum gliedern sich in drei verschiedene Bereiche. Entlang der neuen Grestenbergerstraße entstehen im Norden, sowie im Südosten zwei kleinere Plätze mit eigener Platzgestaltung, die eine langgestreckte Grünzone zwischen der Aufschließungsstraße und der Westbahntrasse miteinander verbinden soll.¹²²

3.1.5 VERKEHRSKONZEPT

Die Erschließung der Wohngebäude an der Westseite erfolgt über die bestehende Lastenstraße. Für die Zeilenbebauung entlang der Westbahnstrecke wird bahnseitig, ausgehend von der Lastenstraße die Grestenbergerstraße als eine neue Zufahrtsstraße errichtet.¹²³ Die Wohnbebauung im Süden erhält über eine Fortsetzung der Hamerlingstraße als Stichstraße ebenfalls einen Zugang zur Lastenstraße. Um ein autofreies Wohngebiet mit der zentralen Parkanlage zu ermöglichen, werden für alle Bewohner Tiefgaragenplätze bereitgestellt. Für den Park selbst wurde ein übersichtliches Wegenetz geplant. Der Anschluss an den öffentlichen Verkehr ist mit dem Bau der zweiten Linzer Straßenbahnachse geplant. Im Zuge dessen ist die Errichtung einer Haltestelle an der Kreuzung Lastenstraße und Hamerlingstraße vorgesehen.¹²⁴

3.1.6 SMART CITY

Unter dem Stichwort ‚Smart City‘ möchte die Stadt Linz in der ‚Grünen Mitte Linz‘ Energiemanagement und Energieeffizienz implementieren. Als ‚Smart Energy‘ wird nachhaltiger Ressourceneinsatz, sowie die Einbindung erneuerbarer Energieträger bezeichnet. Auf den Dächern sollen Solaranlagen die zur Warmwasseraufbereitung notwendige Fernwärmeversorgung mit

¹²² Vgl. Stadt Linz o. J. Freiraum

¹²³ Vgl. Stadt Linz 2013 Neuer Straßenname

¹²⁴ Vgl. Stadt Linz o. J. Verkehr

der eigenen Solarthermie kombinieren. Zusätzlich wird durch Photovoltaikanlagen der zur Warmwasserversorgung benötigte Strom erzeugt. Darüber hinaus wird unter dem Schlagwort ‚Smart Light‘ der Einsatz von LED-Leuchtmittel zur Reduktion des Stromverbrauchs gefördert. Weiters ist ‚Smart Information‘ zu nennen, wodurch jederzeit die aktuellen Verbrauchswerte abgelesen und als Basis für weitere Energiesparmaßnahmen verwendet werden können. Schlussendlich bezeichnet ‚Smart Mobility‘ die Forcierung von Elektro-Fahrzeugen durch den Ausbau von E-Ladestationen mit dem Ziel, im Endausbau für jeden der 700 Tiefgaragenstellplätze einen Ladespot bereitstellen zu können.¹²⁵



3.1.7 BAUABSCHNITTE

Auf Basis des Siegerprojektes des städtebaulichen Ideenwettbewerbes wurde das Planungsgebiet in zwölf Bauabschnitte gegliedert.¹²⁶ Elf davon wurden sieben Wohnbauträgern übergeben, die insgesamt zehn Architekturwettbewerbe ausgeschrieben haben, mit dem Ziel, anhand eines einheitlichen städtebaulichen Leitgedankens für jeden Abschnitt individuelle architektonische Lösungen zu finden.¹²⁷ Die Planung und Bebauung des zwölften Bauabschnittes hat sich die ÖBB für die Zukunft vorbehalten.¹²⁸

Ausgehend von der Nordwestecke des Grundstücks lässt sich die Bebauung entlang der Lastenstraße in vier Bauabschnitte unterteilen, die in drei Architekturwettbewerben entschieden wurden. Das Ergebnis ist ein relativ homogener 6-geschoßiger Baukörper mit einer zur Straße hin orientierten Lochfassade, wobei die Handschrift der einzelnen Architekten durchaus erkennbar ist. Wie im städtebaulichen Ideenwettbewerb vorgesehen, werden zum zentralen Park hin offene Innenhöfe gebildet, die durch fingerartige Gebäude voneinander getrennt werden. Im nördlichen Bereich entstehen somit drei gleichmäßig proportionierte Innenhöfe, während im



Abb. 60: Bebauung entlang der Lastenstraße außen



Abb. 61: Bebauung entlang der Lastenstraße innen

¹²⁵ Vgl. Stadt Linz o. J. Smart City

¹²⁶ Vgl. Stadt Linz o. J. Städtebau

¹²⁷ Vgl. Stadt Linz o. J. Grüne Mitte

¹²⁸ Vgl. Stadt Linz o. J. Meilensteine



Abb. 62: Nordverbauung an der Westbahntrasse



Abb. 63: Südverbauung an der Westbahntrasse



Abb. 64: Bauplatz im Süden des zentralen Parks

südlichen Bereich die drei ‚Finger‘ aufgelöst wurden und somit drei Punkthäuser in einem großzügigen Innenhof stehen.¹²⁹

Die lange, 7-geschoßige Zeilenbebauung im Nordosten entlang der Eisenbahntrasse gliedert sich in vier Bauabschnitte, die aus vier Wettbewerben hervorgegangen sind. Die Herausforderung bestand dabei in adäquaten Schallschutzmaßnahmen gegenüber der Lärmentwicklung der Westbahnstrecke. Drei Baukörper, die in einem Winkel zur Zeilenbebauung angeordnet sind, bilden auch hier mehrere innenhofartige Bereiche. Das nördlichste der drei Gebäude besitzt einen baulichen Anschluss zur Zeile, während die beiden südlichen nahezu freistehend sind. Im Bereich des ersten und zweiten Bauabschnittes befindet sich ein Einschnitt zwischen den beiden betreffenden Baukörpern.¹³⁰

Im Süden des Planungsgebietes befinden sich, getrennt durch eine Fortsetzung der Hamerlingstraße, vier weitere Parzellen. Das westlichste, an der Lastenstraße gelegene, etwa 5.000 m² große Grundstück hat die ÖBB zur Errichtung eines Büroturmes zurückgehalten. Über weitere Planungen liegen aktuell noch keine Informationen vor.¹³¹ Die zwei mittleren Parzellen weisen eine voneinander unabhängige Bebauung auf. Beide reagieren jedoch mit einer nordseitigen Randbebauung auf die im Landschaftsarchitekturwettbewerb definierte städtische Platzzone.¹³² Auf der letzten Parzelle im Südosten sind zwei parallele Baukörper im rechten Winkel zur Aufschließungsstraße vorgesehen.¹³³

3.1.8 ARCHITEKTURWETTBEWERBE

Die nachfolgenden Bauabschnitte werden von Norden nach Süden anhand ihrer Lage entlang der Lastenstraße, der Grestenbergerstraße und der Verlängerung der Hamerlingstraße beschrieben. Diese Gliederung deckt sich nicht mit der Reihenfolge der Architekturwettbewerbe, die unabhängig von

¹²⁹ Vgl. Stadt Linz o. J. Architekturwettbewerbe

¹³⁰ Vgl. Grüne Mitte o. J. Lageplan

¹³¹ Vgl. Stadt Linz o. J. Meilensteine

¹³² Vgl. Stadt Linz o. J. Architekturwettbewerbe

¹³³ Vgl. Grüne Mitte o. J. Lageplan

den angrenzenden Straßen streng von Norden nach Süden durchgeführt wurden.

Die beiden nördlichen Bauabschnitte entlang der Lastenstraße wurden in einem gemeinsamen Wettbewerb von GWG und GWB ausgeschrieben, aus dem Architekt Herbert Karrer aus Linz als Sieger hervorging. Der Entwurf zeichnet sich durch seine straßenseitig klare Haltung mit verglasten Loggien aus. Durch drei in der Höhe abgetreppte, fingerförmige Baukörper entstehen drei gut proportionierte Innenhöfe.¹³⁴ Die Bebauung entlang der Lastenstraße ist 6-geschoßig, während der nördliche Baukörper an der neuen Grestenbergerstraße sieben Stockwerke hoch ist. Die Erschließung erfolgt straßenseitig über Laubengänge. Im Bereich der GWG entstanden nach zweijähriger Bauzeit 63 Mietwohnungen, die im Mai 2014 übergeben wurden.¹³⁵ Die GWB ließ 51 Wohneinheiten als Miet-, Mietkauf- oder Eigentumswohnungen nach ebenfalls zweijähriger Bautätigkeit errichten, die im Juni 2014 bezugsfertig waren.¹³⁶

Der dritte Abschnitt entlang der Lastenstraße, ebenfalls unter der Schirmherrschaft der GWB, wurde vom Architekturbüro Kneidinger aus Linz entworfen. Geplant sind eine längliche, 6-geschoßige Zeilenbebauung und zwei vorgelagerte, 5-geschoßige Punkthäuser im Innenhof. Hervorzuheben sind die straßenseitig rhythmisierten Fassadenöffnungen, sowie die verglaste Eingangszone im Erdgeschoß.¹³⁷ Durch die zum Innenhof hin versetzten Erdgeschoßwohnungen, ergibt sich zusätzlich nutzbarer Freiraum im ersten Obergeschoß. Die Punkthäuser werden als Stadtvillen mit großzügigen Loggien und Terrassen ausformuliert. Die Übergabe der 53 Wohneinheiten als Miet-, Mietkauf- oder Eigentumswohnungen ist für Winter 2014 geplant.¹³⁸

Für die Planung des letzten Bauabschnittes an der Lastenstraße zeichnet die Team M Architekten ZT GmbH aus Linz als Sieger des Wettbewerbes der Wohnbaugenossenschaft BRW verantwortlich. Der Entwurf besticht durch intelligente Grundrisskonzepte, sowie eine gute architektonische



Abb. 65: Erster Architekturwettbewerb



Abb. 66: Erster Architekturwettbewerb



Abb. 67: Dritter Architekturwettbewerb



Abb. 68: Sechster Architekturwettbewerb

¹³⁴ Vgl. Stadt Linz o. J. Architekturwettbewerbe

¹³⁵ Vgl. Grüne Mitte o. J. GWG I

¹³⁶ Vgl. Grüne Mitte o. J. OÖ Wohnbau I

¹³⁷ Vgl. Stadt Linz o. J. Architekturwettbewerbe

¹³⁸ Vgl. Grüne Mitte o. J. OÖ Wohnbau II



Ausformung, was optimale Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse ermöglicht.¹³⁹ Die städtebauliche Ecksituation wird durch einen L-förmigen Riegel und ein hofseitig angeordnetes Punkthaus gelöst. Die Erschließung erfolgt im westlichen Baukörper als Zweispänner und im südlichen Gebäude durch einen Laubengang. Bis Herbst 2015 sollen 57 Mietwohnungen, sowie vier Geschäftslokale zur Übergabe bereit sein.¹⁴⁰



Abb. 69: Zweiter Architekturwettbewerb

Das nördlichste Gebäude der bahnseitigen Zeilenbebauung wird nach Plänen der Ganahl IFSITS-Architekten aus Wien im Auftrag der GWG errichtet. Es schließt an der Grestenbergerstraße unmittelbar an das nördlichste Gebäude der Bebauung in der Lastenstraße an. Der Entwurf zeichnet sich durch die hofseitige Terrassierung aus, die in allen Geschoßen attraktive Freiräume ermöglicht.¹⁴¹ Das abgewinkelte, 7-geschoßige Gebäude wird über zwei Stiegenhäuser und einen Laubengang erschlossen. Seit Dezember 2012 entstehen hier 55 Mietwohnungen, deren Übergabe für das Frühjahr 2015 geplant ist.¹⁴²



Abb. 70: Vierter Architekturwettbewerb

Der nächste Bauabschnitt in der Zeilenbebauung an der Westbahntrasse wurde im Auftrag der LAWOG von der HERTL.ARCHITEKTEN ZT GmbH aus Steyr geplant. Der abgewinkelte, 7-geschoßige Baukörper mit einem hofseitig gelegenen, 4-geschoßigen Anbau, wird vom nördlichen Bauabschnitt durch eine Zäsur getrennt. Hervorzuheben sind die versetzt gestapelten Balkone. Daraus ergibt sich über jedem Balkon ein 2-geschoßiger Luftraum. Die Erschließung erfolgt über Laubengänge.¹⁴³ Die Wohnungsgrundrisse sind flexibel anpassbar und erlauben sowohl Wohnungen für Familien, als auch Lofts für Alleinstehende. Bis Sommer 2015 sollen hier insgesamt 90 Mietwohnungen entstehen.¹⁴⁴



Abb. 71: Siebenter Architekturwettbewerb

Die dritte Etappe wird durch die Wohnbaugenossenschaft ‚Neue Heimat‘ entwickelt. Nach Plänen von Architekt Reinhard Drexel aus Hohenems entstehen hier ein 7-geschoßiger Hauptbau im Rahmen der bahnseitigen Zeilenbebauung, sowie ein 5-geschoßiges, vorgelagertes Gebäude, welches durch einen ebenerdigen Verbindungsgang erreichbar ist. Der Entwurf

¹³⁹ Vgl. Stadt Linz o. J. Architekturwettbewerbe

¹⁴⁰ Vgl. Grüne Mitte o. J. BRW I

¹⁴¹ Vgl. Stadt Linz o. J. Architekturwettbewerbe

¹⁴² Vgl. Grüne Mitte o. J. GWG II

¹⁴³ Vgl. Stadt Linz o. J. Architekturwettbewerbe

¹⁴⁴ Vgl. Grüne Mitte o. J. LAWOG

besticht durch seine klare Architektursprache, die in den ineinander verschobenen Wohnungsgrundrissen und den zueinander versetzt angeordneten Balkonen zum Ausdruck kommt.¹⁴⁵ Erschlossen wird das Hauptgebäude über drei Stiegenhäuser. Die 86 Mietwohnungen sollen voraussichtlich im zweiten Quartal 2016 bezugsfertig sein.¹⁴⁶

Der vierte und letzte Bauabschnitt der Zeilenbebauung an der Westbahntrasse besteht ebenso wie der vorige Abschnitt aus einem 7-geschoßigen Hauptgebäude und einem 5-geschoßigen, vorgelagerten Baukörper, der wiederum durch einen ebenerdigen Verbindungstrakt erschlossen wird. Der Wettbewerb der Genossenschaft ‚Familie‘ wurde von GÄRTNER + NEURURER ZT GmbH aus Vöcklabruck gewonnen. Die Wohnungen verfügen zum Großteil über einen freigestellten Kern, der einen Rundgang erlaubt. Darüber hinaus sind die Grundrisse einer klaren Zonierung unterworfen. An der Fassade wird mit der wellenförmigen Ausformung der vertikal zueinander versetzten Balkone eine unterschiedliche Belichtung der Räume dahinter erreicht.¹⁴⁷ Anstelle von Laubengängen wird hier auf eine Spännererschließung gesetzt. Seit Sommer 2013 sind 113 Mietwohnungen in Bau, deren Übergabe zwischen Frühjahr und Sommer 2016 stattfinden soll.¹⁴⁸

Südlich der im Landschaftsarchitekturwettbewerb definierten städtischen Platzzone errichtet die WSG nach Plänen von Architekt Martin Kohlbauer aus Wien zwei Wohngebäude. Der Entwurf sieht einen 6-geschoßigen, L-förmigen Baukörper vor, in dessen Hof ein 5-geschoßiger Solitär errichtet wird. Das Wechselspiel zwischen verschiedenen Wohnungstypologien ermöglicht es den Bewohnern, sich mit ihrer Wohnung zu identifizieren. Darüber hinaus spricht das Projekt eine städtebaulich, sowie architektonisch klare Sprache.¹⁴⁹ Insgesamt sollen hier 94 Wohneinheiten als Miet- oder Mietkaufwohnungen entstehen.¹⁵⁰

Östlich an das vorherige Projekt anschließend, befindet sich eine weitere Parzelle der GWG. Der ausgeschriebene Wettbewerb wurde von den SPS-



Abb. 72: Fünfter Architekturwettbewerb



Abb. 73: Achter Architekturwettbewerb

¹⁴⁵ Vgl. Stadt Linz o. J. Architekturwettbewerbe

¹⁴⁶ Vgl. Grüne Mitte o. J. NEUE HEIMAT

¹⁴⁷ Vgl. Stadt Linz o. J. Architekturwettbewerbe

¹⁴⁸ Vgl. Grüne Mitte o. J. Familie

¹⁴⁹ Vgl. Stadt Linz o. J. Architekturwettbewerbe

¹⁵⁰ Vgl. Grüne Mitte o. J. WSG



Abb. 74: Neunter
Architekturwettbewerb



Abb. 75: Zehnter
Architekturwettbewerb

Architekten aus Thalgau gewonnen. Der Entwurf zeichnet sich durch eine optimale Nutzung des in zwei Hälften geteilten Grundstücks aus. Im Norden wird entlang der städtischen Platzzone ein länglicher, 5-geschoßiger Baukörper errichtet. Südlich des Gebäudes befindet sich ein großzügiger Grünraum. Eine Spännererschließung mit vier Stiegenhäusern ist vorgesehen.¹⁵¹ Zwischen Mitte 2014 und Anfang 2016 werden hier 48 Mietwohnungen, sowie der Kindergarten mit fünf Gruppen und drei Krabbelstuben gebaut.¹⁵²

Die Bebauung der südöstlichsten Parzelle wurde im Auftrag der BRW von ‚Dworschak + Mühlbacher Architekten ZT GmbH‘, auch bekannt als ‚Archinauten‘, entworfen. Die beiden, wegen ihrer Form im Grundriss ‚Quartier 21‘ genannten Gebäude bilden den Abschluss der Grünen Mitte Linz. Während der linke Baukörper in Form einer ‚2‘ frei steht, schließt das rechte Gebäude an die Zeilenbebauung entlang der Westbahntrasse im stumpfen Winkel an. Die 102 Mietwohnungen, wovon 44 altersgerecht ausgeführt werden, sollen voraussichtlich im Spätherbst 2017 bezugsfertig sein.¹⁵³

¹⁵¹ Vgl. Stadt Linz o. J. Architekturwettbewerbe

¹⁵² Vgl. Grüne Mitte o. J. GWG III

¹⁵³ Vgl. Grüne Mitte o. J. BRW II

3.2 NEUBEBAUUNG DES LILO-AREALS



Mitten im derzeit boomenden Linzer Bahnhofsviertel entsteht auf rund 14.000 m² ein neues Quartier. Das längliche, rund 65 x 215 m große Grundstück wird von der Weingartshofstraße im Nordwesten, der Coulinstraße im Nordosten, sowie der Böhmerwaldstraße im Südosten begrenzt. Im Südwesten schließt ein neu errichteter Fußweg als Verlängerung der Beethovenstraße das Areal ab. Zwischen 2011 und 2016 entstehen hier in zwei Bauabschnitten, unter der Schirmherrschaft von drei Bauträgern und nach Plänen des Büros ‚Kaufmann und Partner‘, sowie der Architekten Keidinger/Stögmüller insgesamt 162 Wohneinheiten.¹⁵⁴

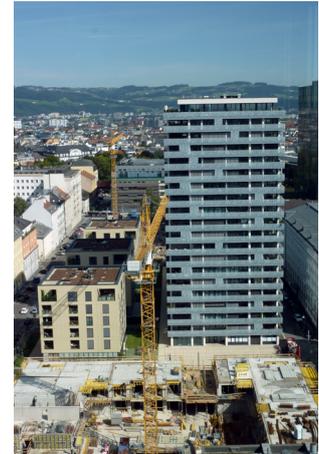


Abb. 76: Planungsgebiet

3.2.1 ENTWICKLUNG

Im Jahr 2005 wurde die Linzer Lokalbahn, von den Linzern auch liebevoll ‚LILLO‘ genannt, in die Nahverkehrsdrehscheibe am damals neu gestalteten Linzer Hauptbahnhof eingebunden. Dadurch wurde der an der Coulinstraße gelegene alte Endbahnhof der LILLO mit 7.150 m² nicht mehr benötigt. Südwestlich davon befanden sich auf weiteren 6.280 m² die Zufahrtsgleise der LILLO, sowie das ehemalige Gelände des inzwischen abgesiedelten Union Linzer Tennisvereins ULTV. Alle genannten Grundstücke waren im Besitz der ÖBB. Somit standen rund 13.400 m² für eine zukunftssträchtige Stadtentwicklung zur Verfügung. Weitere 600 m² öffentliches Gut der Stadt Linz waren für die Errichtung eines Fuß- und Radweges vorgesehen.¹⁵⁵

3.2.2 BAUABSCHNITTE

Im erste Bauabschnitt wurde auf dem früheren Gelände des ULTV Tennisvereins das Projekt ‚LINZ.punkt‘ realisiert. Unter der Bauherrnschaft von ‚Real Treuhand‘ und nach Plänen des Linzer Architekturbüros ‚Kaufmann



Abb. 77: STAND.punkt

¹⁵⁴ Vgl. Stadt Linz o. J. LILLO-Areal

¹⁵⁵ Vgl. Stadt Linz 2008 Bahnhofsviertel



Abb. 78: BLICK.punkt und STAND.punkt



Abb. 79: BLICK.punkt



Abb. 80: PLUS.punkt



Abb. 81: PLUS.punkt

und Partner' wurden von August 2011 bis Mitte 2013 fünf Gebäude errichtet. An der Böhmerwaldstraße wurde ein 70 m und 19 Stockwerke hohes Wohnhochhaus mit dem Namen ‚BLICK.punkt‘ gebaut. Darin befinden sich 68 Eigentumswohnungen mit Größen zwischen 63 bis 233 m². Im Anschluss daran steht ein längliches, 5-geschoßiges Bürogebäude mit 5.000 m² Nutzfläche, namens ‚STAND.punkt‘. Gegenüber an der Weingartshofstraße runden drei Punkthäuser das Ensemble ab, welches ‚PLUS.punkt‘ genannt wird. Auf sechs Geschoßen sind pro Haus 14 Wohneinheiten untergebracht.

Der zweite Bauabschnitt umfasst das eigentliche Gelände des ehemaligen Linzer Lokalbahnhoofs. Hier errichtet die Wohnungsgesellschaft ‚Lebensräume‘ das Projekt ‚City Spot Linz‘. Die Linzer Architekten Kneidinger/Stögmüller planen an der Weingartshofstraße die bestehende Punkthausbebauung mit zwei weiteren Punkthäusern fortzusetzen. Auf ebenfalls sechs Geschoßen entstehen insgesamt 28 Wohneinheiten in der Größe zwischen 69 bis 110 m². Gegenüber an der Böhmerwaldstraße wird ein 8-geschoßiges Wohnhaus an eine bestehende Wohnbebauung angedockt. Geplant sind 24 Mietwohnungen mit Größen zwischen 61 und 112 m².

Parallel dazu wird an der Kreuzung Weingartshofstraße und Coulinstraße vom Bauträger ‚Bau & Boden Immobilien GmbH‘ der ‚LINUS Tower‘ errichtet. Die Planung stammt auch hier von den Architekten Kneidinger/Stögmüller. Der Büroturm mit einer Höhe von 73 m bietet auf 20 Geschoßen eine Nutzfläche von 10.400 m² und eine Tiefgarage mit 160 Stellplätzen. Die Fertigstellung des gesamten zweiten Bauabschnittes war für Mitte 2016 geplant.¹⁵⁶

Durch einen Wechsel des Bauträgers verzögert sich der Baubeginn des LINUS Towers bis Frühjahr 2016, sodass mit der Fertigstellung nicht vor 2018 zu rechnen ist. Bei der vorgesehenen Nutzung gab es ebenfalls eine Änderung. Anstelle der geplanten Büros sollen nun Eigentumswohnungen entstehen. Diese Abweichung vom ursprünglichen Konzept wird damit begründet, dass der Bedarf an Eigentumswohnungen in Linz größer sei als der von Büroräumlichkeiten.¹⁵⁷

¹⁵⁶ Vgl. Stadt Linz o. J. LILLO-Areal

¹⁵⁷ Vgl. Zens 2015

Zwischen den beiden Bauabschnitten plant die Stadt Linz auf der Fläche des öffentlichen Guts die Errichtung eines Fuß- und Radweges. Dieser soll die Tegetthoffstraße verlängern und mit der Böhmerwaldstraße verbinden.¹⁵⁸



¹⁵⁸ Vgl. Stadt Linz 2008 Bahnhofsviertel

4 BESTANDSANALYSE



In diesem Kapitel werde ich das Planungsgebiet einer städtebaulichen Analyse unterziehen. Ausgehend vom Flächenwidmungsplan wird auch die Bebauung der Umgebung, sowie deren Einrichtungen und Infrastruktur untersucht. Danach werde ich eine Verkehrsanalyse mit Schwerpunkt auf öffentlichem, sowie Individualverkehr erstellen.

4.1 STÄDTEBAULICHE ANALYSE

Urfahr weist als dicht bebauter Stadtteil von Linz nach städtebaulichen Maßstäben kein wirkliches Zentrum auf. Weder die enge Hauptstraße in der derzeitigen Form, noch der laute Hinsenkamplatz, der als großer Verkehrsknotenpunkt schon gar nicht zum längeren Verweilen einlädt, genügen diesem Anspruch. Dies mag vielleicht mit der unmittelbaren Nähe zum Linzer Hauptplatz erklärt werden. Allerdings besteht für einen Stadtteil mit über 20.000 Einwohnern die Notwendigkeit für einen zentralen Bezugspunkt oder ein Kommunikationszentrum.

4.1.1 DAS PLANUNGSGEBIET

Das lange, beinahe rechteckige Grundstück weist eine maximale Ausdehnung von rund 330 m in der Längsrichtung, sowie knapp 100 m in der Querrichtung auf. Die Straßen, die das Planungsgebiet umschließen, sind die Jägerstraße an der Nordseite, die Stadlbauerstraße im Osten, die Kaarstraße an der Südseite und die Landgutstraße im Westen. Im Verlauf der Jägerstraße verliert das Grundstück in einem langen Bogen rund 25 m an Breite. Dadurch ergibt sich eine Fläche von knapp über 30.800 m². Die Längsachse durch das Grundstück ist rund 30° zur Ost-West-Achse gegen den Uhrzeigersinn aufgedreht.

In der südlichen Hälfte des Grundstücks befinden sich derzeit das Bahnhofsgebäude und das angrenzende Bahnhofsmagazin. Den nördlichen



Abb. 82: Planungsgebiet von Westen



Abb. 83: Planungsgebiet von Osten



Abb. 84: Planungsgebiet



Abb. 85: Planungsgebiet



Abb. 86: Jägerstraße



Abb. 87: Stadlbauerstraße



Abb. 88: Kaarstraße



Abb. 89: Landgutstraße



Abb. 90: Bahnhofsgebäude



Abb. 91: BahnhofsMagazin

Teil belegt die Firma ‚Pramer Baustoffe GmbH‘ mit ihrem Verwaltungsgebäude, einem im nördlichen Eck errichteten Neubau und mehreren, über das gesamte Firmengelände verteilten Lagerschuppen.



Abb. 92: Orthofoto 1:5000

Der Flächenwidmungsplan schreibt für das Planungsgebiet zwei unterschiedliche Nutzungen vor. Der durch den Bahnhof belegte südliche Teil wird als Verkehrsfläche (GELB) der Gemeinde ausgewiesen, während der nördliche Teil als gemischtes Baugebiet (HELLBRAUN; ‚M‘) angeführt wird.

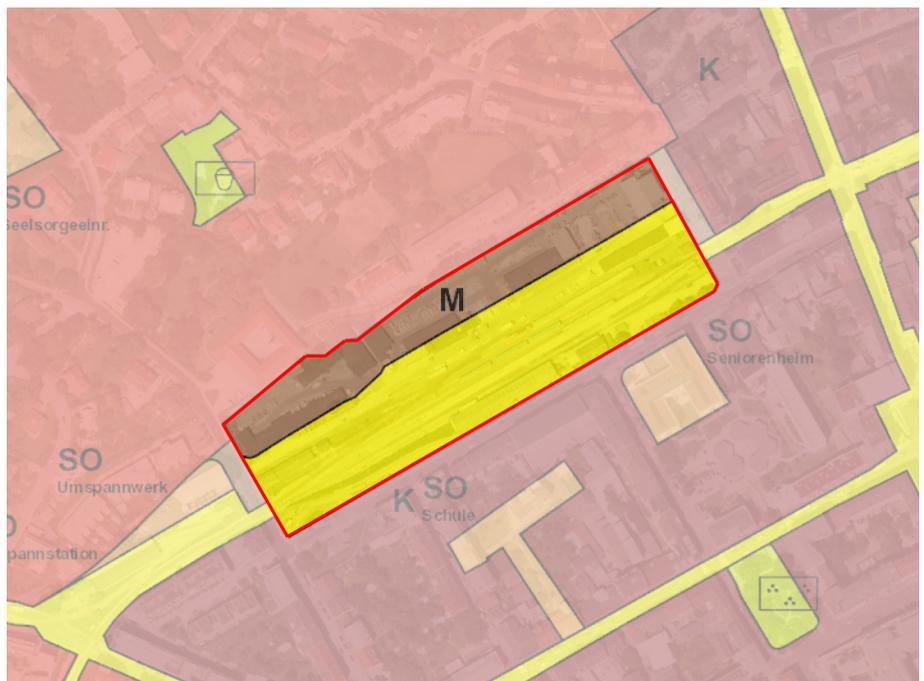


Abb. 93: Flächenwidmungsplan 1:5000

4.1.2 DIE UNMITTELBARE UMGEBUNG



Die Bebauung in der direkten Umgebung des Planungsgebietes ist als homogen zu bezeichnen. Entlang der Jägerstraße gibt es eine Randbebauung, während in der Stadlbauerstraße und der Kaarstraße eine Blockrandbebauung vorherrscht. Die Blöcke entlang der Kaarstraße weisen nur eine geringe Bebauungsdichte auf. Die Bebauung wird nach Westen hin immer durchlässiger.

Zwei große Baukörper prägen die unmittelbare Umgebung. An der Nordseite des Planungsgebietes steht mit dem ‚Riesenederhof‘ eines der ältesten Gebäude Urfahrs. Der Vierkanthof wurde bereits im Jahr 1111 erstmals als Passauer Lehen urkundlich erwähnt.¹⁵⁹ Im Süden, an der Ecke Kaarstraße und Mühlkreisbahnstraße wurde im Jahr 2008 der Neubau des Seniorenzentrums Franz Hillinger, benannt nach dem ehemaligen Linzer Bürgermeister, errichtet. Die Form des Gebäudes erinnert ein wenig an den Buchstaben ‚H‘.¹⁶⁰



Abb. 94: Orthofoto 1:10000



Abb. 95: Fa. Pramer



Abb. 96: Lager Fa. Pramer



Abb. 97: Neubau innen



Abb. 98: Neubau außen



Abb. 99: Umkehrschleife Landgutstraße



Abb. 100: Riesenederkapelle

¹⁵⁹ Vgl. Stadt Linz o. J. Riesenederhof

¹⁶⁰ Vgl. Katzinger 2008, 160.



Abb. 101: Riesenederhof



Abb. 102: Riesenederhof



Abb. 103: Hillingerheim



Abb. 104: Hillingerheim



Abb. 105: Grünmarkt



Abb. 106: Altes Rathaus



Abb. 107: ehem. Finanzamt



Abb. 108: ehem. Pöstlingbergbahn Talstation

Hinter dem Seniorenzentrum an der Mühlkreisbahnstraße findet man den Grünmarkt und am Ende der Straße an der Ecke zur Rudolfstraße ist das alte Rathaus von Urfahr. Gegenüber dem Seniorenzentrum, auf der anderen Seite der Mühlkreisbahnstraße steht das ehemalige Finanzamt von Linz-Urfahr, das zur Umnutzung vorgesehen ist.¹⁶¹ Im Westen des Mühlkreisbahnhofs, neben dem Gleiskörper der Mühlkreisbahn befindet sich die ehemalige Talstation der Pöstlingbergbahn aus dem Jahr 1898.¹⁶²

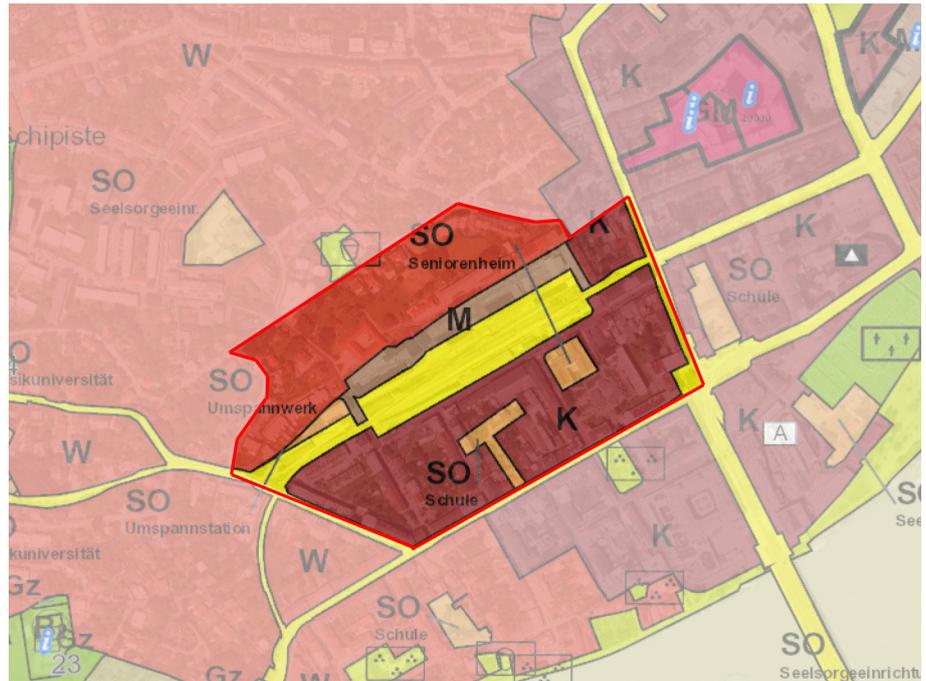


Abb. 109: Flächenwidmungsplan 1:10000

Der Flächenwidmungsplan weist für den Süden und Osten Kerngebiet aus. Im Norden und Westen sind dagegen Wohngebiete vorgesehen. Sowohl im Kerngebiet (DUNKELROT; ‚K‘), als auch im Wohngebiet (ROT; ‚W‘) finden sich drei versprengte Zonen mit Sondernutzungen (OCKER; ‚SO‘). Dabei handelt es sich um eine Schule, ein Seniorenheim und ein Umspannwerk.

¹⁶¹ Vgl. Zens 2012

¹⁶² Vgl. Stadt Linz o. J. Pöstlingbergbahn

4.1.3 DIE WEITERE UMGEBUNG



Die Blockrandbebauung im Süden und Osten setzt sich auch in der weiteren Umgebung fort. Im Norden findet man eine Mischform aus Blockrandbebauungen und Einfamilienhäusern. Nach Westen hin schließt ein Gebiet mit einer lockeren, kleinteiligen Einfamilienhausbebauung an. Weiter im Nordwesten dominieren zeilenförmige Geschoßwohnbauten.

Die beiden markantesten Gebäude in der weiteren Umgebung sind einerseits das nordöstlich an der Hauptstraße liegende Hochhaus Lentia 2000 mit dem Einkaufszentrum Lentia City, sowie das Neue Rathaus im Südosten des Hirschenkampplatzes. Zu erwähnen ist außerdem das gegenüber dem Rathaus liegende Ars Electronica Center.

Weiter südöstlich befindet sich ein großer Friedhof. Im Anschluss daran, direkt am Ufer der Donau liegt ein riesiger Parkplatz, der zweimal im Jahr als Standort des Urfahrner Jahrmarktes fungiert. Darüber hinaus befinden sich in der Umgebung, vor allem entlang der Hauptstraße, viele kleinere Geschäfte, sowie Bankfilialen, Gastronomiebetriebe, Arztpraxen und weitere Dienstleistungsbetriebe.



Abb. 111: Hauptstraße



Abb. 112: Hauptstraße



Abb. 113: Reindlstraße



Abb. 114: Lentia 2000 vom Planungsgebiet aus



Abb. 110: Orthofoto 1:20000



Abb. 115: Lentia 2000



Abb. 116: Lentia 2000



Abb. 117: Lentia 2000
Innenhof



Abb. 118: Lentia 2000
Innenhof



Abb. 119: Sparkasse



Abb. 120: Neues Rathaus



Abb. 121: Ars Electronica
Center

Der Flächenwidmungsplan sieht als Fortsetzung der unmittelbaren Umgebung des Planungsgebietes für den Süden und Osten wieder Kerngebiet (DUNKELROT) vor. Im Norden und Westen werden erneut Wohngebiete (ROT) ausgewiesen. Abermals sind sowohl im Kerngebiet, als auch im Wohngebiet Gebiete mit Sondernutzungen (OCKER) eingeschlossen. Dabei handelt es sich um mehrere Kirchen und Schulen. Darüber hinaus gibt es auch mehrere Grünlandsonderausweisungen (GRÜN), die für Parks, Spielplätze und einen Friedhof stehen. Zusätzlich dazu gibt es nordöstlich des Planungsgebietes inmitten des Kerngebietes noch die als Geschäftsgebiet (PURPUR) ausgewiesene Lentia City.



Abb. 122: Flächenwidmungsplan 1:20000

- Blockrandbebauung
- Zeilen-/Randbebauung
- Offene/Punktbebauung
- Punkthochhäuser

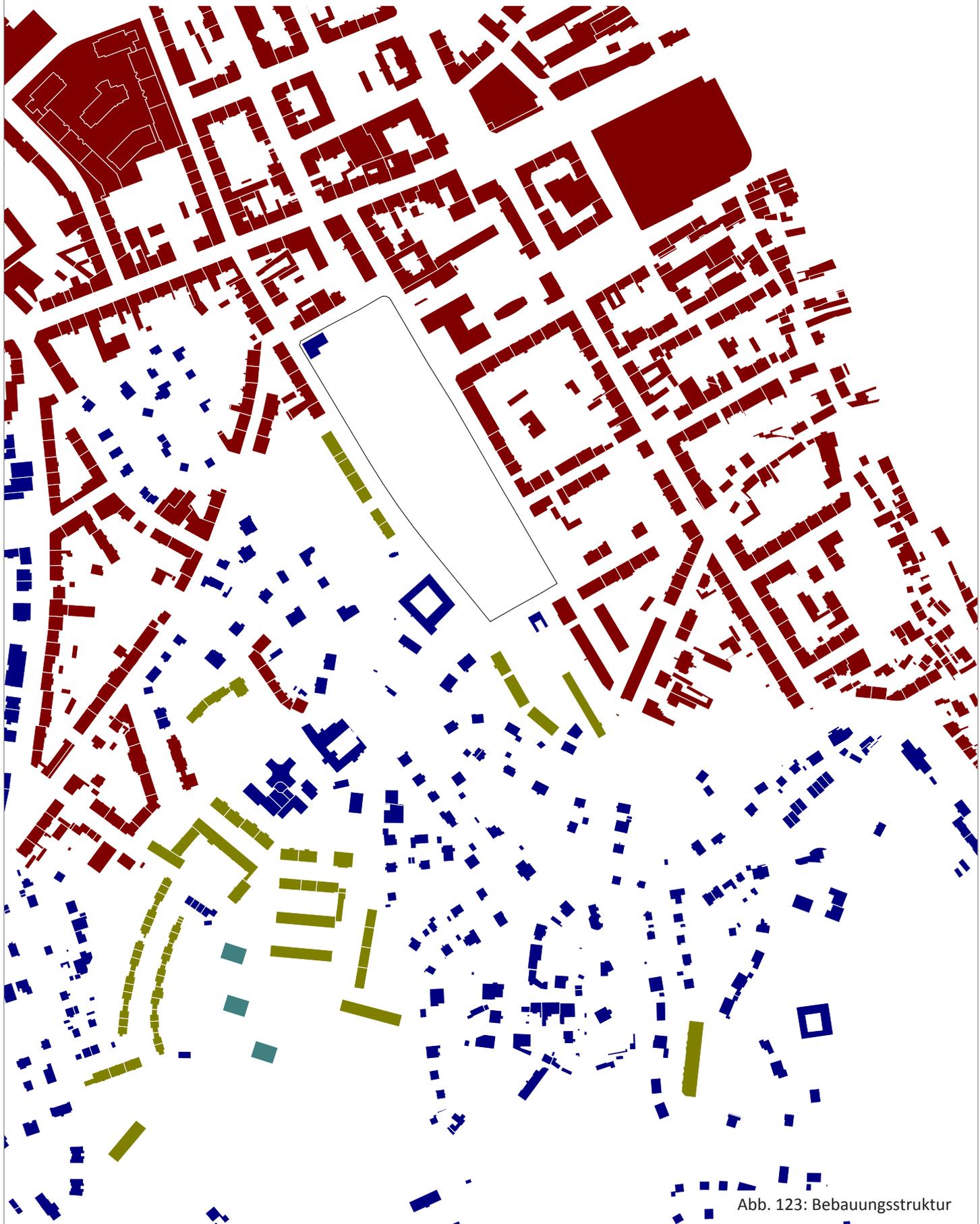


Abb. 123: Bebauungsstruktur

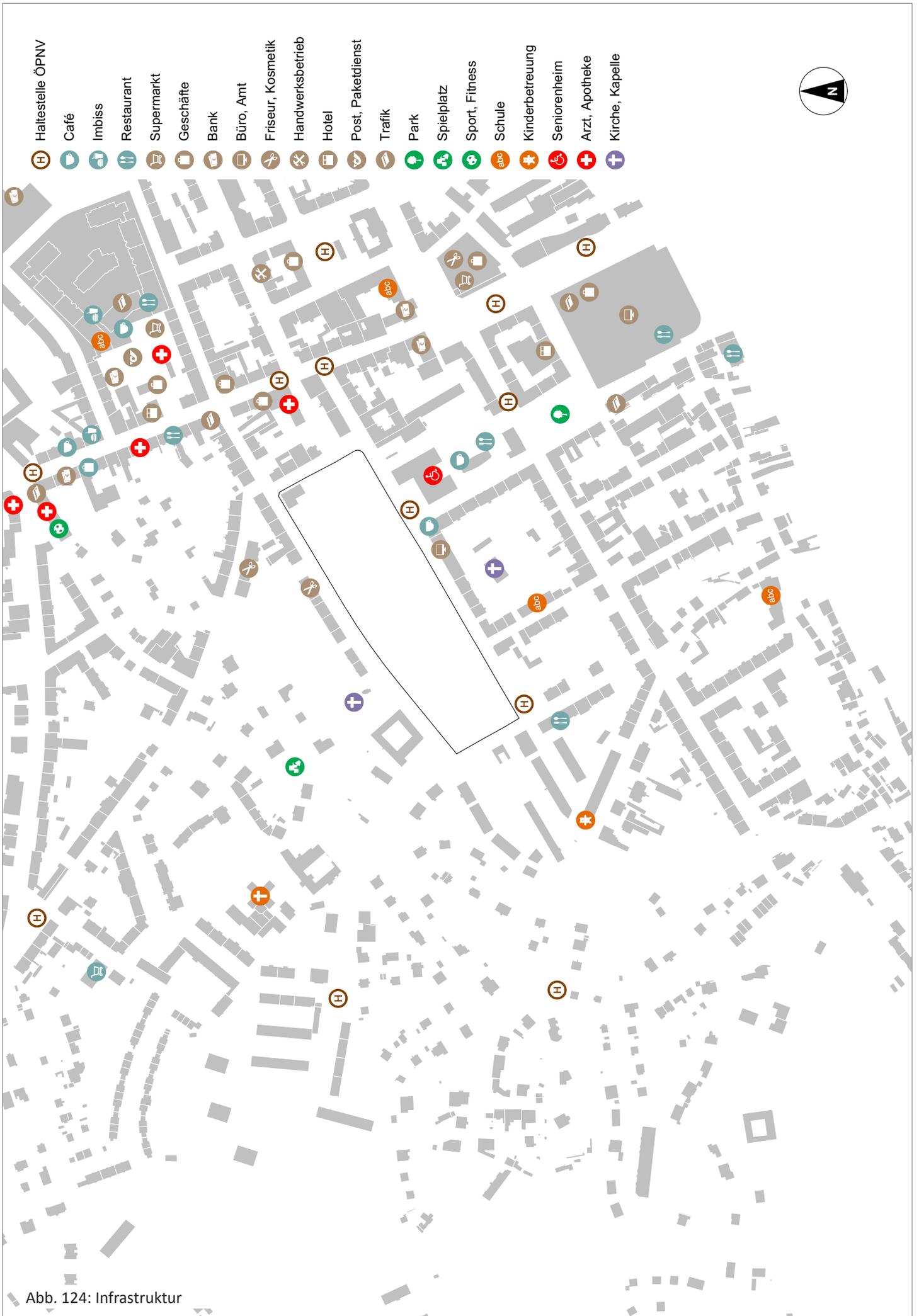


Abb. 124: Infrastruktur

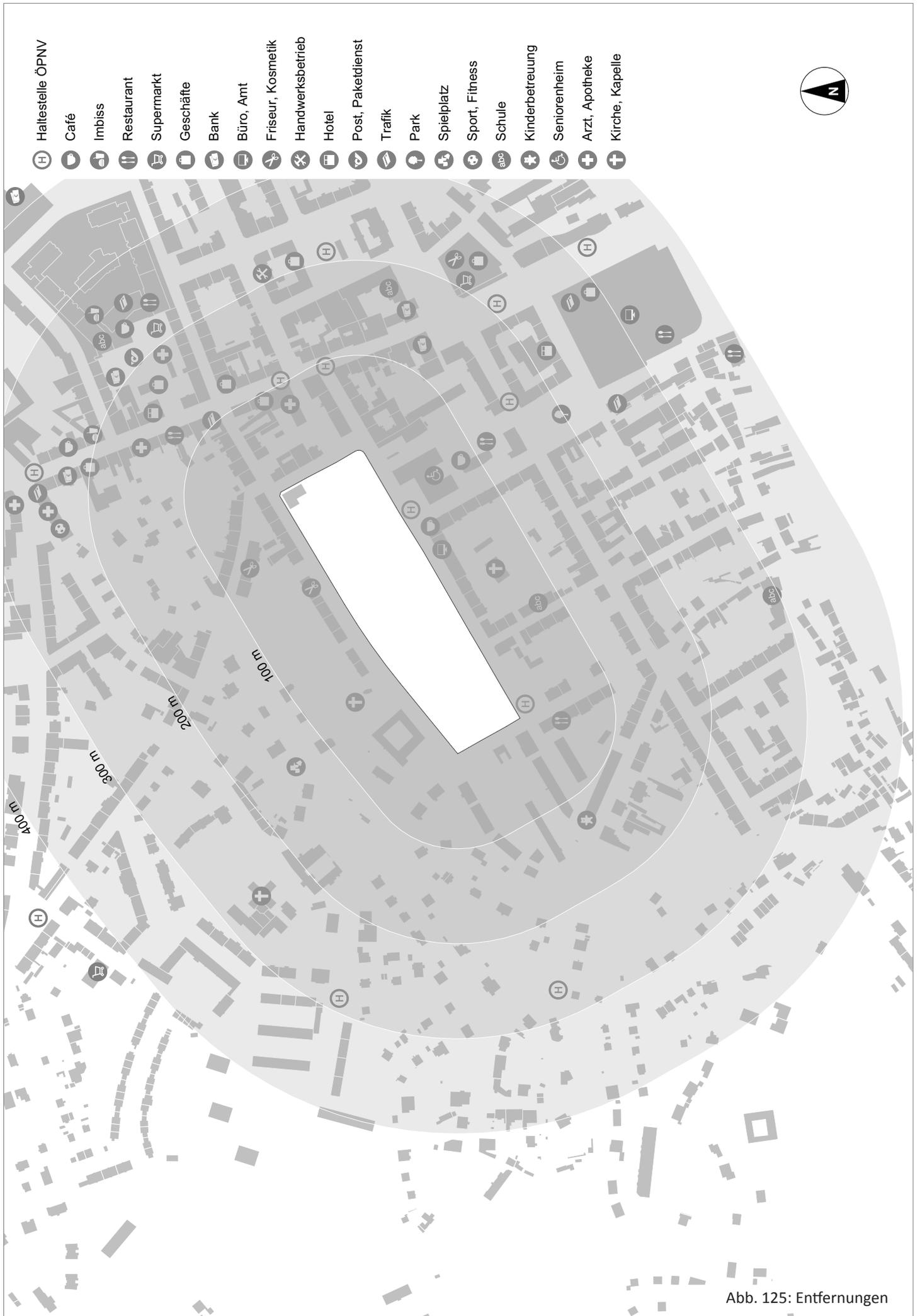


Abb. 125: Entfernungen



4.2 VERKEHRSANALYSE

Das Planungsgebiet und seine Umgebung werden von wichtigen Verkehrsachsen durchzogen. Die Verkehrssituation in Urfahr ist durch das große Pendleraufkommen aufgrund fehlender großräumiger Umfahrungsmöglichkeiten besonders staugefährdet und deshalb als suboptimal zu bezeichnen. Die Lebensqualität der Anwohner ist dadurch entsprechend vermindert.

4.2.1 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Das Planungsgebiet wird sowohl von den Linz Linien, als auch den ÖBB erschlossen. Die Linz Linien fahren in der Kaarstraße die beiden Stationen ‚Mühlkreisbahnhof‘ und ‚Landgutstraße‘ mit der Straßenbahnlinie 3, sowie der Buslinie 33 und der Linie 50 der Pöstlingbergbahn an. Die Straßenbahn hat an der Haltestelle ‚Landgutstraße‘ ihre Endstation mit Umkehrschleife. Für die ÖBB ist der Mühlkreisbahnhof die Endstation der Regionalbahn ins Obere Mühlviertel nach Aigen-Schlägl.

Über die Rudolfstraße und die Hauptstraße, jeweils einen Straßenzug außerhalb des Planungsgebietes werden noch weitere Linien, sowohl Straßenbahn- (1 und 2) und Buslinien (33a, 38 und 102) der Linz Linien, als auch Regionalbuslinien diverser Transportunternehmen ins Obere und Mittlere Mühlviertel geführt.

- Haltestelle ÖPNV
- Mühlkreisbahn
- Verbindungsbahn
- Straßenbahn (1,2,3)
- Pöstlingbergbahn
- Bus (33,38,102)
- Regionalbus



Abb. 126: Öffentlicher Verkehr



4.2.2 INDIVIDUALVERKEHR

Da das Planungsgebiet keine größeren Verkehrserreger beherbergt, sind die angrenzenden vier Straßen eigentlich als Anliegerstraßen gedacht. Bei der Jägerstraße handelt es sich abschnittsweise um eine Einbahnstraße in Richtung Planungsgebiet und ab der Stadlbauerstraße um eine Sackgasse, die an ihrem südwestlichen Ende in einen Geh- und Radweg Richtung Nordwesten übergeht. Aufgrund der fehlenden Ost-West-Durchfahrt führt jedoch einer der schnellsten und kürzesten Wege vom Oberen ins Mittlere oder Untere Mühlviertel über einige an das Planungsgebiet direkt angrenzende Straßen.

Um beispielsweise von der Rudolfstraße zur Hauptstraße zu gelangen, muss man über die Mühlkreisbahnstraße und die Kaarstraße fahren. In der Gegenrichtung ist wegen einer Einbahnregelung mit der Jägerstraße, der Stadlbauerstraße, der Kaarstraße und der Mühlkreisbahnstraße eine noch kompliziertere Ausweichroute erforderlich. Die vier Straßen rund um das Planungsgebiet sind in der Straßenhierarchie eher untergeordnet ($FRC \geq 5$), während einen Straßenzug weiter außen mit der Hauptstraße, Rudolfstraße und der Hagenstraße drei Straßen mit einer höheren Hierarchiestufe existieren ($FRC 1 < 4$).



Route 1
Route 2



Abb. 127: Individualverkehr



4.2.3 RUHENDER VERKEHR

Der gesamte Parkraum im Süden und Osten des Planungsgebietes wird bewirtschaftet. Das zum Planungsgebiet nächstgelegene Parkhaus ist die Parkgarage Grünmarkt mit 213 Stellplätzen und der Einfahrt in der Kaarstraße. Hauptnutzer sind die Besucher des Grünmarktes an der Mühlkreisbahnstraße, sowie des Seniorenzentrums Franz-Hillinger an der Ecke Kaarstraße und Mühlkreisbahnstraße.¹⁶³ Weiter entfernt liegt die Tiefgarage des Neuen Rathauses mit 114 Parkplätzen.¹⁶⁴ Das Lentia 2000 an der Hauptstraße bietet ebenfalls noch eine Parkgarage mit rund 320 Stellplätzen.¹⁶⁵

¹⁶³ Vgl. Stadt Linz o. J. Parkgarage Grünmarkt

¹⁶⁴ Vgl. Stadt Linz o. J. Tiefgarage Neues Rathaus

¹⁶⁵ Vgl. Stadt Linz o. J. Lentia City

- Kurzparkzone
- P Parkhaus/Tiefgarage

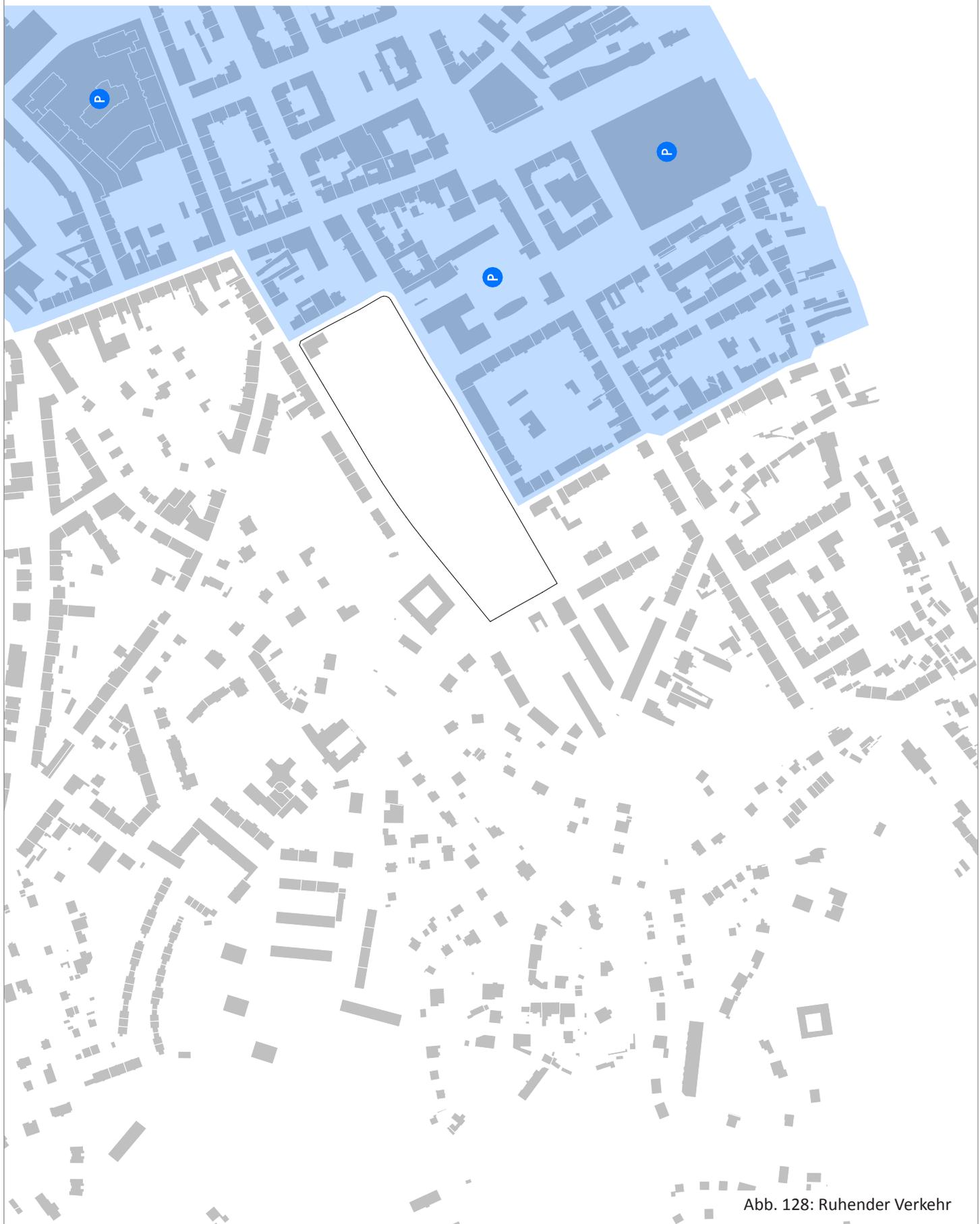


Abb. 128: Ruhender Verkehr

5 RAHMENBEDINGUNGEN



In diesem Kapitel werde ich zuerst auf die Verkehrsproblematik der Stadt Linz eingehen und die drei großen Lösungsansätze dafür vorstellen. Danach wird der Blick auf die Ziele der Stadt Linz aus dem örtlichen Entwicklungskonzept und die dafür notwendigen Maßnahmen gerichtet. Anschließend werde ich noch die von mir getroffenen und für die Weiterentwicklung des Projekts essentiellen Annahmen präsentieren.

5.1 VERKEHRSPROBLEMATIK

Eines der aktuell größten Linzer Verkehrsprobleme ist das Nadelöhr und die damit verbundenen täglichen Staus an der Westeinfahrt von Urfahr. Speziell für die Pendler aus dem Bezirk Rohrbach gibt es so gut wie keine wirtschaftliche Alternative zum eigenen Auto. Die Mühlkreisbahn ist zwischen Aigen-Schlägl und Rottenegg aufgrund der Streckenführung zu langsam und hat eine zu geringe Frequenz. So benötigt man auf Schiene rund 90 Minuten von Rohrbach nach Urfahr. Mit dem Auto ist diese Strecke in knapp 40 Minuten zu bewältigen, eine staufreie Fahrt vorausgesetzt. Die ÖBB haben bereits 2010 signalisiert, diese unrentable Strecke nicht mehr weiter betreiben zu wollen. Bis 2019 sind sie jedoch noch an den Dienstleistungsvertrag mit dem Land Oberösterreich gebunden. Um diesen auch nach Einstellung der Verbindungsbahn im Frühjahr 2014 über die marode Eisenbahnbrücke erfüllen zu können, haben die ÖBB jüngst mit dem Bau einer Servicehalle zur Wartung der Desiro-Garnituren begonnen.¹⁶⁶ Darüber hinaus gibt es für den motorisierten Individualverkehr zwischen Aschach und Linz, abgesehen von der Donaufähre Ottensheim, keine leistungsfähige Möglichkeit die Donau zu überqueren. Zur Lösung dieser Pendlerproblematik haben Bund, Land und Stadt Projekte für den Straßen- und Schienenverkehr vorgestellt.

¹⁶⁶ Vgl. OÖ Nachrichten 2014 Desiro



5.1.1 A26 LINZER AUTOBAHN UND DIE VIERTE LINZER DONAUBRÜCKE

Zur Entlastung des innerstädtischen Straßenverkehrs treibt die ASFINAG die Planungen für die A26 Linzer Autobahn voran. Die neue Westumfahrung soll den Knoten Linz Hummelhof an der A7 Mühlkreisautobahn mit der B129 Rohrbacher Straße an der Westeinfahrt von Urfahr verbinden. Geplant ist ein Tunnel durch den Freinberg, sowie eine neue, vierte Donaubrücke. Diese Maßnahme könnte einen Großteil des Pendlerverkehrs aus dem engen und staugefährdeten Zentrum von Urfahr fernhalten. Die insgesamt 4,7 km lange Strecke soll in etwa 646 Millionen Euro kosten. Am weitesten gediehen scheinen die Pläne für die vierte Linzer Donaubrücke zu sein. Baubeginn des ersten Bauabschnittes mit der vierten Linzer Donaubrücke ist für das zweite Halbjahr 2015 geplant. Nach der Teilverkehrsfreigabe im Jahr 2018 soll in der zweiten Etappe mit dem Bau des 4 km langen Freinbergtunnels und des Bahnhofknotens begonnen werden. 2024 soll auch dieses Teilstück fertiggestellt sein. Der dritte und letzte Abschnitt mit Baubeginn 2027 beinhaltet die Westbrücke und den Lückenschluss zur A7 Mühlkreisautobahn am Knoten Hummelhof. Die Verkehrsfreigabe ist für 2029 geplant.¹⁶⁷

A 26 Linzer Autobahn

Knoten Linz / Hummelhof bis ASt. Donau Nord

Länge: ca. 4,7 km

-  in Betrieb
-  in Planung
-  Tunnel
-  Oberfläche

ASt. = Anschlussstelle
 HAST. = Halbanschlussstelle

0 500 m 1 km



Abb. 129: Streckengrafik A26 Linzer Autobahn

Für die geplante Einbindung der ‚Mühlkreisbahn NEU‘ in den Linzer Hauptbahnhof ist die Realisierung der zweiten Schienenachse Voraussetzung, da die bestehende Straßenbahntrasse in der Landstraße keine weitere Intervallverdichtung mehr zulässt.¹⁶⁸ Zwischen dem Mühlkreisbahnhof und dem Europaplatz soll die neue Trasse der Straßenbahnlinie 4 mitbenützt werden. Große Teile der neuen Linzer Straßenbahnachse sollen unterirdisch geführt werden, so auch in Urfahr die Strecke in der Reindlstraße zwischen der Haltestelle ‚Kunstuniversität‘ und dem Mühlkreisbahnhof. Gleichzeitig sollen auch die Linien 1, 2 und 3, sowie die Pöstlingbergbahn nach der Nibelungenbrücke am Hinsenkampplatz unter die Erde verlegt werden und so in der Reindlstraße nach links zum Mühlkreisbahnhof, beziehungsweise nach rechts Richtung Universität abbiegen.¹⁶⁹ Das Wegfallen der oberirdischen Straßenbahntrassen erlaubt eine Neuordnung des Straßenverkehrs am Hinsenkampplatz. So könnte die Ferihumerstraße in beide Richtungen befahrbar gemacht werden, was eine enorme Entlastung für die Ausweichrouten rund um den Mühlkreisbahnhof bedeuten würde. Die Realisierung der zweiten Schienenachse hängt vom Neubau der Eisenbahnbrücke ab. Geplant sind drei Bau Lose, für die bei paralleler Umsetzung vier Jahre Bauzeit veranschlagt sind.¹⁷⁰ Die Kosten könnten ungefähr 353 Millionen Euro betragen.¹⁷¹ Weiter gediehen ist die Planung für die neue Eisenbahnbrücke. Im September 2014 wurde der Wettbewerbsentwurf des französischen Architekten Marc Mimram als Siegerprojekt gekürt. Der Kostenrahmen für das Projekt liegt bei rund 50 Millionen Euro. Die Bauzeit wird voraussichtlich mindestens zwei Jahre betragen und die Fertigstellung wird nicht vor 2020 erwartet.¹⁷² Somit ist auch mit der zweiten Schienenachse, sowie der ‚Mühlkreisbahn NEU‘ bis zum Linzer Hauptbahnhof nicht vor 2020 zu rechnen.



Abb. 130: Siegerprojekt Neue Eisenbahnbrücke



Abb. 131: Siegerprojekt Neue Eisenbahnbrücke



Abb. 132: Siegerprojekt Neue Eisenbahnbrücke

¹⁶⁸ Vgl. Stadt Linz 2008 Pendlerproblematik

¹⁶⁹ Vgl. Hubmann o. J., 51-53.

¹⁷⁰ Vgl. Stadt Linz o. J. Neue Straßenbahnlinie

¹⁷¹ Vgl. Hubmann o. J., 51.

¹⁷² Vgl. OÖ Nachrichten 2014 Eisenbahnbrücke

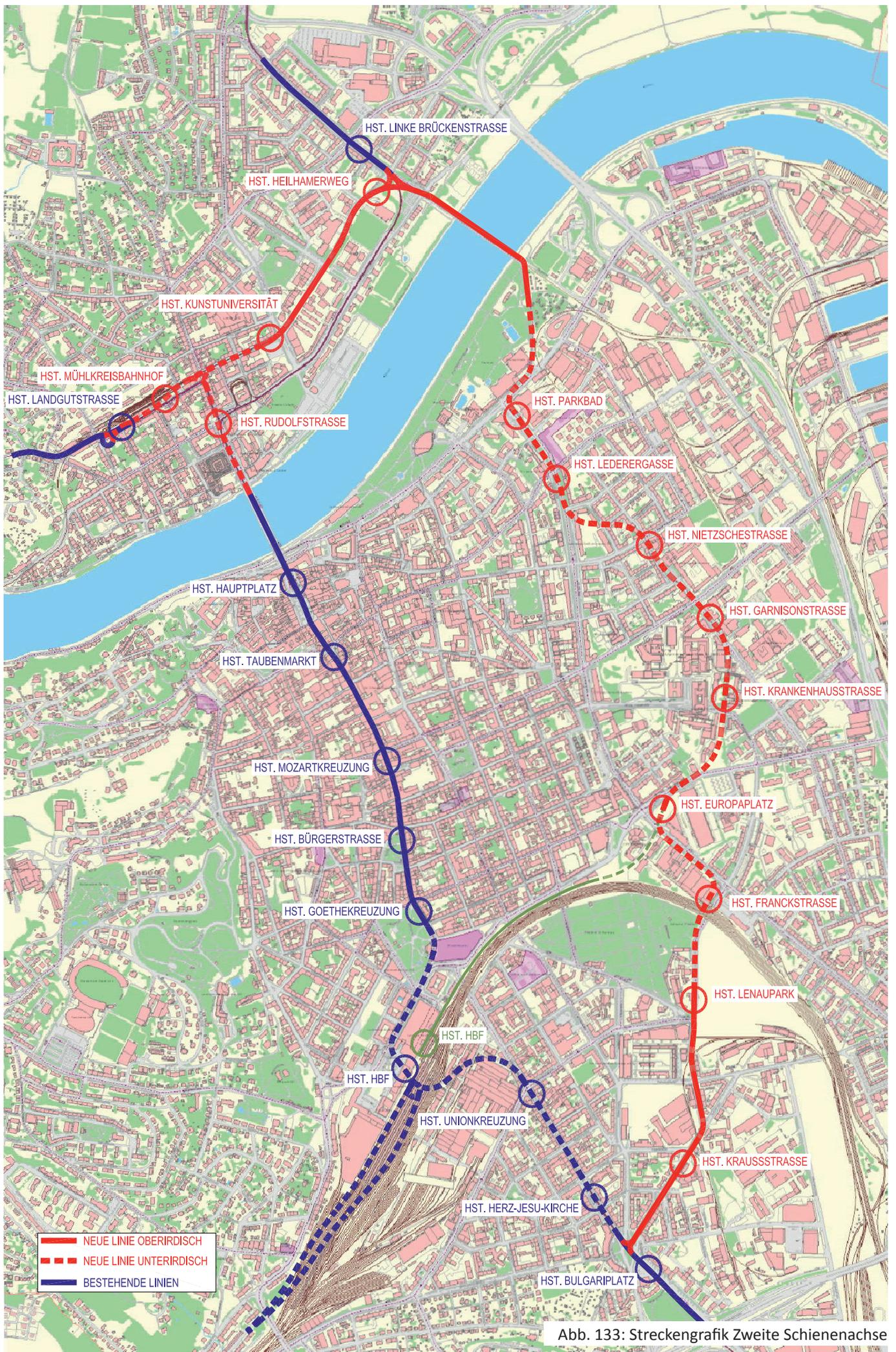


Abb. 133: Streckengrafik Zweite Schienenachse

Das Land Oberösterreich will die Mühlkreisbahn von den ÖBB kaufen und hat bereits eine technische Machbarkeitsstudie zur Attraktivierung in Auftrag gegeben. Aus den vier zur Diskussion gestellten Varianten stellte sich die ‚Mühlkreisbahn NEU‘ als wirtschaftlichste Lösung heraus. Durch eine Elektrifizierung und Umspurung auf 900 mm kann die Bahn optimal ins Schienennetz der Linzer Straßenbahnen eingebunden werden. Des Weiteren beinhaltet die Variante eine Optimierung der bestehenden Mühlkreisbahntrasse, um besonders im Bereich des ‚Saurüssels‘ die Geschwindigkeit zu steigern, sowie die Einstellung der Strecke zwischen Rohrbach und Aigen-Schlägl und stattdessen eine Verlängerung ins Zentrum von Rohrbach. Durch den Einsatz modernster, barrierefreier Garnituren soll die Attraktivität weiter gesteigert werden. Insgesamt soll damit eine Verringerung der Fahrzeit zwischen Rohrbach und Urfahr um ein Drittel von 90 auf 59 Minuten erreicht werden. Die Kostenschätzung beläuft sich laut technischer Machbarkeitsstudie auf rund 165 Millionen Euro.¹⁷³

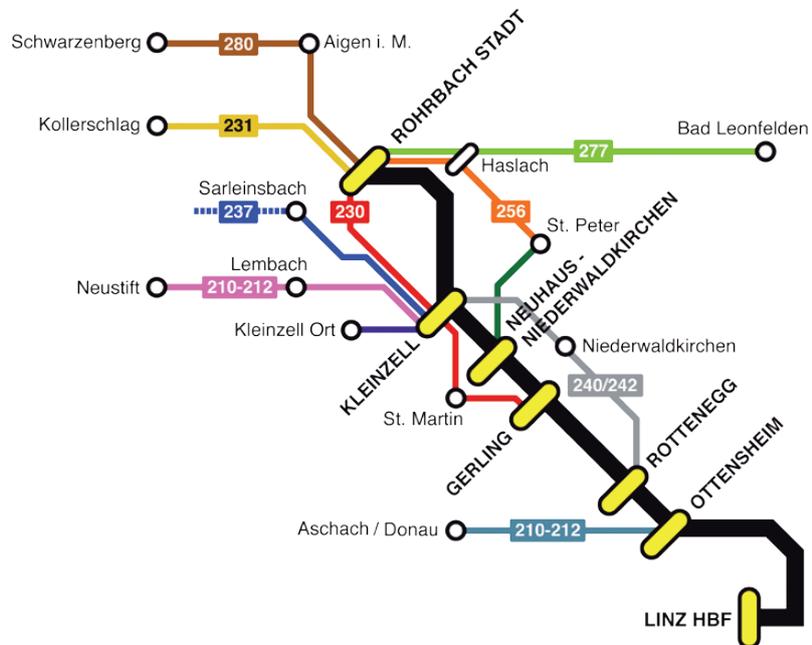


Abb. 134: Streckengrafik Mühlkreisbahn NEU

¹⁷³ Vgl. Land OÖ o. J.

Die Stadt Linz hat im örtlichen Entwicklungskonzept die wichtigsten Parameter für die Entwicklung eines Zentrums für Urfahr festgelegt. Im Nachfolgenden werde ich die Punkte im Bauland-, Verkehrs-, sowie Grünlandkonzept darstellen, die das Gelände des Mühlkreisbahnhofes betreffen.

5.2.1 BAULANDKONZEPT

Ein wichtiges Thema im Baulandkonzept ist die fehlende Zentrumsstruktur im Stadtteil Urfahr. Speziell im Bereich westlich der Hauptstraße mangelt es an wichtigen Versorgungseinrichtungen. Der Mühlkreisbahnhof in seiner derzeitigen Form stellt ein Hindernis für die angestrebte Zentrumsentwicklung dar. Mit der Umsetzung der Verkehrsprojekte ‚Mühlkreisbahn NEU‘ und ‚zweite Schienenachse‘ könnte das Quartier eine völlig neue städtebauliche Dynamik erfahren und die geplante Zentrumsentwicklung für Urfahr beschleunigen. Die wesentlichen Ziele sind eine Umnutzung der betrieblichen Flächen in eine starke Durchmischung von Wohn-, Büro- und Geschäftsnutzungen, sowie die Schaffung von öffentlichen Grünflächen. Die dadurch erreichte Steigerung der Attraktivität des Quartiers soll die Verlagerung von Kernfunktionen in das Gebiet hinein beschleunigen. Um das Ziel einer Zentrumsentwicklung zu erreichen, ist vordringlich ein städtebauliches Konzept für das frei werdende Gelände des Mühlkreisbahnhofes und dessen Umgebung unter Berücksichtigung der Verkehrsprojekte ‚Mühlkreisbahn NEU‘ und ‚zweite Schienenachse‘ zu erstellen. Weitere Maßnahmen sind die gezielte Ansiedelung öffentlicher Einrichtungen, die andere zentrale Funktionen nach sich ziehen sollen.¹⁷⁴

¹⁷⁴ Vgl. Stadt Linz 2013 Baulandkonzept, 28-29.



5.2.2 VERKEHRSKONZEPT

Die aktuelle Problematik des Mühlkreisbahnhofes liegt an der Inkompatibilität der Schienensysteme. Es besteht ein Zwang zum Wechsel der Verkehrsmittel, sobald andere Zieldestinationen in Linz erreicht werden müssen, was mitunter zu längeren Wartezeiten für Reisende führen kann. Um die Situation zu verbessern, wurden die Verkehrsprojekte ‚Mühlkreisbahn NEU‘ und ‚zweite Schienenachse‘ gestartet. Angestrebt werden dabei eine Fahrzeitverkürzung der Mühlkreisbahn und die Verknüpfung mit den Linzer Straßenbahnen. Des Weiteren ist bei der Neugestaltung des Mühlkreisbahnhofsgeländes auf die Entwicklung eines attraktiven Umsteigeknotens mit aufeinander abgestimmten Verbindungen zwischen den lokalen und regionalen Bus- und Straßenbahnlinien zu achten. Um diese Ziele zu erreichen, sind der Neubau der Eisenbahnbrücke und die Errichtung der zweiten Schienenachse erforderlich, sowie die Durchbindung der Mühlkreisbahn zum Linzer Hauptbahnhof über diese neue Trasse. Darüber hinaus wird nach Möglichkeit eine zentrale Tieflage der Trassenführung in Urfahr angestrebt.¹⁷⁵

5.2.3 GRÜNLANDKONZEPT

Im unmittelbaren Umkreis des Mühlkreisbahnhofes besteht aktuell ein Mangel an öffentlichen Grünflächen und Spielplätzen. Auch die Straßen in diesem Gebiet sind trist, unattraktiv und nahezu baumlos. Ziel ist die Gliederung der Straßenquerschnitte durch Grünstrukturen, wie Alleen, Baumreihen oder Grünsteifen. Darüber hinaus wird auch eine bessere Versorgung mit öffentlichen Erholungsflächen angestrebt. Die Neugestaltung des Mühlkreisbahnhofareals bietet die Möglichkeit diese Ziele umzusetzen, insbesondere durch die Schaffung neuer Grünflächen am frei werdenden Bahnhofsgelände, sowie die Pflanzung von Bäumen entlang der Kaarstraße und Reindlstraße.¹⁷⁶

¹⁷⁵ Vgl. Stadt Linz 2013 Verkehrskonzept, 8-11.

¹⁷⁶ Vgl. Stadt Linz 2013 Grünlandkonzept, 21-22.

Da von Seiten der Politik aktuell noch einige definitive Entscheidungen fehlen, muss ich als Basis für meine Masterarbeit einige Annahmen treffen. Diese basieren nach gründlicher Analyse der zugänglichen Unterlagen auf den meiner Einschätzung nach wahrscheinlichsten oder wirtschaftlichsten Lösungsvarianten:

- ❖ Umsetzung der Variante ‚Mühlkreisbahn NEU‘ als elektrifizierte RegioTram mit einer Spurweite von 900 mm von Rohrbach Zentrum zum Mühlkreisbahnhof.
- ❖ Verlegung des Schienenknotens am Mühlkreisbahnhof unter die Erde, um das Bahnhofsgelände zur Neugestaltung freizugeben.
- ❖ Die Ein- und Ausfahrten aller betroffenen Bahnlinien in die unterirdische Streckenführung befinden sich außerhalb des Bahnhofsgeländes.
- ❖ Absiedelung der Firma ‚Pramer Baustoffe GmbH‘ vom Gelände des Mühlkreisbahnhofs und Abbruch aller Gebäude mit Ausnahme des Wohn- und Büroneubaus am nördlichen Eck des Areals.
- ❖ Bau der zweiten Linzer Straßenbahnachse vom Bulgariplatz zum Mühlkreisbahnhof mit Untertunnelung der Reindlstraße in Urfahr.
- ❖ Abriss der alten Linzer Eisenbahnbrücke und Neubau einer Auto- und Straßenbahnbrücke an derselben Stelle.
- ❖ Durchbindung der ‚Mühlkreisbahn NEU‘ vom Mühlkreisbahnhof über die zweite Linzer Straßenbahnachse und die neue Eisenbahnbrücke zum Linzer Hauptbahnhof.
- ❖ Unterirdische Führung der Straßenbahn vom Hinsenkamplatz bis zur Reindlstraße und damit Neuorganisation des Querverkehrs durch die Ferihumerstraße in Urfahr.
- ❖ Bau der A26 Linzer Autobahn mitsamt der vierten Linzer Donaubrücke zur Verkehrsberuhigung der Rudolfstraße und des Zentrums von Urfahr.

6 ENTWURF

Dieses Kapitel beschreibt den kreativen Prozess dieses Projektes. Da der Ideenfindungsprozess und die Entwurfsmethode eine entscheidende Rolle spielen, möchte ich diese eingangs näher beschreiben. Danach wird das Hauptaugenmerk auf die Präsentation des Bebauungsvorschlages gelegt. Die Verkehrs-, Freiraum- und Energiekonzepte vervollständigen die Ideen zur Neugestaltung des Mühlkreisbahnhofsgeländes. Im letzten Schritt wird der Fokus auf die Gebäudeplanung mit den verschiedenen Nutzungen gerichtet.

6.1 ENTWURFSPROZESS

Die größten Herausforderungen bei der Neugestaltung des Mühlkreisbahnhofareals waren seine Form und Lage. Mitten im Stadtgebiet liegend, mit wenig Infrastruktur und umgeben von unterschiedlicher Bestandsbebauung stellte sich die Frage, ob sich der Entwurf an die Umgebung anpassen oder sich von ihr abheben sollte. Das Ziel war die Annäherung an eine sinnvolle Aufteilung der Flächen in Bebauung, Verkehrs- und Freiflächen.

In einem ersten Schritt entstanden mehrere Entwurfsskizzen im Maßstab 1:2000. Jede dieser Skizzen wurde einer Stärken-Schwächen-Analyse unterzogen. Die daraus gewonnen positiven Aspekte wurden in eine finale Entwurfsskizze eingearbeitet. Diese war Ausgangspunkt für einen Maßstabssprung auf 1:1000 und den Übergang von zweidimensionalen Skizzen zu dreidimensionalen Arbeitsmodellen.

In dieser zweiten Entwurfsphase entstanden mehrere Arbeitsmodelle. Das Ziel war es, die Wirkung der plastischen Baukörper zueinander und zum Bestand in der unmittelbaren Umgebung zu untersuchen und erneut zu bewerten. Aus dem zweiten Schritt des Entwurfsprozesses hat sich der vorläufige Bebauungsvorschlag heraus kristallisiert, der im Zuge der weiteren Ausarbeitung im Detail noch einige kleinere Anpassungen erfahren hat. Den größten Einfluss auf die endgültige Formgebung und räumliche Aufteilung hatten die letzten beiden Arbeitsmodelle der zweiten Entwurfsphase.

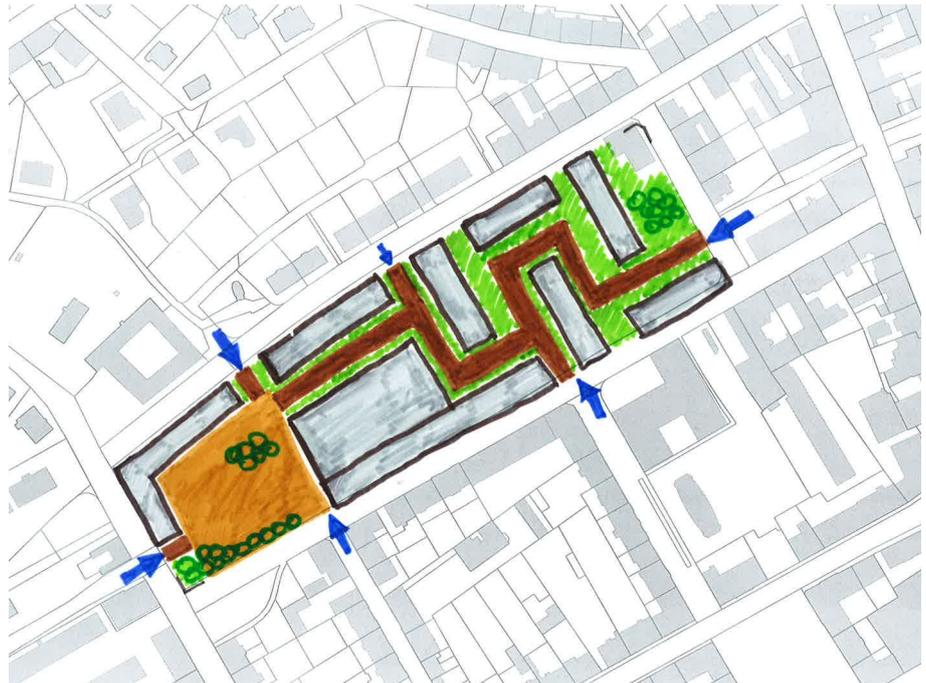


Abb. 135: Erste Entwurfsskizze

➤ Intentionen:

- ❖ Aufnahme aller vier in das Planungsgebiet führenden Straßenzüge, aber ohne Achsenbildung
- ❖ Platz dezentral im Westen mit Ergeschoßverbauung
- ❖ im Osten aufgelockerte Bebauung, Randbebauung entlang der Kaarstraße
- ❖ zueinander versetzte Baukörper
- ❖ abgewinkelter Abschluss zur Ecke Landgutstraße/Riesenederhof, schützende Geste zum Platz
- ❖ Entwurf hebt sich vom Bestand ab

➤ Stärken:

- ❖ Schützende Geste durch die platzumfassende Bebauung
- ❖ Baukörper im Südosten nimmt Fluchten der Bestandsbebauung auf

➤ Schwächen:

- ❖ Keine Weiterführung der aufgenommenen Achsen
- ❖ Verlegung des Platzes an die weniger urbane Westseite, dadurch kein wirklicher Grünkorridor

➤ Weiterverwendung:

- ❖ Schützende Geste durch die platzumfassende Bebauung
- ❖ Wegemäander als sekundärer Weg durch das Planungsgebiet
- ❖ Baukörper im Südosten nimmt Fluchten der Bestandsbebauung auf

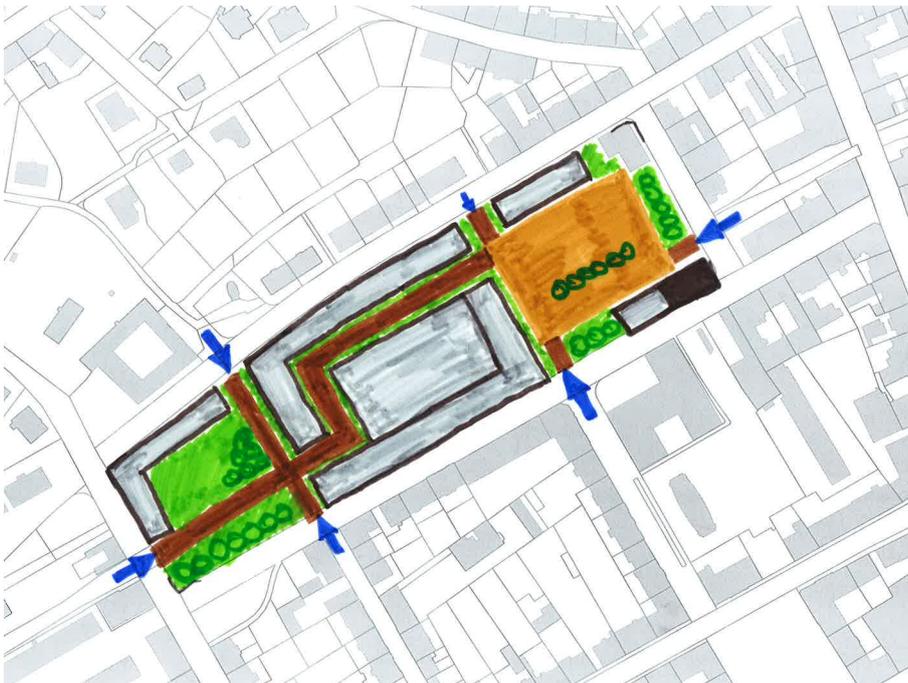


Abb. 136: Zweite Entwurfsskizze

- Intentionen:
 - ❖ Aufnahme der Straßenzüge in das Planungsgebiet aber ohne Achsenbildung
 - ❖ Platz dezentral in der urbaneren Zone des Grundstücks
 - ❖ Schaffung eines Grünkorridors durch Verbindung bestehender Grünflächen
 - ❖ offene Randbebauung mit Schwerpunkt an der Kaarstraße
 - ❖ dichte Bebauung am Platz
 - ❖ verschiedene Gebäudehöhen
 - ❖ abgewinkelter Abschluss zur Ecke Landgutstraße/Riesenederhof
 - ❖ Entwurf hebt sich vom Bestand ab
- Stärken:
 - ❖ intelligente Lage des Platzes in der urbaneren Zone des Grundstücks
 - ❖ Grünkorridor
- Schwächen:
 - ❖ unausgewogene, unharmonische Bebauung
 - ❖ nicht durchgezogenen Achsen
- Weiterverwendung:
 - ❖ Lage des Platzes im Osten
 - ❖ Grünkorridor

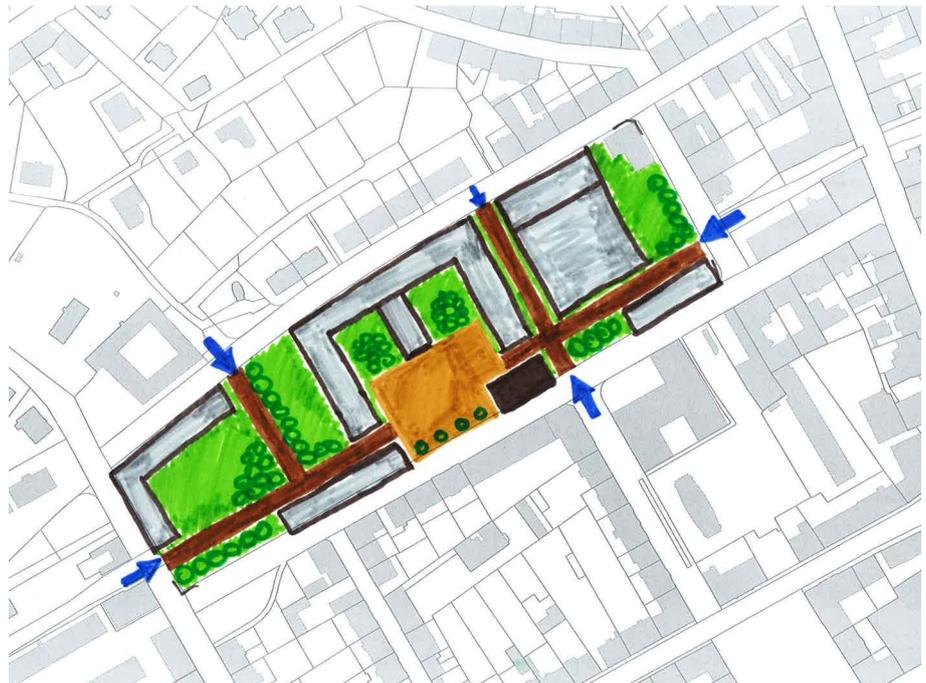


Abb. 137: Dritte Entwurfsskizze

➤ Intentionen:

- ❖ Aufnahme der Längsachse und Verlängerung der Mühlkreisbahnstraße
- ❖ zentraler Platz
- ❖ Schaffung eines Grünkorridors durch Verbindung bestehender Grünflächen
- ❖ offene Randbebauung mit Schwerpunkt an der Jägerstraße
- ❖ verschiedene Gebäudehöhen
- ❖ Turm als markantes ‚Landmark‘ am Platz
- ❖ teilweise erdgeschoßige Verbauung
- ❖ abgewinkelter Abschluss zur Ecke Landgutstraße/Riesenederhof
- ❖ Entwurf gliedert sich in den Bestand ein

➤ Stärken:

- ❖ Grünkorridor
- ❖ Aufnahme der Längsachse und einer Querachse

➤ Schwächen:

- ❖ unausgewogene, unharmonische Bebauung

➤ Weiterverwendung:

- ❖ Grünkorridor
- ❖ Turm am Platz als ‚Landmark‘

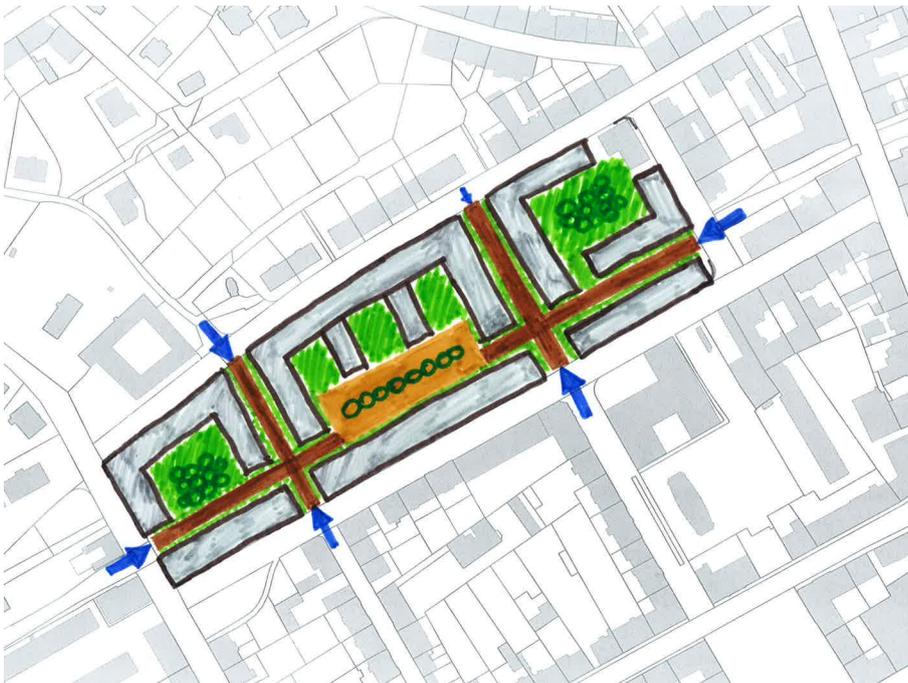


Abb. 138: Vierte Entwurfsskizze

➤ Intentionen:

- ❖ Aufnahme und Weiterführung aller vier Achsen
- ❖ zentraler Platz an der Längsachse und zwischen den Querachsen
- ❖ halböffentliche Innenhöfe im Westen und Osten
- ❖ sehr dichte und strenge Randbebauung, Öffnungen lediglich an den Achsen
- ❖ Erdgeschoßverbauung am Platz, darüber fingerförmige Baukörper
- ❖ verschiedene Gebäudehöhen
- ❖ Entwurf gliedert sich in den Bestand ein

➤ Stärken:

- ❖ Aufnahme und Weiterführung aller vier Achsen
- ❖ halböffentliche Innenhöfe

➤ Schwächen:

- ❖ Kein Grünkorridor möglich, sehr wenig Freiraum
- ❖ introvertierter Entwurf

➤ Weiterverwendung:

- ❖ Aufnahme und Weiterführung aller vier Achsen
- ❖ halböffentliche Innenhöfe
- ❖ Blockbebauung in der Mitte des Grundstücks

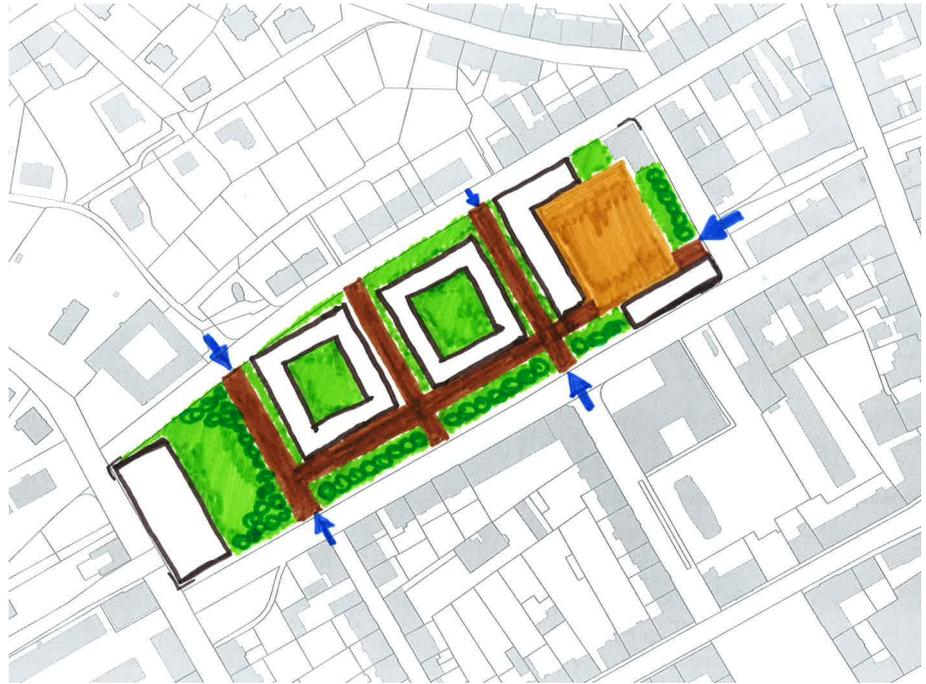


Abb. 139: Finale Entwurfsskizze

- Kurze Zusammenfassung der aus der ersten Phase weiterverwendeten Qualitäten:
 - ❖ Aufnahme und Weiterführung aller vier Achsen
 - ❖ Lage des Platzes im Osten
 - ❖ Schützende Geste durch platzumfassende Bebauung, bzw. Abschluss der Landgutstraße
 - ❖ halböffentliche Innenhöfe
 - ❖ Grünkorridor
 - ❖ Turm am Platz als ‚Landmark‘
 - ❖ Blockbebauung in der Mitte des Grundstücks
 - ❖ Wegemäander nicht im Strukturplan, dafür im endgültigen Bebauungsvorschlag
 - ❖ Baukörper im Südosten nimmt die Fluchten der Bestandsbebauung auf

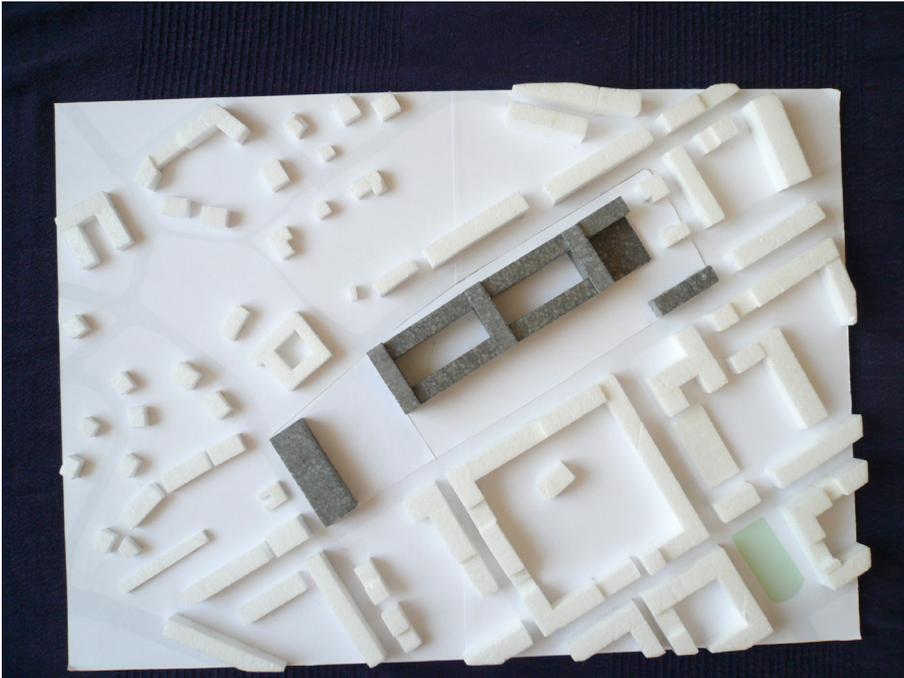


Abb. 140: Erstes Arbeitsmodell

➤ Intentionen:

- ❖ Öffnung der Blöcke zueinander, Schaffung größerer Innenhöfe
- ❖ Die Querachsen führen nun durch die Innenhöfe
- ❖ Randbebauung an der Jägerstraße ist aus Belichtungsgründen niedriger als die Querbebauung
- ❖ Abschluss zur Landgutstraße mit einem klaren Statement
- ❖ Platzgestaltung im Osten und Grünkorridor mit Quartierspark im Westen

➤ Stärken:

- ❖ Längsachse ist gut definiert
- ❖ Größere Innenhöfe

➤ Schwächen:

- ❖ Freiraum entlang der Kaarstraße wirkt zu unausgewogen
- ❖ Bebauungsdichte zu niedrig

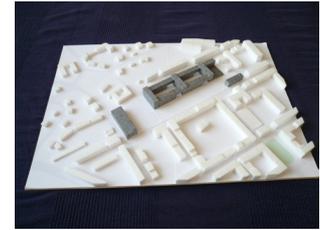


Abb. 141: Erstes Arbeitsmodell

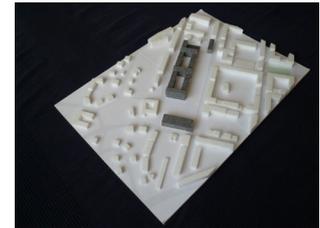


Abb. 142: Erstes Arbeitsmodell

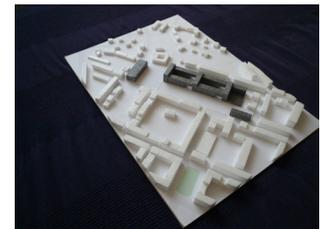


Abb. 143: Erstes Arbeitsmodell



Abb. 144: Erstes Arbeitsmodell

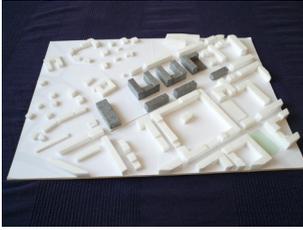


Abb. 145: Zweites
Arbeitsmodell

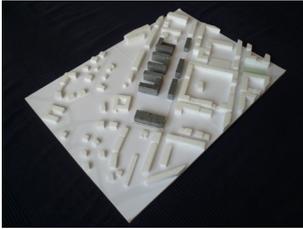


Abb. 146: Zweites
Arbeitsmodell

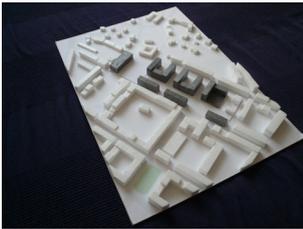


Abb. 147: Zweites
Arbeitsmodell



Abb. 148: Zweites
Arbeitsmodell

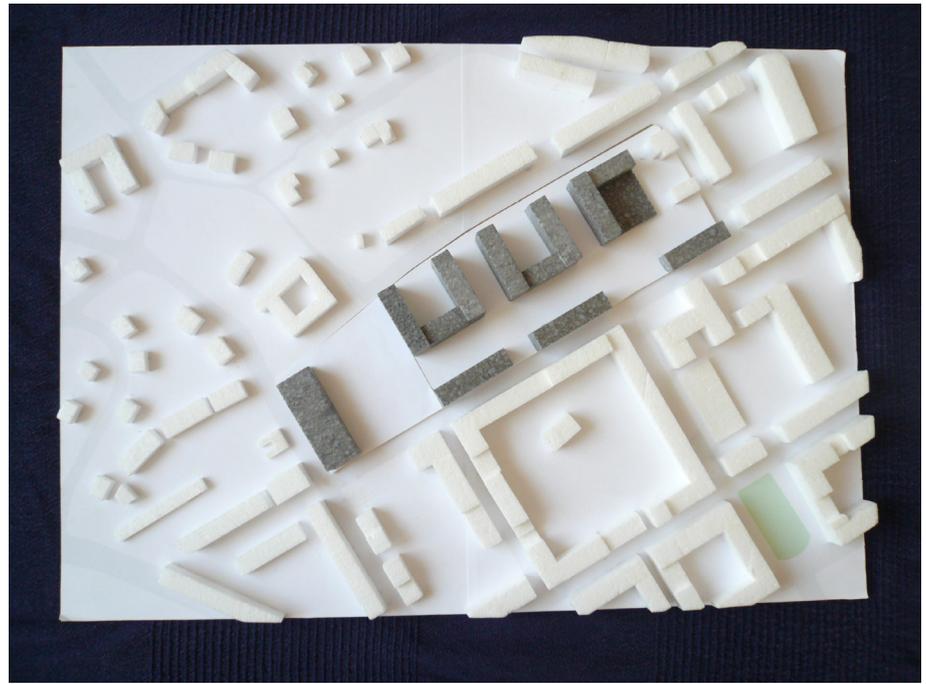


Abb. 149: Zweites Arbeitsmodell

➤ Intentionen:

- ❖ Öffnung der mittigen Blöcke zur Jägerstraße nach Nordwesten
- ❖ Abschluss zur Landgutstraße mit einem klaren Statement
- ❖ Platzgestaltung im Osten und Grünkorridor mit Quartierspark im Westen

➤ Stärken:

- ❖ Längsachse ist sehr gut definiert

➤ Schwächen:

- ❖ Innenhöfe sind mehr öffentlich als halböffentlich
- ❖ Das Gebiet wird zu sehr von der Kaarstraße abgeschirmt
- ❖ abweisende Haltung gegenüber der Längsachse

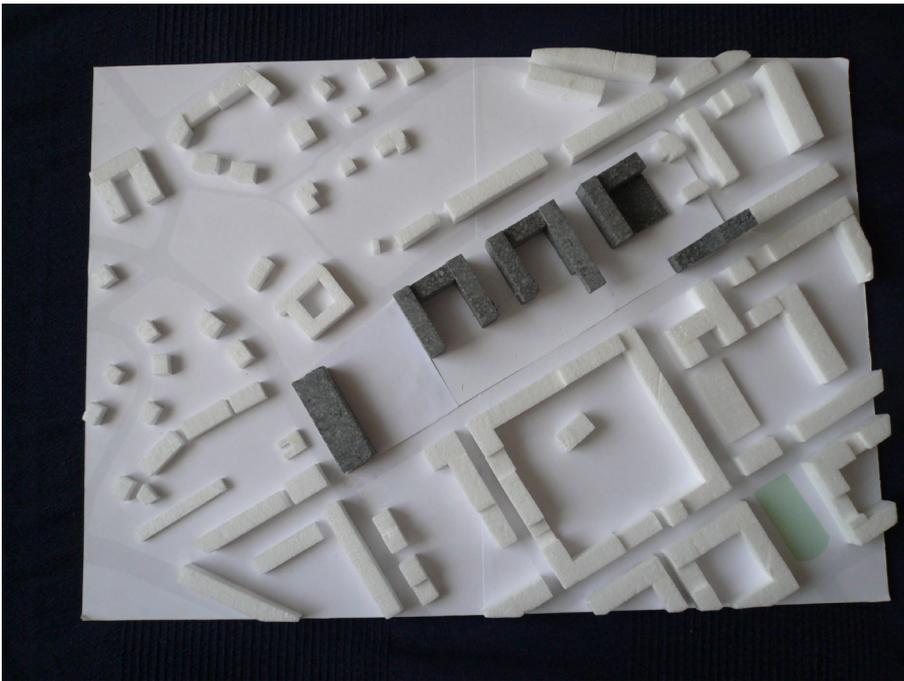


Abb. 150: Drittes Arbeitsmodell

➤ Intentionen:

- ❖ Öffnung der mittigen Blöcke zur Kaarstraße nach Südosten
- ❖ Auskragung oberhalb der Längsachse
- ❖ Turm als ‚Landmark‘
- ❖ Randbebauung an der Jägerstraße ist aus Belichtungsgründen niedriger als die Querbebauung
- ❖ Abschluss zur Landgutstraße mit einem klaren Statement
- ❖ Platzgestaltung im Osten und Grünkorridor mit Quartierspark im Westen

➤ Stärken:

- ❖ Äußerst klare Struktur
- ❖ Auskragungen vermitteln einen Torbogen-Effekt, Abschluss der Achse nach oben ist gegeben

➤ Schwächen:

- ❖ Längsachse ist aufgrund der Baukörperöffnungen nach Südosten unzureichend definiert
- ❖ Innenhöfe sind mehr öffentlich als halböffentlich

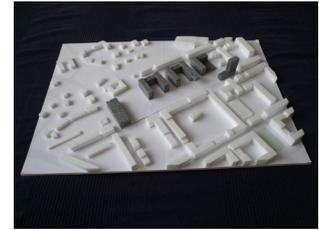


Abb. 151: Drittes Arbeitsmodell

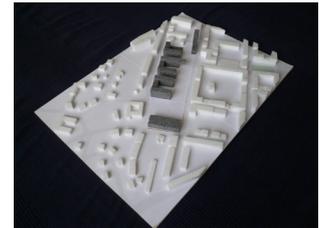


Abb. 152: Drittes Arbeitsmodell

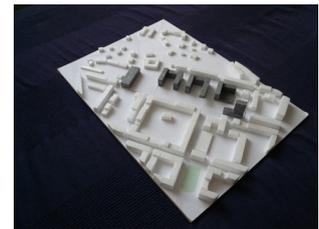


Abb. 153: Drittes Arbeitsmodell



Abb. 154: Drittes Arbeitsmodell

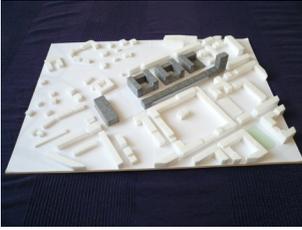


Abb. 155: Viertes Arbeitsmodell

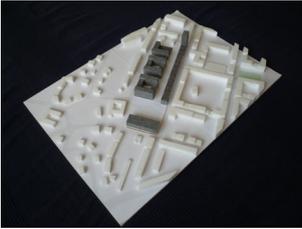


Abb. 156: Viertes Arbeitsmodell

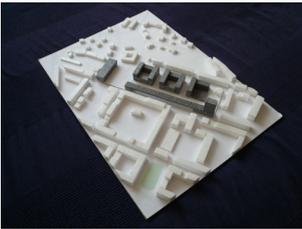


Abb. 157: Viertes Arbeitsmodell



Abb. 158: Viertes Arbeitsmodell

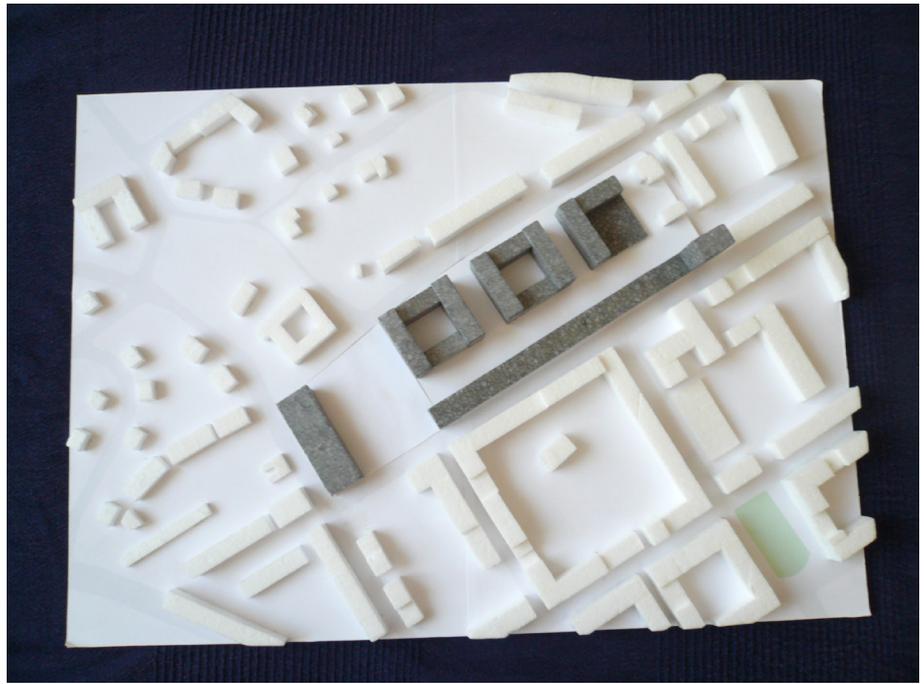


Abb. 159: Viertes Arbeitsmodell

➤ Intentionen:

- ❖ Die mittleren Blöcke sind allseitig geschlossen
- ❖ Eine lange aufgeständerte Zeile an der Kaarstraße vermittelt Urbanität und Durchlässigkeit
- ❖ Randbebauung an der Jägerstraße ist aus Belichtungsgründen niedriger als die Querbebauung
- ❖ Turm als ‚Landmark‘
- ❖ Abschluss zur Landgutstraße mit einem klaren Statement
- ❖ Platzgestaltung im Osten und Grünkorridor mit Quartierspark im Westen

➤ Stärken:

- ❖ Längsachse ist sehr gut definiert
- ❖ Ausgewogene Struktur

➤ Schwächen:

- ❖ Aufständerung ist unwirtschaftlich
- ❖ Kleinere Innenhöfe

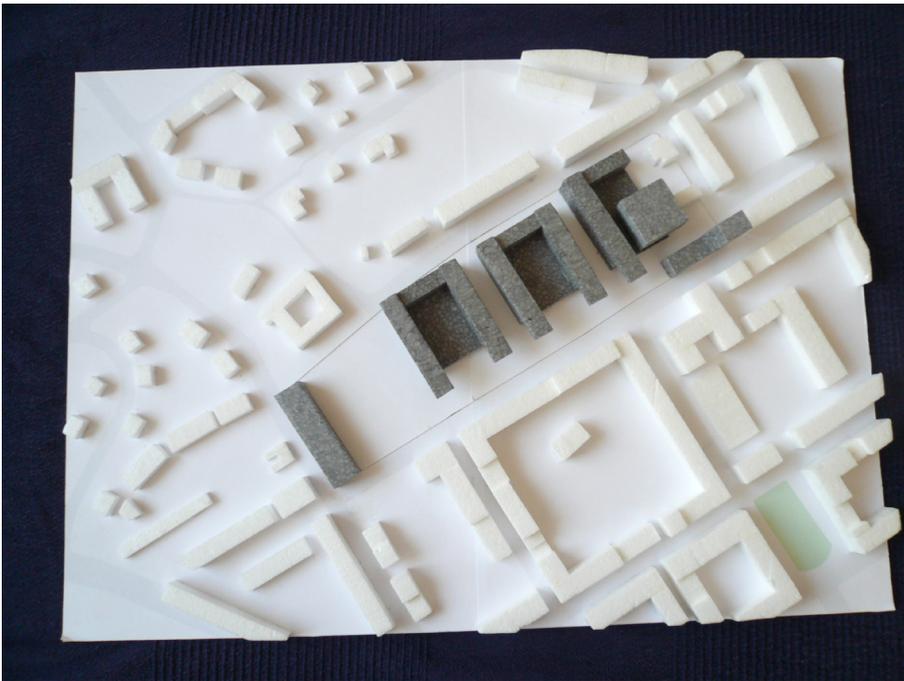


Abb. 160: Finales Arbeitsmodell

➤ Kurze Zusammenfassung der aus der zweiten Phase weiterverwendeten Qualitäten:

- ❖ Aufnahme und Weiterführung aller vier Achsen
- ❖ Längsachse ist sehr gut definiert
- ❖ Auskragungen vermitteln einen Torbogen-Effekt, Abschluss der Achse nach oben ist gegeben
- ❖ Lage des Platzes im Osten
- ❖ Grünkorridor im Westen
- ❖ Äußerst klare Struktur

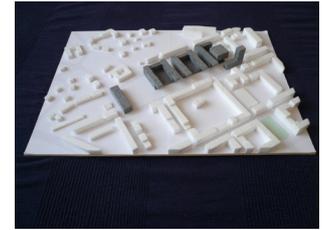


Abb. 161: Finales Arbeitsmodell

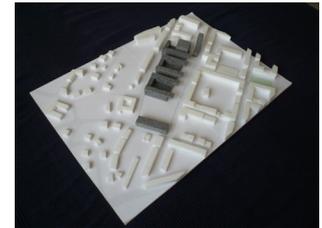


Abb. 162: Finales Arbeitsmodell

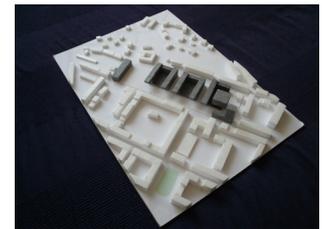


Abb. 163: Finales Arbeitsmodell



Abb. 164: Finales Arbeitsmodell



6.2 BEBAUUNGSVORSCHLAG

Das Planungsgebiet wird anhand von zwei diagonal gegenüberliegenden Türmen aufgezogen, die als Orientierungspunkte und weithin sichtbare ‚Landmarks‘ dienen, und kann grob in vier, etwa gleich breite Abschnitte eingeteilt werden. Im nordöstlichen Abschnitt ist ein großer urbaner Platz vorgesehen, der von einem L-förmigen Eckgebäude zweiseitig eingerahmt wird und über dem ein aufgeständerter Kubus thront. An der Südostseite des Platzes ragt der höhere östliche Turm aus einem Sockelgebäude heraus. Die beiden mittleren Abschnitte bestehen aus zwei zueinander gespiegelten, rechteckigen Blockbebauungen mit halb-öffentlichen Innenhöfen. Im westlichen Abschnitt ist ein öffentlicher Quartierspark vorgesehen, der von einem massiver Baukörper mit doppelter Gebäudetiefe zur Landgutstraße hin abgeschirmt wird. Dieses Gebäude dient auch als Sockel für den etwas niedrigeren westlichen Turm.

Das Planungsgebiet wurde einem Raster von 6 x 6 m unterworfen. Daraus ergaben sich durchgehend Gebäudetiefen von 12 m, mit Ausnahme des Sockelgebäudes des westlichen Turmes. Dieses weist eine doppelte Gebäudetiefe von 24 m auf und schließt somit das Planungsgebiet Richtung Westen hin ab. Darüber hinaus misst das Kinogebäude 36 m im Quadrat. Aufgrund des langgezogenen Bogens entlang der Jägerstraße und des Verlustes von rund 25 m an Grundstücksbreite nach Westen hin, werden die nördlichen Gebäudefluchten zweimal um jeweils 12 m zurückversetzt, um die Grundstücksfläche optimal ausnutzen zu können.

Konstruktiv wird in allen Gebäuden auf Skelettbauweise in Zusammenspiel mit massiven Kernen zur Aussteifung zurückgegriffen. Die Stützen befinden sich alle 6 m an den Rasterschnittpunkten. Fünf Auskragungen in Richtung Kaarstraße, die an ihrem Ende aufgeständert sind, erzeugen einen Torbogen-Effekt für die darunter liegende Längsachse. Die Auskragungslänge beträgt 18 m und wird durch massive Unterzüge ermöglicht. Der Kino-Kubus wird von zwei massiven Stahlrahmen schwebend getragen und ist über einen zentralen Erschließungskern begehbar. Alle Dächer im Planungsgebiet werden als Flachdächer mit extensiver Begrünung ausgeführt.



Im Erdgeschoß beträgt die Geschoßhöhe 5,1 m. Ab dem 1. Obergeschoß verringert sie sich auf 3,4 m. Die Erdgeschoßzone ist raumhoch verglast und die Fassadenebene ist nach innen zurückversetzt. Ab dem 1. Obergeschoß erhalten alle Gebäude mit Ausnahme des Kinos eine Vorhangfassade, die in zwei Varianten ausgeführt wird. Die beiden Türme und ihre Sockelgebäude erhalten ab dem 1. Obergeschoß, die fünf auskragenden Riegel in den Blöcken und dem Eckgebäude ab dem 2. Obergeschoß eine geschoßhohe vorgehängte Fassade aus 0,5 m, 1,0 m und 1,5 m breiten opaken, sowie transparenten Elementen, die in unregelmäßiger Abfolge aneinander gereiht sind. Daraus ergibt sich eine spannende und abwechslungsreiche Fassadengestaltung mit einer Betonung der Vertikalität. Die restlichen Fassadenflächen werden mit einer vorgehängten Bandfassade ausgeführt, die mit ihrer horizontalen Ausrichtung einen starken Kontrast zu den vertikalen Elementen bilden. Hinter der Fassadenebene befinden sich ab dem 2. Obergeschoß eingeschnittene Loggien, sowie auch etliche Laubengänge.

Grundsätzlich werden alle Gebäude im Areal einer gemischten Nutzung aus Geschäften im Erdgeschoß, Büros im 1. Obergeschoß und Wohnungen darüber zugeführt. Die beiden Ausnahmen in dieser Nutzungsaufteilung bilden einerseits der Kindergarten im Erdgeschoß, sowie das Kino, das mit seinen Flächen im Kubus auf Höhe des 1. Obergeschoßes untergebracht ist. Die Aufteilung der Büro- und Geschäftsflächen kann variabel den Bedürfnissen angepasst werden. Aufgrund der Kontamination durch die vorangegangene Nutzung als Betriebsgelände muss das Erdreich großräumig abgetragen werden. Dies ermöglicht einen 3-geschoßigen Ausbau des unterirdischen Bahnhofes, die Kellerabteile im 1. Untergeschoß, sowie die Errichtung einer Tiefgarage im 1. bis 3. Untergeschoß.



Abb. 165: Schwarzplan ::: 1:5000



Abb. 166: Schwarzplan Umkehrung ::: 1:5000

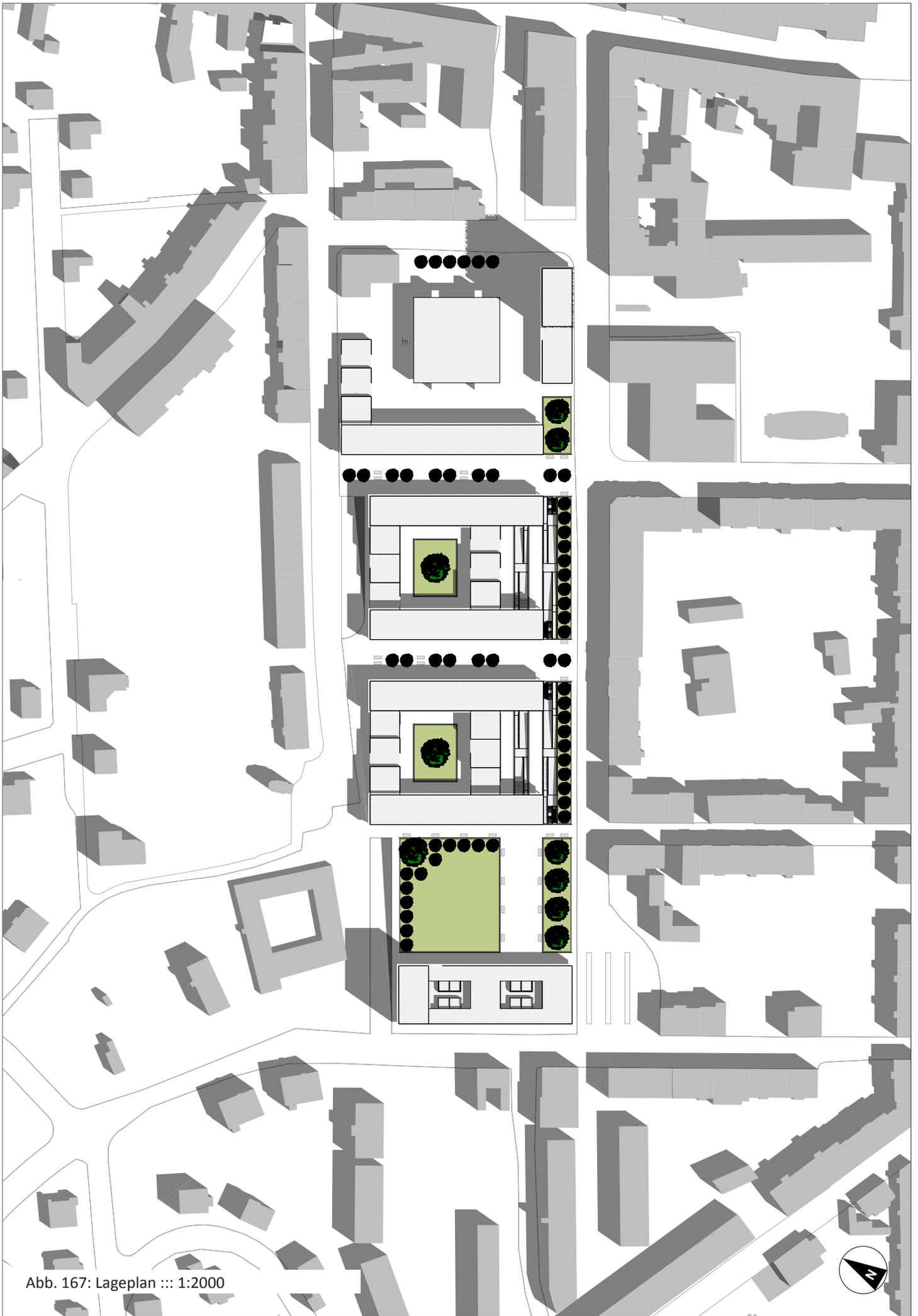


Abb. 167: Lageplan :: 1:2000



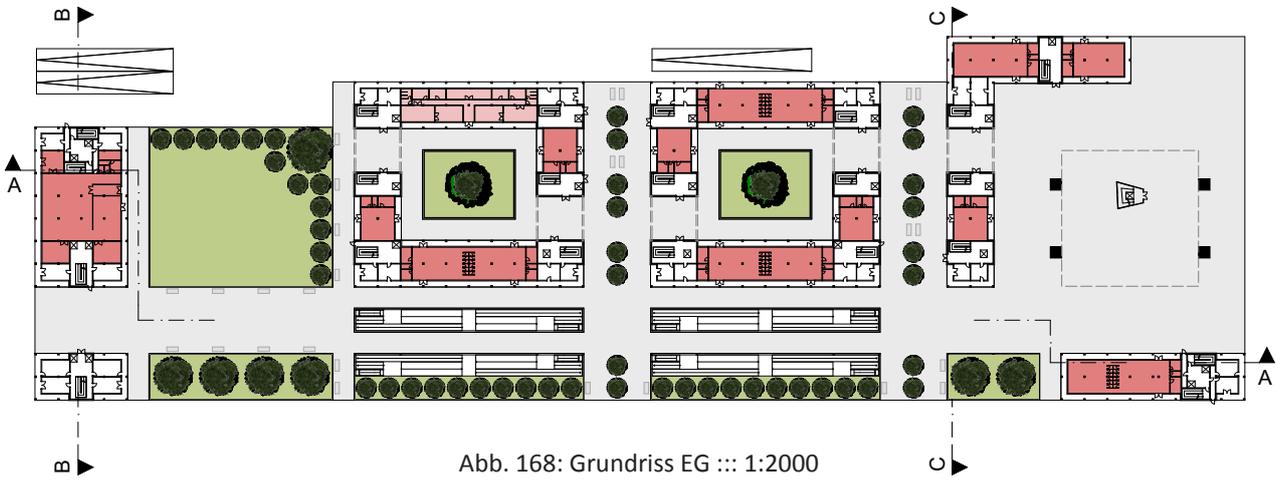


Abb. 168: Grundriss EG ::: 1:2000

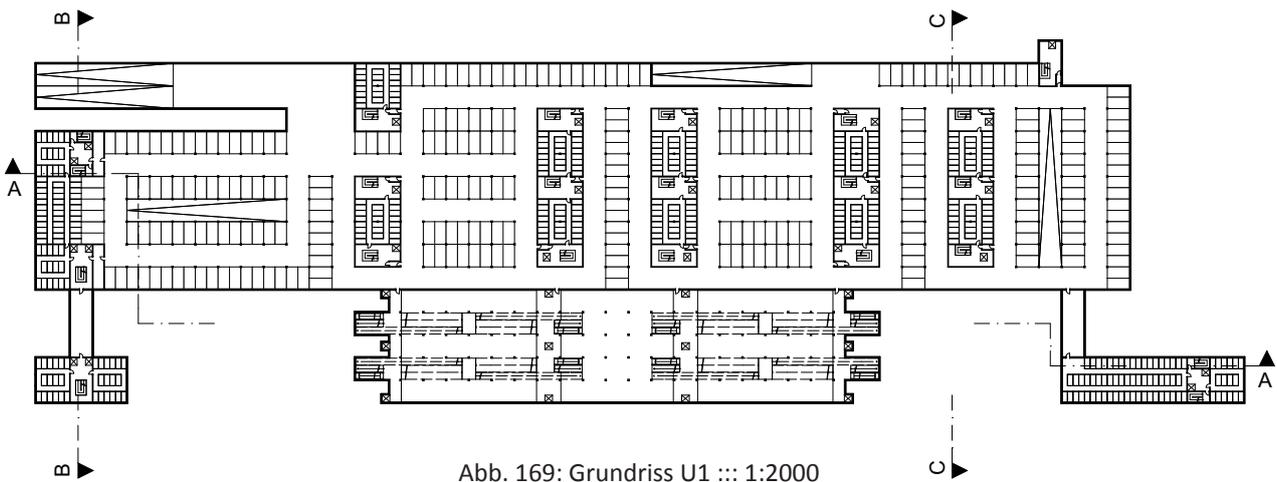


Abb. 169: Grundriss U1 ::: 1:2000

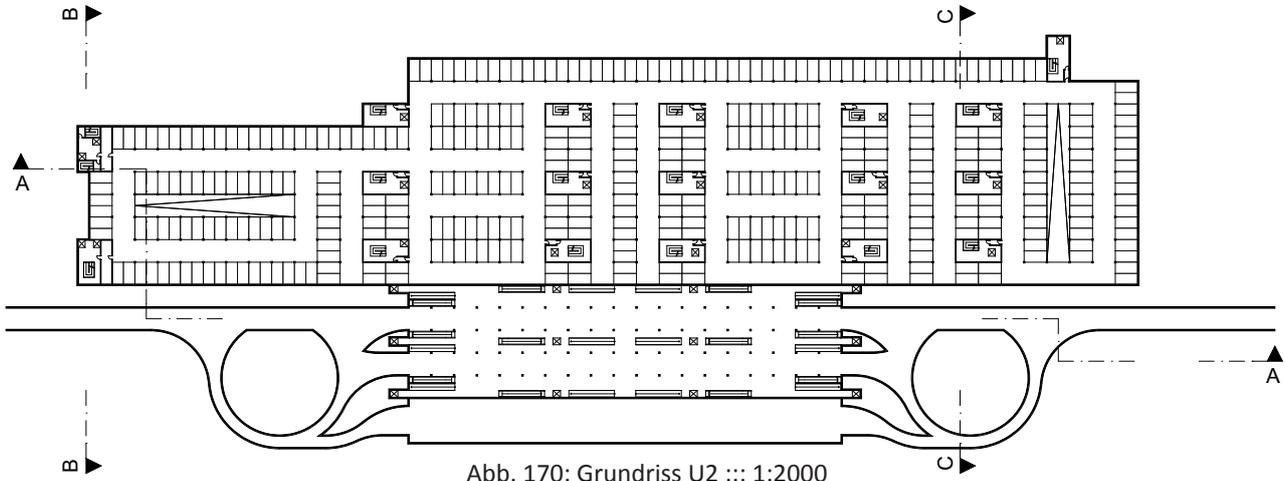


Abb. 170: Grundriss U2 ::: 1:2000

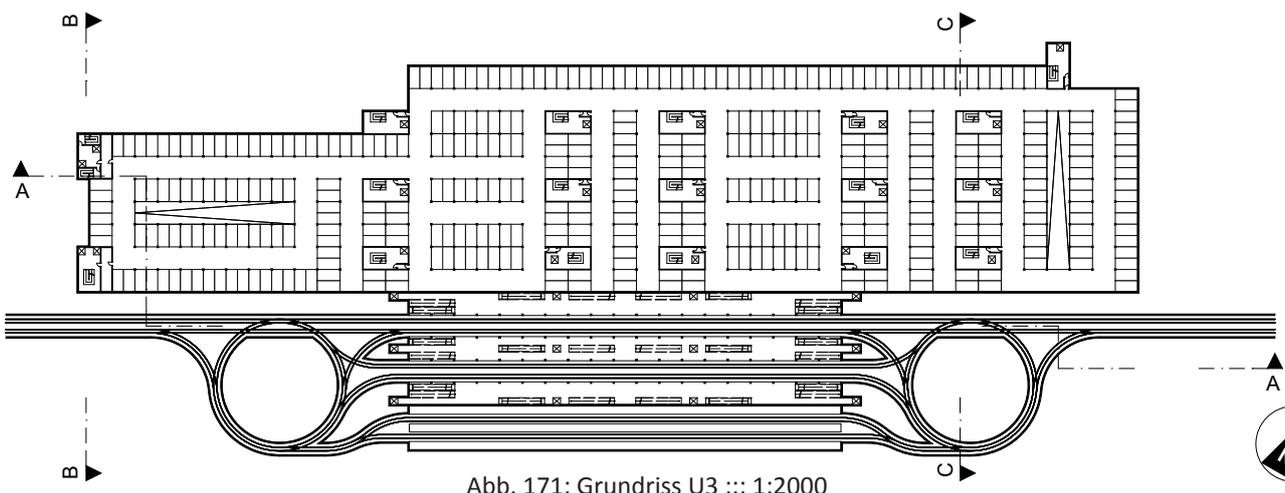


Abb. 171: Grundriss U3 ::: 1:2000

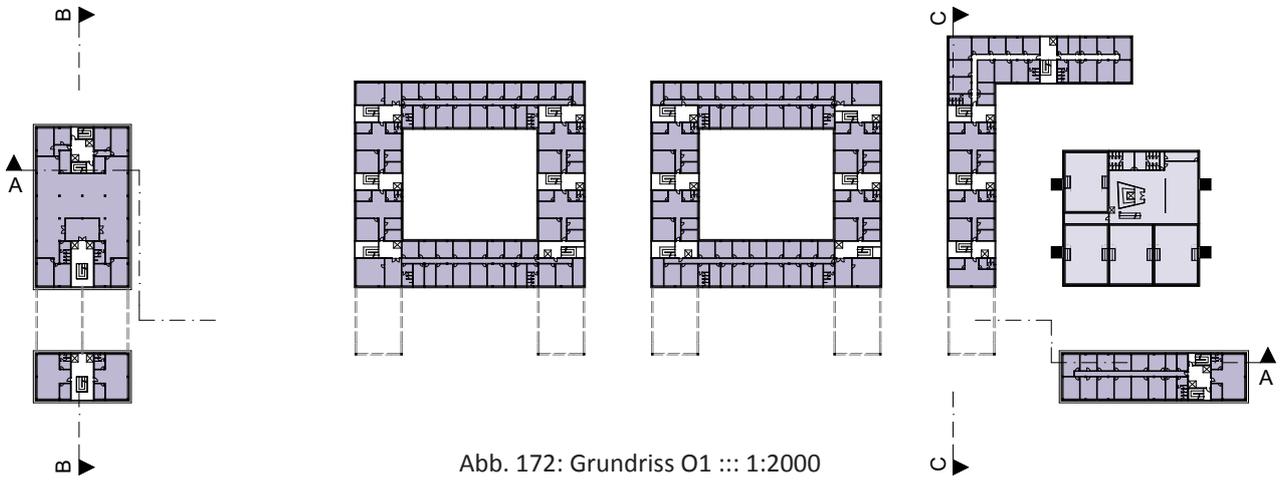


Abb. 172: Grundriss O1 ::: 1:2000

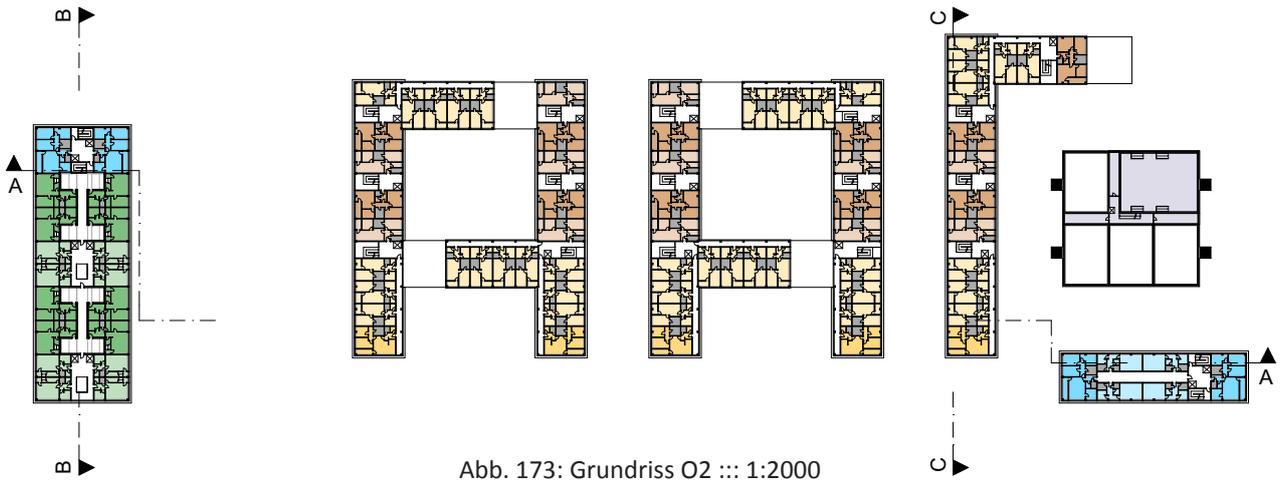


Abb. 173: Grundriss O2 ::: 1:2000

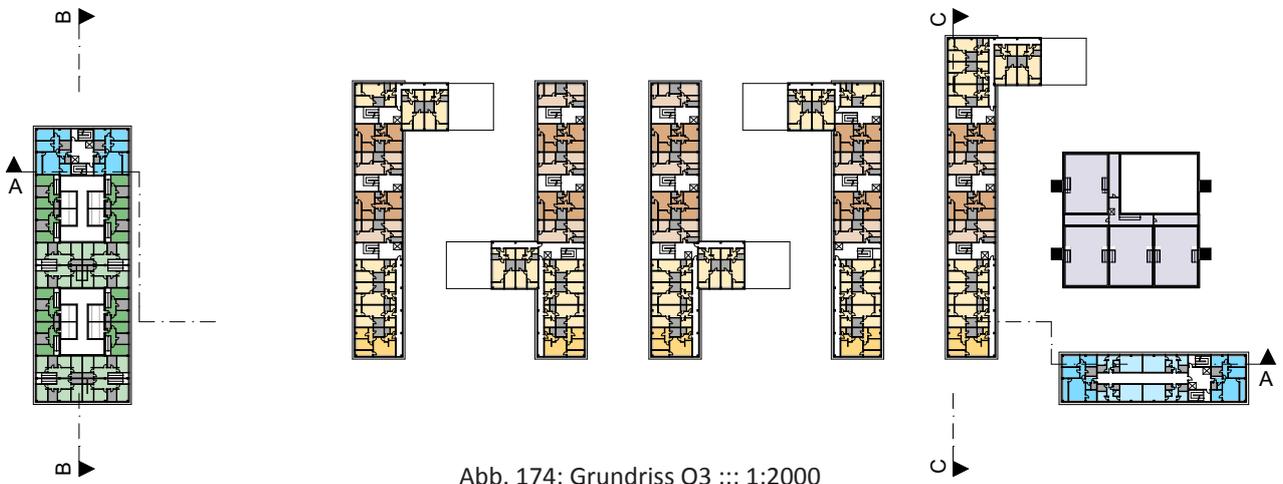


Abb. 174: Grundriss O3 ::: 1:2000

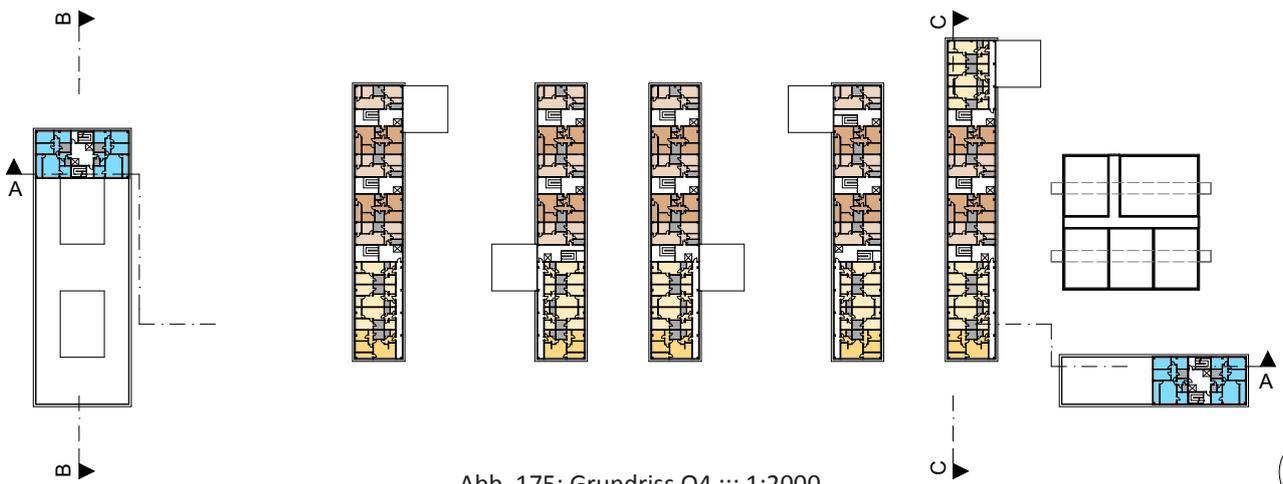


Abb. 175: Grundriss O4 ::: 1:2000



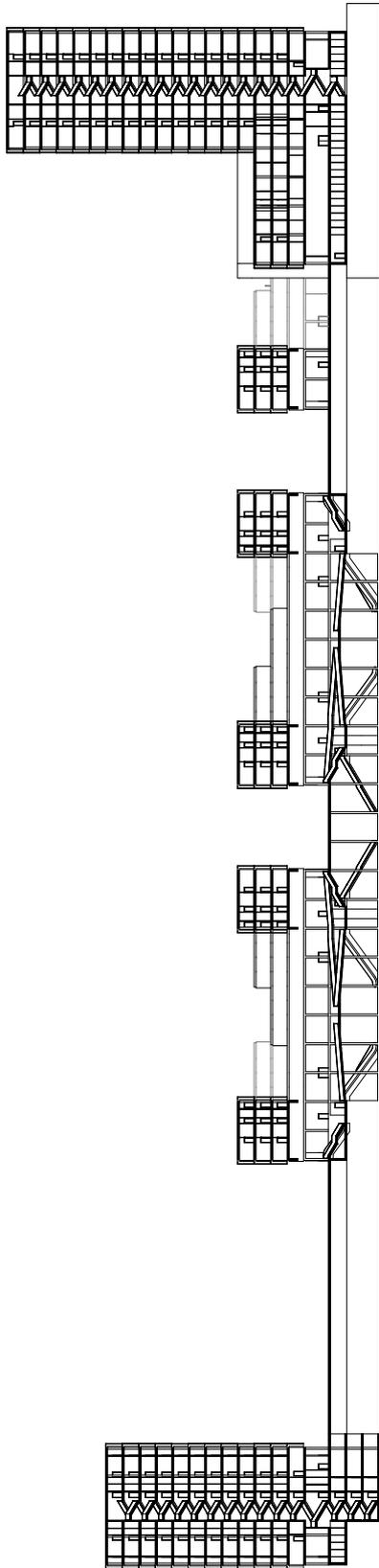


Abb. 176: Schnitt A-A ::: 1:1500

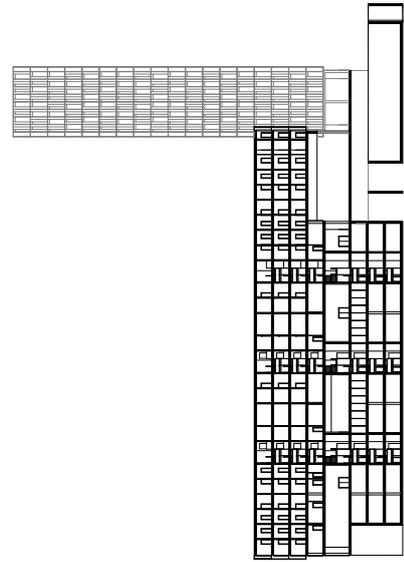


Abb. 177: Schnitt B-B ::: 1:1500

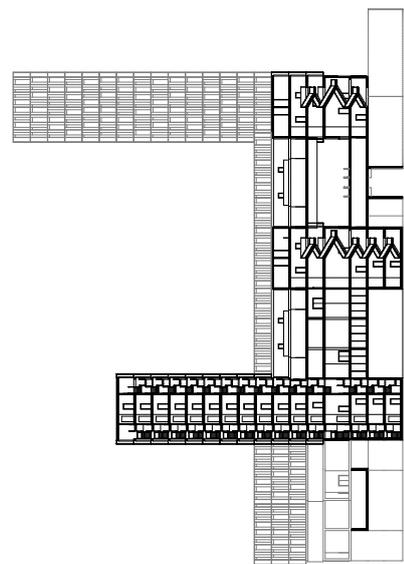


Abb. 178: Schnitt C-C ::: 1:1500

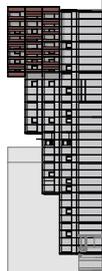


Abb. 179: Ansicht Nord ::: 1:1500

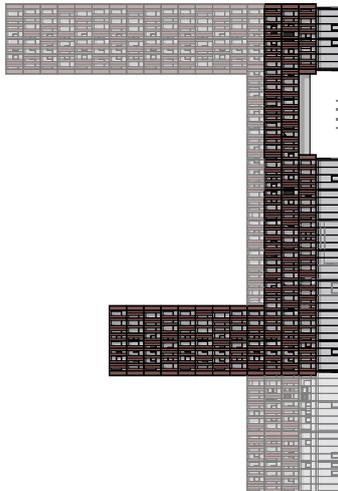


Abb. 180: Ansicht West ::: 1:1500



Abb. 181: Ansicht Ost ::: 1:1500

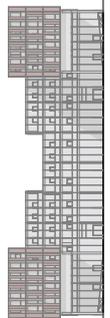
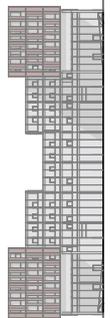
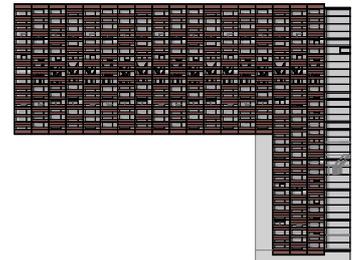


Abb. 182: Ansicht Süd ::: 1:1500

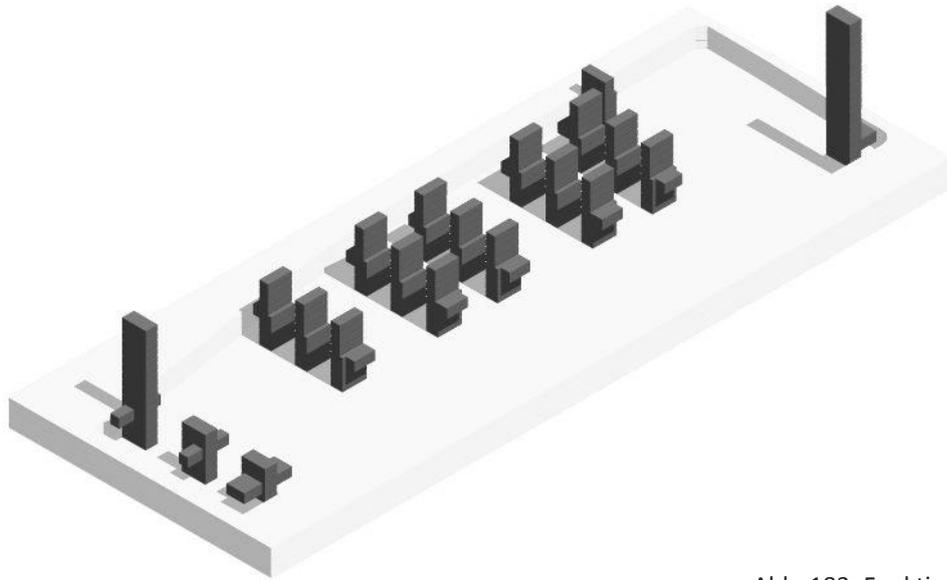


Abb. 183: Funktionsschema: Kerne

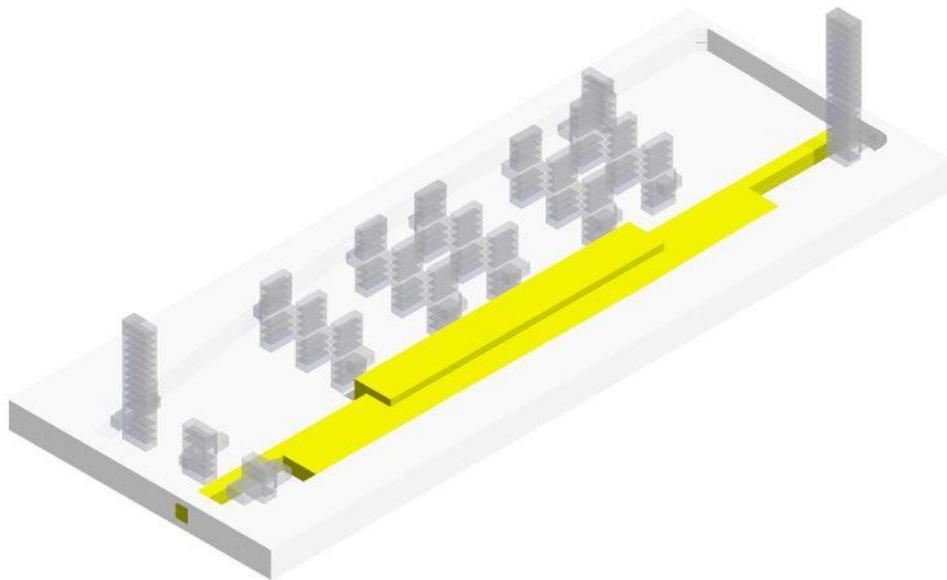


Abb. 184: Funktionsschema: ÖPNV

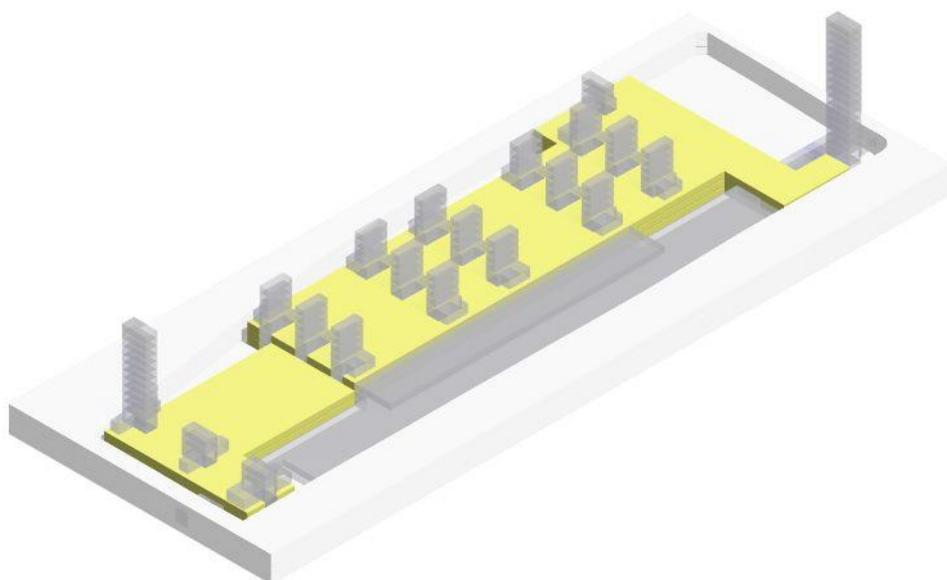


Abb. 185: Funktionsschema: Tiefgarage

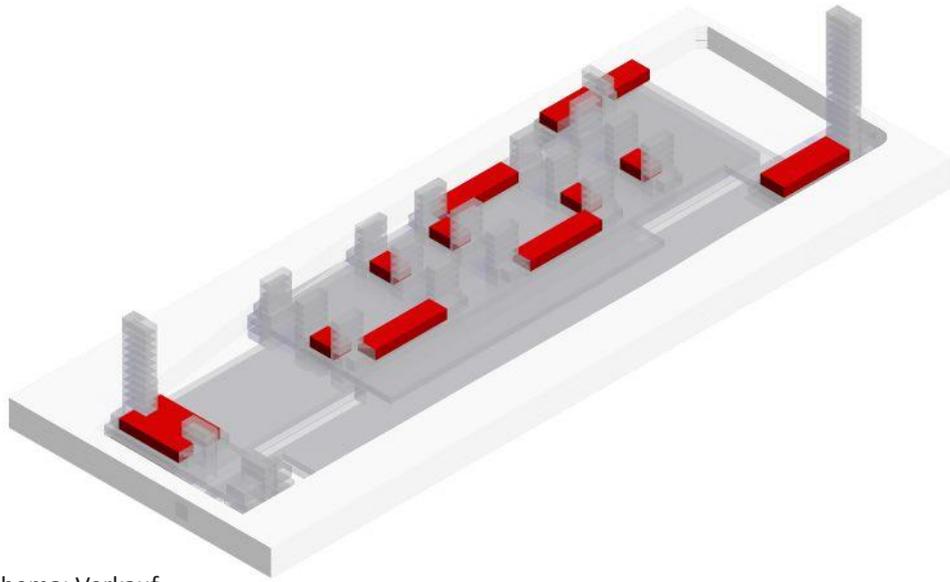


Abb. 186: Funktionsschema: Verkauf

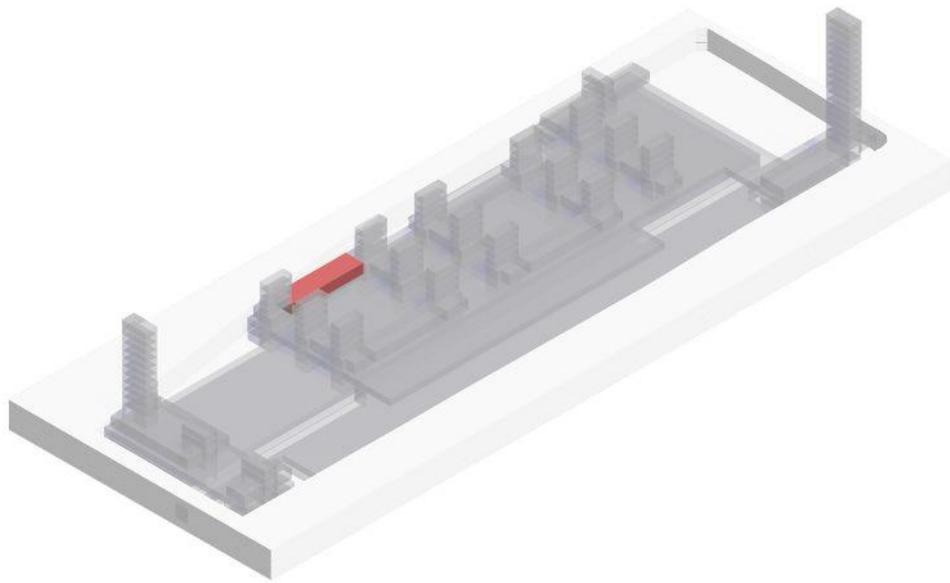


Abb. 187: Funktionsschema: Kindergarten

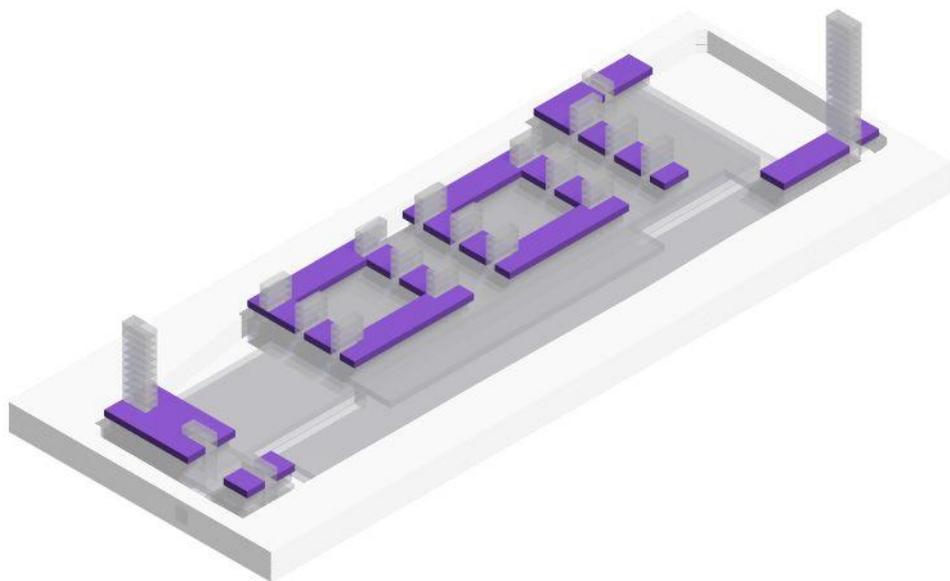


Abb. 188: Funktionsschema: Büros

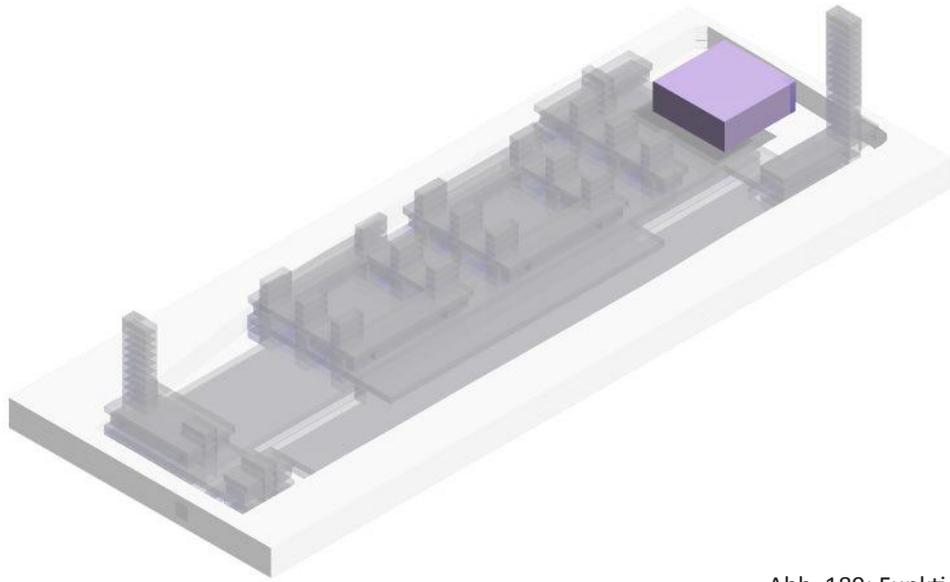


Abb. 189: Funktionsschema: Kino

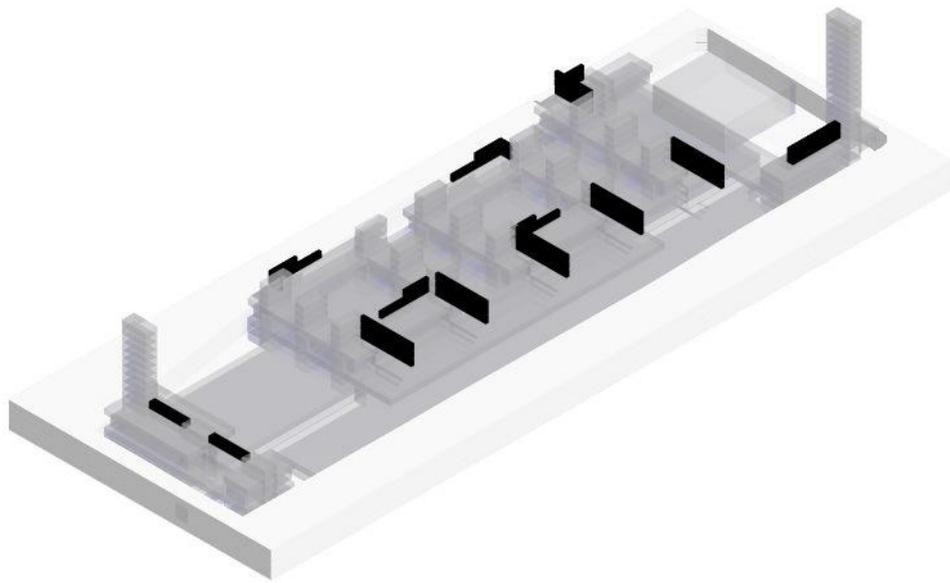


Abb. 190: Funktionsschema: Erschließungen

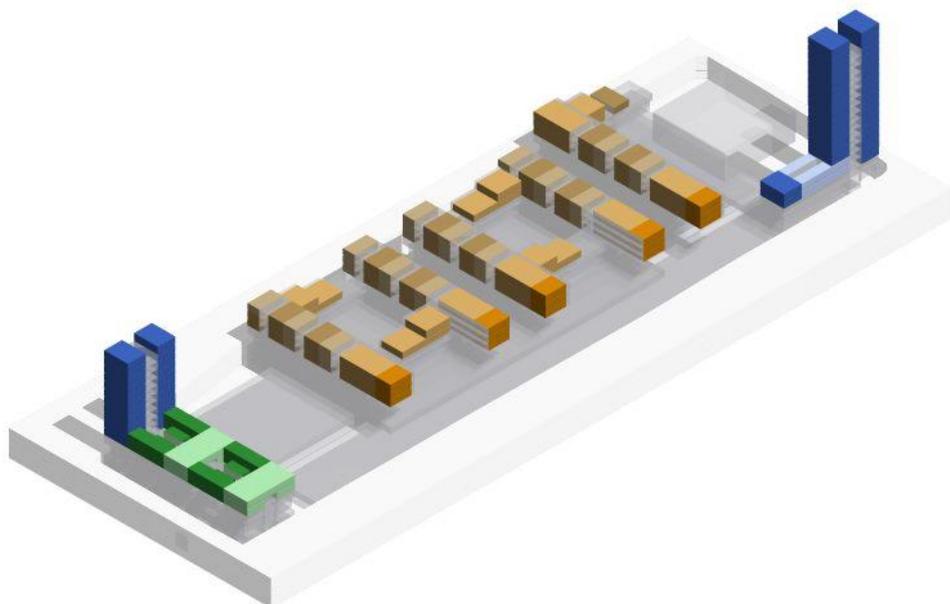


Abb. 191: Funktionsschema: Wohnen



6.2.1 ABSCHNITT 1: TURM OST MIT SOCKEL, ECKGEBÄUDE UND KINO-KUBUS

An der Ecke Kaarstraße und Stadlbauerstraße ist ein 48 m langer Baukörper entlang der Kaarstraße vorgesehen. Die untersten vier Geschoße bilden ein Sockelgebäude für einen Turm mit weiteren 14 Stockwerken, was eine maximale Höhe von 66,3 m ergibt. Die überbaute Fläche beträgt 576 m². Die Erschließung des Gebäudes erfolgt über einen Kern mit zwei Aufzügen und zwei Sicherheitsstiegenhäusern. Insgesamt 42 Wohneinheiten finden hier Platz. Die Wohnungen im Sockelgebäude im Bereich des 2. und 3. Obergeschoßes werden über einen Mittelgang an den Erschließungskern angebunden. Vom 4. bis zum 18. Obergeschoß werden die Wohneinheiten als Zweispänner ausgeformt.

Am urbanen Platz steht ein 5-geschoßiges Gebäude, dessen oberste drei Stockwerke 18 m Richtung Kaarstraße hin auskragen. In der Mitte des Baukörpers befindet sich im Erdgeschoß ein Gebäudedurchbruch. An der Jägerstraße besitzt das Gebäude einen abgetreppten 4-geschoßigen Anbau, sodass ein L-förmiger Baukörper entsteht. Das L-förmige Gebäude umschließt einen aufgeständerten Kubus mit einer Bruttogeschoßfläche von 3.888 m², in dem neun Kinosäle mit insgesamt 1.134 Sitzplätzen untergebracht sind. Der Kubus wird zentral von unten erschlossen. Unterhalb des Kubus und in den angrenzenden unbebauten Flächen befindet sich die urbane Platzzone. Das Eckgebäude hat eine überbaute Fläche von 1.296 m² und eine maximale Höhe von 18,7 m. Die Erschließung des Gebäudes erfolgt über vier Kerne mit jeweils einem Aufzug und einem Stiegenhaus. Insgesamt 38 Wohneinheiten in vier verschiedenen Wohnungsgrößen finden hier Platz, die teils als Spänner und teils durch Laubengänge an die Erschließungskerne angebunden werden.

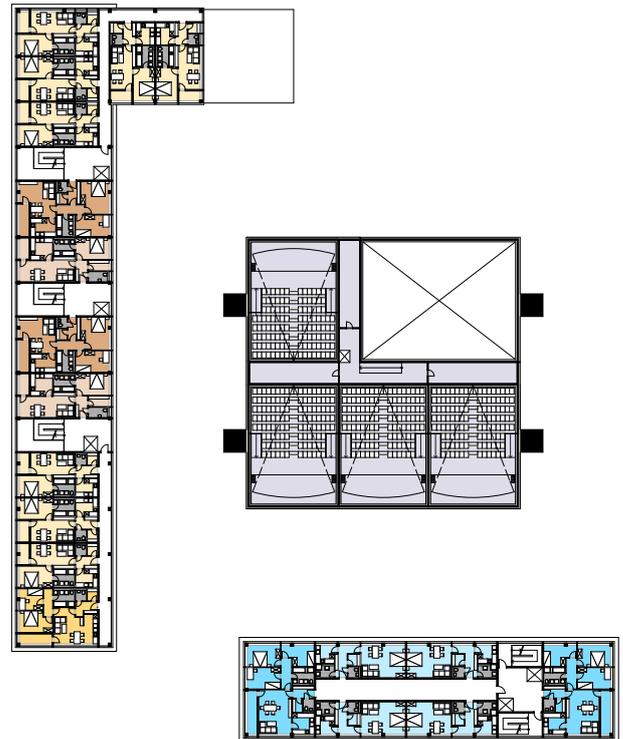
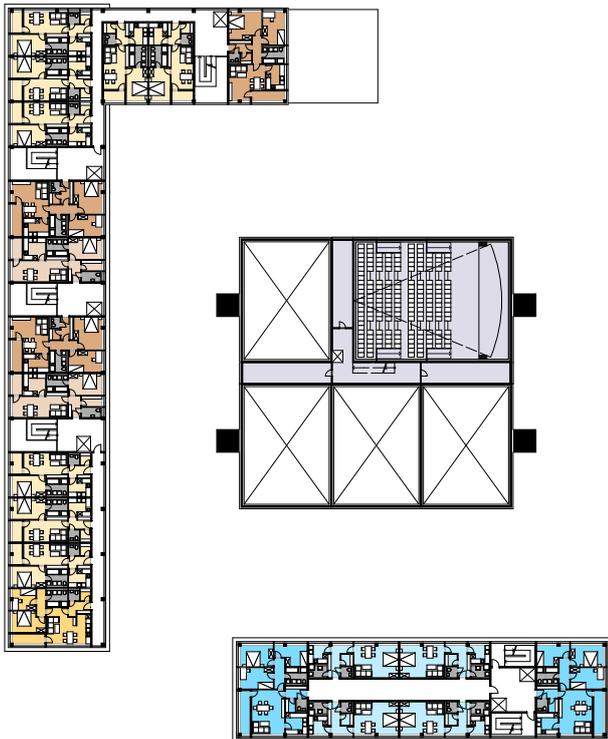
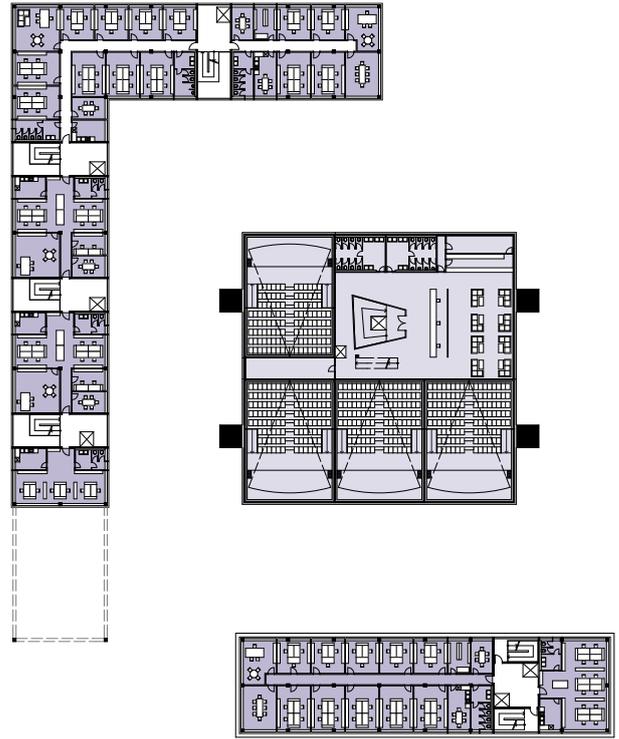
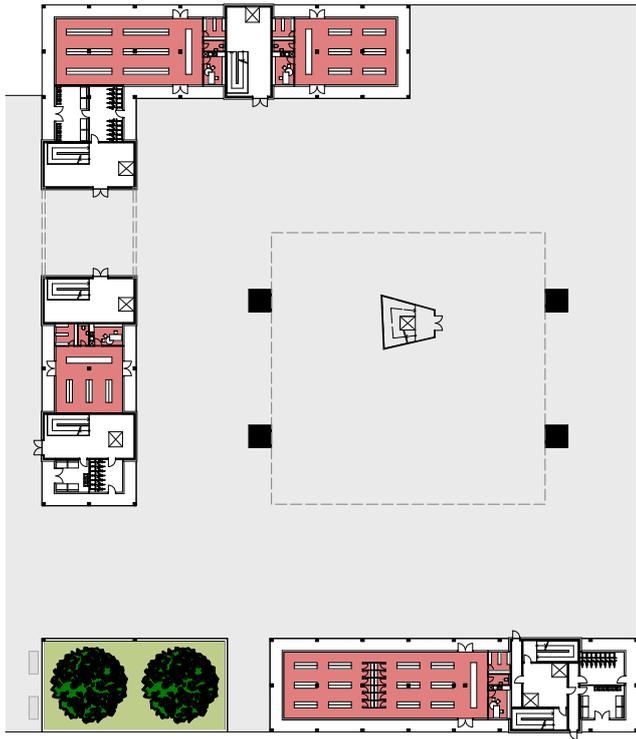


Abb. 192: Platzzone EG, O1, O2, O3 ::: 1:1000



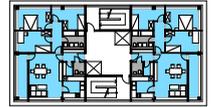
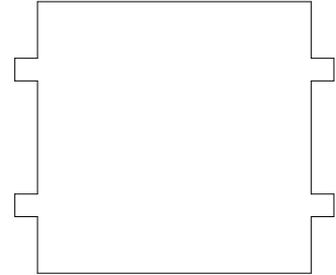
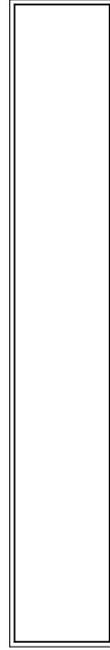
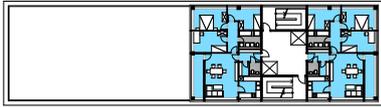
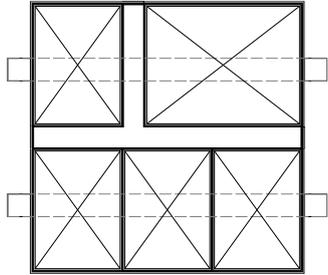
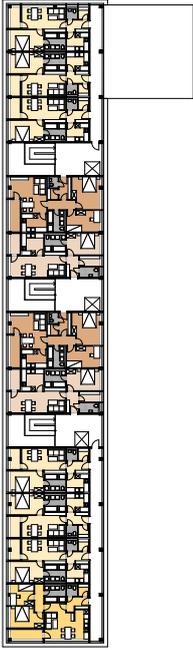


Abb. 193: Platzzone O4, O5 ::: 1:1000





Die nördliche Flucht an der Jägerstraße wird im Vergleich zum Eckgebäude um 12 m zurückversetzt. Jeder Block besteht aus einer 2-geschoßigen rechteckigen Basis. Darauf befinden sich zwei 3-geschoßige Riegel, deren oberste drei Stockwerke wiederum 18 m Richtung Kaarstraße hin auskragen. Zwischen den einzelnen Riegeln vermitteln zwei gegengleich angeordnete abgetreppte, 2-geschoßige Zubauten. In Längsrichtung besitzen die Blöcke im Erdgeschoß jeweils zwei diagonal gegenüberliegende Durchbrüche. Diese Durchbrüche wiederholen sich in Querrichtung in den Zubauten im 2. und 3. Obergeschoß. Jeder der beiden Blöcke hat eine überbaute Fläche von 2.592 m², eine maximale Höhe von 18,7 m und umschließt einen halb-öffentlichen Innenhof mit einer Fläche von 1.080 m². Im Zentrum jedes Innenhofes liegt eine rund 430 m² große Grünfläche. Die Erschließung jedes Gebäudes erfolgt über sechs Kerne mit jeweils einem Aufzug und einem Stiegenhaus. Pro Block finden hier insgesamt 66 Wohneinheiten in vier verschiedenen Wohnungsgrößen Platz, die teils als Spänner und teils durch Laubengänge an die Erschließungskerne angebunden werden.

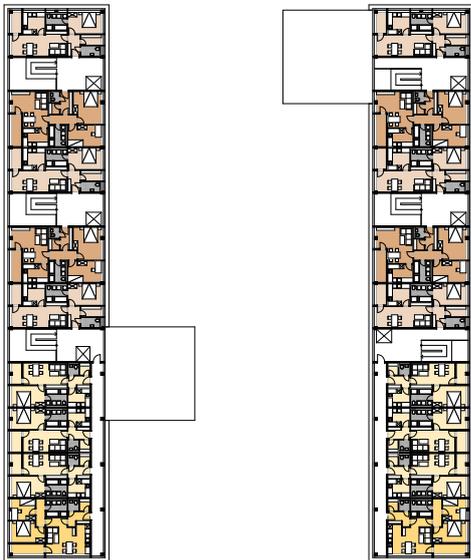
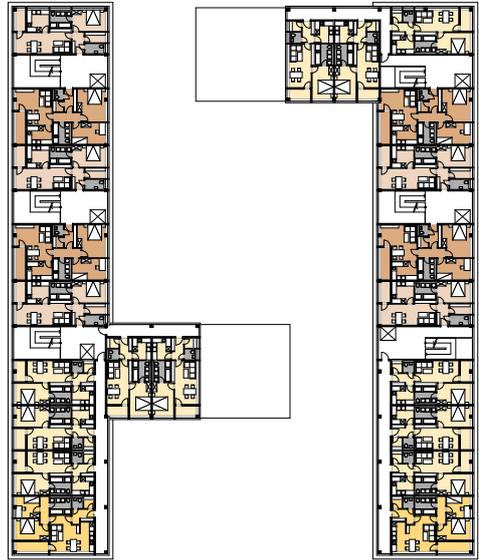
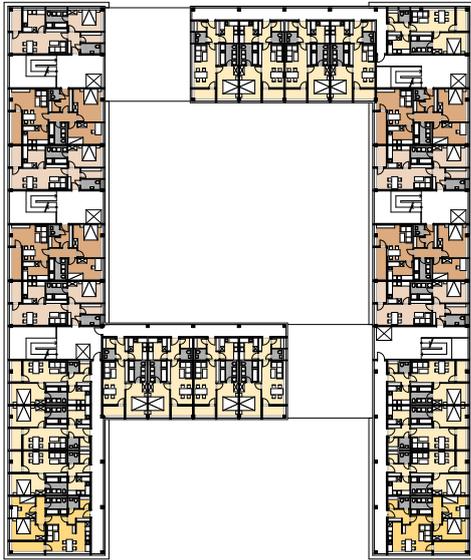
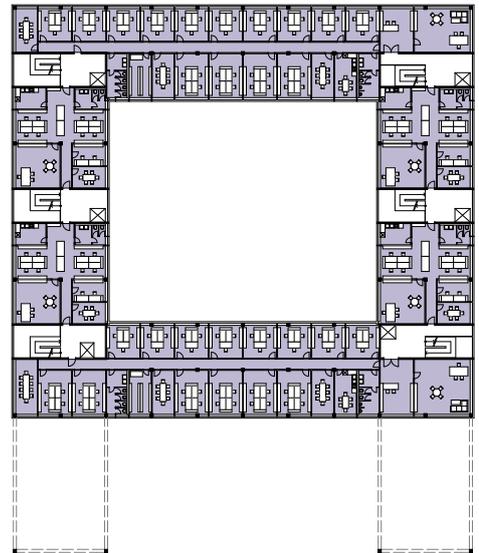
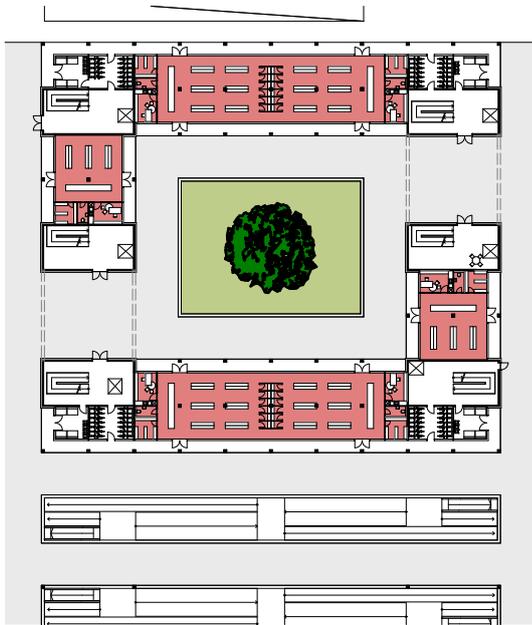


Abb. 194: Block Ost EG, O1, O2, O3, O4 ::: 1:1000



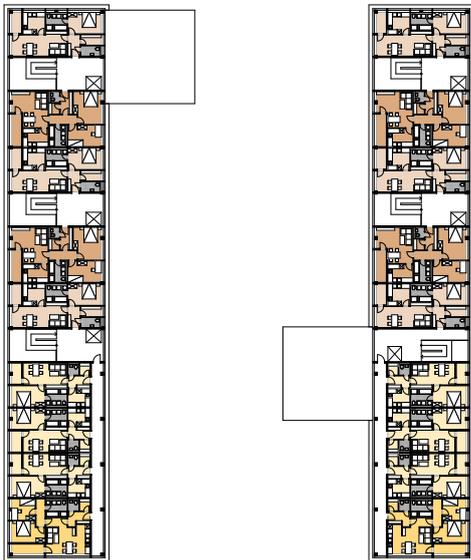
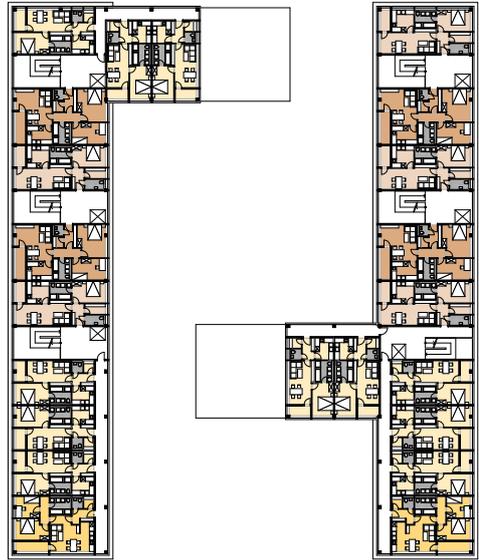
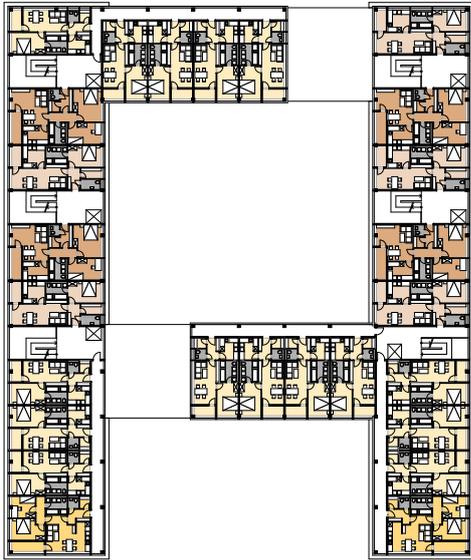
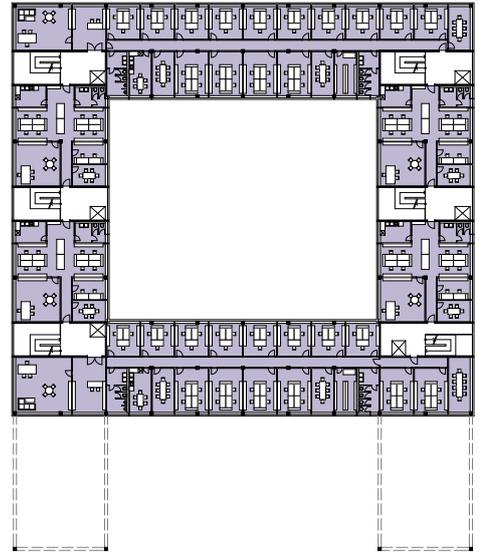
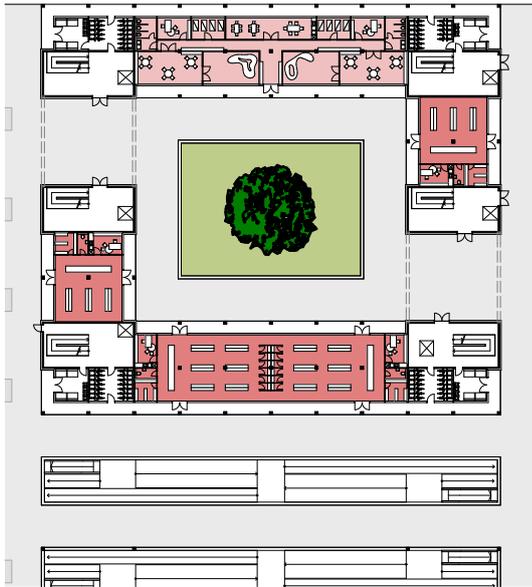


Abb. 195: Block West EG, O1, O2, O3, O4 ::: 1:1000





6.2.3 ABSCHNITT 4: TURM WEST UND SOCKEL

Der massive Baukörper ist im Vergleich zu den vorherigen beiden Blöcken an der nördlichen Gebäudeflucht wieder um 12 m zurückversetzt. Der Baukörper mit einer doppelten Gebäudetiefe von 24 m bildet einen 4-geschoßigen Sockel mit einer Länge von 72 m. Das Gebäude reagiert mit einem 2-geschoßigen Durchbruch auf die Längsachse durch das Planungsgebiet. Um optimale Belichtungsmöglichkeiten für die Wohneinheiten im 3. und 4. Obergeschoß des Sockelgebäudes gewährleisten zu können, wurde in das Volumen an zwei Stellen massiv eingeschnitten. Am nordwestlichen Ende des Sockelgebäudes erhebt sich ein Turm mit weiteren neun Stockwerken, was eine maximale Höhe von 45,9 m ergibt. Die überbaute Fläche beträgt 1.728 m². Die Erschließung des Gebäudes erfolgt über drei Kerne, zwei davon mit jeweils einem Aufzug und einem Stiegenhaus. Der dritte Erschließungskern ist für das Hochhaus vorgesehen und beinhaltet zwei Aufzüge, sowie zwei Sicherheitsstiegenhäuser. Insgesamt 16 Maisonetten in zwei verschiedenen Wohnungsgrößen finden hier Platz, die durch zwei Mittelgänge an die Erschließungskerne angebunden werden. Im Bereich des Turms befinden sich 22 gleichartige Wohneinheiten, die als Zweispänner ausgeformt sind.

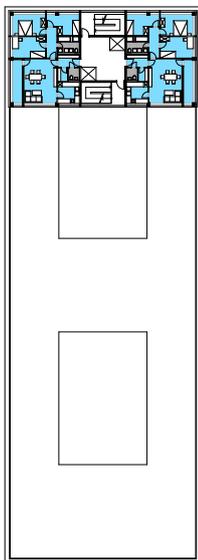
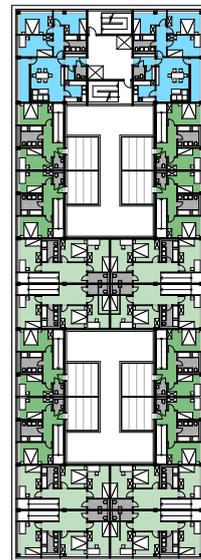
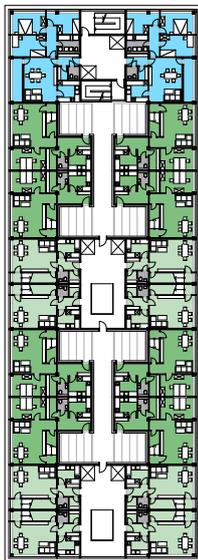
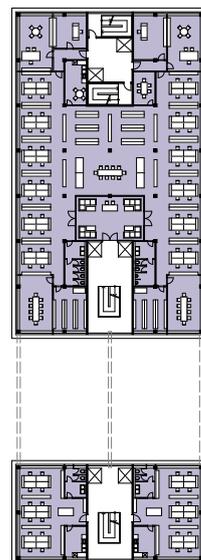
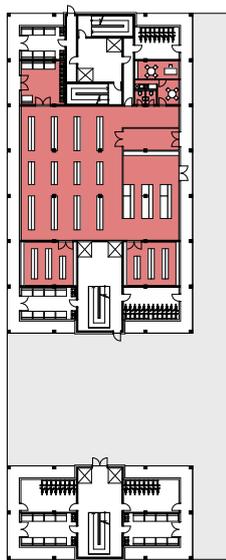


Abb. 196: Turm West EG, O1, O2, O3, O4 ::: 1:1000





6.2.4 STÄDTEBAULICHE KENNZAHLEN

Aus der vorliegenden Planung ergeben sich folgende städtebauliche Kennzahlen. Auf der gesamten Grundstücksfläche von 30.821 m² sind rund 5.300 m² oder 17% bebaut. Etwa 10.000 m², was 33% entspricht, sind überbaute Flächen. 17% der Grundstücksfläche entfallen auf Grünflächen.

Mit den 43.245 m² BGF ergeben sich ein Bebauungsgrad von 0,33, sowie eine Bebauungsdichte von 1,40. Vermindert man nun die Grundstücksflächen um die Flächen, die bereits von der Fa. Pramer mit ihrem Neubau belegt werden, sämtlichen außenliegenden Grünflächen und sonstigen unbebauten Flächen, dann ergibt sich eine verringerte Grundstücksfläche von rund 19.200 m², die zu realistischeren Werten sowohl beim Bebauungsgrad (0,53), als auch bei der Bebauungsdichte (2,25) führen. Diese Zahlen würden auch den Anspruch als Quartierszentrum unterstreichen.

Gebäude	BGF	Bebaute Fläche	Überbaute Fläche
Turm Ost	6.476 m ²	428 m ²	576 m ²
Eckgebäude	5.537 m ²	857 m ²	1.296 m ²
Kino-Kubus	3.888 m ²	0 m ²	1.296 m ²
Block Ost	9.693 m ²	1.485 m ²	2.592 m ²
Block West	9.693 m ²	1.485 m ²	2.592 m ²
Turm West	7.958 m ²	1.046 m ²	1.728 m ²
Summe	43.245 m²	5.301 m²	10.080 m²

Abb. 197: Tabelle Städtebauliche Kennzahlen

6.3 FLÄCHENNUTZUNG



Die Gebäudeplanung beinhaltet neben der sinnvollen Aufteilung der verfügbaren Flächen auf die einzelnen Hauptnutzungen auch die Unterbringung sämtlicher Verkehrs- und Nebenflächen. So sind etwa im Erdgeschoß zusätzlich zu den Verkehrsflächen der vorhandenen Erschließungskerne auch Abstellflächen für Fahrräder, Kinderwagen, sowie Entsorgungsbehältnisse vorgesehen. Darüber hinaus ist das gesamte Planungsgebiet unterkellert, wobei jede Wohnung ein direkt zugängliches Kellerabteil im 1. Untergeschoß zur Verfügung gestellt bekommt. Über die Aufzüge und Stiegenhäuser, sowie in zwei Fällen über Verbindungswege sind auch die drei Tiefgaragenebenen in den Untergeschoßen erreichbar.

Gebäude	EG: Verkauf & Kindergarten	1.OG: Büro & Kino	2.-18.OG: Wohnen
Turm Ost	262 m ²	504 m ²	3.478 m ²
Eckgebäude	443 m ²	1.008 m ²	2.262 m ²
Kino-Kubus	0 m ²	1.296 m ²	0 m ²
Block Ost	838 m ²	1.836 m ²	3.980 m ²
Block West	838 m ²	1.836 m ²	3.980 m ²
Turm West	527m ²	1.080 m ²	3.714 m ²
Summe	2.908 m²	7.560 m²	17.414 m²
Anteil	10%	27%	63%

Abb. 198: Tabelle Flächennutzung



6.3.1 GESCHÄFTSNUTZUNG

Grundsätzlich sind die Erdgeschoßflächen im Planungsgebiet für Betriebe mit starker Kundenfrequenz im Handel und Dienstleistungsbereich vorgesehen. Mögliche Geschäftsnutzungen sind Apotheken, Optiker, Friseur, Nagelstudio, Sonnenstudio, Fitnessstudio, Café, Restaurant, Bäcker, Eisverkäufer, Nahversorger, Trafik, Boutique, Bücherei/Buchhandlung, Bankfiliale, Elektronikhändler, etc.

Als Sondernutzung ist im Erdgeschoß des westlichen Blocks ein Kindergarten eingeplant.

Lokalgrößen	527	315	262	196	143	104	Σ
Teilbar	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein	
Turm Ost			1				1
Eckgebäude				1	1	1	3
Block Ost		2				2	4
Block West		2				2	4
Turm West	1						1
Summe	1	4	1	1	1	5	13

Abb. 199: Tabelle Geschäftsnutzung

6.3.2 BÜRONUTZUNG

Die Flächen im 1. Obergeschoß sollen dagegen Büros und Dienstleister mit privaterem Ambiente, wie etwa Arztpraxen, Behandlungsräume für Physiotherapeuten, Rechtsanwaltskanzleien, etc. beherbergen. Auch die Ansiedelung von Kleinunternehmen mit wenig Kundenfrequenz, wie etwa Architekturbüros ist denkbar.



Bürogrößen	1296	900	864	612	396	360	234	162	108	90	Σ
Teilbar	Kino	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Nein	
Turm Ost					1				1		2
Eckgebäude						1	1	2		1	5
Kino-Kubus	1										1
Block Ost		1		1				2			4
Block West		1		1				2			4
Turm West			1						2		3
Summe	1	2	1	2	1	1	1	6	3	1	19

Abb. 200: Tabelle Büronutzung

6.3.3 WOHNNUTZUNG

Das 2. bis 18. Obergeschoß wird ausschließlich der Wohnnutzung zugeführt. Im vorliegenden Entwurf werden verschiedene Wohnungstypologien ausformuliert. Die Mehrzahl der Wohnungen wird über Spänner erschlossen. In den Türmen finden sich ausschließlich Zweispänner-Wohnungen. Im Sockelgebäude des westlichen Turms gibt es nur Maisonetten. Die eine Hälfte wird als Vierspänner ausgeformt, während die andere Hälfte, ebenso wie das Sockelgebäude des östlichen Turms über eine Mittelgangerschließung verfügt. Die Wohnungsgrößen variieren zwischen 48 m² und 108 m² mit einem bis vier Zimmern. Die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt 70 m².

Ein weiteres Unterscheidungskriterium ist das Vorhandensein von Außenräumen. Die Maisonetten mit Mittelgangerschließung haben im Eingangsgeschoß einen kleinen privaten Vorbereich mit 19 m², ähnlich einem Garten, sowie eine ebenfalls 19 m² große Terrasse im darüber liegenden Stockwerk. Mit wenigen Ausnahmen verfügen die anderen Wohneinheiten über einen eigenen zugeordneten Freibereich, der als Loggia zwischen 4 m² und 8 m² ausgeführt wird.



Ausstattung/Farbcode								
Größe [m ² NF]	108	106	91	48	76	61	66	53
Zimmer	4	4	4	1	3	2	3	2
Spänner		x	x		x	x		
Laubengang							x	x
Mittelgang	x		(x)	x				
Maisonette	x	x						
Loggia			x		x	x	x	x
Terrasse	x							
Vorgarten	x							

Abb. 201: Tabelle Wohnungsausstattung

Insgesamt sind 250 Wohneinheiten vorgesehen, die sich auf die einzelnen Gebäude wie folgt nach Wohnungstypen verteilen.

Anzahl									Σ
Turm Ost			34	8					42
Eckgebäude					7	6	3	22	38
Block Ost					12	16	6	32	66
Block West					12	16	6	32	66
Turm West	8	8	22						38
Summe	8	8	56	8	31	38	15	86	250

Abb. 202: Tabelle Wohnungstypen und Verteilung



Abb. 203: Wohnungstyp DUNKELGRÜN (zweigeschoßig) ::: 1:200

Dieser Wohnungstyp ist als Maisonette mit Mittelgangerschließung im Freien ausgeführt. Diese Wohnungen finden sich ausschließlich im Sockelgebäude des westlichen Turms. Auf einer Nutzfläche von 108 m² finden 4 Zimmer Platz. Vor dem Wohnungseingang im 2. Obergeschoß befindet sich ein kleiner Vorgarten. In der Eingangsebene gibt es abgesehen von Nebenräumen eine Küche, ein Wohn-Essraum und ein Arbeitszimmer. Über eine Stiege erreicht man die obere Etage, wo sich zwei Schlafzimmer inklusive Sanitärzellen befinden. Darüber hinaus gibt es hier auch noch eine großzügige Terrasse. Diese Wohnung ist in erster Linie auf eine Familie mit Kind ausgelegt, wobei das Arbeitszimmer jederzeit in ein weiteres Schlafzimmer umgewandelt werden kann.



Abb. 204: Wohnungstyp HELLGRÜN (zweigeschoßig) ::: 1:200

Dieser Wohnungstyp ist als Maisonette mit Spännererschließung ausgeführt. Diese Wohnungen finden sich ausschließlich im Sockelgebäude des westlichen Turms. Auf einer Nutzfläche von 106 m² finden 4 Zimmer Platz. In der Eingangsebene gibt es abgesehen von Nebenräumen eine Küche und einen Wohn-Essraum. Über eine Stiege erreicht man die obere Etage, wo sich drei Schlafzimmer inklusive Sanitärzellen befinden. Ein eigener, der Wohnung unmittelbar zugeordneter Freibereich ist hier nicht vorgesehen. Diese Wohnung ist auf eine Familie mit zwei Kindern ausgelegt.

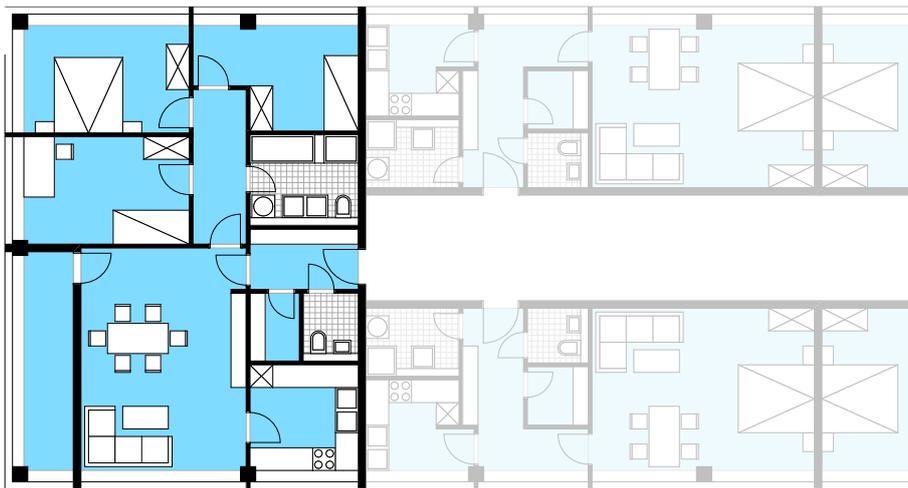


Abb. 205: Wohnungstyp DUNKELBLAU ::: 1:200

Dieser Wohnungstyp befindet sich ausschließlich in den Türmen und den dazugehörigen Sockelgebäuden. Bis auf zwei Ausnahmen mit Mittelgangerschließung wird sie als 2-Spänner ausgeführt. Auf einer Nutzfläche von 91 m² finden 4 Zimmer Platz. Neben den üblichen Nebenräumen, einer Küche, sowie einem Wohn-Essraum sind drei Schlafzimmer vorgesehen. Darüber hinaus gibt es auch noch eine großzügige Loggia mit 8 m². Diese Wohnung ist auf eine Familie mit bis zu zwei Kindern ausgelegt. Ein Schlafzimmer kann auch ohne weiteres als Arbeitszimmer genutzt werden.



Abb. 206: Wohnungstyp HELLBLAU ::: 1:200

Dieser Wohnungstyp befindet sich ausschließlich im Sockelgebäude des östlichen Turms. Es handelt sich dabei um die kleinste angebotene Wohneinheit. Die Erschließung erfolgt über einen Mittelgang. In der 48 m² großen 1-Zimmer-Wohnung gibt es neben den üblichen Nebenräumen sowie einer abgetrennten Küche auch einen Wohn-Essraum mit Schlafnische. Ein eigener, der Wohnung unmittelbar zugeordneter Freibereich ist hier nicht vorgesehen. Diese Wohnung ist auf Singles oder Pärchen ausgelegt.

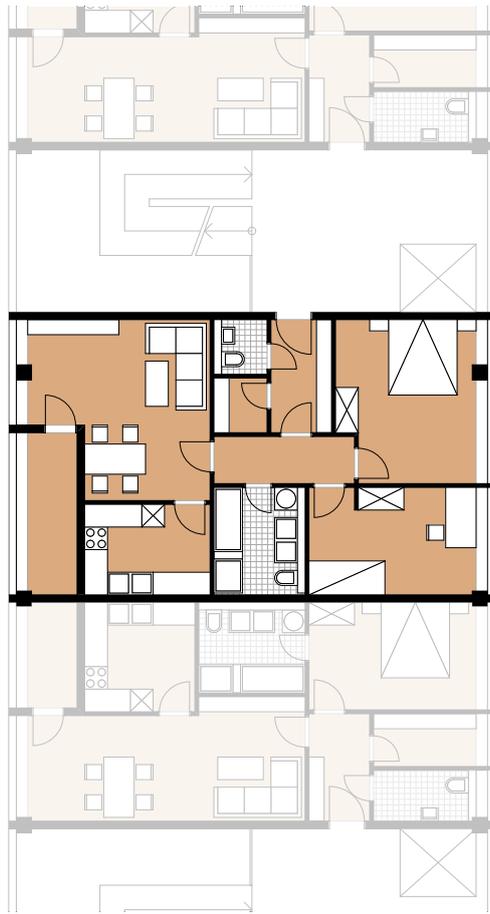


Abb. 207: Wohnungstyp DUNKELBRAUN ::: 1:200

Dieser Wohnungstyp befindet sich ausschließlich in Blockgebäuden und wird als 2-Spanner ausgeführt. Auf einer Nutzfläche von 76 m² finden 3 Zimmer Platz. Neben den üblichen Nebenräumen, einer Küche, sowie einem Wohn-Essraum sind zwei Schlafzimmer vorgesehen. Darüber hinaus gibt es auch noch eine großzügige Loggia mit 6 m². Diese Wohnung ist auf eine Familie mit Kind ausgelegt.



Abb. 208: Wohnungstyp HELLBRAUN ::: 1:200

Dieser Wohnungstyp befindet sich ausschließlich in Blockgebäuden und wird als 2-Spanner ausgeführt. Auf einer Nutzfläche von 61 m² finden 2 Zimmer Platz. Neben den üblichen Nebenräumen, einer Küche, sowie einem Wohn-Essraum ist ein Schlafzimmer vorgesehen. Darüber hinaus gibt es auch noch eine großzügige Loggia mit 4 m². Diese Wohnung ist auf Singles oder Pärchen ausgelegt.

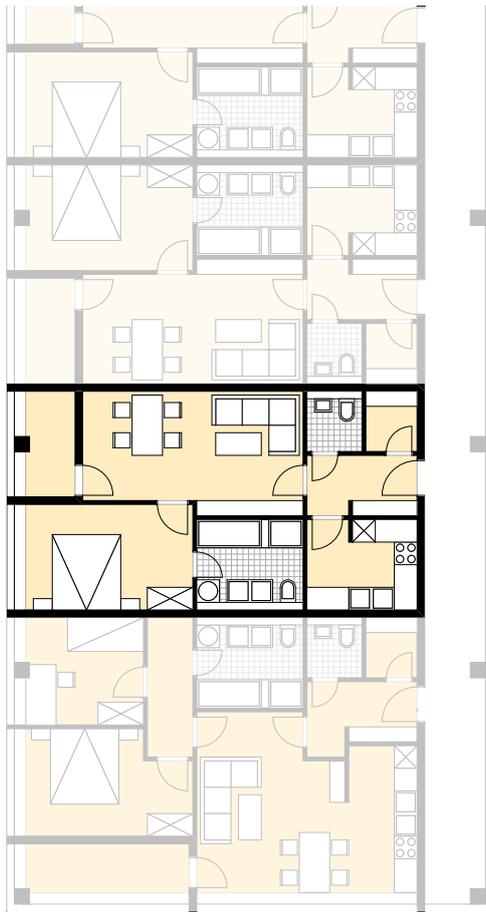


Abb. 209: Wohnungstyp DUNKELGELB ::: 1:200

Dieser Wohnungstyp befindet sich ausschließlich in Blockgebäuden und wird über einen Laubengang erschlossen. Auf einer Nutzfläche von 66 m² finden 3 Zimmer Platz. Neben den üblichen Nebenräumen, sowie einer Wohn-Ess-Küche sind zwei Schlafzimmer vorgesehen. Darüber hinaus gibt es auch noch eine großzügige Loggia mit 6 m². Diese Wohnung ist auf eine Familie mit Kind ausgelegt.



Abb. 210: Wohnungstyp HELLGELB ::: 1:200

Dieser Wohnungstyp befindet sich ausschließlich in Blockgebäuden und wird über einen Laubengang erschlossen. Diese Wohnung ist die mit Abstand am häufigsten vorkommende im vorliegenden Entwurf. Auf einer Nutzfläche von 53 m² finden 2 Zimmer Platz. Neben den üblichen Nebenräumen, einer Küche, sowie einem Wohn-Essraum ist ein Schlafzimmer vorgesehen. Darüber hinaus gibt es auch noch eine großzügige Loggia mit 4 m². Diese Wohnung ist auf Singles oder Pärchen ausgelegt und eignet sich aufgrund ihrer guten Flächenausnutzung auch als Anlegerwohnung.

Die Schaffung von neuem Wohnraum, sowie von Büro- und Geschäftsflächen ist immer ein starker Verkehrserreger. Umso wichtiger ist es, die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel so attraktiv wie möglich zu gestalten, sowie kurze Wege im Zielgebiet zu gewährleisten. Der motorisierte Individualverkehr soll dagegen auf schnellstem Weg in den Untergrund verlegt werden, um an der Oberfläche die Verkehrsbelastung auf ein Minimum zu reduzieren und somit eine Verkehrsberuhigung herbeizuführen.

6.4.1 SCHIENENVERKEHR

Das Hauptaugenmerk in der Verkehrsplanung liegt auf der Neuorganisation des Schienenverkehrs und die Verlegung des Mühlkreisbahnhofes in den Untergrund. Der neue Bahnhof belegt die gesamte Länge des Planungsgebietes. Er wird im Norden begrenzt durch die Nordkante der gedachten Verlängerung der Reindlstraße und ragt im Süden fast unter die gesamte Kaarstraße. Somit ergeben sich Dimensionen von knapp 330 m in der Länge und rund 40 m in der Breite. Die Tiefe beträgt 10,6 m unter der Oberfläche. Der neue Bahnhof ersetzt durch seine Länge die bisherigen Haltestellen ‚Biegung‘, ‚Mühlkreisbahnhof‘ und ‚Landgutstraße‘. Trotz seiner unterirdischen Lage ist der Bahnhof ein Freiluft-Bahnhof, wobei die Bahnsteige dennoch zur Gänze überdacht sind. Durch vier große Öffnungen in der Decke dringt Tageslicht in den Bahnhofsbereich. Die Ein- und Ausfahrten sämtlicher Bahnlinien in den unterirdischen Streckenabschnitt liegen außerhalb des Planungsgebietes, sodass der Schienenverkehr unterirdisch aus beiden Richtungen zweigleisig in das Bahnhofsgeländes einfährt. Durch die Konzeption des Mühlkreisbahnhofes sowohl als End- als auch als Durchgangsbahnhof, ist im Osten, sowie im Westen je eine Umkehrschleife vorgesehen. Am Bahnhof verkehren vier Linien. Die ‚Mühlkreisbahn NEU‘ und die Pöstlingbergbahn fahren in beiden Richtungen durch und trennen sich Richtung Westen außerhalb des Bahnhofes. Für die Straßenbahnlinien 3 und 4 ist dies der Endbahnhof. Sie benutzen die westliche Umkehrschleife.



Am neuen Mühlkreisbahnhof befinden sich sechs Gleise. Von Norden aus gesehen führen die Gleise 1 und 3 stadtauswärts, die Gleise 2 und 4 stadteinwärts. Die Gleise 5 und 6 dagegen sind für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und dienen als Abstellgleise, die in beide Richtungen befahrbar sind. Die Gleise 1 bis 4 sind durch drei Bahnsteige erschlossen. Die Breite der äußeren Bahnsteige beträgt 6 m, während der Mittelbahnsteig 6,4 m breit ist. Die begehbare Bahnsteiglänge beträgt rund 120 m, während der Haltestellenbereich mit 90 m als Doppelhaltestelle ausgeführt ist, um jeweils zwei Bahngarnituren aufnehmen zu können. Die Betriebsgleise fünf und sechs sind für das Bahnpersonal über zwei absperrbare Durchgänge am südlichsten Bahnsteig erreichbar.

Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt zweistufig mittels einer Verteilerebene im 1. Untergeschoß. Von der Oberfläche gelangt man über Rolltreppen, Stiegen und Rampen zur Verteilerebene. Dort befinden sich vier Brücken quer zur Bahnsteigrichtung, die mit jeweils einer Rolltreppe, Stiege und einem Aufzug mit jedem der drei Bahnsteige verbunden sind. Somit wird nicht nur ein unterirdisches Wechseln der Bahnsteige, sondern auch ein barrierefreier Zugang für den gesamten Bahnhof ermöglicht.

6.4.2 ÖFFENTLICHER STRAßENVERKEHR

Der Mühlkreisbahnhof erfährt nicht nur eine Neuorganisation des Schienenverkehrs, sondern wird auch zum Umsteigeknoten mit Lokal- und Regionalbuslinien aufgewertet. Der bisherige Umsteigeknoten am Hinsenkampplatz wird zu diesem Zweck hierher verlegt. Das Teilstück der Kaarstraße zwischen der Kapellenstraße und der Landgutstraße wird für den Individualverkehr gesperrt. Hier an der Ecke zur Landgutstraße entsteht im Bereich der derzeitigen Umkehrschleife der Straßenbahn ein Busterminal mit Umkehrmöglichkeit.

Die Zu- und Abfahrt erfolgt jeweils von der Rudolfstraße über die Mühlkreisbahnstraße, Kaarstraße, Landgutstraße und wieder zur Rudolfstraße und umgekehrt. Für den Fall starken Verkehrs in einer der beiden Zubringerstraßen Mühlkreisbahnstraße und Landgutstraße ist die Wendemöglichkeit am Terminal und Rückfahrt durch die jeweils andere

Straße gewährleistet. Von der nächstgelegenen Rolltreppe des Bahnhofes sind rund 50 m bis zum Busterminal zurückzulegen.



6.4.3 INDIVIDUALVERKEHR

Die Landgutstraße im Westen des Planungsgebietes übernimmt drei Funktionen. Auf der gesamten Strecke besteht Anliegerverkehr in das Siedlungsgebiet am Auberg. Die Teilstrecke zwischen der Rudolfstraße bis zur Einfahrt der Tiefgarage des Planungsgebietes herrscht zusätzlich Zu- und Abfahrtsverkehr. Im letzten Teilstück zwischen Rudolfstraße und Kaarstraße fahren außerdem noch die Lokal- und Regionalbusse zum und vom neuen Busterminal im Planungsgebiet.

Die Kaarstraße wird ebenfalls zweigeteilt, wobei der Bereich zwischen der Kapellenstraße und der Landgutstraße dem Busverkehr vorbehalten ist. Zwischen der Kapellenstraße und der Hauptstraße herrscht Anliegerverkehr, zumal sich hier auch die Einfahrt in das Parkhaus Grünmarkt befindet. Die Kapellenstraße ist für Anrainer aufgrund ihrer Einbahnregelung nur über die Kaarstraße erreichbar.

Die Stadlbauerstraße ist eine reine Verbindungsstraße zwischen der Kaarstraße und der Jägerstraße. Die Jägerstraße ist eine Sackgasse und als solche nur für Anrainer, sowie als Zufahrtstraße zu den beiden oberen Tiefgaragenebenen für die Ein- und Ausfahrt relevant. Der aus der Tiefgarage kommende Verkehr muss über die Stadlbauerstraße oder die Aubergstraße in das weitere Straßennetz abgeleitet werden, da die östliche Jägerstraße ab der Aubergstraße eine Einbahn in die Gegenrichtung ist.

Der Ausweichverkehr im unmittelbaren Umkreis des Planungsgebietes soll durch die Errichtung der vierten Donaubrücke, sowie durch die Neuorganisation der Verkehrsführung im Bereich des Hinsenkampplatzes und der Ferihumerstraße zurückgedrängt werden.



6.4.4 RUHENDER VERKEHR

Zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs ist eine Tiefgarage in den drei Untergeschoßen mit 1.750 Stellplätzen vorgesehen, von denen 50 barrierefrei gestaltet werden. Die 250 Stellplätze im 1. Untergeschoß, sowie weitere 750 im 2. Untergeschoß sind als Mietparkplätze für die Bewohner, Geschäfte und Büros im Planungsgebiet reserviert. Überzählige Parkplätze werden am freien Markt angeboten. Das 3. Untergeschoß beherbergt 750 Besucher- und Kundenparkplätze für die im Planungsgebiet ansässigen Geschäfte und Büros mit zeitlich begrenzter Gratisnutzung. Eine längere Parkdauer kann durch Kinotickets, Kassenbons mit Mindestumsatz oder Fahrscheine der öffentlichen Verkehrsmittel abgegolten werden. Somit eignet sich die Tiefgarage auch für Park & Ride. Darüber hinaus wird den Parkplatzmietern ein gewisses Kontingent an Ausfahrtstickets zur Verfügung gestellt, die sie beispielsweise ihren Gästen zur freien Ausfahrt überlassen können.

Die Hauptzufahrt befindet sich in der Landgutstraße am westlichen Eck des Planungsgebietes. Zusätzlich gibt es in der Jägerstraße noch eine weitere Ein- und Ausfahrt für die Mietparkplätze im 1. und 2. Untergeschoß. Der Zugang zur Tiefgarage erfolgt über die Lifte und Stiegenhäuser der Gebäude darüber, sowie zwei weitere Zugänge im Bereich des Quartiersparks. Ein Gang verbindet das 3. Untergeschoß der Tiefgarage niveaugleich mit dem nördlichen Bahnsteig des neuen Bahnhofes.

6.4.5 FUßGÄNGER UND RADFAHRER

Die Erschließung des Planungsgebietes für Fußgänger erfolgt über eine 18 m breite Längsachse als gedachte Verlängerung der Reindlstraße zwischen der Stadlbauerstraße und der Landgutstraße. Drei Querachsen zur Jägerstraße, eine 6 m breit als Verlängerung der Kapellenstraße, eine andere 18 m breit als Verlängerung der Mühlkreisbahnstraße, sowie ein weiterer 18 m breiter Verbindungsweg dazwischen bieten Fußgängern die Möglichkeit, den Geh- und Radweg der verlängerten Jägerstraße im Westen ungefährdet zu erreichen. Durchbrüche durch die beiden mittleren Gebäude, sowie durch

den nordöstlichsten Baukörper ermöglichen darüber hinaus interessante Wege in allen Richtungen quer durch die jeweiligen Innenhöfe.



Entlang der Kaarstraße ist für Radfahrer ein eigener Fahrstreifen vorgesehen, um die flanierenden Fußgänger von den Radfahrern zu trennen. In Nord-Süd-Richtung können Radfahrer den Verbindungsweg zwischen der Kapellenstraße und der Jägerstraße befahren.



6.5 FREIRAUMKONZEPT

Um den Bewohnern ein attraktives Wohnambiente zu bieten, ist es notwendig, eine ansprechende Mischung aus Grünflächen, Spielplätzen und Schatten spendenden Grünstrukturen zu gestalten. Des Weiteren ist auch ein intelligentes Wegenetz mit Kommunikationsplätzen zu planen und auf kurze Wegebeziehungen zu achten.

6.5.1 GRÜNFLÄCHEN

In Anlehnung an den früheren Baumbewuchs entlang der Kaarstraße wird nun an dieser Stelle eine alleeartige Baumbepflanzung umgesetzt. Da sich darunter der unterirdische Bahnhof befindet, kann östlich der Kapellenstraße nur mit Baumtrögen gearbeitet werden. Westlich davon können Bäume in die Erde gepflanzt werden. Im gesamten Bereich entlang der Kaarstraße befindet sich außerdem noch ein 12 m breiter Grünstreifen mit niedrigem Staudenbewuchs, der die 18 m breite Fußgängerachse dahinter von der Kaarstraße abschirmt.

Die größte zusammenhängende Grünfläche ist der knapp über 2.000 m² große Quartierspark im westlichen Planungsgebiet. Im Süden wird der Park durch die große Fußgängerachse begrenzt. Im Norden wird mit einer Randbepflanzung aus Laubbäumen auf die Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage reagiert. Zwischen den beiden Tiefgaragenaufgängen am östlichen Rand des Parks wird ebenso eine Baumreihe gepflanzt. Im nordöstlichen Eck ist ein Kinderspielplatz vorgesehen. So wie im gesamten Gebiet laden auch hier einfache Steinbänke zum Verweilen ein.

Die Innenhöfe der beiden mittleren Gebäude sind begrünt und von allen vier Seiten ebenerdig zugänglich. Die beiden 18 m breiten Verbindungswege zur Jägerstraße haben aufgrund ihrer Breite Platz für die Aufstellung von Baumtrögen in deren Mitte.



Im Osten des Planungsgebietes liegt die große urbane Platzzone, die für Veranstaltungen, wie Konzerte oder Märkte genutzt werden kann. Durch den Überbau des Kinos erhält der Platz eine einzigartige Identität und ist gleichzeitig auch teilweise witterungsgeschützt. Vom Platz ausgehend führt ein 18 m breiter, gepflasterter Weg entlang der Längsachse durch das gesamte Planungsgebiet. Durch die Auskragungen der angrenzenden Gebäude entsteht ein Torbogen-Effekt. Diese Achse wird von drei Wegen in Querrichtung gekreuzt, von denen die beiden östlichen ebenfalls jeweils 18 m breit sind, während der westliche lediglich eine Breite von 6 m aufweist. Darüber hinaus ergeben sich durch die versetzten Gebäudedurchbrüche weitere spannende Wege durch die Innenhöfe.



6.6 ENERGIEKONZEPT

Bei der Neugestaltung des Mühlkreisbahnhofareals soll der Fokus auf eine nachhaltige Steigerung der Energieeffizienz, sowie ein intelligentes Energiemanagement gelegt werden. Dies geschieht im Einklang mit den Intentionen der Linzer Stadtpolitik, die das Konzept der Smart City bereits bei der Grünen Mitte Linz vorgegeben hat.

6.6.1 FERNWÄRME UND PHOTOVOLTAIK

Zweifellos ist einer der wichtigsten Punkte der Anschluss an das bestehende Linzer Fernwärmenetz zur Heizung und Warmwasseraufbereitung. Durch die Nutzung der Abwärme der Linzer Industrie als Teil der Fernwärmeerzeugung kann die Verwendung von weiteren fossilen Brennstoffen reduziert werden. Zumal mit der Heizung und der Warmwasseraufbereitung bereits die ‚warmen‘ Aspekte des Lebens von der Fernwärme abgedeckt werden, kann auf den Einsatz von thermischen Solaranlagen zur Wärmegewinnung komplett verzichtet werden und stattdessen Photovoltaikanlagen auf den Dächern verbaut werden. Durch die Einspeisung der auf diese Weise erzeugten Energie soll der Anteil an erneuerbaren Energieträgern weiter erhöht werden.

6.6.2 ENERGIEEFFIZIENTE BELEUCHTUNG DER AUßENANLAGEN

Wie bereits in der Grünen Mitte Linz soll auch bei der Neugestaltung des Mühlkreisbahnhofareals der energiesparenden Beleuchtung der gesamten Außenanlagen des Planungsgebietes, sowie des Quartiersparks eine wichtige Rolle zukommen. Durch den Einsatz von LED-Leuchtmittel können neben einem niedrigen Energieverbrauch bei gleichzeitig hoher Leuchtintensität auch Vorteile durch eine lange Lebensdauer, sowie einen vergleichsweise geringen Wartungsaufwand erzielt werden.



Da die Stadt Linz die Verbreitung von Elektro-Fahrzeugen fördern will, ist es naheliegend, beim Neubau eines Projektes auf die Möglichkeit zur Einrichtung von E-Ladestationen Rücksicht zu nehmen. Bei der Neugestaltung des Mühlkreisbahnhofsgeländes sollen in der Tiefgarage auf den Mietparkplätzen Wand-Ladestationen zum Einsatz kommen. Da die Marktdurchdringung von Elektro-Fahrzeugen aktuell noch relativ gering ist, werden daher in der Bauphase lediglich die erforderlichen Leitungen und Haltevorrichtungen hergestellt. Dadurch wird gewährleistet, dass jeder einzelne Parkplatzmieter bei Bedarf rasch und unkompliziert eine solche Ladestation einbauen kann.



Abb. 211: Perspektive Richtung Osten

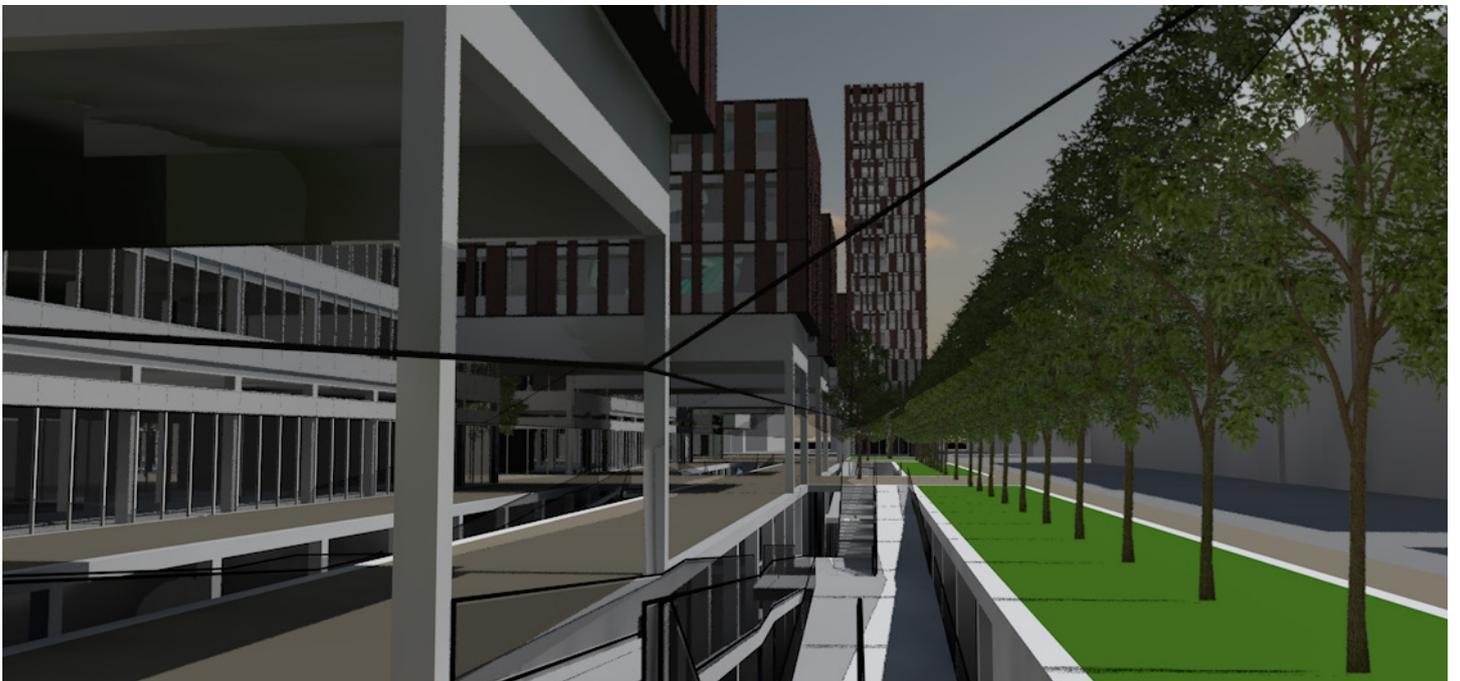


Abb. 212: Blick entlang der Achse Richtung Osten

Durch die Neuorganisation der schienengebundenen Verkehrsmittel eröffnen sich in letzter Zeit immer wieder Möglichkeiten, ehemalige Bahnhofsgelände einem ‚städtebaulichen Facelifting‘ zu unterziehen. Alleine in Linz wäre eine zukünftige Neugestaltung des Areals Mühlkreisbahnhof bereits das dritte Projekt dieser Art. Im Vergleich mit den Referenzprojekten findet man durchaus Gemeinsamkeiten, obwohl jeder Entwurf eine auf das jeweilige Quartier bezugnehmende Individualität aufweist.

Betrachtet man die Grundstücksfläche, reiht sich mein Projekt zwischen die beiden Linzer Referenzprojekte ein. Mit rund 30.000 m² ist es mehr als doppelt so groß wie das ebenfalls längliche, knapp 14.000 m² große Gelände der ehemaligen LILO und belegt mehr als ein Drittel der dreieckigen, rund 85.000 m² Grundstücksfläche der Grünen Mitte Linz. Ähnlich wie bei der Neubebauung des LILO-Areals sind auch bei meinem Projekt die zentrumsnahe Lage, sowie die optimale Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln hervorzuheben. Bei der eher zentrumsfernen Grünen Mitte Linz liegt bis zum Bau der zweiten Schienenachse der Fokus überwiegend auf Individualverkehr.

Wie bei der Grünen Mitte Linz war es auch meine Intention, Grünflächen in das Quartier zu bringen. Dies äußert sich in Parkanlagen und begrünten Innenhöfen. Vergleichbar mit dem ehemaligen Gelände der LILO wird auch bei meinem Entwurf das Planungsgebiet von zwei diagonal gegenüberliegenden Türmen aufgezo-gen. Mein Bebauungsvorschlag wiederum hebt sich sowohl von der mächtigen Blockrandbebauung der Grünen Mitte Linz, als auch von der durchgehenden Punktbebauung des LILO-Areals ab. Während die Grüne Mitte Linz fast ausschließlich auf Wohnnutzung ausgelegt ist, weist mein Entwurf eine stockwerksbezogene Nutzungsdurchmischung auf, die Neubebauung des LILO-Areals hingegen eine baukörperbezogene.

Das meinem Entwurf zugrunde liegende städtebauliche Konzept leitet sich vom öffentlichen Raum ab. Das Ergebnis des Projektes ist gewissermaßen eine Machbarkeitsstudie zum Thema ‚Wohnen im Zentrum‘. Die städtebauliche Struktur erlaubt mit der Zeit auch andere Nutzungen. Diese Nutzungsneutralität wird durch den zurückhaltenden und klare Räume schaffenden Entwurf bekräftigt.

Ich hoffe, dass mir mit diesem Entwurf ein für die Stadt Linz interessanter Denkanstoß zur Neugestaltung des Areals Mühlkreisbahnhof gelungen ist.

8 ANHANG



8.1 QUELLENVERZEICHNIS

8.1.1 LITERATURQUELLEN

Arlt, Peter/Broquard, Dimitri/Voegeli, Jonas (Hg.): Linz Atlas. Zur Lebensqualität hier und anderswo, Wien 2009
(Arlt/Broquard/Voegeli 2009)

Bina, Andrea/Potocnik Lorenz (Hg.): Architecture in Linz. 1900-2011, Wien 2012
(Bina/Potocnik 2012)

Dobusch, Franz/Mayr Johann (Hg.): Linz. Stadt der Arbeit und Kultur, Linz 1997
(Dobusch/Mayr 1997)

Hager, Christian: Die Mühlkreisbahn. Strecke Linz Urfahr - Aigen-Schlägl und Linzer Verbindungsbahn, Steyr 1989
(Hager 1989)

Kaiser, Wolfgang: Straßenbahnen in Österreich, München 2004
(Kaiser 2004)

Katzinger, Willibald: Kleine Linzer Stadtgeschichte, Regensburg 2008
(Katzinger 2008)

Necker, Sylvia/Kramer, Elisabeth (Hg.): „Hitlerbauten“ in Linz. Wohnsiedlungen zwischen Alltag und Geschichte. 1938 bis zur Gegenwart, Salzburg 2012
(Necker/Kramer 2012)

Schrempf, Robert: Pöstlingbergbahn Album. Mit einer Steigung von 11,2 Prozent vom Linzer Hauptplatz auf den Pöstlingberg, Berlin 2009
(Schrempf 2009)

Schultes, Lothar: Linz. Gesichter einer Stadt, Weitra o. J.
(Schultes o. J.)

Sternhart, Hans: Straßenbahn in Linz, Wien 1980
(Sternhart 1980)

voestalpine AG, Corporate Communications (Hg.): Geschäftsbericht 2013/14, Linz o.J.
(voestalpine AG o. J.)



8.1.2 ONLINEQUELLEN

ASFINAG (Hg.): A 26 Linzer Autobahn Knoten Linz Hummelhof (A 7) - Anschlussstelle Donau Nord, <http://www.asfinag.at/unterwegs/bauprojekte/oberoesterreich/-/asset_publisher/1_47143/content/a-26-linzer-autobahn-knoten-linz-hummelhof-a-7-anschlussstelle-donau-nord>, in: <<http://www.asfinag.at/>>, 16.04.2015
(ASFINAG o. J.)

o. A.: Projekt der BRW, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/projekt-der-brw/>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 16.04.2015
(Grüne Mitte o. J. BRW)

o. A.: Zweites Projekt der BRW II, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/projekt-nummer-11/>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 16.04.2015
(Grüne Mitte o. J. BRW II)

o. A.: Projekt der Familie Linz, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/projekt-der-familie/>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 16.04.2015
(Grüne Mitte o. J. Familie)

o. A.: Erstes Projekt der GWG, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/erstes-projekt-der-gwg/>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 16.04.2015
(Grüne Mitte o. J. GWG I)

o. A.: Zweites Projekt der GWG, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/zweites-projekt-der-gwg-2/>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 16.04.2015
(Grüne Mitte o. J. GWG II)

o. A.: Drittes Projekt der GWG, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/drittes-projekt-der-gwg/>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 16.04.2015
(Grüne Mitte o. J. GWG III)

o. A.: Der Lageplan im Überblick, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/der-lageplan-im-ueberblick/>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 16.04.2015
(Grüne Mitte o. J. Lageplan)

o. A.: Projekt der LAWOG, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/lawog/>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 16.04.2015
(Grüne Mitte o. J. LAWOG)



o. A.: Projekt der NEUE HEIMAT OÖ, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/projekt-neue-heimat/>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 16.4.2015

(Grüne Mitte o. J. NEUE HEIMAT)

o. A.: Erstes Projekt der OÖ Wohnbau, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/erstes-projekt-ooewohnbau/>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 16.04.2015

(Grüne Mitte o. J. OÖ Wohnbau I)

o. A.: Zweites Objekt der OÖ Wohnbau, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/projekt-der-gbv/>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 16.04.2015

(Grüne Mitte o. J. OÖ Wohnbau II)

o. A.: Projekt der WSG, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/projekt-der-wsg/>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 16.04.2015

(Grüne Mitte o. J. WSG)

Hubmann, Robert: Nachhaltig wirksame Lösungen für Linz, <http://www.linz.at/images/LA202_HT06_Nachhaltig_wirksame.pdf>, in: <<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015

(Hubmann o. J.)

Amt der OÖ Landesregierung (Hg.): Die neue Mühlkreisbahn kommt, <http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/publikationen/verk_muehlkreisbahn.pdf>, in: <<http://www.land-oberoesterreich.gv.at/>>, 16.04.2015

(Land OÖ o. J.)

OÖ Nachrichten (Hg.) (10.03.2014): Desiro-Züge fahren bis 2019 auf der Mühlkreisbahn, <<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/Desiro-Zuege-fahren-bis-2019-auf-der-Muehlkreisbahn;art4,1326861>>, in: <<http://www.nachrichten.at/>>, 16.04.2015

(OÖ Nachrichten 2014 Desiro)

OÖ Nachrichten (Hg.) (19.09.2014): Pariser Architekten erhalten Zuschlag für die neue Linzer Eisenbahnbrücke, <<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/Pariser-Architekten-erhalten-Zuschlag-fuer-die-neue-Linzer-Eisenbahnbruecke;art4,1503959>>, in: <<http://www.nachrichten.at/>>, 16.04.2015

(OÖ Nachrichten 2014 Eisenbahnbrücke)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.) (2008): Stadtentwicklung Bahnhofsviertel, <http://www.linz.at/presse/2008/200808_41281.asp> in: <<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015

(Stadt Linz 2008 Bahnhofsviertel)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.) (2008): Pendlerproblematik und Stadtplanung, <http://www.linz.at/presse/2008/200810_41932.asp> in: <<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015

(Stadt Linz 2008 Pendlerproblematik)



Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.) (23.05.2013): Örtliches
Entwicklungskonzept Linz Nr. 2. Baulandkonzept,
<http://www.linz.at/images/z_und_m_bauland_internet.pdf>, in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
(Stadt Linz 2013 Baulandkonzept)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.) (23.05.2013): Örtliches
Entwicklungskonzept Linz Nr. 2. Grünlandkonzept,
<http://www.linz.at/images/z_u_m_gruenland_internet.pdf>, in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
(Stadt Linz 2013 Grünlandkonzept)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.) (2013): Neuer Straßenname im
Bereich „grüne Mitte Linz“,
<http://www.linz.at/presse/2013/201303_67682.asp> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
(Stadt Linz 2013 Neuer Straßenname)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.) (23.05.2013): Örtliches
Entwicklungskonzept Linz Nr. 2. Verkehrskonzept,
<http://www.linz.at/images/z_u_m_verkehr_internet.pdf>, in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
(Stadt Linz 2013 Verkehrskonzept)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Architekturwettbewerbe,
<<http://www.linz.at/leben/gruenemitte-architekturwettbewerbe.asp>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
(Stadt Linz o. J. Architekturwettbewerbe)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Flächennutzung - Statistische
Bezirke,
<http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/015_Flaechen/FLSTB14.pdf>
in: <<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
(Stadt Linz o. J. Flächennutzung)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Freiraum,
<<http://www.linz.at/leben/gruenemitte-freiraum.asp>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
(Stadt Linz o. J. Freiraum)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): grüne Mitte Linz – Das Projekt,
<<http://www.linz.at/leben/gruenemitte-projekt.asp>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
(Stadt Linz o. J. Grüne Mitte)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Hängende Gärten,
<<http://www.linz.at/leben/gruenemitte-haengenedegaerten.asp>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
(Stadt Linz o. J. Hängende Gärten)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Lage und Flächen,
<http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/015_Flaechen/>, in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
(Stadt Linz o. J. Lage und Flächen)



Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Lentia City,
<<http://www.linz.at/Verkehr/34329.asp>> in: <<http://www.linz.at/>>,
16.04.2015

(Stadt Linz o. J. Lentia City)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Neubebauung des LILO-Areals –
City Spot Linz, <<http://www.linz.at/futurelinz/48187.asp>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015

(Stadt Linz o. J. LILO-Areal)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Meilensteine,
<<http://www.linz.at/leben/gruenemitte-meilensteine.asp>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015

(Stadt Linz o. J. Meilensteine)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Neue Straßenbahnlinie 4,
<<http://www.linz.at/futurelinz/62037.asp>> in: <<http://www.linz.at/>>,
16.04.2015

(Stadt Linz o. J. Neue Straßenbahnlinie)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Parkgarage Grünmarkt,
<<http://www.linz.at/Verkehr/34343.asp>> in: <<http://www.linz.at/>>,
16.04.2015

(Stadt Linz o. J. Parkgarage Grünmarkt)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Revitalisierung/Verlängerung
der Pöstlingbergbahn, <<http://www.linz.at/futurelinz/43201.asp>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015

(Stadt Linz o. J. Pöstlingbergbahn)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Riesenederhof,
<<http://www.linz.at/archiv/denkmal/default.asp?action=denkmaldetail&id=2899>> in: <<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015

(Stadt Linz o. J. Riesenederhof)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Smart City,
<<http://www.linz.at/leben/gruenemitte-smartcity.asp>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015

(Vgl. Stadt Linz o. J. Smart City)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Städtebau und Architektur,
<<http://www.linz.at/leben/gruenemitte-staedtebauundarchitektur.asp>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015

(Stadt Linz o. J. Städtebau)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Stadtgebiet,
<http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/>, in: <<http://www.linz.at/>>,
16.04.2015

(Stadt Linz o. J. Stadtgebiet)

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Tiefgarage Neues Rathaus,
<<http://www.linz.at/Verkehr/34347.asp>> in: <<http://www.linz.at/>>,
16.04.2015

(Stadt Linz o. J. Tiefgarage Neues Rathaus)



Magistrat der Landeshauptstadt Linz (Hg.): Verkehr,
<<http://www.linz.at/leben/gruenemitte-verkehr.asp>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
(Stadt Linz o. J. Verkehr)

Zens, Alexander (09.06.2012): Nach vier Jahren Leerstand: Büros und 35
Wohnungen in früherem Finanzamt,
<<http://www.nachrichten.at/anzeigen/immobilien/art147,901422>>, in:
<<http://www.nachrichten.at/>>, 16.04.2015
(Zens 2012)

Zens, Alexander (14.02.2015): Linzer „Linus Tower“: Wohnungen statt
Büroturm, <<http://www.nachrichten.at/nachrichten/wirtschaft/Linzer-Linus-Tower-hnungen-statt-Bueroturm;art15,1648019>>, in:
<<http://www.nachrichten.at/>>, 16.04.2015
(Zens 2015)

S. 11, Abb. 1: Blick vom Pöstlingberg auf Linz, von: Gideon Grill, 24.09.2014

S. 11, Abb. 2: Statistische Bezirke von Linz,
<http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/LINZSTB2014.pdf> in:
<<http://www.linz.at/>>, 14.04.2015

S. 12, Abb. 3: Flächennutzung Linz gesamt,
<http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/015_Flaechen/FLPIE14r_K.png> in: <<http://www.linz.at/>>, 14.04.2015

S. 12, Abb. 4: Flächennutzung Linz pro Bezirk,
<http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/015_Flaechen/FLNUT14A.png> in: <<http://www.linz.at/>>, 14.04.2015

S. 12, Abb. 5: Flächennutzung Bauland,
<http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/015_Flaechen/BAULA14.png> in: <<http://www.linz.at/>>, 14.04.2015

S. 12, Abb. 6: Flächennutzung Grünland,
<http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/015_Flaechen/GRUENWALD14.png> in: <<http://www.linz.at/>>, 14.04.2015

S. 12, Abb. 7: Flächennutzung Verkehrsflächen,
<http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/015_Flaechen/VERKF14.png> in: <<http://www.linz.at/>>, 14.04.2015

S. 13, Abb. 8: Martinskirche, von: Gideon Grill, 18.09.2014

S. 13, Abb. 9: Linzer Schloss, von: Gideon Grill, 19.09.2014

S. 14, Abb. 10: ehemaliger Südbahnhof, von: Gideon Grill, 24.09.2014

S. 15, Abb. 11: Eisenbahnbrücke, von: Gideon Grill, 19.09.2014

S. 16, Abb. 12: Nibelungenbrücke mit den Brückenkopfgebäuden im Hintergrund, von: Gideon Grill, 19.09.2014

S. 18, Abb. 13: VÖEST Brücke, von: Gideon Grill, 19.09.2014

S. 19, Abb. 14: VÖEST, von: Gideon Grill, 18.09.2014

S. 20, Abb. 15: Hauptplatz, von: Gideon Grill, 19.09.2014

S. 21, Abb. 16: Promenade, von: Gideon Grill, 18.09.2014

S. 21, Abb. 17: Taubenmarkt, von: Gideon Grill, 14.04.2015

S. 21, Abb. 18: Landstraße, von: Gideon Grill, 14.04.2015

S. 21, Abb. 19: Neuer Dom, von: Gideon Grill, 18.09.2014

S. 22, Abb. 20: Stadtvillen, von: Gideon Grill, 16.04.2015



- S. 22, Abb. 21: Franckviertel, von: Gideon Grill, 31.08.2014
- S. 22, Abb. 22: Haydnstraße, von: Gideon Grill, 31.08.2014
- S. 22, Abb. 23: Sintstraße, von: Gideon Grill, 31.08.2014
- S. 22, Abb. 24: Tabakfabrik, von: Gideon Grill, 24.09.2014
- S. 23, Abb. 25: Hitlerbauten am Spallerhof, von: Gideon Grill, 24.09.2014
- S. 23, Abb. 26: Hitlerbauten, von: Gideon Grill, 24.09.2014
- S. 23, Abb. 27: Hitlerbauten Innenhofsituation, von: Gideon Grill, 24.09.2014
- S. 23, Abb. 28: Lenauhochhaus, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 24, Abb. 29: Hochhaussiedlung ‚Am Damm‘, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 24, Abb. 30: Lentia 2000, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 24, Abb. 31: Linzer Wollzeugfabrik um 1890,
<http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Linzer_Wollzeugfabrik_um_1890.jpg>
in: <<http://de.wikipedia.org/>>, 14.04.2015
- S. 24, Abb. 32: solarCity, von: Gideon Grill, 16.04.2015
- S. 24, Abb. 33: solarCity, von: Gideon Grill, 16.04.2015
- S. 25, Abb. 34: Brucknerhaus, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 25, Abb. 35: Neues Rathaus, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 25, Abb. 36: Ars Electronica Center, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 25, Abb. 37: Lentos Kunstmuseum, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 25, Abb. 38: Design Center, von: Gideon Grill, 24.09.2014
- S. 26, Abb. 39: Südflügelneubau des Linzer Schlosses, von: Gideon Grill, 18.09.2014
- S. 26, Abb. 40: Musiktheater Linz, von: Gideon Grill, 14.04.2015
- S. 26, Abb. 41: Hauptbahnhof, von: Gideon Grill, 18.09.2014
- S. 26, Abb. 43: LDZ, von: Gideon Grill, 18.09.2014
- S. 26, Abb. 42: Wissensturm, von: Gideon Grill, 18.09.2014
- S. 27, Abb. 44: Terminal Tower, von: Gideon Grill, 18.09.2014
- S. 27, Abb. 45: Power Tower, von: Gideon Grill, 18.09.2014
- S. 27, Abb. 46: Stahlwelt, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 27, Abb. 47: Officecenter, von: Gideon Grill, 19.09.2014



- S. 27, Abb. 48: Science Park, von: Gideon Grill, 16.04.2015
- S. 28, Abb. 49: Mühlkreisbahnhof, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 28, Abb. 50: Mühlkreisbahnhof, von: Gideon Grill, 26.09.2013
- S. 28, Abb. 51: Mühlkreisbahn, von: Gideon Grill, 26.09.2013
- S. 29, Abb. 52: Ausfahrt Mühlkreisbahnhof zur Verbindungsbahn, von: Gideon Grill, 26.09.2013
- S. 30, Abb. 53: Eisenbahnbrücke, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 30, Abb. 54: Straßenbahn in der Kaarstraße, von: Gideon Grill, 31.01.2014
- S. 33, Abb. 55: Pöstlingbergkirche, von: Gideon Grill, 24.09.2014
- S. 33, Abb. 56: ehemalige Talstation der Pöstlingbergbahn, von: Gideon Grill, 16.04.2015
- S. 33, Abb. 57: Bergstation der Pöstlingbergbahn, von: Gideon Grill, 24.09.2014
- S. 33, Abb. 58: Pöstlingbergbahn bei der Einfahrt zur neuen Endstation am Hauptplatz, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 35, Abb. 59: Übersichtsplan, <http://www.gruene-mitte-linz.at/wp-content/uploads/2012/02/Freiraum_Lageplan.jpg> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 14.04.2015
- S. 39, Abb. 60: Bebauung entlang der Lastenstraße außen, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 39, Abb. 61: Bebauung entlang der Lastenstraße innen, von: Gideon Grill, 06.11.2014
- S. 40, Abb. 62: Nordverbauung an der Westbahntrasse, von: Gideon Grill, 06.11.2014
- S. 40, Abb. 63: Südverbauung an der Westbahntrasse, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 40, Abb. 64: Bauplatz im Süden des zentralen Parks, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 41, Abb. 65: Erster Architekturwettbewerb, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/wp-content/uploads/2012/02/plan-11.png>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 14.04.2015
- S. 41, Abb. 66: Erster Architekturwettbewerb, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/wp-content/uploads/2012/02/plan-31.png>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 14.04.2015
- S. 41, Abb. 67: Dritter Architekturwettbewerb, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/wp-content/uploads/2012/02/plan-51.png>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 14.04.2015



S. 41, Abb. 68: Sechster Architekturwettbewerb, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/wp-content/uploads/2012/04/plan-71.png>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 14.04.2015

S. 42, Abb. 69: Zweiter Architekturwettbewerb, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/wp-content/uploads/2012/02/plan-21.png>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 14.04.2015

S. 42, Abb. 70: Vierter Architekturwettbewerb, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/wp-content/uploads/2012/02/plan-41.png>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 14.04.2015

S. 42, Abb. 71: Siebenter Architekturwettbewerb, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/wp-content/uploads/2012/04/plan-6.png>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 14.04.2015

S. 43, Abb. 72: Fünfter Architekturwettbewerb, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/wp-content/uploads/2012/04/plan-81.png>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 14.04.2015

S. 43, Abb. 73: Achter Architekturwettbewerb, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/wp-content/uploads/2013/06/plan-91.png>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 14.04.2015

S. 44, Abb. 74: Neunter Architekturwettbewerb, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/wp-content/uploads/2013/07/plan-101.png>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 14.04.2015

S. 44, Abb. 75: Zehnter Architekturwettbewerb, <<http://www.gruene-mitte-linz.at/wp-content/uploads/2014/05/plan-111.png>> in: <<http://www.gruene-mitte-linz.at/>>, 14.04.2015

S. 45, Abb. 76: Planungsgebiet, von: Gideon Grill, 24.09.2014

S. 45, Abb. 77: STAND.punkt, von: Gideon Grill, 18.09.2014

S. 46, Abb. 78: BLICK.punkt und STAND.punkt, von: Gideon Grill, 18.09.2014

S. 46, Abb. 79: BLICK.punkt, von: Gideon Grill, 18.09.2014

S. 46, Abb. 80: PLUS.punkt, von: Gideon Grill, 18.09.2014

S. 46, Abb. 81: PLUS.punkt, von: Gideon Grill, 18.09.2014

S. 49, Abb. 82: Planungsgebiet von Westen, von: Gideon Grill, 19.09.2014

S. 49, Abb. 83: Planungsgebiet von Osten, von: Gideon Grill, 26.09.2013

S. 50, Abb. 84: Planungsgebiet, von: Gideon Grill, 19.09.2014

S. 50, Abb. 85: Planungsgebiet, von: Gideon Grill, 26.09.2013

S. 50, Abb. 86: Jägerstraße, von: Gideon Grill, 31.01.2014

S. 50, Abb. 87: Stadlbauerstraße, von: Gideon Grill, 26.09.2013



- S. 50, Abb. 88: Kaarstraße, von: Gideon Grill, 26.09.2013
- S. 50, Abb. 89: Landgutstraße, von: Gideon Grill, 26.09.2013
- S. 50, Abb. 90: Bahnhofsgebäude, von: Gideon Grill, 26.09.2013
- S. 50, Abb. 91: Bahnhofsmagazin, von: Gideon Grill, 26.09.2013
- S. 50, Abb. 92: Orthofoto 1:5000,
<<http://doris.ooe.gv.at/viewer/init.aspx?ks=alk&karte=dkm>> in:
<<http://doris.ooe.gv.at/>>, 16.04.2015
- S. 50, Abb. 93: Flächenwidmungsplan 1:5000,
<<http://doris.ooe.gv.at/viewer/init.aspx?ks=alk&karte=dkm>> in:
<<http://doris.ooe.gv.at/>>, 16.04.2015
- S. 51, Abb. 94: Orthofoto 1:10000,
<<http://doris.ooe.gv.at/viewer/init.aspx?ks=alk&karte=dkm>> in:
<<http://doris.ooe.gv.at/>>, 16.04.2015
- S. 51, Abb. 95: Fa. Pramer, von: Gideon Grill, 31.01.2014
- S. 51, Abb. 96: Lager Fa. Pramer, von: Gideon Grill, 26.09.2013
- S. 51, Abb. 97: Neubau innen, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 51, Abb. 98: Neubau außen, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 51, Abb. 99: Umkehrschleife Landgutstraße, von: Gideon Grill, 26.09.2013
- S. 51, Abb. 100: Riesenederkapelle, von: Gideon Grill, 31.01.2014
- S. 52, Abb. 101: Riesenederhof, von: Gideon Grill, 16.04.2015
- S. 52, Abb. 102: Riesenederhof, von: Gideon Grill, 31.01.2014
- S. 52, Abb. 103: Hillingerheim, von: Gideon Grill, 26.09.2013
- S. 52, Abb. 104: Hillingerheim, von: Gideon Grill, 16.04.2015
- S. 52, Abb. 105: Grünmarkt, von: Gideon Grill, 16.04.2015
- S. 52, Abb. 106: Altes Rathaus, von: Gideon Grill, 16.04.2015
- S. 52, Abb. 107: ehem. Finanzamt, von: Gideon Grill, 26.09.2013
- S. 52, Abb. 108: ehem. Pöstlingbergbahn Talstation, von: Gideon Grill,
19.09.2014
- S. 52, Abb. 109: Flächenwidmungsplan 1:10000,
<<http://doris.ooe.gv.at/viewer/init.aspx?ks=alk&karte=dkm>> in:
<<http://doris.ooe.gv.at/>>, 16.04.2015
- S. 53, Abb. 110: Orthofoto 1:20000,
<<http://doris.ooe.gv.at/viewer/init.aspx?ks=alk&karte=dkm>> in:
<<http://doris.ooe.gv.at/>>, 16.04.2015



- S. 53, Abb. 111: Hauptstraße, von: Gideon Grill, 31.01.2014
- S. 53, Abb. 112: Hauptstraße, von: Gideon Grill, 31.01.2014
- S. 53, Abb. 113: Reindlstraße, von: Gideon Grill, 31.01.2014
- S. 53, Abb. 114: Lentia 2000 vom Planungsgebiet aus, von: Gideon Grill, 26.09.2013
- S. 53, Abb. 115: Lentia 2000, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 53, Abb. 116: Lentia 2000, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 54, Abb. 117: Lentia 2000 Innenhof, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 54, Abb. 118: Lentia 2000 Innenhof, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 54, Abb. 119: Sparkasse, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 54, Abb. 120: Neues Rathaus, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 54, Abb. 121: Ars Electronica Center, von: Gideon Grill, 19.09.2014
- S. 54, Abb. 122: Flächenwidmungsplan 1:20000,
<<http://doris.ooe.gv.at/viewer/init.aspx?ks=alk&karte=dkm>> in:
<<http://doris.ooe.gv.at/>>, 16.04.2015
- S. 55, Abb. 123: Bebauungsstruktur
- S. 56, Abb. 124: Infrastruktur
- S. 57, Abb. 125: Entfernungen
- S. 59, Abb. 126: Öffentlicher Verkehr
- S. 61, Abb. 127: Individualverkehr
- S. 63, Abb. 128: Ruhender Verkehr
- S. 67, Abb. 129: Streckengrafik A26 Linzer Autobahn,
<<http://www.asfinag.at/documents/10180/15258/A+26+Streckengrafik+Dezember+2012>> in: <<http://www.asfinag.at/>>, 29.01.2014
- S. 68, Abb. 130: Siegerprojekt Neue Eisenbahnbrücke,
<<http://www.linz.at/images/20140918bdruck.jpg>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
- S. 68, Abb. 131: Siegerprojekt Neue Eisenbahnbrücke,
<<http://www.linz.at/images/20140918ddruck.jpg>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015
- S. 68, Abb. 132: Siegerprojekt Neue Eisenbahnbrücke,
<<http://www.linz.at/images/20140918edruck.jpg>> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015



S. 69, Abb. 133: Streckengrafik Zweite Schienenachse,
<http://www.linz.at/images/LA202_HT06_Nachhaltig_wirksame.pdf> in:
<<http://www.linz.at/>>, 16.04.2015

S. 70, Abb. 134: Streckengrafik Mühlkreisbahn NEU, <http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/publikationen/verk_muehlkreisbahn.pdf> in:
<<http://www.land-oberoesterreich.gv.at/>>, 16.04.2015

S. 76, Abb. 135: Erste Entwurfsskizze, von: Gideon Grill, 30.01.2014

S. 77, Abb. 136: Zweite Entwurfsskizze, von: Gideon Grill, 30.01.2014

S. 78, Abb. 137: Dritte Entwurfsskizze, von: Gideon Grill, 30.01.2014

S. 79, Abb. 138: Vierte Entwurfsskizze, von: Gideon Grill, 30.01.2014

S. 80, Abb. 139: Finale Entwurfsskizze, von: Gideon Grill, 03.02.2014

S. 81, Abb. 140: Erstes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 81, Abb. 141: Erstes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 81, Abb. 142: Erstes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 81, Abb. 143: Erstes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 81, Abb. 144: Erstes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 82, Abb. 145: Zweites Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 82, Abb. 146: Zweites Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 82, Abb. 147: Zweites Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 82, Abb. 148: Zweites Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 82, Abb. 149: Zweites Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 83, Abb. 150: Drittes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 83, Abb. 151: Drittes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 83, Abb. 152: Drittes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 83, Abb. 153: Drittes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 83, Abb. 154: Drittes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 84, Abb. 155: Viertes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 84, Abb. 156: Viertes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 84, Abb. 157: Viertes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 84, Abb. 158: Viertes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014

S. 84, Abb. 159: Viertes Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 24.02.2014



S. 85, Abb. 160: Finales Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 22.03.2014

S. 85, Abb. 161: Finales Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 22.03.2014

S. 85, Abb. 162: Finales Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 22.03.2014

S. 85, Abb. 163: Finales Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 22.03.2014

S. 85, Abb. 164: Finales Arbeitsmodell, von: Gideon Grill, 22.03.2014

S. 88, Abb. 165: Schwarzplan ::: 1:5000

S. 89, Abb. 166: Schwarzplan Umkehrung ::: 1:5000

S. 90, Abb. 167: Lageplan ::: 1:2000

S. 91, Abb. 168: Grundriss EG ::: 1:2000

S. 91, Abb. 169: Grundriss U1 ::: 1:2000

S. 91, Abb. 170: Grundriss U2 ::: 1:2000

S. 91, Abb. 171: Grundriss U3 ::: 1:2000

S. 92, Abb. 172: Grundriss O1 ::: 1:2000

S. 92, Abb. 173: Grundriss O2 ::: 1:2000

S. 92, Abb. 174: Grundriss O3 ::: 1:2000

S. 92, Abb. 175: Grundriss O4 ::: 1:2000

S. 93, Abb. 176: Schnitt A-A ::: 1:1500

S. 93, Abb. 177: Schnitt B-B ::: 1:1500

S. 93, Abb. 178: Schnitt C-C ::: 1:1500

S. 94, Abb. 179: Ansicht Nord ::: 1:1500

S. 94, Abb. 180: Ansicht West ::: 1:1500

S. 94, Abb. 181: Ansicht Ost ::: 1:1500

S. 94, Abb. 182: Ansicht Süd ::: 1:1500

S. 95, Abb. 183: Funktionsschema: Kerne

S. 95, Abb. 184: Funktionsschema: ÖPNV

S. 95, Abb. 185: Funktionsschema: Tiefgarage

S. 96, Abb. 186: Funktionsschema: Verkauf

S. 96, Abb. 187: Funktionsschema: Kindergarten

S. 96, Abb. 188: Funktionsschema: Büros



- S. 97, Abb. 189: Funktionsschema: Kino
- S. 97, Abb. 190: Funktionsschema: Erschließungen
- S. 97, Abb. 191: Funktionsschema: Wohnen
- S. 99, Abb. 192: Platzzone EG, O1, O2, O3 ::: 1:1000
- S. 100, Abb. 193: Platzzone O4, O5 ::: 1:1000
- S. 102, Abb. 194: Block Ost EG, O1, O2, O3, O4 ::: 1:1000
- S. 103, Abb. 195: Block West EG, O1, O2, O3, O4 ::: 1:1000
- S. 105, Abb. 196: Turm West EG, O1, O2, O3, O4 ::: 1:1000
- S. 106, Abb. 197: Tabelle Städtebauliche Kennzahlen
- S. 107, Abb. 198: Tabelle Flächennutzung
- S. 108, Abb. 199: Tabelle Geschäftsnutzung
- S. 109, Abb. 200: Tabelle Büronutzung
- S. 110, Abb. 201: Tabelle Wohnungsausstattung
- S. 110, Abb. 202: Tabelle Wohnungstypen und Verteilung
- S. 111, Abb. 203: Wohnungstyp DUNKELGRÜN (zweigeschoßig) ::: 1:200
- S. 112, Abb. 204: Wohnungstyp HELLGRÜN (zweigeschoßig) ::: 1:200
- S. 113, Abb. 205: Wohnungstyp DUNKELBLAU ::: 1:200
- S. 114, Abb. 206: Wohnungstyp HELLBLAU ::: 1:200
- S. 115, Abb. 207: Wohnungstyp DUNKELBRAUN ::: 1:200
- S. 116, Abb. 208: Wohnungstyp HELLBRAUN ::: 1:200
- S. 117, Abb. 209: Wohnungstyp DUNKELGELB ::: 1:200
- S. 118, Abb. 210: Wohnungstyp HELLGELB ::: 1:200
- S. 128, Abb. 211: Perspektive Richtung Osten
- S. 128, Abb. 212: Blick entlang der Achse Richtung Osten