



Neunutzung Gelände Frachtenbahnhof

(Innere Stadterweiterung Linz Mitte)

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung : Architektur

Lukas Ries

Technische Universität Graz

Erzherzog-Johann-Universität

Fakultät für Architektur

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

Institut: Institut für Städtebau

10-2011

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....

date

.....

(signature)

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 entnommene Stellen als solche kenntlich
gemacht habe.

.....

Datum

.....

(Unterschrift)





Danke

Ich möchte mich ganz herzlich bei meinen **Eltern** bedanken, die mir mein Studium ermöglicht haben und mich so lange unterstützt haben.

Besonderer Dank gilt auch meinen Freunden: **Kirsten** für die enorme Hilfsbereitschaft. **Klemens** für deine wertvollen Korrekturen und deine tatkräftige Unterstützung. **Judy, Nina** und **Viki** für die tatkräftige Unterstützung.

Ein herzliches Dankeschön geht auch an die **Diplomdiskussionsrunde**.

Darüber hinaus möchte ich mich bei Ao.Univ.-Prof.Dipl.-Ing. Dr.techn. **Grigor Doytchinov** für die umfangreiche Betreuung, sowie die Freiheiten, die mir im Entwurf gelassen wurden, bedanken.



Inhalt

| | |
|-------------------------------------------------------------|------------|
| Gegenstand des Wettbewers _____ | 10 |
| Linz _____ | 12 |
| Stadtgeschichte im Zeitraffer | 12 |
| Stadtentwicklung | 14 |
| Linz in Zahlen _____ | 22 |
| Wohnbau aktuell _____ | 29 |
| Flächenrecycling _____ | 32 |
| Lage des Wettbewerbes im Linzer Stadtgefüge _____ | 42 |
| Linz Markartviertel | 44 |
| Analyse Umgebung | 46 |
| Planungsgebiet _____ | 48 |
| Grundlagen | 48 |
| Ausschreibung | 58 |
| Entwurf _____ | 64 |
| Strukturbildung | 64 |
| Baufeldervarianten | 66 |
| Masterplan – erweitertes Betrachtungsgebiet des Wettbewerbs | 68 |
| Masterplan – Erweiterungsgebiet | 72 |
| Städtebauliche Kennwerte | 77 |
| Infrastruktur | 78 |
| Westbahnmauer | 82 |
| Wohnbebauung | 86 |
| Naherholungsgebiet | 92 |
| Mischbebauung | 96 |
| Öffentliche Bauten | 100 |
| Literaturverzeichnis _____ | 104 |
| Bildnachweis _____ | 105 |



FRACHTENBAHNHOF Linz

Idee und Entwurf basieren auf dem EU-weiten Wettbewerb „Innere Stadterweiterung Linz Mitte, Neunutzung Gelände Frachtenbahnhof, Ideenwettbewerb“.

Gegenstand des Wettbewerbes

„Gegenstand des einstufigen städtebaulichen Ideenwettbewerbes ist die Erarbeitung von qualitativ hochwertigen Entwürfen für ein neues innerstädtisches Quartier mit zeitgemäßer Wohnnutzung, Büro- und Geschäftsverbauung. Für die Planung gelten die Prämissen der Nachhaltigkeit, zukunftsbeständigen Flächennutzung, Erhaltung und Förderung der ökologischen Vielfalt und des sparsamen Umganges mit Ressourcen.

Das Planungsgebiet – ein ca. 90.417 m² großes, freigewordenes Betriebsareal – zentralräumlich im Linzer Stadtgebiet gelegen, erfordert städtebaulich und verkehrlich innovative Lösungen, Berücksichtigung der Umfeldeinflüsse (wie z.B. Lärm) und entsprechende planerische Reaktionen darauf.

Neben den die Neustrukturierung des Areales beeinflussenden Faktoren ist die Bedachtnahme auf das umgebende Stadtgefüge und das Entwickeln von Beziehungen zu den umliegenden Quartieren im Sinne einer städtebaulichen Vernetzung (strukturell, räumlich und visuell) von maßgeblicher Bedeutung.“¹

¹ *Stadtplanung Linz*



LUFTBILD Linz

Fläche von 96 km² ca. 190.000 Einwohner
(entspricht 1971 Einwohner je km²)²

² Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Linz>, Zugriff am 29.12.2010

LINZ

Stadtgeschichte im Zeitraffer

„Der Raum Linz weist bereits seit dem 4. Jahrtausend v. Chr. Eine kontinuierliche Besiedlung auf. Die Römer errichteten hier im 1. Jahrhundert n. Chr. ein Kastell mit dem Namen Lentia.

Der Name Linz ist gemeinsam mit der Martinskirche erstmals in einer Urkunde aus dem Jahre 799 bezeugt.

1490 wurde Linz erstmals als Landeshauptstadt von Österreich ob der Enns bezeichnet.

Von 1489 bis 1493 war die Stadt die Residenz von Kaiser Friedrich III., der von hier aus über das römisch-deutsche Reich herrschte.

1672 wurde in Linz die erste Textilfabrik Österreichs errichtet.

Bis in das 20. Jahrhundert war Linz eine Provinzstadt mit einer von Klein- und Mittelbetrieben geprägten Wirtschaftsstruktur. Wesentliche Impulse für die Stadtentwicklung gaben der Salzhandel auf überregional bedeuten-

den Jahrmärkten und die vor allem im 18. Jahrhundert blühende Textilindustrie.

Nach 1945 machten sich die demokratischen Politiker daran, aus den Trümmern der einstigen „Patenstadt des Führers“ eine moderne Industrie- und Kulturstadt aufzubauen.

Heute ist Linz das zweitgrößte Wirtschaftszentrum Österreichs. Betriebe von Weltruf finden ebenso internationale Beachtung wie die kulturellen Großereignisse Ars Electronica und Brucknerfest.

Mit dem Ars Electronica Center (1996), dem Lentos Kunstmuseum (2003) sowie der 2005 erfolgten Wahl zur Europäischen Kulturhauptstadt 2009 erregte die oberösterreichische Landeshauptstadt besonderes Aufsehen.

Als „Friedensstadt“ ist Linz bereit, jeglicher Art von aggressivem Extremismus gegenzusteuern.“³

³ <http://www.linz.at/geschichte/de/1131.asp>,
Zugriff am 20.02.2011

Stadtentwicklung

1848-1918

Zwischen der Revolution 1848 und dem Beginn des Ersten Weltkrieges herrschte zwar ein rasantes Bevölkerungswachstum in Linz, doch die Wohnbautätigkeiten konnten mit den neuen Entwicklungen nicht mithalten, was erstmals Mitte der 50er von der Handels- und Gewerbekammer bemängelt wurde. Zwischen 1857 und 1869 lag die Zuwachsrate an Häusern 26% niedriger als das Bevölkerungswachstum. Da die liberalen Wirtschafts- und Gesellschaftstraditionen ein öffentliches Einlenken eher indirekt gestalteten, führten erst steuerliche Maßnahmen zu einer Steigerung des Bauvolumens von 10 auf 14 Neubauten pro Jahr zwischen den Jahren 1861 und 1867. Trotzdem herrschten sehr schlechte Wohnverhältnisse und die Belagsdichte war wesentlich höher als beispielsweise in Graz oder Salzburg, was vor allem in minder bemittelten Bevölkerungsschichten zum Ausdruck kam. Die Situation verbesserte sich langsam, was sich daran zeigte, dass bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges die Anzahl der Neubauten schon bei 15 bis 32 pro Jahr lag, die Verhältnisse in den Wohnungen blieben jedoch stetig schlecht. Bessere Bedingungen herrschten bei Betrieben, welche ihren Arbeitern eigene Wohnungen zur Verfügung stellten, wie einige Fa-

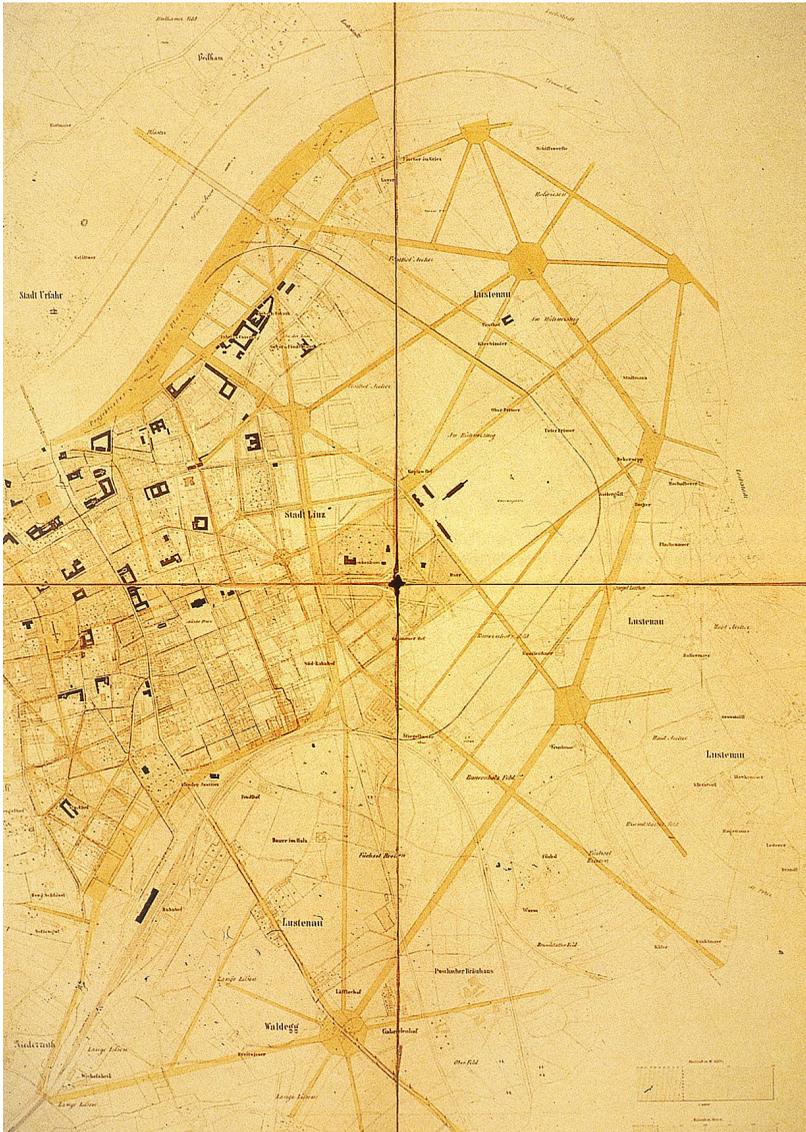
briken oder die Allgemeine Sparkasse. Erste gravierende Einschnitte im raumordnenden und bauordnenden Bauwesen fanden sich nach dem großen Stadtbrand 1800 mit der Entfestigung der Stadt durch die Einebnung des Walls und des Grabens im Bereich der Promenade und die Entfernung der Tortürme der Befestigung. In der Altstadt traten erste sichtbare Veränderungen durch das gesteigerte Verkehrsaufkommen aufgrund der Einführung der Dampfschiffahrt auf der Donau und dem Bau der Westbahn in Erscheinung. Das Zollamtgebäude wurde am Hafnerplatz errichtet und eine Verbindung zwischen Altstadtbereich und dem stadtnahen Gebiet im Osten wurde geschaffen. Massive Eingriffe folgten an der Südseite und später auch an der Nordseite des Hauptplatzes. Im Süden dehnte sich die Stadt aufgrund des Verkehrs zum Bahnhof immer mehr aus und es wurden zahlreiche mehrstöckige Gebäude errichtet, doch das größte Bauvorhaben war ohne Zweifel die Verbauung südöstlich der Harrachstraße mit dem heutigen Hessenplatz als Zentrum, das sogenannte „Neustadtviertel“. 1864 erfolgte der Durchbruch der Waltherstraße und südwestlich der Landstraße stellte der Maria-Empfängnis-Dom einen neuen Kristallisations-

punkt für dieses Viertel dar. Im Bereich Volksgartenstraße-Weingartshofstraße-Stockhofstraße-Waldeggstraße kam ein Teilregulierungsplan zum Tragen, da bereits vorhandene Bauten das strikte Quadratrasterschema unumsetzbar machten.

Ab 1880 stellte sich allgemein eine dichtere Verbauung ein, vor allem durch billige Baugründe und die Nähe zur Industriezone südlich der Bahnlinie. Immer öfter kam es zu einem Ausweichen in die Nachbargemeinden, was zur Folge hatte, dass Lustenau und Waldegg zwangsweise eingemeindet wurden. Die Aufhebung des fortifikatorischen Bauverbotsrayon um die Stadt machte nun die Ausschreibung eines Wettbewerbs für einen Generalregulierungsplan möglich, der mit dem Baudirektor Josef Kempf einen Sieger hatte, welcher auf typische Merkmale des damaligen Stadtbaus Wert legte: Eine Ring- und eine Gürtelstraße, welche die Landstraße entlasten und mit Polygonplätzen das östliche Stadtgebiet entlasten.

Die schlechten Wohnverhältnisse der damaligen Zeit ließen die Forderungen nach mehr Stadtgrün laut werden, welche anfänglich mit dem Volksgarten als Erholungsgebiet und darauf folgend auch mit dem Jägermayrwald auf dem Freinberg und dem Ausgestalten der ehemaligen Sandgruben am Bauernberg erhört wurden.⁴

⁴ Vgl. Mayerhofer/Schuster 2008 Band 1, 32-34 133-134.



GENERALREGULIERUNGSPLAN von 1888

1918-1945

In der Zwischenkriegszeit wandelte sich die Einstellung zur Stadt als ein „räumlich-bauliches Gebilde“ zur Bauplanung mit funktionsbestimmenden Faktoren, die Stadt erfuhr somit mit dem 20. Jahrhundert eine Verwissenschaftlichung. In Linz wurde diese Veränderung getragen vom Stadtbau- und Stadtplanungsstelle zur „Wahrung der

städtebaulichen Interessen“ gegründet und 1934 ein Entwicklungsplan für das Stadtgebiet aufgestellt, welcher nicht nur die Wohnbaudefizite aus dem Ersten Weltkrieg auslöschen sollte,





sondern 40 bis 50 Jahre in die Zukunft reichte. Die vorrangigen Ziele waren nicht nur die dringende Linderung der Wohnungsnot, sondern auch Neubauten für ein Rathaus, eine Markthalle, die Verlegung des Bahnhofs an die Peripherie und die Anlage einer Donaupromenade. Dieser Plan diente als Grundlage für die Anfangsplanung während der NS-Zeit und führte zu einer raschen Planung nach der Übernahme.

Hitlers Interessen galten der Errichtung einer Musterstadt und er ließ Linz aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage an das Autobahnnetz anschließen. Zudem wollte er an den Donauufern das Verwaltungszentrum einrichten und den Bereich zwischen Blumau und Bahnhof zur Kulturachse machen. Durch die fehlende Kompetenzabgrenzung und die Rivalitäten innerhalb des Machtzirkels wurden jedoch viele Pläne nie verwirklicht und die Erstellung von Flächenwidmungs- und Verkehrsplänen litt erheblich. Das Ansteigen der Bevölkerungszahl, die Änderungen in der Siedlungsstruktur und der Ausbau der innerstädtischen Massenverkehrsmittel führten schlussendlich zu einer massiven Erweiterung des Stadtgebiets, was sich unter anderem in der fortschreitenden Eingemeindung der umliegenden Gebiete, wie zum Beispiel Urfahr, zeigte und Linz flächenmäßig auf mehr als das Doppelte anwachsen ließ. Trotz der durchaus turbulenten Eingemeindungspolitik erreichte Linz damals seinen auch heute noch geltenden Ausdehnungsgrad von 96km².

Der Erste Weltkrieg und die Konjunkturphase zwischen 1925 und 1929 hatten weitere Zuwanderungsschübe zur Folge, welche die Situation am Wohnungsmarkt immer mehr verschärften.

Lösungen für die dramatische Situation wurden vorübergehend in leergeräumten Kasernen, Notstandsbauten und Barackenlagern gefunden. Im städtischen Bereich wurde 1919 ein eigenes Wohnungsamt und ein Wohnungsausschuss mit beratender Funktion gegründet.

Zwischen den politischen Unstimmigkeiten im Zusammenhang mit der dringend nötigen Wohnraumschaffung nahmen die Baugenossenschaften eine Mittelstellung ein und wurden zum Hauptträger des Wohnungsbaus. Sie wurden von der Stadt mit billigem Baugrund, Darlehen und Zinszuschüssen unterstützt. Folge war eine Eindämmung der privaten Bodenspekulationen. Die Bautätigkeiten fanden ihren Schwerpunkt im Osten von Linz.

Trotz der schlechten wirtschaftlichen Umstände in der Zwischenkriegszeit entstand eine beachtliche Anzahl von Bauten: In den Jahren 1924 bis 1937 wurden jährlich etwa 533 Wohnungen geschaffen, was nicht nur durch die lebendige Randsiedlungspolitik verwirklicht wurde. Das NS-Regime verstand es zwar die Wohnungsnot mit dem Bau von 11.000 Wohnungen bis 1944 für Propagandazwecke zu nutzen, doch fehlten durch den stetigen Anstieg der Bevölkerung durch die fortschreitende Industrieentwicklung 1943 immer noch 15.000 Wohnungen in Linz.⁵

⁵ Vgl. Mayerhofer/Schuster 2008 Band 2, 170-174.

1945-1984

Während und nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die Einwohnerzahl in Linz stetig. Während 1938 noch 112.000 Menschen in der Stadt lebten, waren es 1945 schon 200.000. Der Aufbau der Industrie während des Krieges, sowie die Flüchtlingswelle und die Beherbergung von „Displaced Persons“ nach dem Krieg ließen die Wohnungsnot nicht abreißen. Die ungleiche Verteilung und vor allem der hohe Ausländeranteil im amerikanischen besetzten Linz (23%) resultierte aus den unterschiedlichen Besatzungszonen. Zusätzlich war die steigende Geburtenrate unter den Ausländern deutlich höher als unter den Österreichern. Erst 1970 konnte der „Babyboom“ durch den sogenannten Pillenknicke gestoppt werden und die Bevölkerungszahlen pendelten sich etwa bei 200.000 ein, 1981 lagen sie schon knapp darunter. Trotzdem war der Wohnungsmangel noch zu spüren und da eine Gebiets-erweiterung durch Eingemeindung der umliegenden Gebiete an politischen Motiven scheiterte, rückte die Suburbanisierung immer mehr ins Zentrum, welche jedoch auf Linz, anders als beispielsweise bei amerikanischen Großstädten, schwer und wenn nur modifiziert umlegbar war. So blieb die Wohnungsnot und trotz regem Wohnungsbau während der NS-Zeit fehlten 1942 15.485 Wohneinheiten. Daraus resultierend wurden 45.000 Menschen

in Baracken untergebracht, Linz wurde von der Barockstadt zur Barackenstadt und wies das größte Wohnungsdefizit aller österreichischen Städte auf. Verschärft wurde die Situation zusätzlich durch die Beschlagnahme hunderter Wohnungen durch die amerikanischen Besetzer, durch das schwere Hochwasser 1954 und den Generalverkehrsplan 1957. Die in der Nachkriegszeit auftretenden Veränderungen in der Großindustrie, die steigenden Bevölkerungszahlen und die sinkende Haushaltsgröße brachten 1951 einen Mangel von 24.000 Wohnungen zum Vorschein, welcher erst in den frühen 80ern endgültig behoben werden konnte.⁶



BLUMAU 1954

⁶ Vgl. Mayerhofer/Schuster 2007, 172-174.

1984-heute

Der Wandel von einer Industrie- zu einer Informationsgesellschaft in den 70ern und 80ern der Stadt zeigte sich auch im Rückgang der Bevölkerungszahlen durch ein Geburtendefizit und die steigenden Wanderungsverluste, von welchen vor allem das Umland profitieren konnte. 1971 lebten 202.874 Menschen in Linz, 1981 waren es 199.910, zehn Jahre später 203.044 und 2001 nur noch 183.504. Heute geht man von einer Zahl bei 190.000 aus. Die Veränderung in der Wohnstruktur wird auch am Phänomen des sogenannten Speckgürtels sichtbar: Die Menschen bevorzugen, unter anderem aus kostentechnischen Gründen, immer mehr das Wohnen im Grünen.

Der Wandel der Stadt wird zudem vorangetrieben von der Stilllegung von Industriebetrieben, vor allem aber durch die Verstaatlichtungskrise, wodurch die Stadt ihre qualitative Attraktivität und ihre wirtschaftliche Vitalität durch Umstrukturierung erhalten musste. Stadtentwicklung stellt in diesem Zusammenhang nicht nur den Bau von Wohnraum dar, sondern eine Kombination aus verschiedensten Maßnahmen, die nicht nur auf die Reparatur von „Schäden“, sondern auch auf eine vorausschauende Planung ausgelegt werden soll. Zu diesem Zweck wurde 1995 das Prinzip der Nachhaltigkeit, welches den Organismus der Stadt als Ganzes ins Zentrum stellt, gegründet.

Es folgten Maßnahmen der Stadt und Vereinbarungen mit der Industrie zur Entlastung der Luft. Das Problem des Feinstaubes konnte leider bis heute nicht wirklich gelöst werden.

Auch auf sozialer Ebene wurde gearbeitet: Arbeitsplatzverluste sollten ausgeglichen werden durch die Ansiedlung von neuen Betrieben, die Zusammenarbeit mit der Universität und dem Bau von Einkaufszentren. Stadtentwicklung und -erweiterung wurde zudem auch im Sinne von Bebauung von freistehenden Flächen im innerstädtischen, aber eher peripher gelegenen Raum verstanden.



STUDIENBIBLIOTHEK 1953

Trotz der sinkenden Einwohnerzahlen blieb die Nachfrage nach Wohnungen groß, da sich nicht nur das Wohnverhalten (Tendenz zu Singlehaushalten), sondern auch die Ansprüche an eine Wohnung verändert hatten, so wurde vor allem im Süden neuer Wohnraum geschaffen, doch mit dem Bau der solar city gelang der Stadterweiterungsplan an seine Grenzen.

Daraus folgte, dass der Wohnungsbestand bis 2007 um 18.296 Einheiten stieg. Weiters nahm man nicht nur neue Projekte in Angriff, sondern widmete sich auch der Sanierung bereits vorhandenem Wohnraums. Die durch die Umnutzung sich entwickelnde wachsende Urbanität der Stadt zeigt sich besonders gut in der Neugestaltung des Bahnhofsviertels, der Kulturmeile an der Donau und an der Ausgestaltung von vielen Plätzen in ganz Linz. Um gleichzeitig das Ökosystem funktionstüchtig zu halten, wurden in 20 Jahren 450.000 m² Parkanlagen mit entsprechender Infrastruktur installiert.⁷

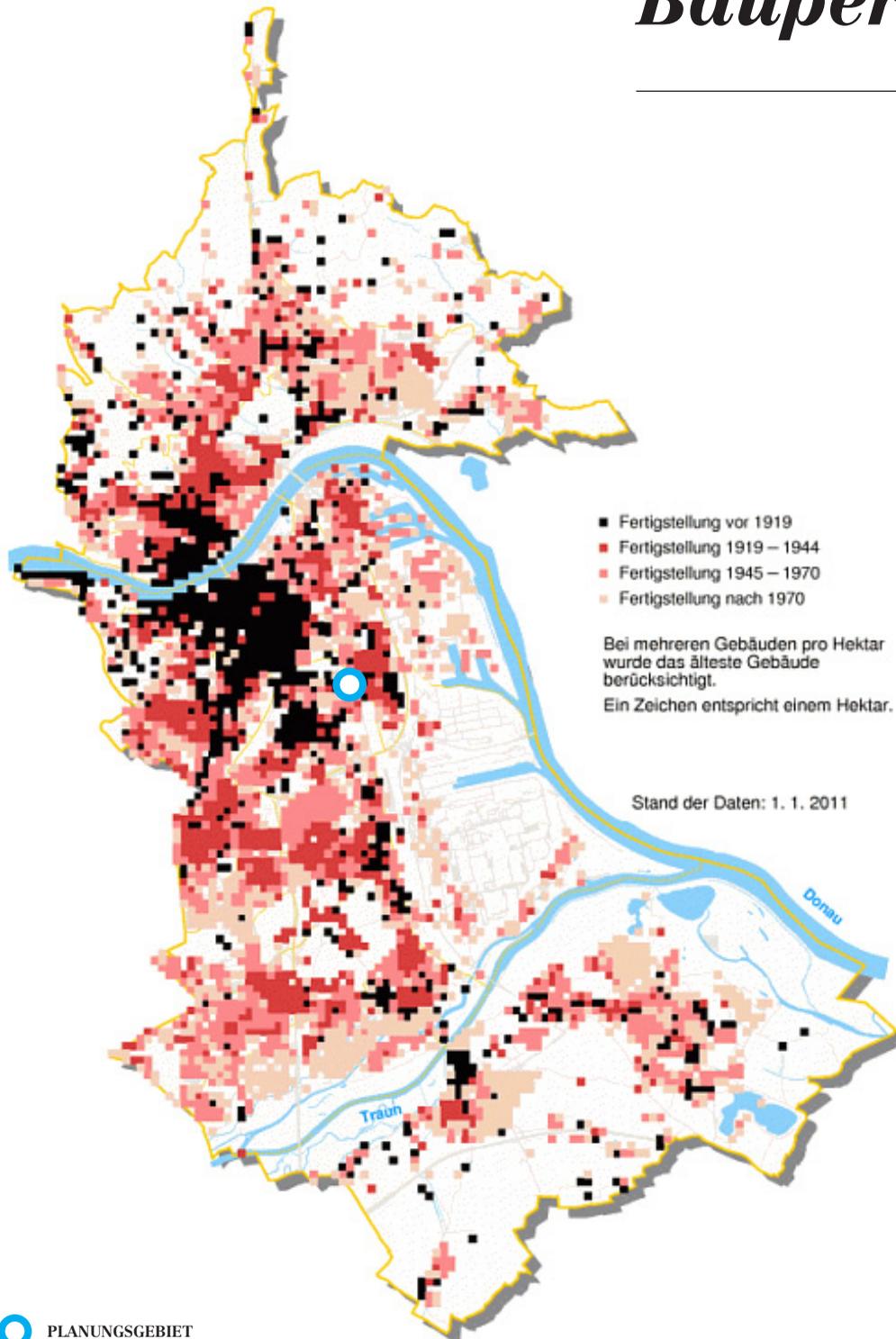
Der Paradigmenwechsel folgte zugleich und man setzte vielmehr auf Stadtumnutzung statt auf Stadterweiterung, welche sich zumeist im Zentrum von Linz abspielte. Ehemalige Industrie- und Gewerbeflächen wurden zu Wohnzwecken umgestaltet. Zu den tragendsten Projekten zählt die Verbauung der Gründe der ehemaligen Frauenklinik an der Lederergasse, die „Donaupromenade“ am Winterhafen und der Frachtenbahnhof.

⁷ Vgl. Mayerhofer/Schuster 2008 Band 4, 166-169.

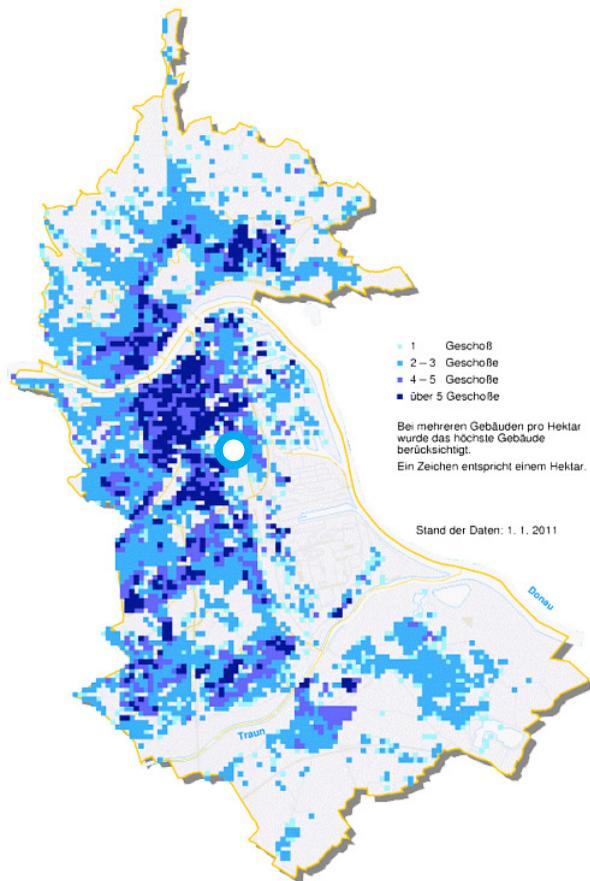
LINZ IN ZAHLEN

GRAFISCHE KARTEN
des Magistrats der Landeshauptstadt Linz
Stadtforschung

Baupperioden

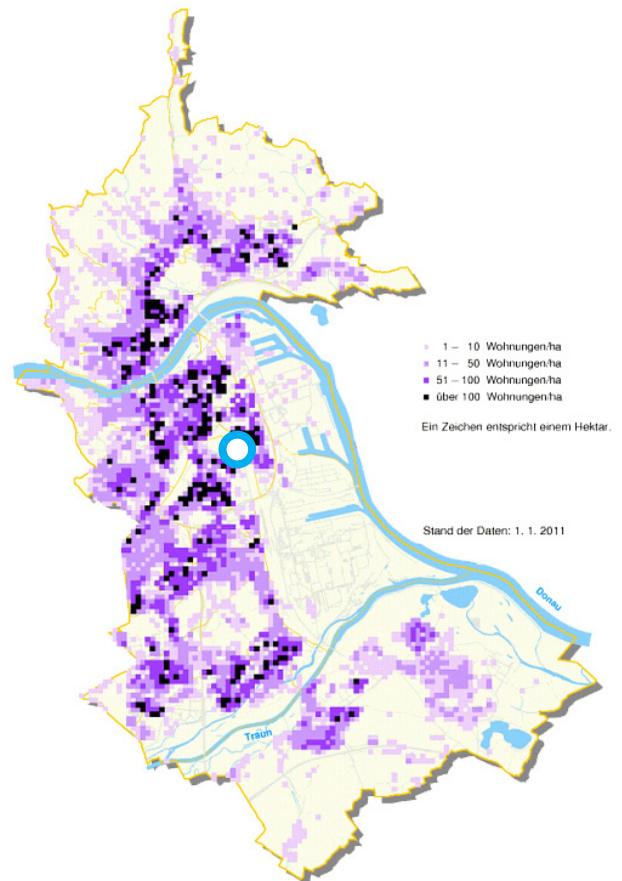


Gebäudehöhen



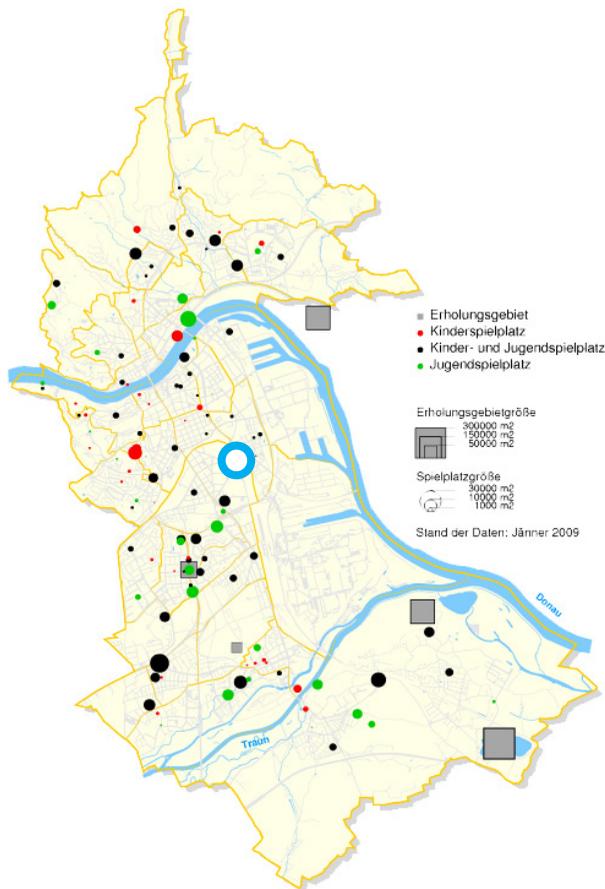
Linz ist dominiert von Geschößwohnbau (bis zu 6 Stockwerken). Hochhäuser werden in Linz erst seit wenigen Jahren gebaut (Bahnhofsviertel: Power Tower, Terminal Tower). Im Bereich des Planungsgebietes befinden sich der City Tower und das bereits Ende der 50er Jahre gebaute Lenauhochhaus.⁸

Wohnungsdichte



Rund um den Westbahnhof und den alten Frachthof ist die Wohnungsdichte sehr hoch.

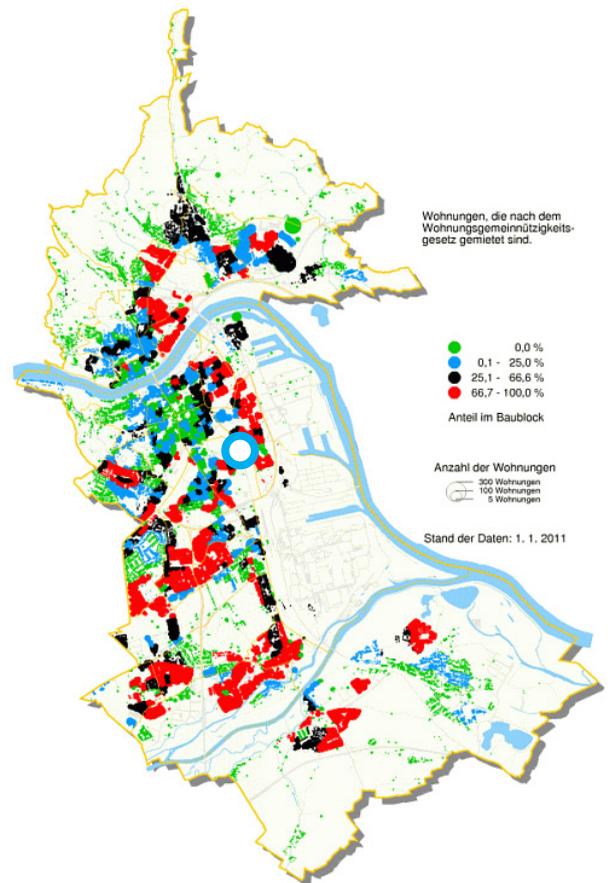
öffentliche Erholungsgebiete



Die größten Naherholungsgebiete im Stadtgefüge sind die Donaulände und der Wasserwald. Als Donaulände wird das südliche Donauufer bezeichnet. Dort befinden sich wichtige Kulturbauten wie das Lentos und das Brucknerhaus. Mitten im Zentrum der Stadt ist die Donaulände Erholungsgebiet und gleichzeitig Schauplatz für Kulturveranstaltungen.⁹ Der Wasserwald, der in Besitz des Wasserwerks Scharlinz ist, stellt mit seinen 1,5km² einen zweiten wichtigen Erholungsraum dar.¹⁰

⁹ Vgl. <http://www.linz.wiki.at/wiki/Wasserwald>, Zugriff am 21.09.2011
¹⁰ Vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Donaul%C3%A4nde_\(Linz\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Donaul%C3%A4nde_(Linz)), Zugriff am 21.09.2011

geförderte Wohnungen



Im Stadtzentrum gibt es kaum geförderte Wohnungen, da die meisten sich dort befindlichen Gebäude in Privatbesitz sind. Rund um das Stadtzentrum steigt die Dichte an geförderten Wohnungen an. Östlich des Westbahnbogens befindet sich eines der ersten Arbeiterviertel der Linzer Industrie.

SIEDLUNGSENTWICKLUNG - Generalisierte Darstellung

Die Formulierung detaillierter Ziele und Maßnahmen sowie die räumlich konkrete Festlegung erfolgt in den Teilkonzepten.

Maximale Baulandgrenzen und mögliche Entwicklungsrichtungen mit nennenswerten Siedlungsentwicklungen in den Bereichen Katzbach, Winterhafen, Ebelsberg und Pichling.

VORWIEGENDE BAULANDNUTZUNGEN

Insbesondere für die Gebiete östlich der Mühkreisbahn A7 bzw. der ÖBB - Westbahnstrecke, etwa im Bereich des Winterhafens oder im südöstlichen Randbereich des VOEST-Geländes werden großflächige Änderungen in der betrieblichen Nutzung als Zielsetzung vorgegeben. Kleinere Nutzungsänderungen im Stadtgebiet sind bereits mit der angestrebten, künftigen Nutzung dargestellt.

-  vorwiegend Wohnnutzung
-  vorwiegend Betriebs- und Geschäftsnutzung
-  vorwiegend Industrienutzung
-  vorwiegend umfeldverträgliche Nutzung
-  mögliche Entwicklungsrichtung

ZENTRENSTRUKTUR UND STÄDTEBAULICHE ANKNÜPFUNGSPUNKTE

Stellen zusammen mit der vorwiegenden Baulandnutzung die angestrebte, räumlich funktionelle Gliederung des Baulandes dar.

-  Stadtzentrum
-  Stadtteilzentrum
-  städtebaulicher Anknüpfungspunkt

ZIELSETZUNGEN ZUM GRÜNRAUM

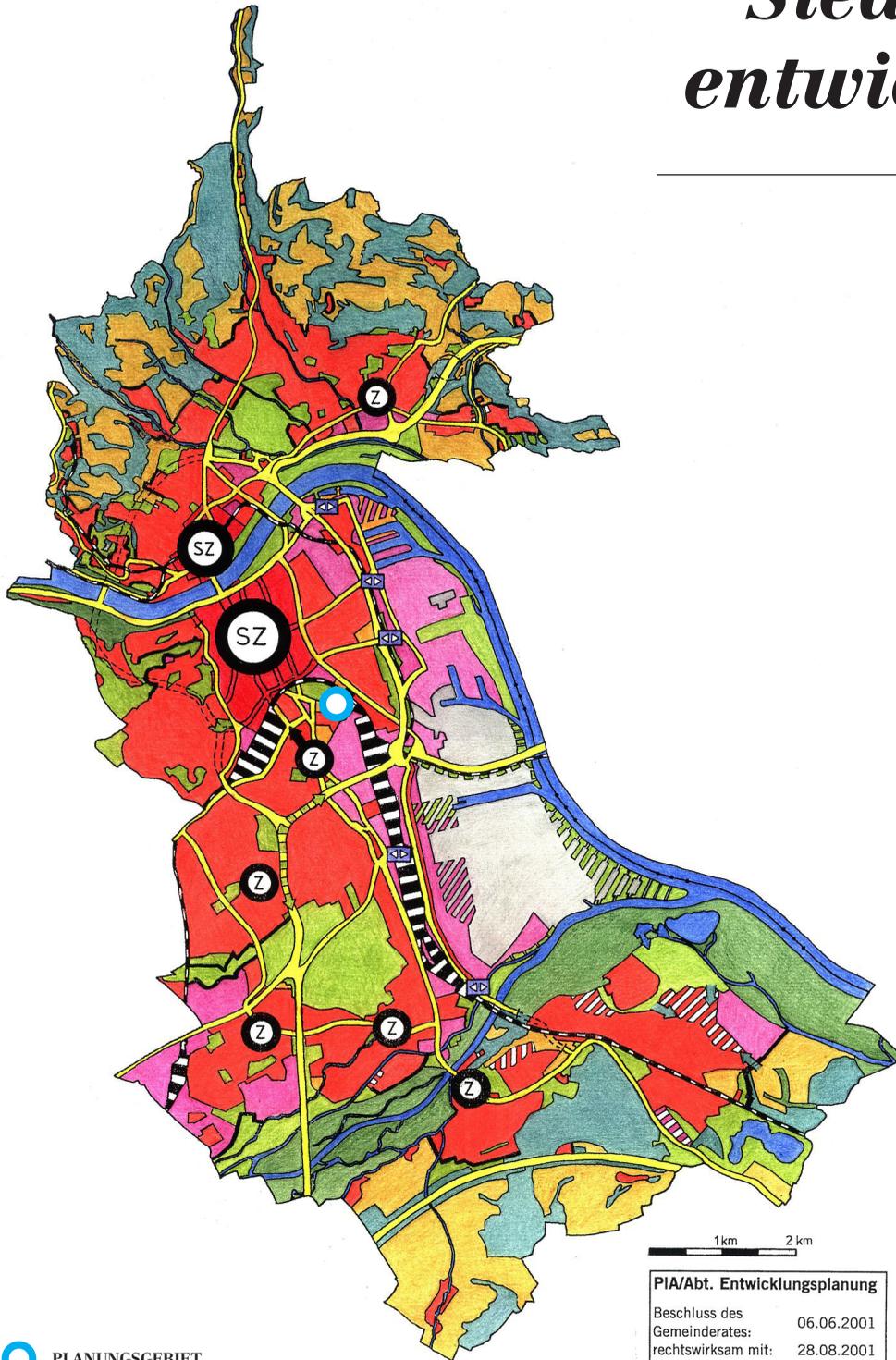
Festlegung der für eine Bebauung ungeeigneten bzw. für unzulässig erklärten Flächen, ohne den inhaltlichen Anspruch eines eigenen Grünraumkonzeptes zu erheben

-  Waldfläche und Neuaufforstungsgebiet
-  landwirtschaftlich genutzte Fläche
-  Naturschutzgebiet mit vorgelagerter Pufferzone
-  Grünzone innerhalb des städtischen Siedlungsbereiches (Grün- und Erholungsflächen, Kleingärten, Friedhöfe, Grünzüge und Schutzzonen im Bauland mit Bepflanzungsgebot, Neuaufforstungsgebiet - kleinere Flächen wurden aus Darstellungsgründen vernachlässigt)
-  Grünkell zusammen mit anderen Grünflächen wird der Zielsetzung der Gliederung Siedlungsgebietes bzw. der Nutzungstrennung entsprechen
-  Gewässer

INFRASTRUKTUR

-  Flächenvorsorge für künftige Infrastruktureinrichtungen stellt die Realisierung von Nahverkehrsprojekten sicher
-  Hauptverkehrs- und Verkehrsstraße mit erheblicher Lärmbelastung, Verkehrsfläche
-  Lärmschutzprojekt Bindermichl
-  Haupt- und Nebenbahn mit (teilweise erheblicher) Lärmbelastung
-  Tunnel
-  Straßenprojekt Westring, Stand April 2000 (Lageveränderung, insbesondere stadtnähere Variante gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 18.10.2001, möglich)
-  geplante Halbanchlussstelle Auhof, Stand 2001 (Lageveränderung möglich)
-  Grenze des Planungsgebietes

Siedlungs- entwicklung



 PLANUNGSGEBIET

PIA/Abt. Entwicklungsplanung

| | |
|------------------------------|------------|
| Beschluss des Gemeinderates: | 06.06.2001 |
| rechtswirksam mit: | 28.08.2001 |
| Änderung Nr.1 | 01.06.2002 |

Wohnbau aktuell

„Stichwort Wohnen und Arbeiten: Wie verhält sich mit dem Angebot an leistbaren Wohnungen in Linz, was ist hier für die nächste Zukunft zu erwarten?“

Penn: Wanderungsbewegungen der letzten 20 Jahre aus den Städten in die Umlandgemeinden sind wieder stark rückläufig. Soziologen und Urbanisten stellen eine „Renaissance der Innenstadt“ fest. Ein Trend, der besonders auch in Linz zu erkennen ist. Die Linzer Innenstadt ist deshalb durch eine zunehmende Wohnbautätigkeit geprägt. Aktuell sind mehr als 500 Wohnungen im direkten Innenstadtbereich in Bau etwa, 220 weitere stehen vor Baubeginn. Durch die Nutzung von Baulücken, Aufstockungen und den Umbau von Büros in Wohnungen wurden und wird hochqualitativer Wohnbau geschaffen.

Im Stadtgebiet Linz fiel 2009 der Startschuss für rund 1.100 Wohnungen mit einem Investitionsvolumen von zirka 150 Millionen Euro. Alleine auf dem Areal der ehemaligen Frauenklinik werden bis 2011 etappenweise rund 400 Wohnungen entstehen. Rund 500 Wohnungen umfassen der geplante „Wohnpark Silhouette“ im Stadtteil Neue Heimat, wo ab 2010 gebaut wird und Wohnbauten werden ab 2010 auf dem Gelände des einstigen Frachtenbahnhof entstehen, das die Stadt Linz 2005 gekauft hat. Auf einer Fläche von 85.300 Quadratmetern sind 718 Wohnungen vorgesehen.“¹¹

¹¹ Penn 2010

Linz hat ca.
105.000 Wohnungen
und aktuell werden
mehr als 2.000
Wohnungen gebaut
bzw. geplant und
die Nachfrage nach
Wohnungen lässt
nicht nach.

Jährlich finden durch die Zuwanderung 1000 Menschen einen neuen Hauptwohnsitz in der Stadt. In Linz suchen aktuell 11.000 Personen eine Wohnung, viele auf Grund der besseren beruflichen Aussichten.

Flächenrecycling

Ehemalige Industrieareale in Linz

Spiritus- Hefefabrik Kirchmeir: 18.200 m², Fertigstellung 2002

Winterhafen: Fertigstellung 2012

Brillenherstellers Silhouette: 48.000 m², Fertigstellung 2012

Frauenlandesklinik: 35.000m² , Fertigstellung 2011

UKH- Hubschrauberlandeplatz 10.000m², Fertigstellung 2012

Stahlhandel Voestalpine: 43.000m² Fertigstellung 2004

Frachtenbahnhof: 90.000m², Fertigstellung 20??

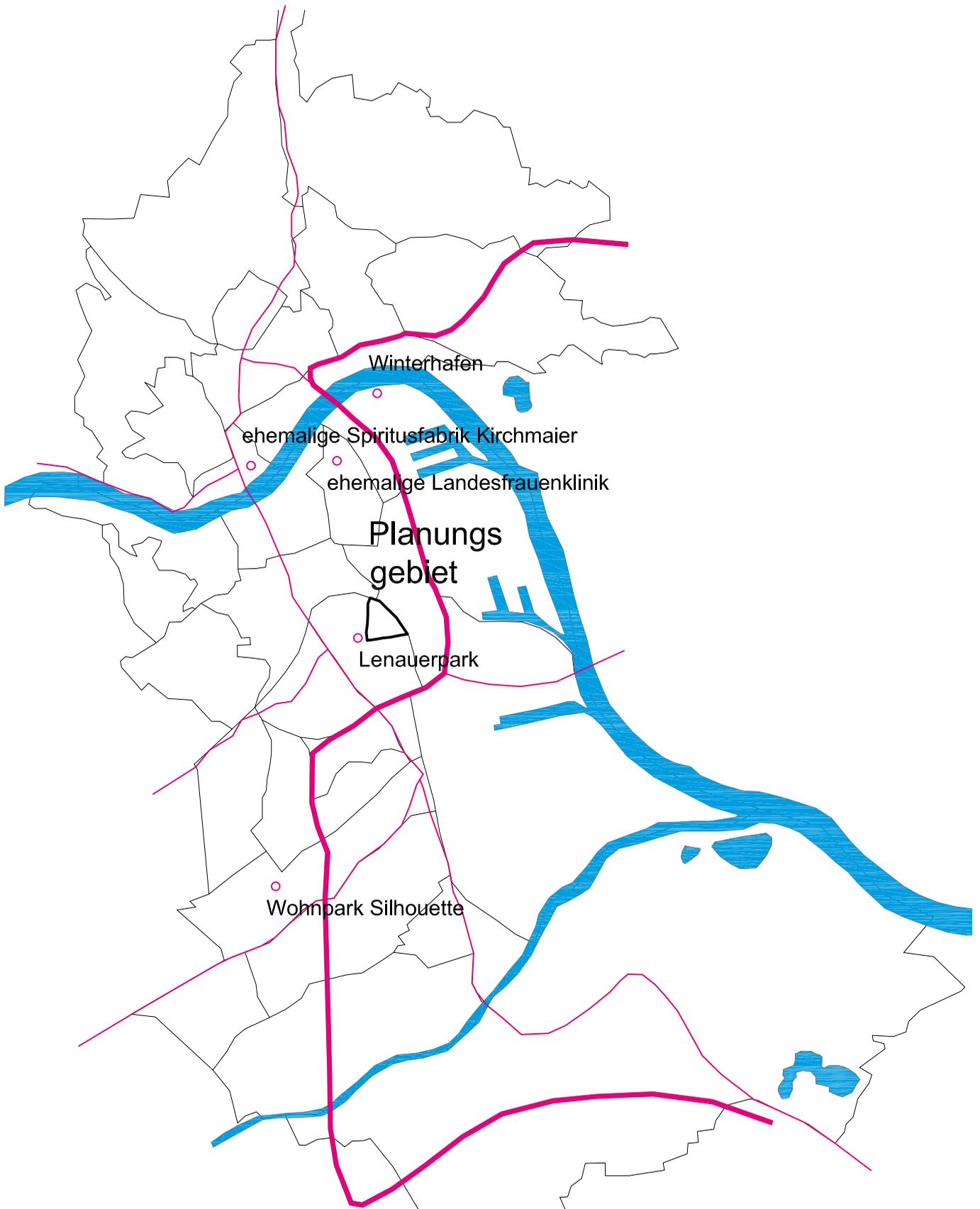
Flächenrecycling bezeichnet im Allgemeinen die „nutzungsbezogene Wiedereingliederung solcher Grundstücke in den Wirtschafts- und Naturkreislauf, die ihre bisherige Funktion und Nutzung verloren haben - wie stillgelegte Industrie- und Gewerbebetriebe, Militärliegenschaften, Verkehrsflächen u.ä. - mittels planerischer, umwelttechnischer und wirtschaftspolitischer Maßnahmen.“¹² Spätestens seit den 90igern ist im Bereich Wohnen durch gesellschaftliche Entwicklungen der Trend zu Single-Haushalten oder dem „Haus im Grünen“ gegeben und generiert somit eine erhöhte Flächeninanspruchnahme welche es vor allem im Zuge einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu minimieren gilt.

Während man im Umland der Stadt mit Zersiedelungstendenzen zu kämpfen hat, führt die De-Industrialisierung der Städte zu immer mehr brach liegenden Flächen. Diese Flächen weisen jedoch eine meist attraktive innerstädtische Lage auf und verfügen zudem bereits über infrastrukturelle Einrichtungen die leicht adaptiert werden können.¹³

So wurden bei der Stilllegung des in der mittleren Trendzone angesiedelten Betriebe in Linz riesige Industriebrachen geschaffen, die einerseits den Zerfall der Industriestadt des 20 Jahrhundert darstellen, andererseits alle Grundvoraussetzungen für innerstädtische attraktive Wohngebiete bieten.

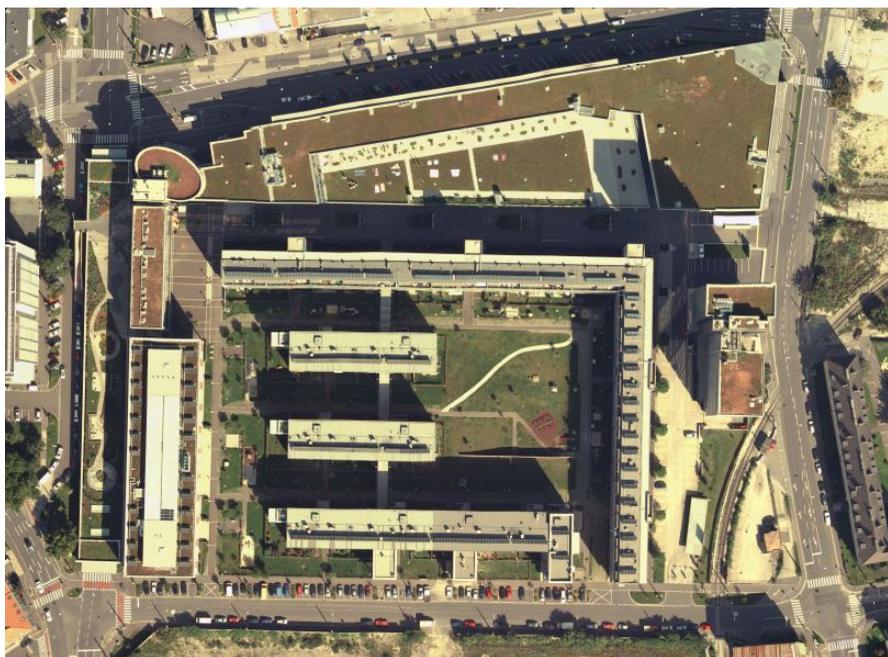
¹² <http://www.bmu.bund.de/buengerforum/glossar/doc/4048.php>, Zugriff am 21.09.2011

¹³ Vgl. <http://www.difu.de/node/4641>, zugriff am 21.09.2011





EHEMALIGES STAHLHANDELAREAL DER VOESTALPINE



LENAUER PARK

Standort: Markartviertl

Fläche: 43.000 m²

Wohnungen: 350

Baukosten in Euro: 28.000.000,-

Bauträger: J. Brandstetter Bauträger Beteiligungen GesmbH, VLW, BRW

Weitere Nutzungen: Betreutes Wohnen, Seniorenheim, Büros, Geschäftszone, Spiel- und Sportzentrum, Tanzlokal

Tiefgaragen-Parkplätze: 350 Kundenparkplätze, Bewohnerparkplätze keine Angaben

Parkplätze im Freien: keine Angaben

Fertigstellung: 2005^{17,18,19}

Ehemaliges Stahlhandelsareal der voestalpine / Lenauerpark

¹⁷ Vgl. http://www.linz.at/presse/2004/200409_12169.asp, Zugriff am 03.04.2011

¹⁸ Vgl. <http://www.lenaupark-city.at/>, Zugriff am 03.04.2011

¹⁹ http://www.linz.at/presse/2005/200503_12636.asp, Zugriff am 03.04.2011



ALTE LANDESFRAUENKLINIK Linz



WOHNBAU am Gelände der ehemaligen Landesfrauenklinik





WOHNBAU am Gelände der ehemaligen Landesfrauenklinik

Standort: Kaplanhofviertel

Fläche: 35.000 m²

Wohnungen: 415

Baukosten in Euro: 50.000.000,-

Bauträger: LAWOG, GWG

Weitere Nutzungen: Geschäfts- und Büroflächen, Kindergarten

Tiefgaragen-Parkplätze: 440

Parkplätze im Freien: 160

Fertigstellung: 2011¹⁴

Areal der ehemaligen Landesfrauenklinik

¹⁴ Vgl. http://www.linz.at/presse/2007/200706_12783.asp,
Zugriff am 20.02.2011



EHEMALIGER BRILLENHERSTELLER SILHOUETTE, ÖBB, POST



WOHNPAK SILHOUETTE

Standort: Neue Heimat

Fläche: 48.358 m²

Wohnungen: 500

Baukosten in Euro: 50.000.000,-

Bauträger: Neue Heimat, BWS, Lawog, Wohnungsfreunde. WAG, BEW, EBS

Weitere Nutzungen: Krabelstube Kindergarten Betreutes Wohnen

Tiefgaragen-Parkplätze: keine Angaben

Parkplätze im Freien: keine Angaben

Fertigstellung: 2012¹⁵

Areal des ehemaligen Brillenherstellers Silhouette, ÖBB, Post / Wohnpark Silhouette

¹⁵ Vgl. http://www.linz.at/presse/2009/200907_46765.asp,
Zugriff am 20.02.2011



EHEMALIGE SPIRITUS-HEFEFABRIK KIRCHMAYER



WOHNBAU FERIHUMERSTRASSE

Standort: Heilham

Fläche: 18.200 m²

Wohnungen: 215

Baukosten in Schilling: 600.000.000,-

Bauträger: GWB, WSG, Arbeiter-Samariterbund

Weitere Nutzungen: Büroflächen, Geschäftsflächen, Betreutes Wohnen, behindertengerechte Wohnungen

Tiefgaragen-Parkplätze: 310

Parkplätze im Freien: keine Angaben

Fertigstellung: 2002¹⁶

Areal der ehemaligen Spiritus-Hefefabrik Kirchmeir / Ferihumerstraße

¹⁶ Vgl. <http://www.linz.at/presse/archiv/990730.htm>,
Zugriff am 22.05.2011



HAUPTGÜTERBAHNHOF Frankfurt am Main



HAUPTGÜTERBAHNHOF Frankfurt am Main





EUROPAVIERTEL Frankfurt am Main

Fläche: 90 Hektar

Wohnungen: für rund 10.000 Bewohner

Baukosten in Euro: 1,5 Milliarden Euro

Bauträger: Vivico Real Estate GmbH, Aurelis Asset GmbH

Weitere Nutzungen: Büros, Hotels, Wohnungen, Parks sowie Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten

Tiefgaragen-Parkplätze: keine Angaben

Parkplätze im Freien: keine Angaben

Fertigstellung: 2019^{20,21}

Europaviertel in Frankfurt am Main

²⁰ <http://www.faz.net/artikel/C30214/frankfurter-europaviertel-hochwertige-wohnungen-am-europagarten-30074438.html>, Zugriff am 21.09.2011

²¹ http://de.wikipedia.org/wiki/Europaviertel_%28Frankfurt%29, Zugriff am 21.09.2011

Lage des Wettbewerbareals im Linzer Stadtgefüge

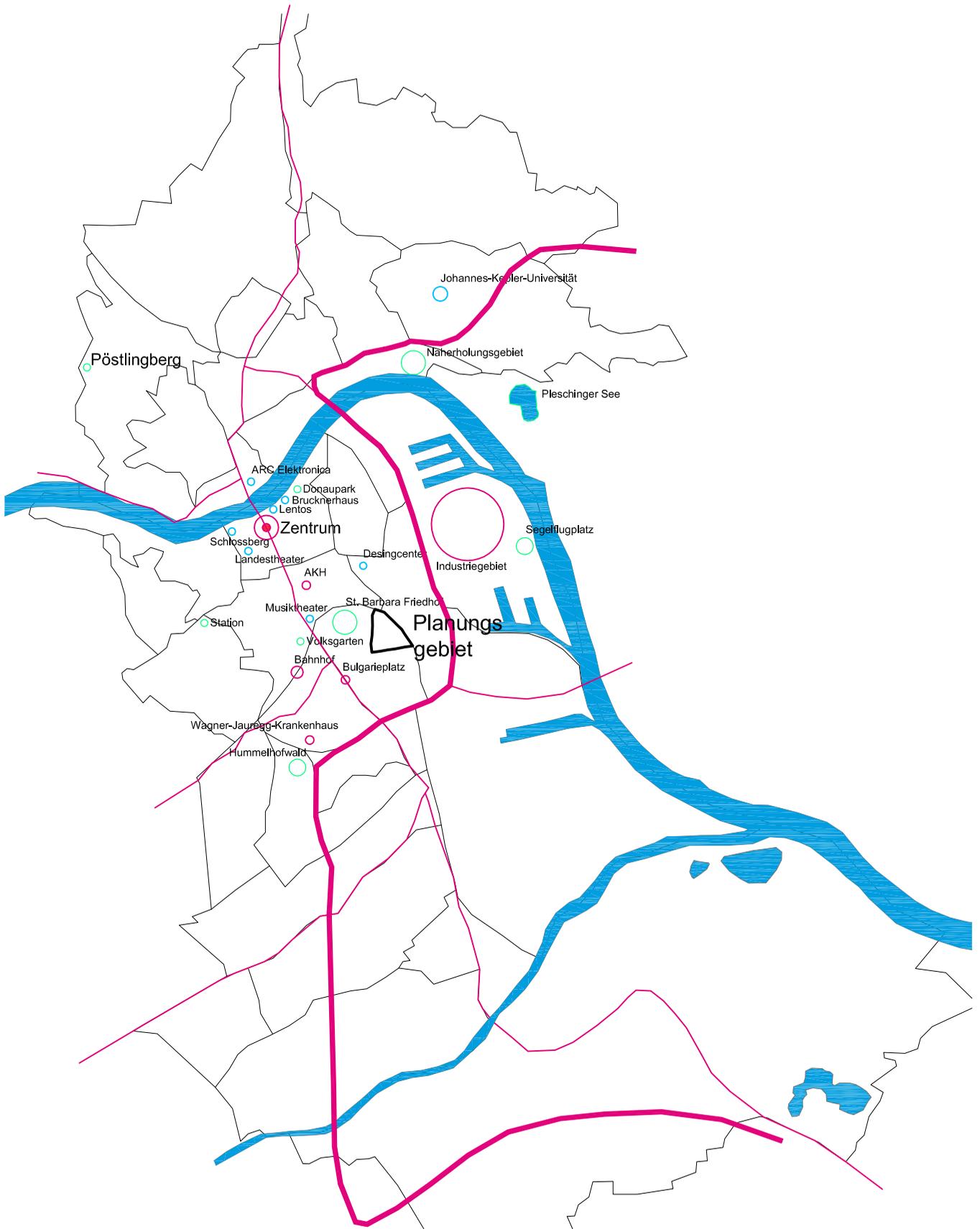
Trendzone Linz Mitte

Das Wettbewerbsareal liegt im Markartviertel, im grafischen Mittelpunkt der Stadt. Historisch betrachtet war es als es erstmals mit Industrie bebaut wurde in der Peripherie. Mit dem Wachsen der Stadt wurden die Industriegebiete verdrängt und sind mittlerweile im Osten der Stadt im Bereich der Voest und dem Chemiapark angesiedelt. Das Planungsgebiet befindet sich also in der Übergangszone zwischen Stadt und Industrie. Die großflächige Brache, die nach Auflassung des Frachtenbahnhofs entstanden ist, hat großes Potenzial sich wie der Stadt Linz gewünscht in eine Trendzone zu wandeln.

Betrachtet man das Planungsgebiet aus der Googleperspektive wird schnell ersichtlich, dass es sich in der Westbahn-A7-Schlinge befindet. Somit wird schnell klar, dass das Gebiet in der Schlinge eine Verknüpfung der angrenzenden Stadtviertel erschwert.

Durch die flache Topographie des Areals ist eine Sichtbeziehung zum Pöstlingberg und zum Lichtenberg möglich.

Das Zentrum befindet nur zwei Kilometer, der Bahnhof nur ca einen Kilometer Luftlinie vom Wettbewerbsareal entfernt. Das Gebiet ist außerdem sehr gut an die Stadtautobahn A7 angebunden, allerdings ist es vom öffentlichen Verkehr nur durch eine Buslinie erschlossen.





MARKARTVIERTEL Luftbild

Bevölkerung: 6.859
Gebäude: 585
Wohnungen 3.902
Fläche in ha: 173,3²²

²² Vgl. http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/_data/stb14_O.html, Zugriff am 22.05.2011

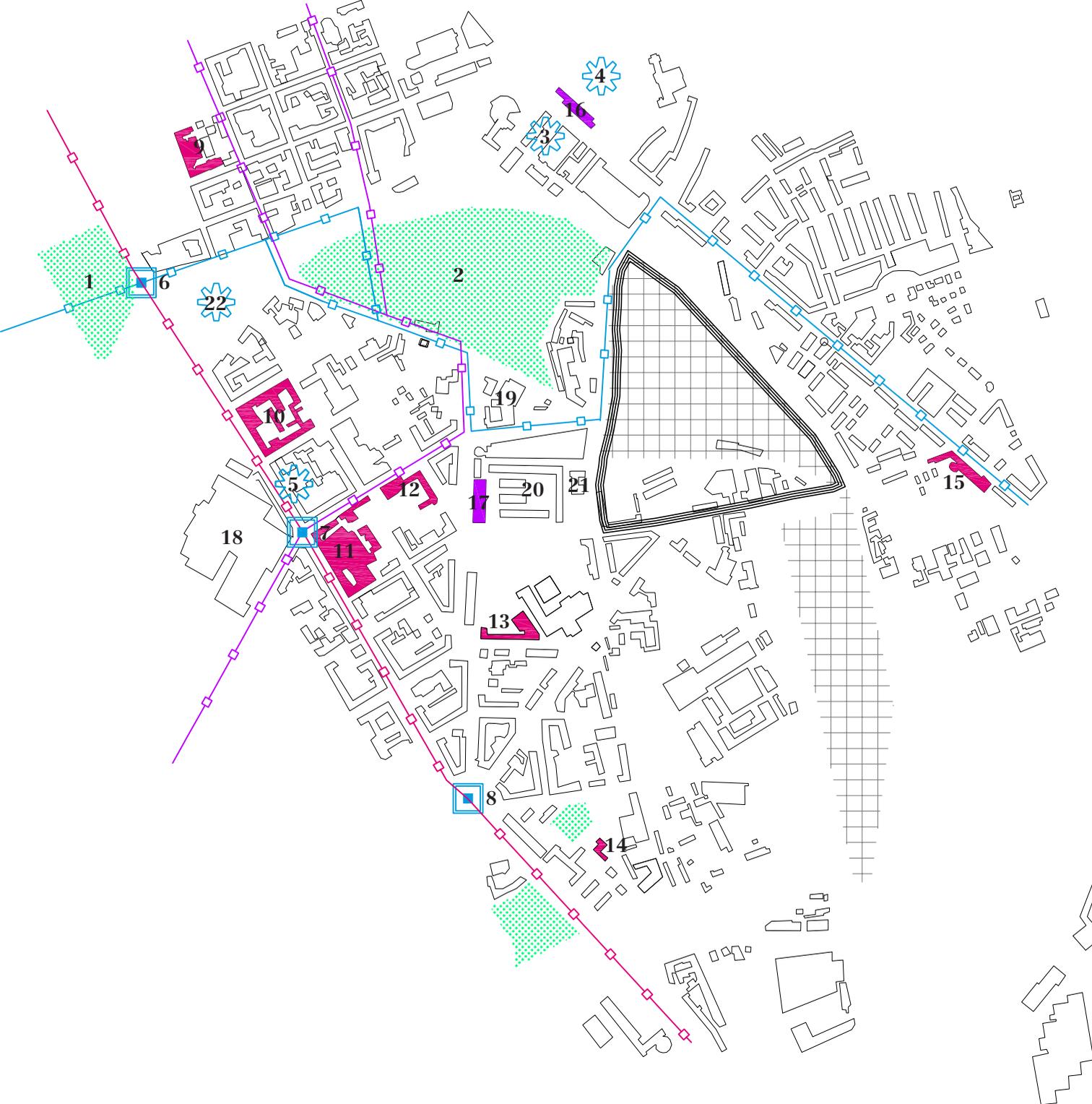
LINZ

Markartviertel

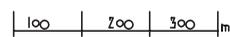
Das Markartviertel mit seinen ca. 7000 Einwohnern gehört zum Stadtteil Lustenau, welcher Ende des 19. Jahrhunderts eingemeindet worden ist. Das Viertel liegt im Südosten des Zentrums von Linz und wird auf seiner gesamten Nord- und Ostseite von der Westbahn begrenzt. Mit der Fläche von 1,73 Quadratkilometer, das entspricht 1,8% der Fläche von Linz, ist es das wesentlichste Viertel von Lustenau. Im Osten des Viertel siedelte sich Industrie an. Dadurch entstand ein Arbeiterviertel. Im westlichen Bereich entlang der Wienerstraße entstanden typische Gründerzeitbauten. Durch die schwache Infrastruktur und den enormen Durchzugsverkehr entwickelte sich mit seinen Wohnbauten aus den 50er und 60er Jahren ein unattraktives Quartier. Anfang der 90er Jahre wurde begonnen das Markartviertel aufzuwerten. Das entscheidende Projekt für diesen Standort war der Lenauerpark mit seinen über 300 Wohnungen. Mit der Neunutzung des Frachtenbahnhofs soll ein neues Stadtteilzentrum entstehen.²³



²³ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Markartviertel>, Zugriff am 03.04.2011

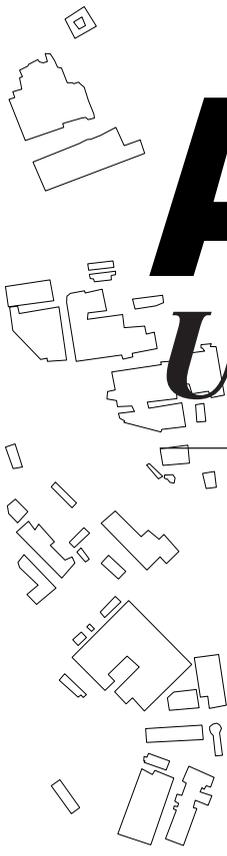


- | | | | |
|------------------------|------------------|---------------------|-----------------|
| 1 Volksgarten | 8 Bulgariplatz | 15 VHS | 22 Musiktheater |
| 2 St. Barbara Friedhof | 9 HTL 1 | 16 Hotel | |
| 3 ORF | 10 AMS | 17 Seniorenheim | |
| 4 Designcenter | 11 BFI | 18 ÖBB | |
| 5 Theater Phönix Linz | 12 BRG/VHS/KIGA | 19 Fachmarktzentrum | |
| 6 Blumau | 13 Berufschule 3 | 20 Lenauerpark | |
| 7 Unionkreuzung | 14 KIGA | 21 Citytower | |



ANALYSE

Umgebung



Die Umgebung um den alten Frachtenbahnhof hat großes Potential, weil sie in der Übergangszone zwischen Stadt und Industrie liegt. Die soziale Infrastruktur ist ausreichend um den vorhandenen Stadtteil zu bedienen. Es gibt zahlreiche Schulen, Kindergärten, Ärzte, etc.

Als erstes Projekt in dieser Gegend stellt der am ehemaligen Stahlhandlareaal der Voest-Alpine entstandene Lenauerpark ein neues Subzentrum im Stadtgefüge dar. Das Areal bietet Platz für ein Einkaufszentrum, ein Fachmarktzentrum, betreutes Wohnen,

ein Seniorenheim, ein Spiel- und Sportzentrum und den City Tower - ein Bürohochhaus.

In der näheren Umgebung befinden sich zudem das sich im Bau befindliche Musiktheater, das Phönix Theater Linz – eine der wichtigsten freien Mittelbühnen Österreichs, das Landesstudio Oberösterreich des ORF sowie das Designcenter, eine multifunktionale Eventlocation.

Die Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel ist nicht ausreichend. Bislang gibt es nur die Buslinie 27.

Das Areal zwischen dem Planungsgebiet und dem St. Barbara Friedhof im Nordwesten weist devastierten Baubestand auf. Östlich des Westbahnbogens befindet sich eines der ersten Arbeiterviertel der Linzer Industrie. Im Süden schließt ein Gewerbegebiet an.

-  Planungsgebiet
-  ehemalige Gleisanlagen der ÖBB
-  Grünflächen
-  Straßenbahn 1/2
-  Bus Linie 41/43
-  Bus Linie 27
-  Kultur
-  Verkehrsknotenpunkte
-  Bildungsstätten
-  Beherbergungsstätten

PLANUNGS GEBIET

Grundlagen



nordöstlich liegender Westbahnbogen
Gemischtes Baugebiet
Leer stehender und devastierter Baubestand
St. Barbarafriedhof
Stadtteilzentrum Lenauerpark
City-Tower Bürobauten
Planungsgebiet 90.000 m²
Erweiterter Betrachtungsraum 150.000 m²
Lastenstraße DTV von 12.000 PKW
Raimundstraße DTV von 4.000 PKW²⁴



PLANUNGSGEBIET Luftbild

Westbahnbo

Frankstra

**Sankt
Barbara
friedhof**

**gemischte
Bebauung**

Friedhofstraße

Friedhofstraße

Friedhofstraße

Fachmarkt
zentrum

Hamerlingstraße

Hamerlingstraße

Hamerlingstraße

**Lenauer
park**

**CITY
Tower**

Raimundstraße

Gewerbebauten

Woh
bau

Lastenstraße DTV 12.000 PKW Lastenstraße DTV 12.000 PKW Lastenstraße DTV 12.000 PKW

Lastenstraße DTV 12.000 PKW













©

Ausschreibung

Innere Stadterweiterung Linz–Mitte Neunutzung Gelände Frachtenbahnhof Ideenwettbewerb Magistrat der Landeshauptstadt Linz

„Ausschreibungsunterlagen: B. Besonderer Teil – Fachspezifische Festlegungen

Präambel:

Die wichtigste Qualität der florierenden Stadt im 21. Jahrhundert ist Vielfalt – der Formen, der Aktivitäten und der Menschlichkeit.

1. Aufgabenstellung/Zielsetzung

Aufgabe des Wettbewerbes ist die Ausarbeitung eines städtebaulichen Entwurfes auf dem Areal des ehemaligen Frachtenbahnhofes. Als Leitidee für den Wettbewerb gilt, ein neues innerstädtisches Viertel mit zeitgemäßer Wohnnutzung, Büro- und Geschäftsverbauung entstehen zu lassen.

Die Immobilien Linz GmbH und die ÖBB Infrastruktur Bau AG als Eigentümer der betreffenden Grundstücke erwarten bestmögliche Lösungsansätze für die städtebauliche Aufgabenstellung zu erhalten.

Oberstes Ziel ist dabei neben der Neustrukturierung des Areales die Bedachtnahme auf das Stadtraumgefüge, das Mitbedenken und Entwickeln von Bezügen und Beziehungen zu den umliegenden Quartieren im Sinne struk-

tureller, räumlicher und visueller Vernetzung. In weiterer Folge wird das Wettbewerbsergebnis Impulsgeber für neu konzipierte Flächenwidmungs- und Bebauungspläne zur Ausbildung eines neuen innerstädtischen Quartiers sein.

2. Rahmenbedingungen

2.1. Planungsgebiet

Das Planungsgebiet liegt südwestlich am markanten Westbahnbogen, annähernd am geografischen Mittelpunkt der Linzer Stadtfläche. Es wird durch einen erweiterten Betrachtungsraum ergänzt, welcher eine annähernd dreieckige Fläche zwischen Franckstraße, Raimundstraße und Lastenstraße umfasst.

Das Planungsgebiet grenzt im Norden und Osten an die ÖBB-Westbahntrasse, im Süden (größtenteils) an ein Gleis einer ÖBB-Verbindungsbahn und im Westen an die Lastenstraße (siehe Teil C).

Der erweiterte Betrachtungsraum verschiebt diese Linien im Norden und Osten um ca. 65 m über die ÖBB-Westbahntrasse, im Süden in

die Raimundstraße und im Westen um ca. 30 m über die Lastenstraße.

2.2. Funktionale Gliederung

Nordöstlich des Wettbewerbsgebietes verläuft in breiter Front der Gleiskörper der ÖBB-Westbahnstrecke und trennt das Makart- vom Franckviertel.

Im Süden dominiert in der Widmung eingeschränktes Gemischtes Baugebiet gewerblich genutzter bzw. leer stehender und devastierter Baubestand, im Randbereich mit der Widmung Gemischtes Baugebiet Wohnbauten.

Im Westen reihen sich entlang der Lastenstraße Kern- und Geschäftsgebiet des Lenauparkes, Betriebsbaugebiet der Friedhofstiftung und Grünland des Friedhofes an-einander.

2.3. Strukturelle Gliederung

Der nordöstlich der Gleistrasse liegende Stadtteil Franckviertel weist im Anschlussbereich eingeschobene Markt- und Lagergebäude, dreigeschobene Bürobauten und zwischen drei- bis

achtgeschoßige Wohnbauten auf, wobei der südlich liegende Teil mit überwiegender Wohnbau hinsichtlich Körnung und Baualter wesentlich mehr Homogenität besitzt als der überwiegend gewerblich genutzte Norden.

Im Makartviertel befinden sich südlich des Planungsgebietes ein- bis mehrgeschoßige, gewerblich genutzte bzw. leer stehende und devastierte Bauwerke, in den Randbereichen viergeschoßige Wohnbauten, im Westen die vierzehn- und neun-zehngeschoßigen City-Tower-Bürobauten, siebengeschoßige Wohnbauten und dreigeschoßige Geschäftsbauten des Lenauparkes.

Weiter nördlich erstrecken sich entlang der Lastenstraße die ein- bis dreigeschoßigen Gewerbebauten der St. Barbara Gottesackerstiftung.

Die beiden Stadtteile Franckviertel und Makartviertel weisen insgesamt einen hohen Wohnanteil auf, zeigen allerdings im Randbereich zur (das Stadtgebiet durchschneidenden) ÖBB-Trasse Mischstrukturen bzw. Monstrukturen mit noch vorhandener oder bereits ausgelaufener betrieblich/gewerblicher Nutzung.

Ein Projekt, welchem maßgeblicher Anteil an der nun geplanten großflächigen Umnutzung zukommt, ist der westlich an den Planungsraum anschließende Lenaupark. Hier wurde bereits eine frei werdende, vormals betrieblich genutzte Fläche im Hinblick auf eine weiterführende Entwicklung im Osten umgenutzt.

2.4. Wettbewerbsareal

Das Wettbewerbsareal findet im Katasterplan (Teil C Pkt. 2) seine Ausweisung. Durch einen schwarz strichlierten Linienzug = **Planungsgebiet** bzw. einen rot strichlierten Linienzug = **erweiterter Betrachtungsraum** erfolgt die grafische Begrenzung.

Das ausgewiesene **Planungsgebiet** versteht

sich als Bruttobauland, d.h. es beinhaltet auch zukünftig in das öffentliche Gut abzutretende Flächen im Bereich der Lastenstraße und des Knotenpunktes der infrastrukturellen Verbindung nach Süden zur Heizhausstraße (Teil C Pkt. 10).

Planungsgebiet der Immobilien Linz GmbH:
ca. 85.417 m²

Planungsgebiet der ÖBB Infrastruktur Bau AG: ca. 5.000 m²

Erweiterter Betrachtungsraum: ca. 151.495 m²

Bodenbeschaffenheit: Fein-, Grobsande und Kies mit Schluffeinlagerungen; Auf dem Areal des Frachtenbahnhofes, verstärkt im nördl. Bereich künstliche Auffüllungsbereiche

Topografie: Ebenes Gelände (mit Ausnahme des Bahndammes)

Höchster Grundwasserstand: 251,60 m über Adria

Bestandsbauten: Es ist davon auszugehen, dass mit Ausnahme eines Bananengroßhandels- und -reifebetriebes (Superädifikat, Absiedlung und Ersatzstellung wird dzt. verhandelt, ein Ergebnis ist nicht vorhersehbar) sämtliche bestehende Gebäude auf den Grundstücken abgebrochen werden.

Situation im Planungsgebiet: Die mit Superädifikat in Privatbesitz befindliche Baulichkeit eines Bananengroßhandels- und -reifebetriebes belegt in vollem Umfang einen kleinen, südöstlich im Planungsgebiet liegenden Grundstücksteil aus dem Grundbesitz der Immobilien Linz GmbH.

Zum Abstellen der Lkw's bzw. zur Manipulation werden allerdings auch Umgebungsflächen genutzt, die Zufahrt erfolgt nach Westen zur Lastenstraße hin gleichfalls über Flächen der Immobilien Linz GmbH.

2.5. Verkehr

2.5.1 Kfz-Verkehr

Lastenstraße – innerstädtische Hauptverkehrsachse mit starkem Verkehrsaufkommen und hohem Schwerverkehrsanteil (**Durchschnittlicher Täglicher Verkehr** von 12.000 PKW-Einheiten).

Raimundstraße – mittleres Verkehrsaufkommen (**DTV** von 4.000 PKW-E).

2.5.2. Öffentlicher Verkehr

Das Planungsgebiet ist lediglich am Rande durch die Buslinie 27 erschlossen. Die Haltestelle befindet sich im Kreuzungsbereich Hamerling-/Lastenstraße. Im Straßenraum der Lastenstraße soll zukünftig eine Buslinie vom Bulgaripplatz zur Franckstraße und weiter in das Krankenhausviertel geführt werden. Diese neue Buslinie wird durch eine Umsteigemöglichkeit mit der bestehenden Linie 25 großräumige Vernetzung finden. (Weitere Informationen unter http://www.linzag.at/ps/tmp/lagweb_docudb/Verkehrslinienplan.pdf)

Ab 2012 wird die ÖBB eine Schnellbahnbindung in den Hauptbahnhof aus Richtung Asten im Taktverkehr betreiben.

Bei Verlängerung der Gleistrasse (Lilo) vom Hauptbahnhof bis St. Georgen/Gusen wird nördlich der Westbahntrasse eine Haltestelle zur Anbindung des Frachtenbahnhofareales und des Franckviertels an ein schienengebundenes ÖV angestrebt.

2.6. Flächenwidmungsplan

2.6.1. Widmungen

Die rechtswirksam gültigen Widmungen im Wettbewerbsareal und dem näheren Umfeld sind im Flächenwidmungsplan-Ausschnitt (Teil C Pkt. 5) ausgewiesen.

Der dzt. rechtswirksame Flächenwidmungsplan wird unter Einhaltung des OÖ. Raumordnungsgesetzes 1994 i.d.g.F. mit dem

Wettbewerbsergebnis abgestimmt und dem Rechtsverfahren zur Änderung zugeführt.

2.6.2. Lärm

Die Lärmbelastungen (als Abewerteter Beurteilungspegel) in dB werden in den Bestandsanalysen – Rasterlärmkarte ausgewiesen (Teil C Pkt. 6).

2.7. Bebauungsplan

Im Planungsgebiet ist derzeit kein rechtswirksamer Bebauungsplan existent. Es ist seitens der Stadt Linz beabsichtigt, einen mit dem Wettbewerbsergebnis abgestimmten Entwurf dem Verfahren zur Rechtskraftwerdung zuzuführen.

3. Planungsrichtlinien

Eingepasst in das Stadtraumgefüge soll ein neues Viertel als „Missing Link“ durch zeitgemäßes Wohnen, Büro- und Geschäftsnutzung das urbane Netzwerk ergänzen. In diesem Sinne ist speziell über die derzeit trennende Bahntrasse hinweg wieder eine Verbindung der Stadtteile Makartviertel und Franckviertel anzustreben.

Insgesamt ist die Definition des Ortes im Sinne von Urbanität sowie deren räumlich strukturelle Gliederung und in weiterer Folge die Vernetzung über die Grenzen des Areales hinaus von maßgeblicher Bedeutung.

3.1. Städtebauliche und verkehrliche Ziele

Vom erweiterten Betrachtungsraum wirkt auf das Planungsgebiet die Lärmabstrahlung der ÖBB-Trasse und der Lastenstraße ein. Das westlich angrenzende Betriebsbaugelände wie auch die im Süden des Planungsgebietes bestehende Bana-nengroßhandels- und -reifetrieb (mit Zu- und Abliefer-Schwerverkehr) erfordern planerische Bedachtnahme und im Hinblick auf den Betrieb einen Lösungsansatz,

welcher situationsabhängig eine Besiedlung in Etappen ermöglicht.

Die städtebauliche und nutzungsmäßige Ausformung der Randbereiche des Planungsgebietes in Reaktion auf die äußeren Einflüsse ist daher von maßgeblicher Bedeutung → **Nutzungsmischung**

Es gilt Lärmbeeinflussung und Nutzungskonflikten mit intelligenten Lösungsansätzen planerisch entgegen zu wirken und gleichzeitig an den Rändern die strukturelle räumliche und visuelle Vernetzung mit dem umliegenden Quartieren in innovativer Form zu bewältigen → **Einfügung in die Gesamtstadt**

Das Gesamtquartier ist so zu konzipieren, dass durch konzentrierte Bebauung ein Optimum an öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiflächen und Zwischenräumen gewonnen wird, was auch den Zielsetzungen der städtischen Siedlungspolitik entspricht → **Reduktion des Flächenverbrauches**

Stärkung und Ergänzung der Zentrumsfunktion in Zusammenhang mit dem bereits bestehenden lokalen Zentrum Lenaupark → **Versorgung über stadtteilbezogene Subzentren**

Ausreichende Versorgung des neuen Viertels mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (sh. Teil C Pkt. 7) z.B. Gesundheit, Bildung, Kinderbetreuungseinrichtung, Seniorenzentrum → **Sicherung umfassender sozialer Infrastruktur**

Für den Wohnungsbau sind Typologien mit flexibler Nutzung, grundsätzliche Variabilität (alters- und personenabhängig) und innovative Lösungsangebote, wie z.B. vertikal verteilter Grünraum (individueller Grünraum auch in den Obergeschossen) zu entwickeln.

Den Nutzern und Bewohnern soll eine Identifikation mit den Baulichkeiten und deren Umfeld (dichtes Netz öffentlicher Plätze, Räume und Freiflächen) möglich sein → **hohe Planungsqualität**

Die bestehende Verkehrsinfrastruktur ist leistungsfähig zu halten und gegebenenfalls zu adaptieren. Neue Infrastruktur und Knotenpunkte zum bestehenden Netz sind unter Einhaltung der Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs auszubilden. Besonderes Augenmerk ist auf Bedingnisse des ÖV, Rad- und Fußverkehrs zu legen. In Reaktion auf die geplante weitere Entwicklung eines großflächigen, gemischt genutzten Baugebietes im Süden (Büro, Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Geschäftsnutzung) sind entsprechende Flächen zur infrastrukturellen Anbindung sicherzustellen.

Durch die anzustrebende Nutzungsmischung in den Randbereichen soll der Idee der Stadt der kurzen Wege entsprochen werden. → **Reduktion des MIV**

Die Gestaltung der öffentlichen Räume und der „halböffentlichen“ Zwischenbereiche hat neben Urbanität auch die Weiterführung und Vernetzung von Fuß- und Radwegeverbindungen sicher zu stellen → **Förderung des Fuß- und Radverkehrs**

3.2. Städtebauliche und verkehrliche Vorgaben

Grundbedingung für die Nutzung Wohnen ist, dass der verkehrsbedingte Lärmeinfluss vor Fenstern von Wohn- und Schlafräumen über die Nachtzeit (als A-bewerteter Beurteilungspegel) nicht lauter als 50 dB ist. Bei betriebsbedingtem Lärmeinfluss (inkl. Zufahrten) gilt es, unter Berücksichtigung der

in der Stellungnahme des UTC (Teil C Pkt. 8) angeführten Randbedingungen, die angeführten Mindestabstände zu angrenzender Wohnnutzung einzuhalten.

Für den Wohnbau gilt, einen vielfältigen Mix zu erzielen, welcher sowohl die Umsetzung von Projekten neuer urbaner Wohnformen, größen- und nutzungsmäßiger Flexibilität in einer Gebäudehülle, wie auch die innovative Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten ermöglicht.

Bedingt durch die zentralräumliche Lage des Planungsgebietes ist eine gute gesamtstädtische Erreichbarkeit durch Anbindung an die hochwertige Verkehrsinfrastruktur im Süden zu gewährleisten und die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes zu wahren → **hochwertige Anbindung des neuen Stadtteiles**

Dazu ist es erforderlich, die im Verkehrsplan (Teil C Pkt. 10) ausgewiesene zukünftige Grenze des öffentlichen Gutes Lastenstraße sowie jene des Knotenpunktes zur neuen infrastrukturellen Verbindung nach Süden einzuhalten. Diese neue Verbindungsstraße – zwischen den jeweiligen Knotenpunkten lagemäßig frei gestaltbar – ist nach dem im Verkehrsplan (Teil C Pkt. 10) angegebenen Mindestquerschnitt auszubilden.

Die Unterbringung der Pkw's hat großteils in Garagen zu erfolgen. Der Stellplatzschlüssel pro Wohnung beträgt 1:1,5, wobei der Nachweis in Tief-/Hochgaragen 1:1 zu erbringen ist, der zusätzliche 0,5-Anteil kann oberirdisch

nur im direkten Anschluss an das öffentliche Gut (Senkrecht- oder Längsparker auf Privatgrund) erfolgen.

Darüber hinausgehend gilt für andere Nutzungen, dass der gesetzlich erforderliche Stellplatznachweis zu 75 % in Tief-/Hochgaragen zu erbringen ist, 25 % können oberirdisch direkt im Anschluss an das öffentliche Gut (Senkrecht- oder Längsparker auf Privatgrund) angeordnet werden.

Grundbesitz der Immobilien Linz GmbH:

Für die Baudichte auf dem ca. 85.417 m² großen Areal gilt eine Geschoßflächenzahl von 1,7 als Leitdichte (Unterschreitung sowie städtebaulich begründete Überschreitung ist zulässig). Darin sind im Sinne einer Nutzungsmischung neben der hauptsächlich anzustrebenden Wohnnutzung auch ca. 15.000 m² Geschäftsfläche und Flächen für Dienstleistung, Handel und Büros enthalten. Vorwiegend im südwestlichen Teil des Areales ist eine strukturelle Höherzonung möglich.

Als Orientierungshilfe wird für die Wohnungsgrößen ein Richtwert von ca. 25 % für 2-Raum-Wohnungen, ca. 40 % für 3-Raum-Wohnungen und ca. 35 % für 4-Raum-Wohnungen angegeben.

Auf den noch bestehenden Bananengroßhandels- und -reifebetrieb ist mit den Szenarien „Weiterbestehen (bis zu einer möglichen Absiedlung)“, „Integration“ und „Absiedlung“ zu reagieren. Abschnittsweise soll der jeweiligen Entwicklung angepasst eine städte-

baulich für sich schlüssige und gleichzeitig bis zum Szenario Absiedlung sinnvoll weiterentwickelbare Neubesiedlung möglich sein → **Etappierter Lösungsansatz**

Den Baulichkeiten für Wohnnutzung ist ein quartierbezogener Grünanteil von mind. 30 % zuzuordnen. Dabei werden auch Vorschläge erwartet, geschoßweise direkt den Wohnebenen zugeordnet einen wohnungsbezogenen Grünanteil zu ermöglichen.

Darüber hinaus ist allgemein zugänglicher Grünraum im Ausmaß von ca. 17.500 m² z.B. in Form einer allgemein zugänglichen Erholungsfläche einzuplanen → **Sicherung der Erholungsfunktion**

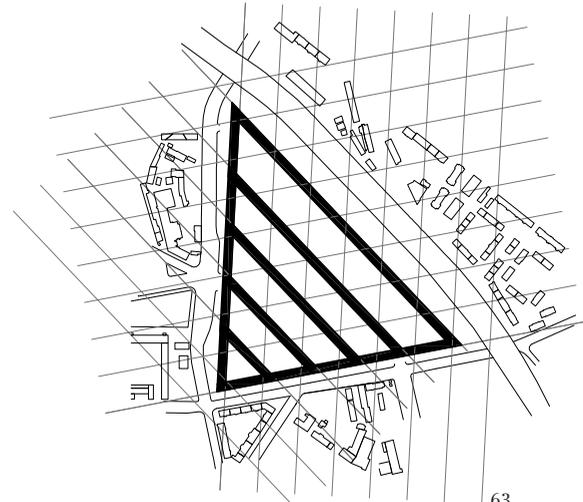
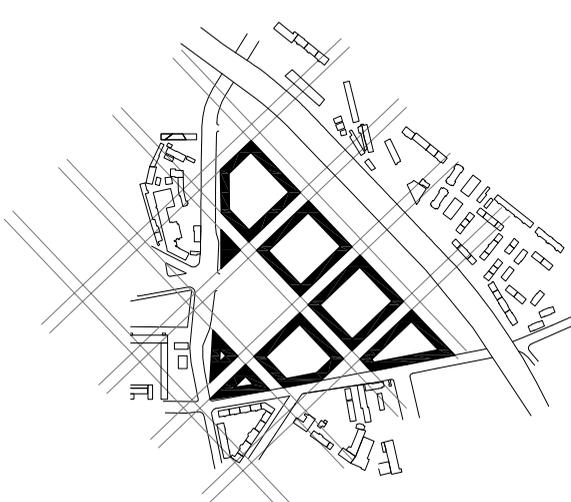
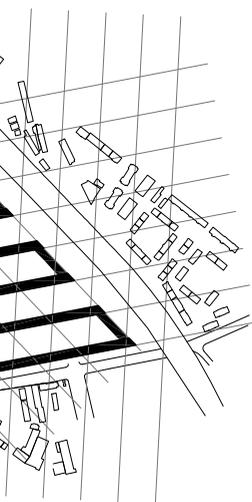
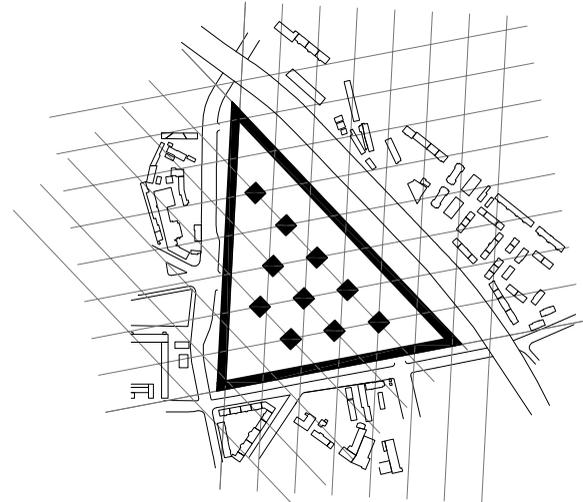
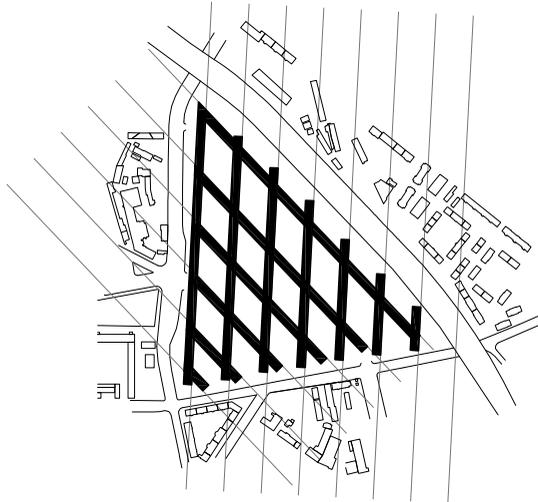
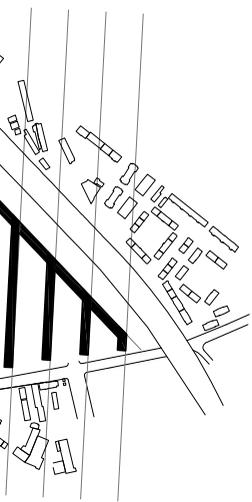
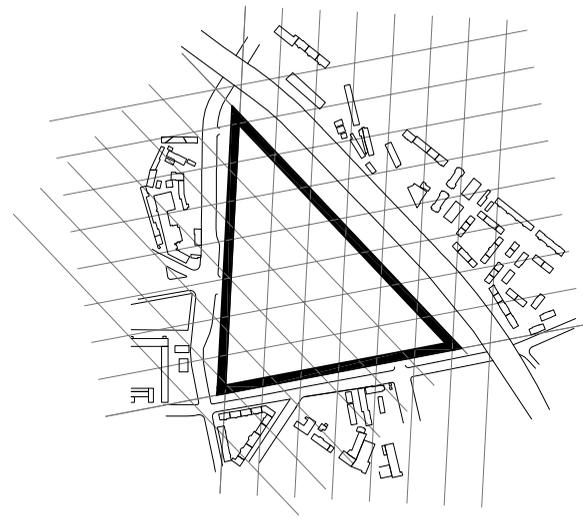
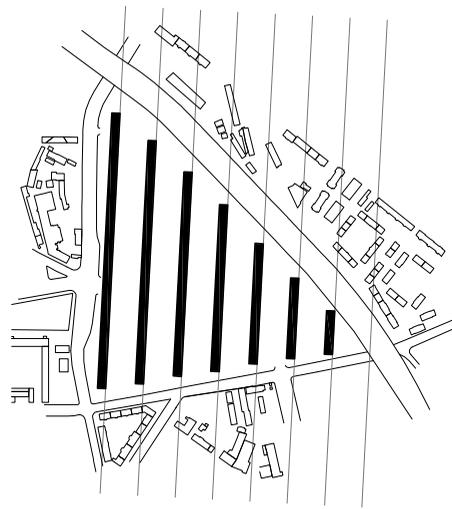
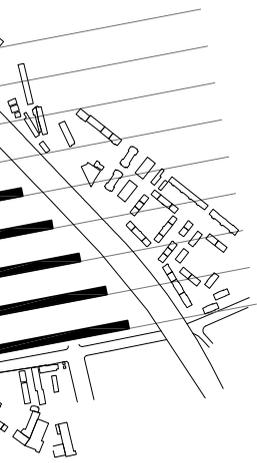
Zur ausreichenden Versorgung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (Kinderbetreuungseinrichtung, Seniorenzentrum) sind entsprechende Flächen, für Spiel- und Bewegungsaktivitäten (sh. Teil C Pkt. 9) entsprechende Bereiche in passender räumlicher Zuordnung vorzuhalten.

Grundeigentum der ÖBB Infrastruktur Bau AG:

Die Baudichte auf dem ca. 5.000 m² großen, im südwestlichen Randbereich zwischen Lastenstraße und ÖBB-Verbindungsbahn gelegenen Grundstück wird durch eine Geschoßflächenzahl von 3,5 als Leitdichte bestimmt (Unterschreitung sowie städtebaulich begründete Überschreitung ist zulässig). Insgesamt sind die zur Verfügung stehenden Flächen vom Übrigen getrennt bebaut zu gestalten.⁴²⁵

Von der Studie zum Entwurf

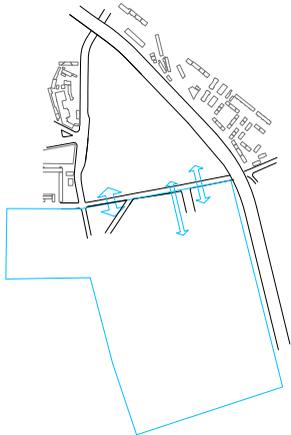




ENTWURF

Strukturbildung

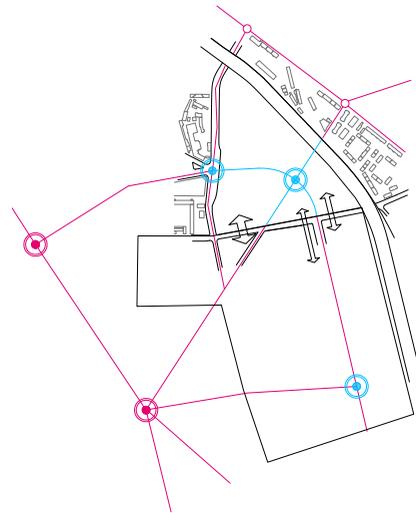
Erweiterungsgebiet



Im Süden des Planungsgebietes befindet sich ein großes Gewerbeareal, welches aus Klein- und Mittelbetrieben wie z.B. der Poschacher Brauerei besteht.

Da sich schon seit Jahren die Industrie- und Gewerbebetriebe aus der Stadt in die Peripherie umsiedeln, birgt dieses Gebiet enormes Potential zur Weiterentwicklung des bereits bestehenden Planungsgebietes des ehemaligen Frachtenbahnhofs.

Verkehrswege + Subzentren



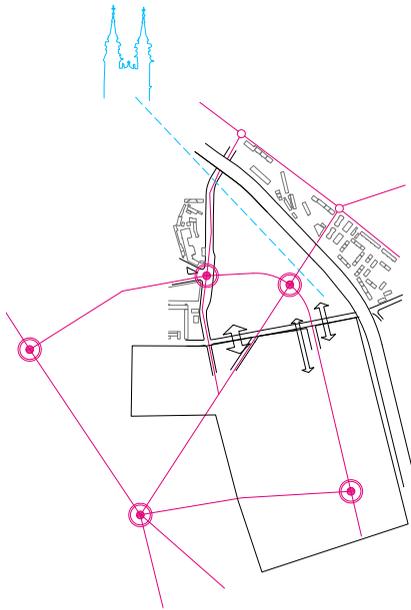
Um das Gebiet in das bestehende Verkehrsnetz zu integrieren werden die schon vorhandenen Straßen miteinander verbunden und so das Planungsgebiet erschlossen.

So wird die Hammerlingstraße aus dem Westen kommend mit der Heizhausstraße Richtung Süden durch einen Viertelkreis verbunden.

Weiters wird die Gürtelstraße Richtung Frankstraße verbunden und die schon zum Großteil bestehende Achse ergänzt. Um jedoch nicht zu viel Verkehr durch das Planungsgebiet zu führen wird diese Verbindung nur fußläufig ausgeführt.

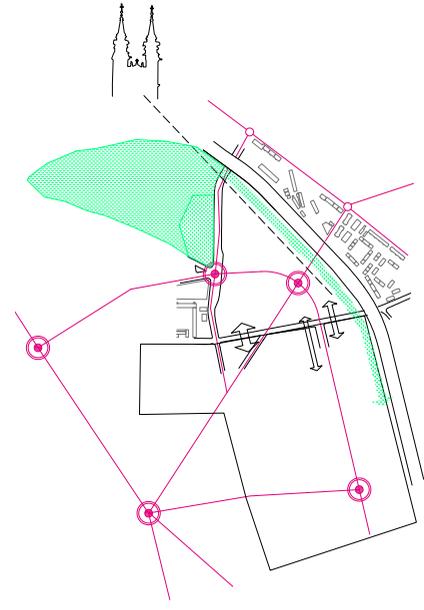
Der bestehende Lenauerpark stellt ein Subzentrum dar. So sollen auch an den Schnittpunkten der Straßen im Planungsgebiet neue Zentren für Kultur und dergleichen entstehen.

Sichtbezug



Durch die flache Topographie des Areals ist ein Sichtbezug zu einem Wahrzeichen der Stadt Linz – der Pöstlingbergkirche – gewährleistet. So wird im Planungsgebiet eine Sichtachse eingeführt, die nicht bebaut werden darf.

Grünraum



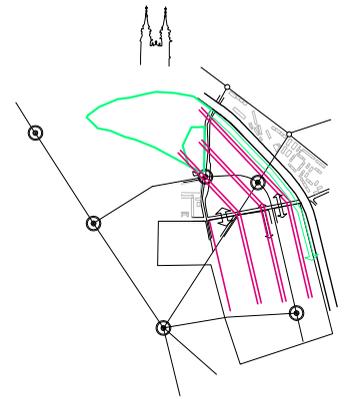
Der devastierte Baubestand in Anbindung an den St. Barbara Friedhof wird durch eine Grünanlage ersetzt und somit der Lenauerpark aufgewertet.

In Verbindung mit der Sichtachse soll ein die Bahn begleitender Grünstreifen entstehen, der sich in das Erweiterungsgebiet zieht und für Freizeitaktivitäten genutzt werden soll.

Schritt 1: Baufeldervarianten

Folgende vier Varianten wurden untersucht:

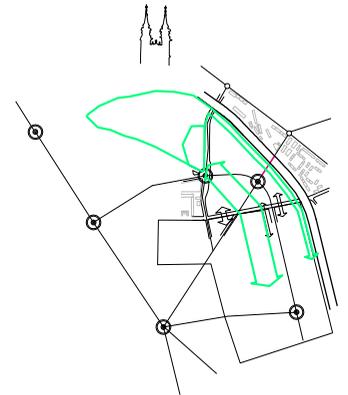
- A: Lineare Baufelder von Nord nach Süd entlang des Westbahnbogens
- B: Lineare Baufelder von Nord nach Süd entlang der Lastenstraße
- C: Lineare Baufelder von West nach Ost entlang der Raimundstraße
- D: Baufelder im Raster der Blockrandbebauung aus der Innenstadt



Schritt 2: Grünraum

Bei Variante A und B wird ein Baufeld über die gesamte Länge des Planungsgebietes als Grünraum genutzt, wobei das System entlang der Lastenstraße (B) unter der Bahn mit dem Nachbarviertel verbunden werden kann.

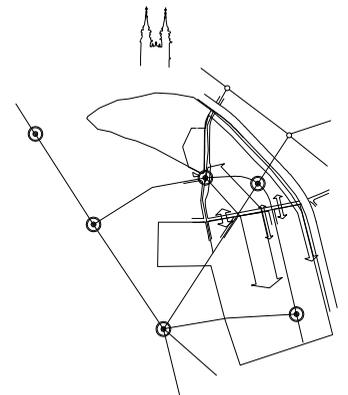
Bei Variante C und D werden zentrale Parkanlagen angedacht.



Schritt 3: teilen der Baufelder

Bei dem Rastersystem (C) kann auf Grund der Größe der Felder nicht weiter geteilt werden.

Die linearen Systeme (B und D) lassen sich in kleinere Baufelder teilen. Variante A wurde aufgrund der Lage des Grünraums (parallel zum Grünraum entlang des Westbahnbogens) ausgeschlossen.



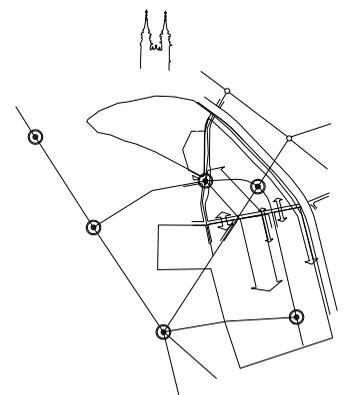
Schritt 4: Bruch im linearen System

Um eine Differenz zwischen den Haupt- und Nebenstraßen zu erwirken werden die Fluchten der Nebenstraßen gebrochen.

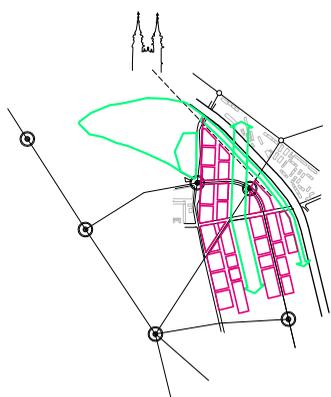
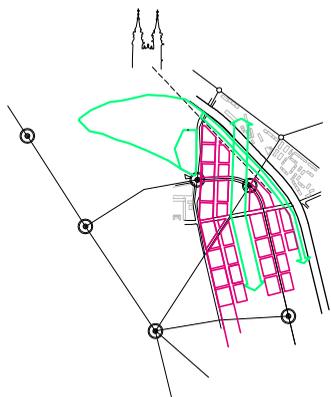
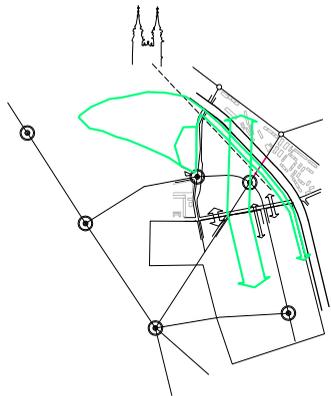
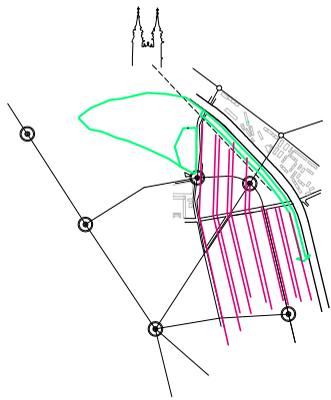
Bei Variante B werden die Baufelder, die von Norden nach Süden aufgereiht sind, untereinander verschoben und somit bleiben nur mehr die Hauptwege bzw. Straßen geradlinig. Die versetzten Nebenwege der Baufelder sind für den KFZ Verkehr nicht erschlossen.

Bei Variante D werden die Nebenstraßen verschieden geneigt. Dadurch entstehen neue, interessante Sichtbezüge, die von Kreuzung zu Kreuzung gehen.

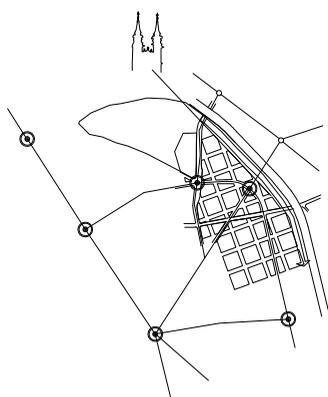
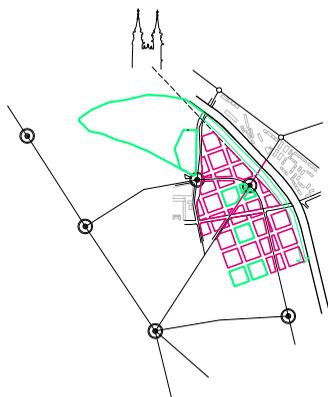
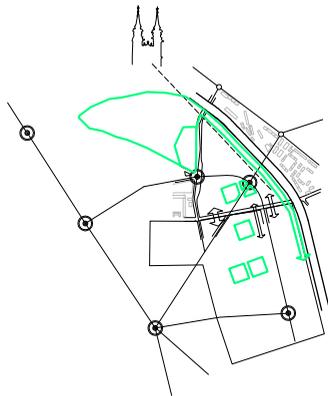
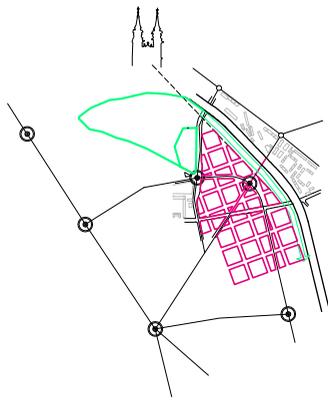
Variante C wurde aufgrund der rigiden Rasterung ausgeschlossen.



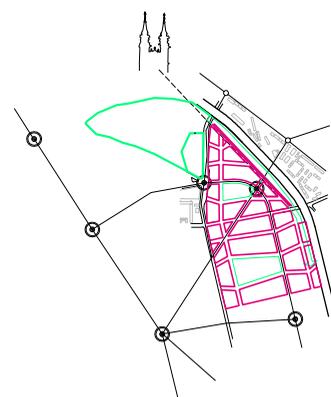
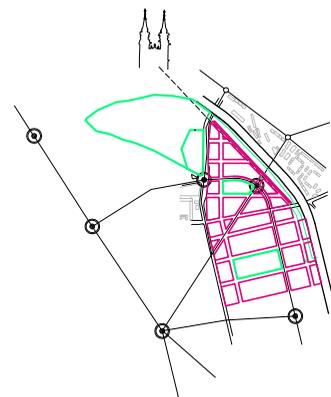
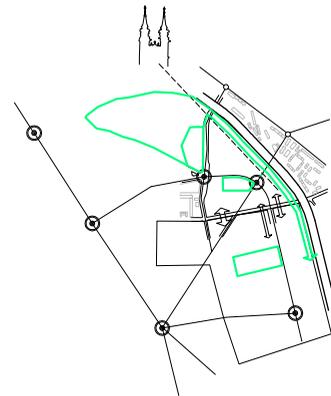
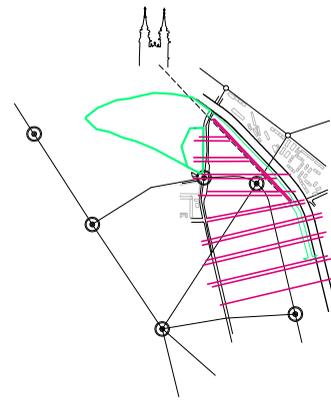
A



B



C



D

MASTERPLAN

erweiterter Betrachtungsraum des Wettbewerbs

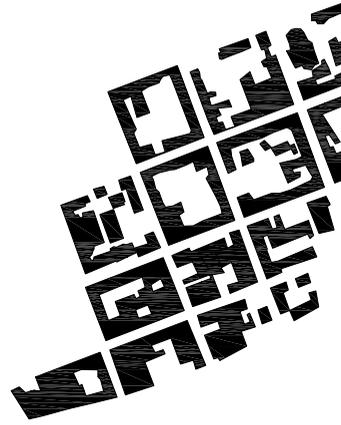
Aufgrund der Verbindung zum Frankviertel durch den Grünraum, der ein Rückgrat für das neue Stadtviertel darstellt und dem Subzentrum, das sich im Schnittpunkt der beiden Grünanlagen ergibt, hat der ausgewählte Entwurf das größte Potential.

100 200 300 m





Schwarzplan



| 100 | 200 | 300 | m





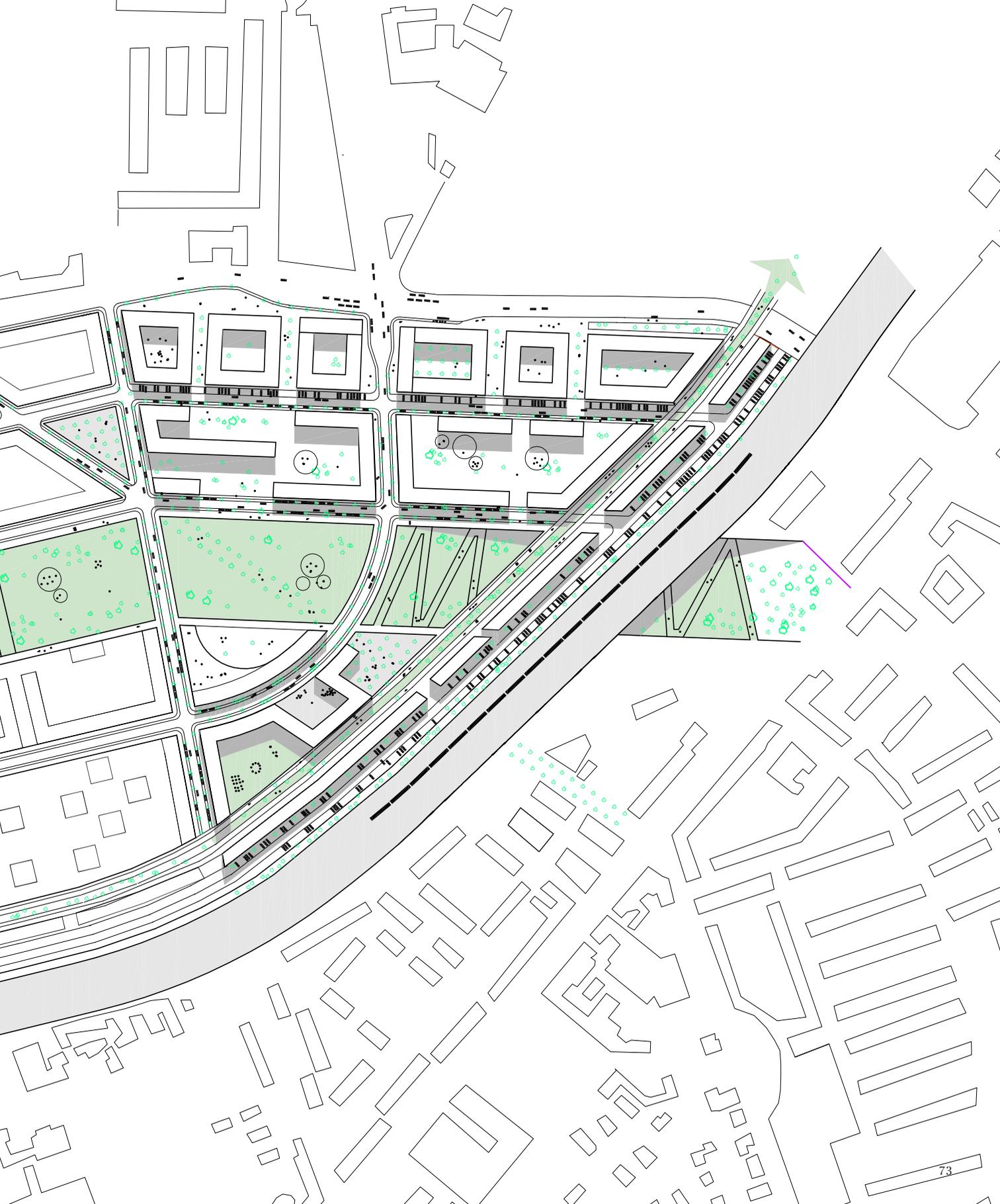
MASTERPLAN

Erweiterungsgebiet

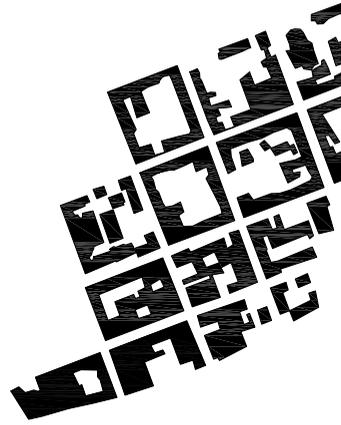


100 200 300 m





Schwarzplan



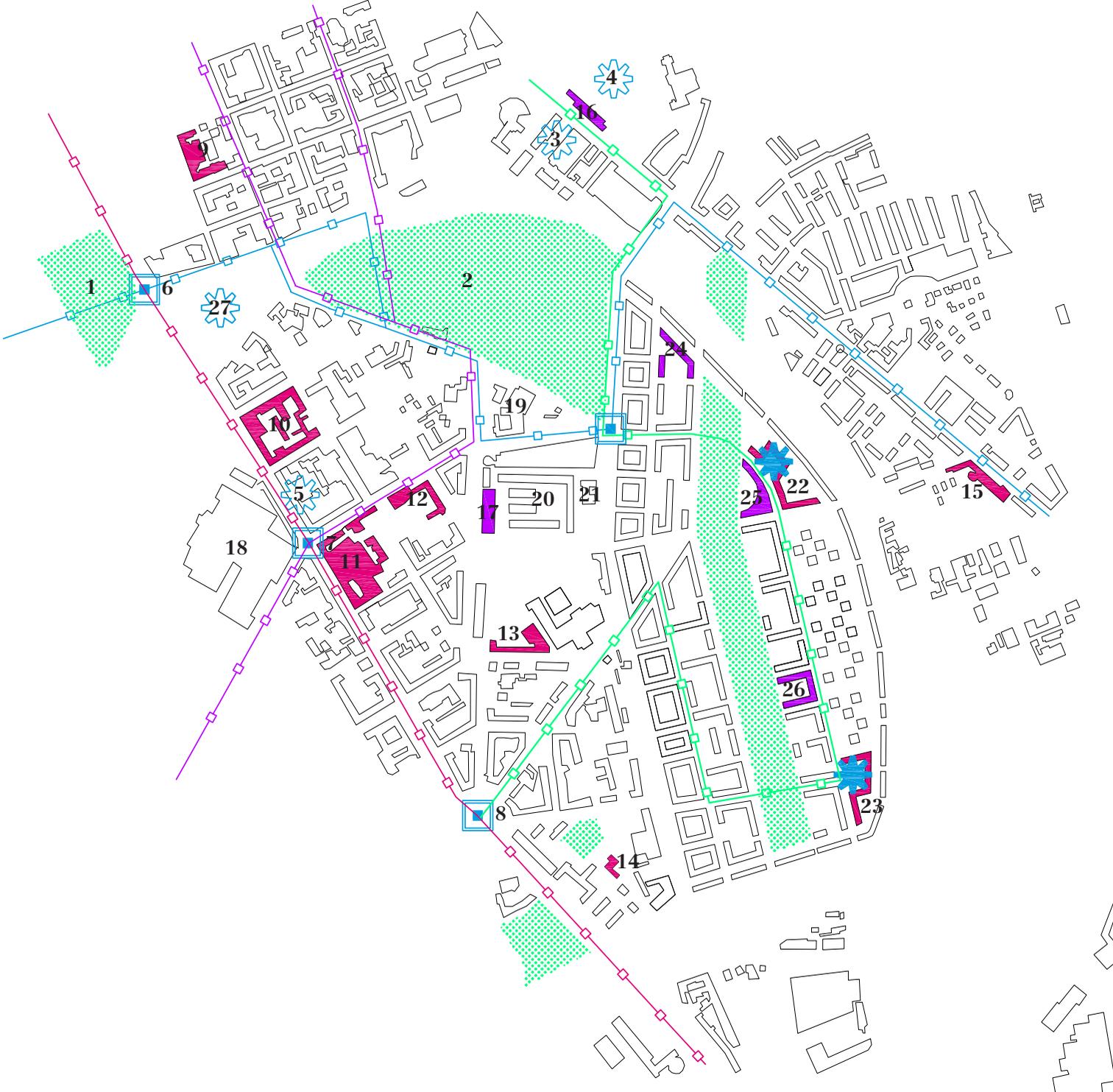
| 100 | 200 | 300 | m



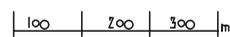


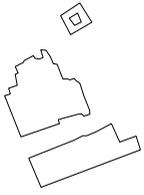
Städtebauliche Kennwerte

| Erweiterter Betrachtungsbereich | Erweiterungsgebiet | Gesamt |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 145.000 m ² Bruttobaugebiet 110.000 m ² Bruttobauland 71.000 m ² Nettobauland | 327.000 m ² Bruttobaugebiet 265.000 m ² Bruttobauland 185.000 m ² Nettobauland | 472.000 m ² Bruttobaugebiet 375.000 m ² Bruttobauland 265.000 m ² Nettobauland |
| 145.000 m ² BGF ca. 2,0 Bebauungsdichte 0,46 Bebauungsgrad | 360.000 m ² BGF ca. 1,9 Bebauungsdichte 0,37 Bebauungsgrad | 505.000 m ² BGF ca. 1,9 Bebauungsdichte 0,39 Bebauungsgrad |
| Annahme einer Bruttowohndichte von 200-250 EW/ha ca. 2.750 Einwohner ca. 52m ² BGF/EW | Annahme einer Bruttowohndichte von 200-250EW/ ha ²⁶ ca. 6.600 Einwohner ca. 54m ² BGF/EW | |
| Annahme eines Geschößflächenanteil von 40 m ² BGF/EW ca. 3625 Einwohner | Annahme eines Geschößflächenanteil von 40 m ² BGF/EW ca. 7.500 Einwohner | ca. 10.000 Einwohner |

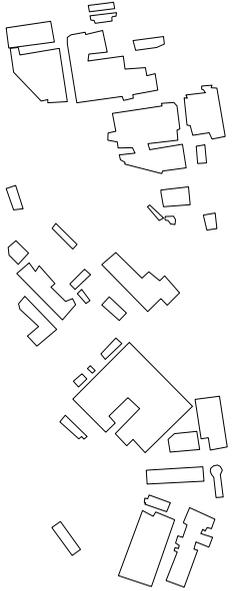


- | | | | | |
|------------------------|-------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------|
| 1 Volksgarten | 8 Bulgariplatz | 15 VHS | 22 Kindertages- / Kulturstätte | 25 Hotel |
| 2 St. Barbara Friedhof | 9 HTL 1 | 16 Hotel | 23 Kindertages- / Kulturstätte | 26 Seniorenheim |
| 3 ORF | 10 AMS | 17 Seniorenheim | 24 Seniorenheim | 27 Musiktheater |
| 4 Designcenter | 11 BFI | 18 ÖBB | | |
| 5 Theater Phönix Linz | 12 BRG/VHS/KIGA | 19 Fachmarktzentrum | | |
| 6 Blumau | 13 Berufsschule 3 | 20 Lenauerpark | | |
| 7 Unionkreuzung | 14 KIGA | 21 Citytower | | |





Infrastruktur



In den geplanten Subzentren (22 und 23) sollen geballt kulturelle und soziale Einrichtungen Platz finden. Somit werden diese Plätze zu Treffpunkten für Jung und Alt. Angrenzend an das nördliche Subzentrum ist ein Hotel geplant. Weiters sollen zwei Seniorenheime/betreutes Wohnen im Planungsgebiet entstehen.

Die von der Linz-AG projektierte neue Buslinie 25 wird zur besseren Anbindung des Areals durch das Planungsgebiet geführt.



Grünflächen



Bus Linie 25



Straßenbahn 1/2



Bus Linie 41/43



Bus Linie 27



Kultur



Kultur / Platz



Verkehrsknotenpunkte

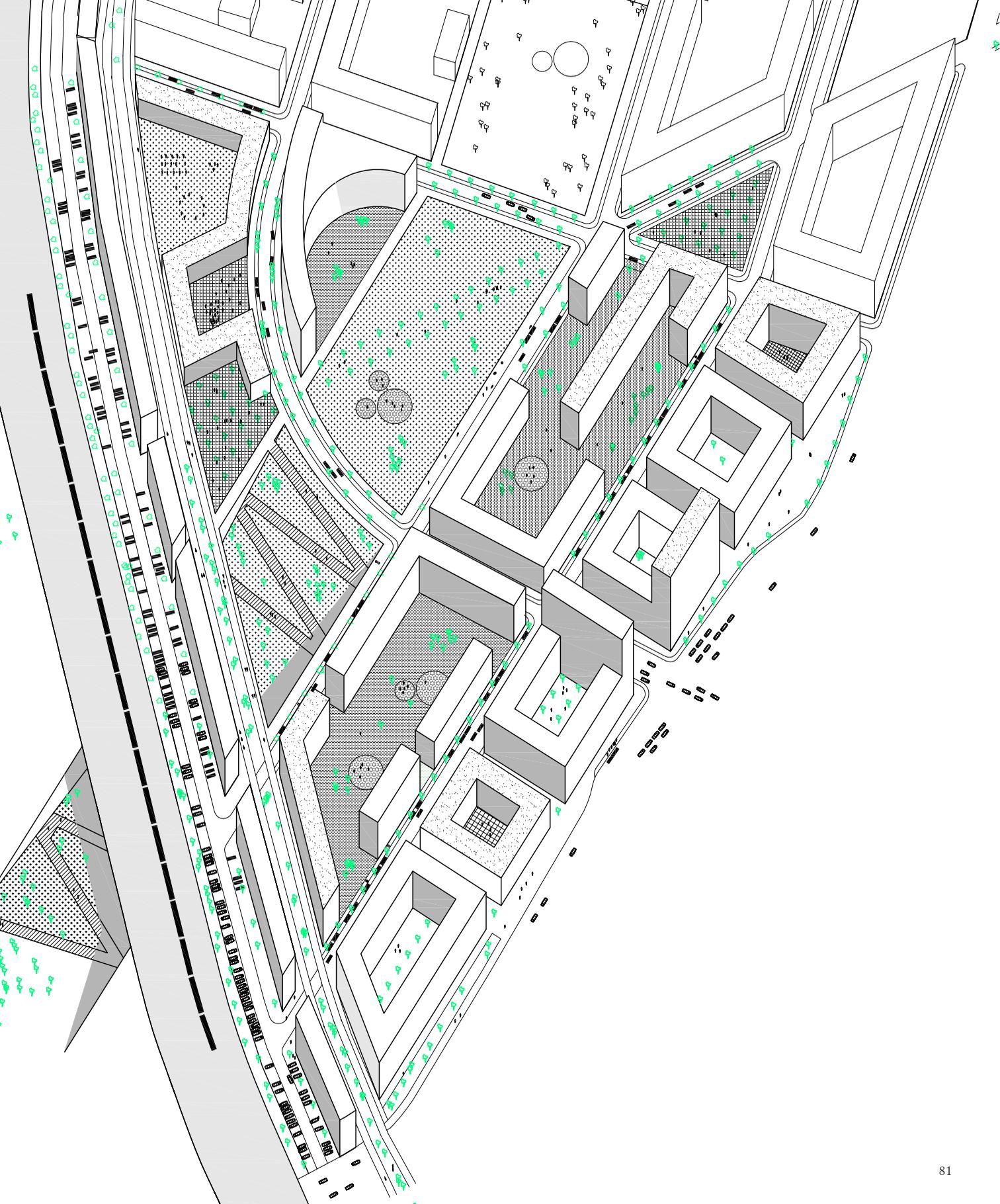


Bildungsstätten

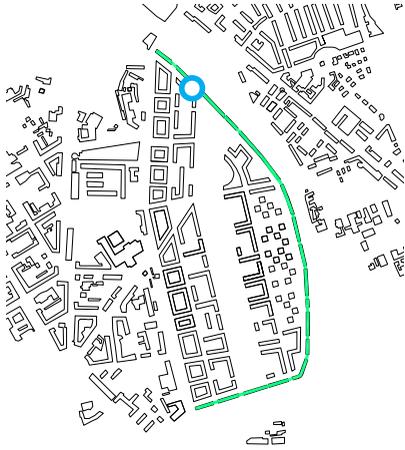


Beherbergungsstätten





Westbahnmauer



Länge 1.600 m, Breite 50 m

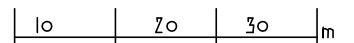
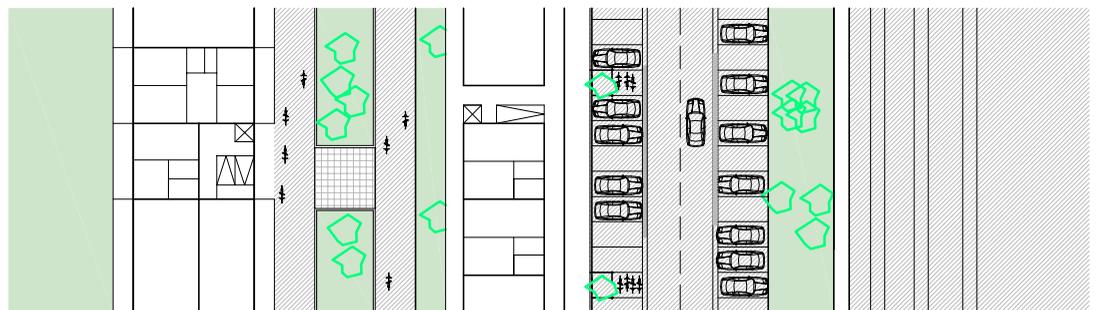
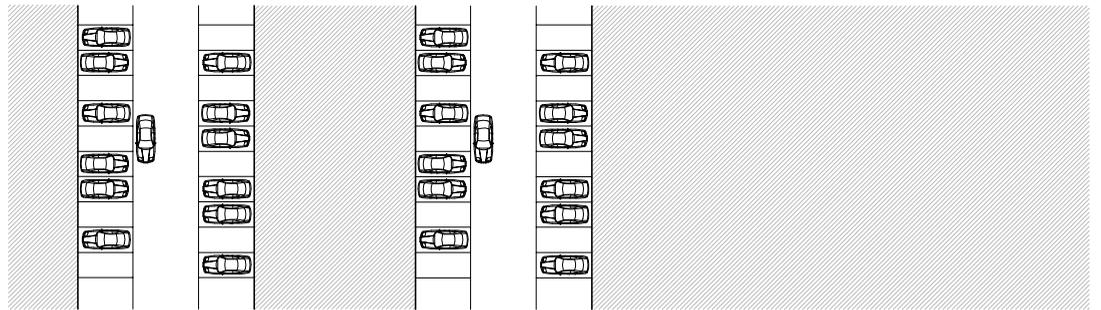
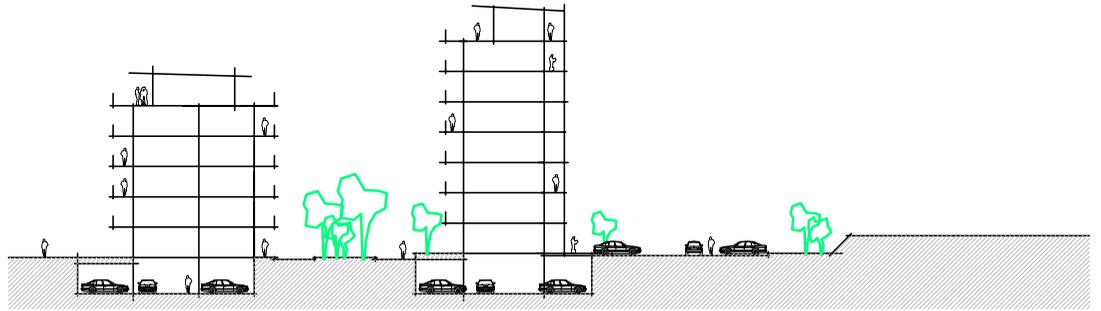
Entlang der Westbahn bildet ein siebengeschoßiges Gebäude eine „Stadtmauer“ gegen die Lärmimmissionen der Westbahn. Zusätzlich gibt es vor dem Gebäude eine Parkzone, die als Puffer fungiert und die Parkplätze für das Viertel gewährleistet.

Die „Westbahnmauer“ ist Wohnbau mit Laubengängerschließung. Die Laubengänge haben eine Schallschutzglasfassade.

Dahinterliegend wird ein Grüngürtel ausgebildet. Dieser bietet Platz für einen Fahrradweg sowie Grünstreifen mit Sitzgelegenheiten.

Der Grüngürtel öffnet und schließt sich zu der ihn umgebenden Struktur. Im Kreuzungspunkt zum Naherholungsgebiet gibt es eine visuelle Verbindung zum Grüngürtel. Auch zum siebengeschoßigen Wohnbau hin gibt es einen Höhengsprung um das private Grün der Erdgeschoßwohnungen vom öffentlichen Grün zu trennen.

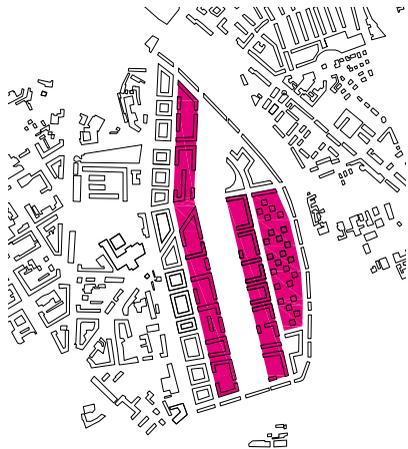
Auch in diesem Grünbereich wird darauf geachtet, die Blickachse Richtung Pöstlingberg nicht einzuschränken.







Wohnbebauung



Bruttobauland 122.000 m²

Im Markartviertel ist die soziale Infrastruktur ausreichend und wird in dem neuen Viertel ergänzt. Für Familien gibt es alle nötigen Einrichtungen.

Da die demografische Entwicklung dahingehend, dass die Menschen immer älter werden, wurde ein Fokus auf Generationen Wohnen gesetzt. Es sind betreutes Wohnen, Seniorenheime, Kindergärten, Schulen und eigene Singlewohnungen geplant.

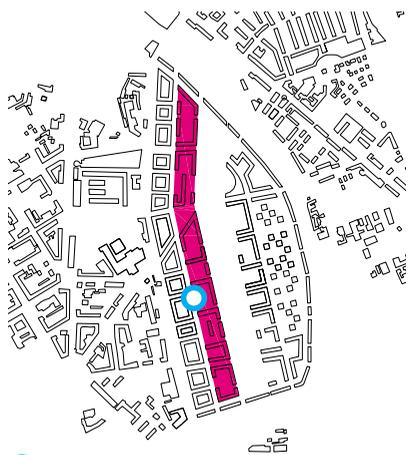
Um eine soziale Durchmischung zu gewährleisten werden die Wohnungen in verschiedenen Qualitäten ausgeführt;

von der Standardsinglewohnung zum hochklassigen Dachappartement.

Viele Wohnungen haben durch eine Terrassierung der Baukörper und damit einhergehenden Dachterrassen einen hohen Eigengrünanteil, halböffentliches Grün ist jedem Wohnbau zugeordnet.

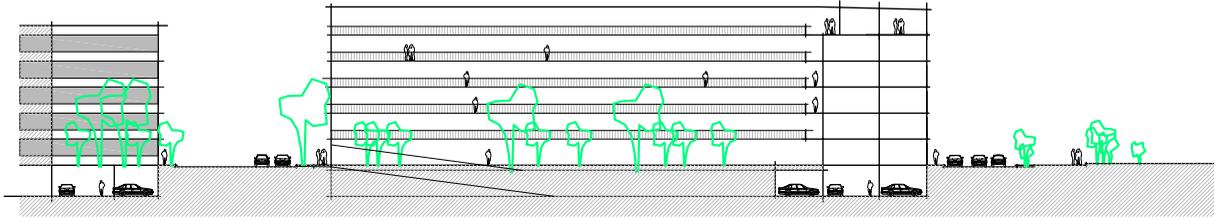
Die zueinander versetzten Querverbindungen zwischen den Hauptverkehrswegen sind begrünte Gehwege. Verkehr gibt es nur auf den Parallelstraßen zum Park.

Wohnbebauung West

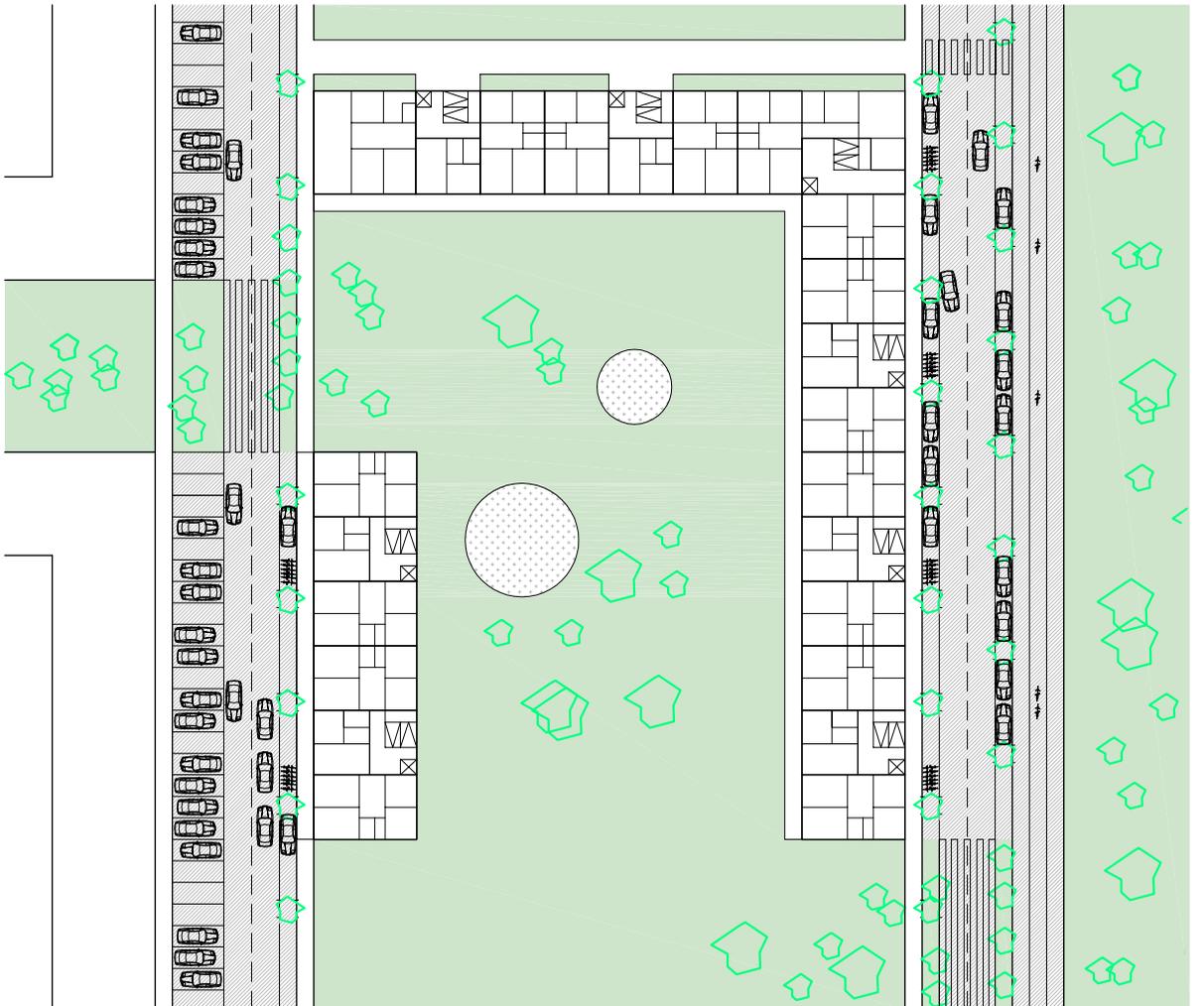
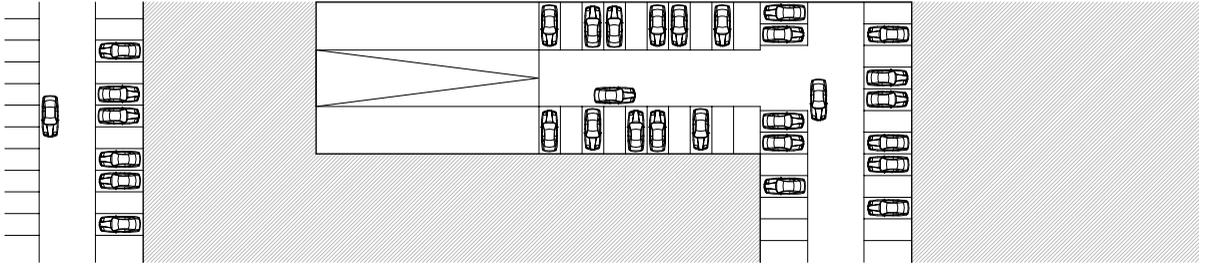


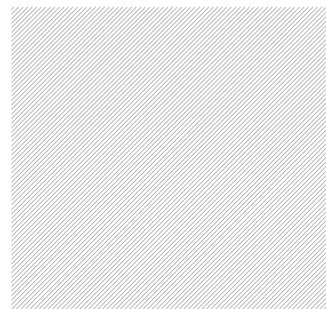
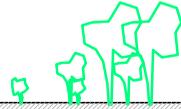
Bruttobauland 74.000 m²

- 2 bis 5 Geschoße
- Westausrichtung
- Hauptbaukörper parallel zum Park, viele Wohnungen mit Blick auf den Park
- Hof halböffentlich

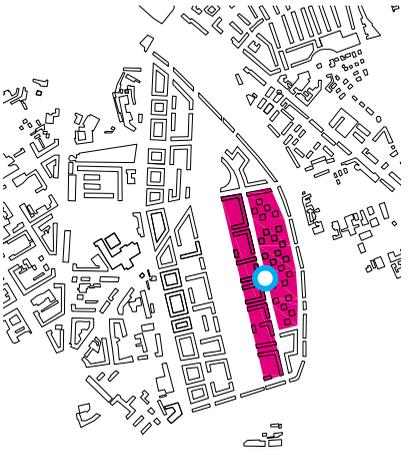


10 20 30 m





Wohnbebauung Ost



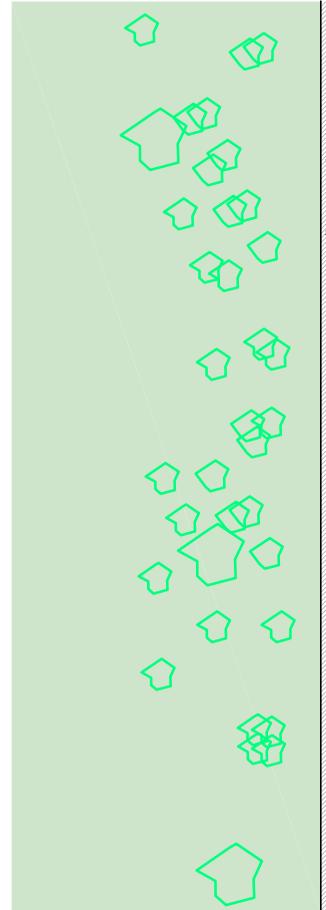
Bruttobauland 74.000 m²

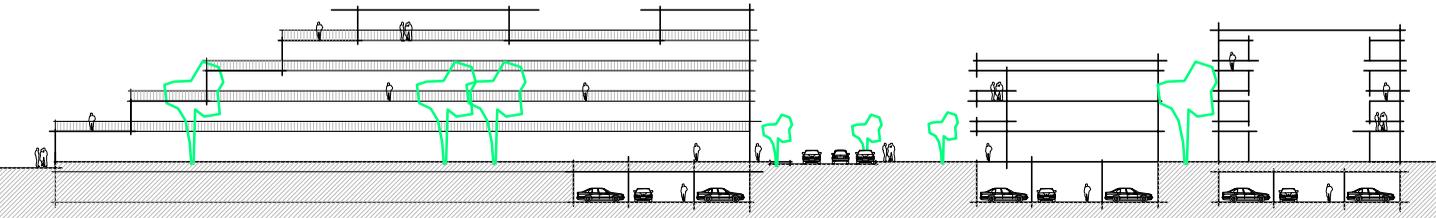
Freistehende Würfel

- gehobenes Wohnen
- niedrige Dichte
- 3 bis 4 Geschoße
- verschiedene Blickachsen
- fließende Räume zwischen den Baukörpern
- Wohnräume entweder nach Süden oder nach Westen orientiert

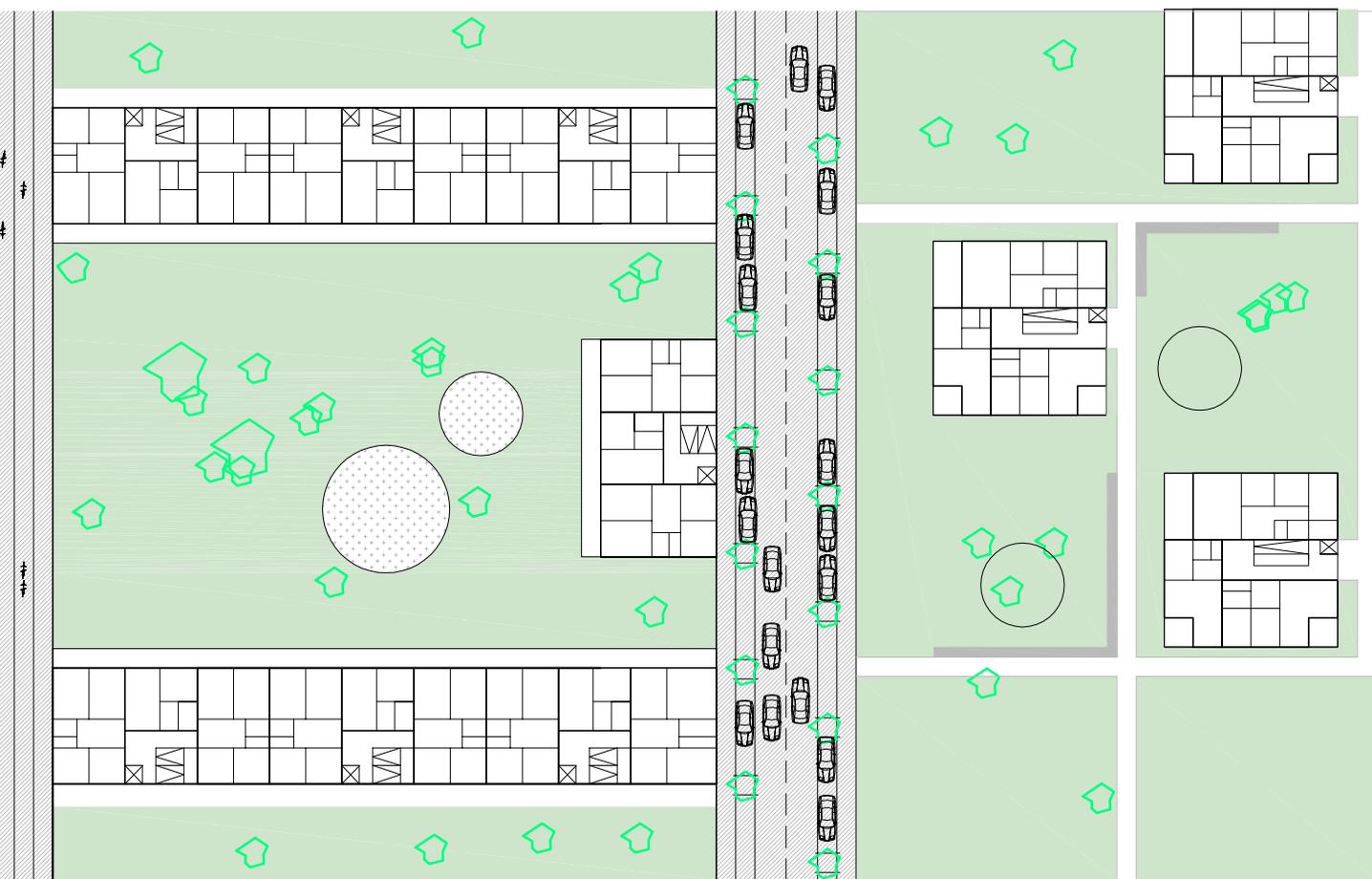
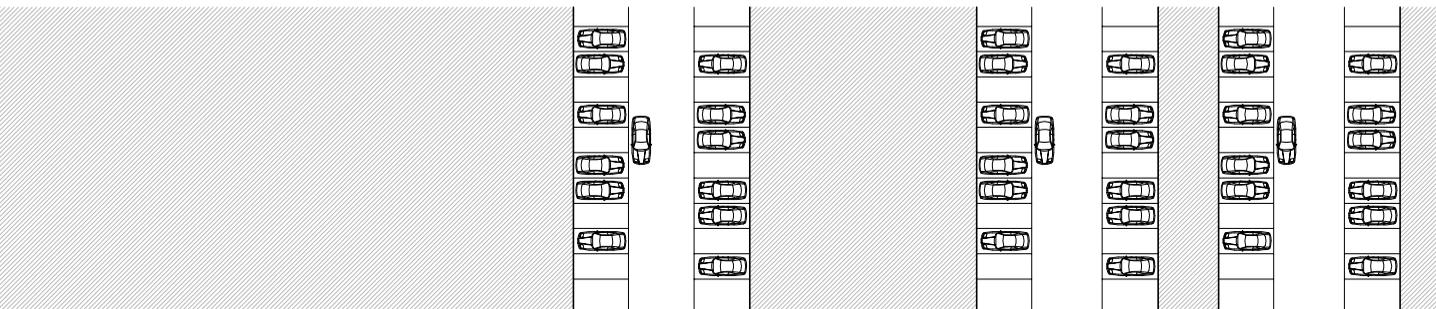
Geschosswohnbauten

- 2 bis 5 Geschoße
- zum Park geöffnet
- Orientierung Richtung Westen mit Blick auf den Park
- abgestuft, viele Dachterrassen, privates Grün





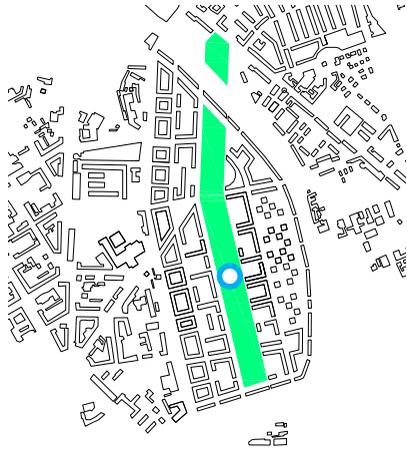
10 | 20 | 30 | m







Naherholungsgebiet



Fläche 75.000 m²

plätze entstehen oder andere Freizeitaktivitäten die Fläche bespielen. Durch die verschiedenen Funktionen wird das Gebiet zoniert.

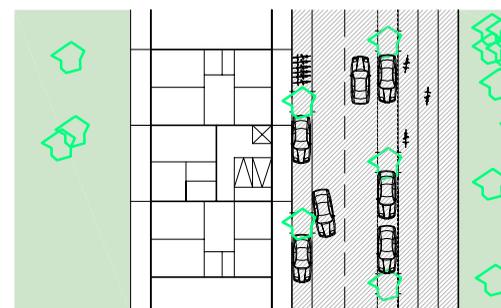
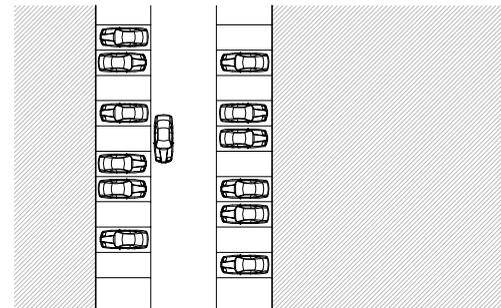
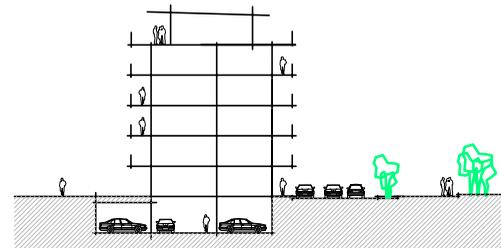
In Verbindung mit dem Westbahnmauergrün entsteht ein Rundkurs von ca. 2km Länge, der von Läufern, Inline Skatern und anderen genutzt werden kann.

Die östliche Wohnbebauung öffnet sich zum Park. Um die Grenze zwischen öffentlichen und halböffentlichem Grün zu betonen gibt es zur Wohnbebauung hin einen Höhengsprung und zu der Grenze parallel verlaufend einen Radweg.

Die südliche Wohnbebauung ermöglicht den meisten Wohnungen einen Ausblick in den Park.

Im Verbindungspunkt zwischen den beiden Grünräumen entsteht ein Treffpunkt aller Kulturen.

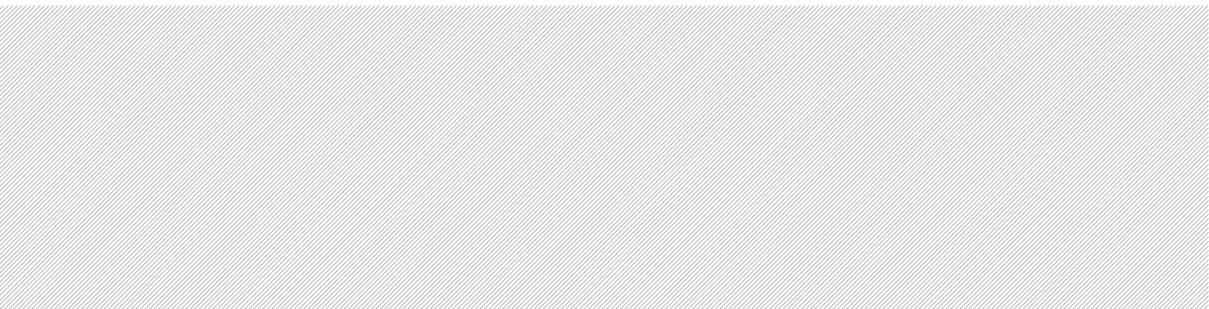
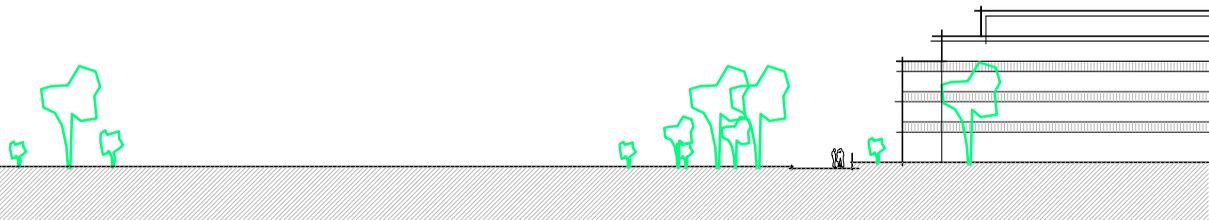
Im Gegensatz zur Westbahn und der A7 stellt das Naherholungsgebiet eine grüne Lunge der Stadt dar, die von vielen Menschen genutzt werden kann, da die direkte Busanbindung an den Park das Einzugsgebiet dessen erweitert.



Die Parklandschaft kann aufgrund ihrer Ausdehnung als Rückgrat des Stadtteils gesehen werden. Sie ist ein verbindendes Element zwischen dem Frank- und dem Markartviertel und wird unter der Barriere des Westbahn Bogens geführt. Um die Blickachse freizuhalten ist ein Bewuchs mit heimischen Laubbäumen nur am Rand vorgesehen. Beiderseits des Grünstreifens sind Fahrrad- und Aktivwege vorgesehen.

Das Naherholungsgebiet ermöglicht durch seine gerichtete Ausdehnung, anders als bei einem zentralen Park, vielen Leuten davon zu profitieren und ist gleichzeitig eine gute Orientierungshilfe.

Innerhalb des Grünraums ergibt sich Platz für verschiedenste Funktionen. So können ein Freibad oder Fußball-

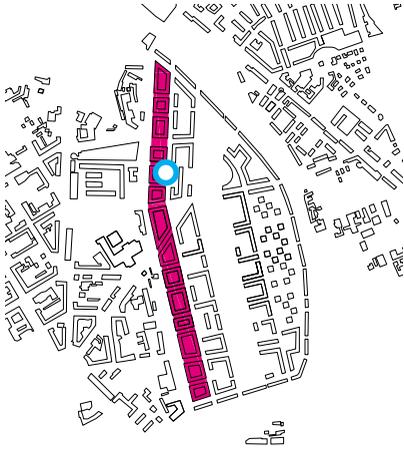


10 | 20 | 30 | m





Mischbebauung



Fläche 67.000 m²

Als Abgrenzung zur stark frequentierten Lastenstraße ist eine Mischbebauung höherer Dichte geplant, die Büro- und Geschäftsflächen beinhalten.

In den unteren Geschossen finden Geschäfte Platz; darüber Büroflächen und Wohnungen. Um die höhere Dichte zu erreichen wurden Blockrandbebauungen geplant. In dem Mischnutzungstreifen werden Landmarks ausgebildet, die mit dem gegenüberliegenden Citytower in einen Dialog treten.

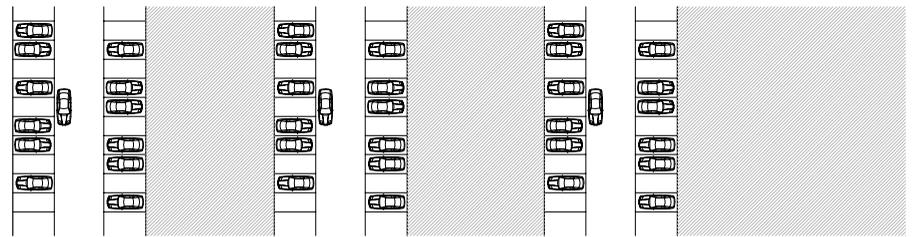
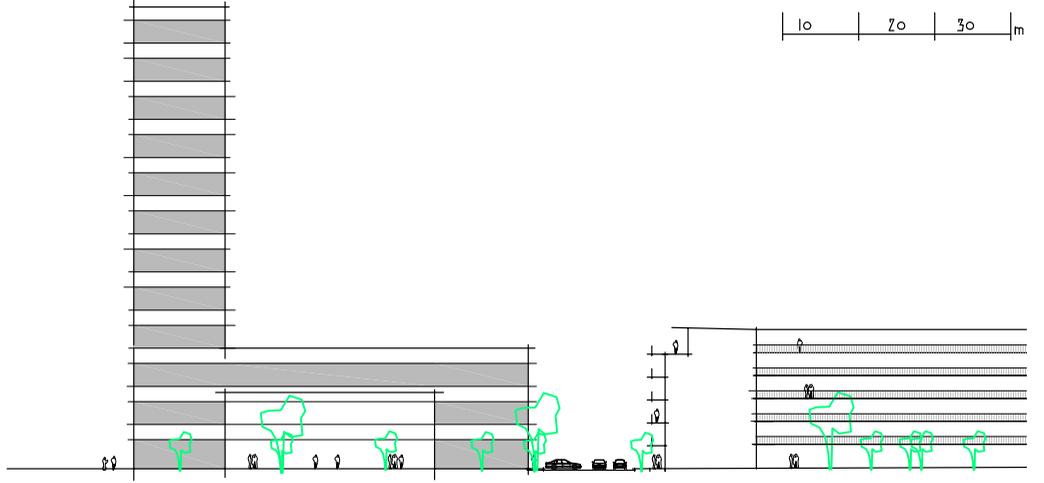
Die Innenhöfe können als Veranstaltungs- und Erholungsraum für die Nutzer der Bürogebäude genutzt werden.

Um die Innenhöfe mit den öffentlichen Flächen zu verbinden, sind die Blöcke in Bereich der Erdgeschoßzone geöffnet.

Zwischen den Blöcken sind Querverbindungen, die nur von Fußgängern benutzt werden können. Diese Flächen sind befestigt. Bäume reihen sich zwischen den Baukörpern auf, um die Urbanität zu lockern.

In der angrenzenden Straße soll aufgrund des stärkeren Kundenverkehrs Platz für mehr Parkplätze geschaffen werden. (Querparkplätze)

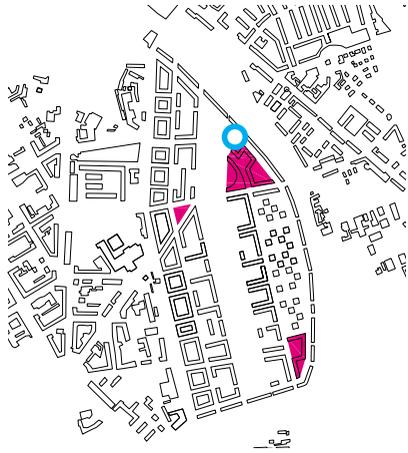
10 20 30 m







Subzentren



2 Subzentren, 4 Plätze, 1 Hotel

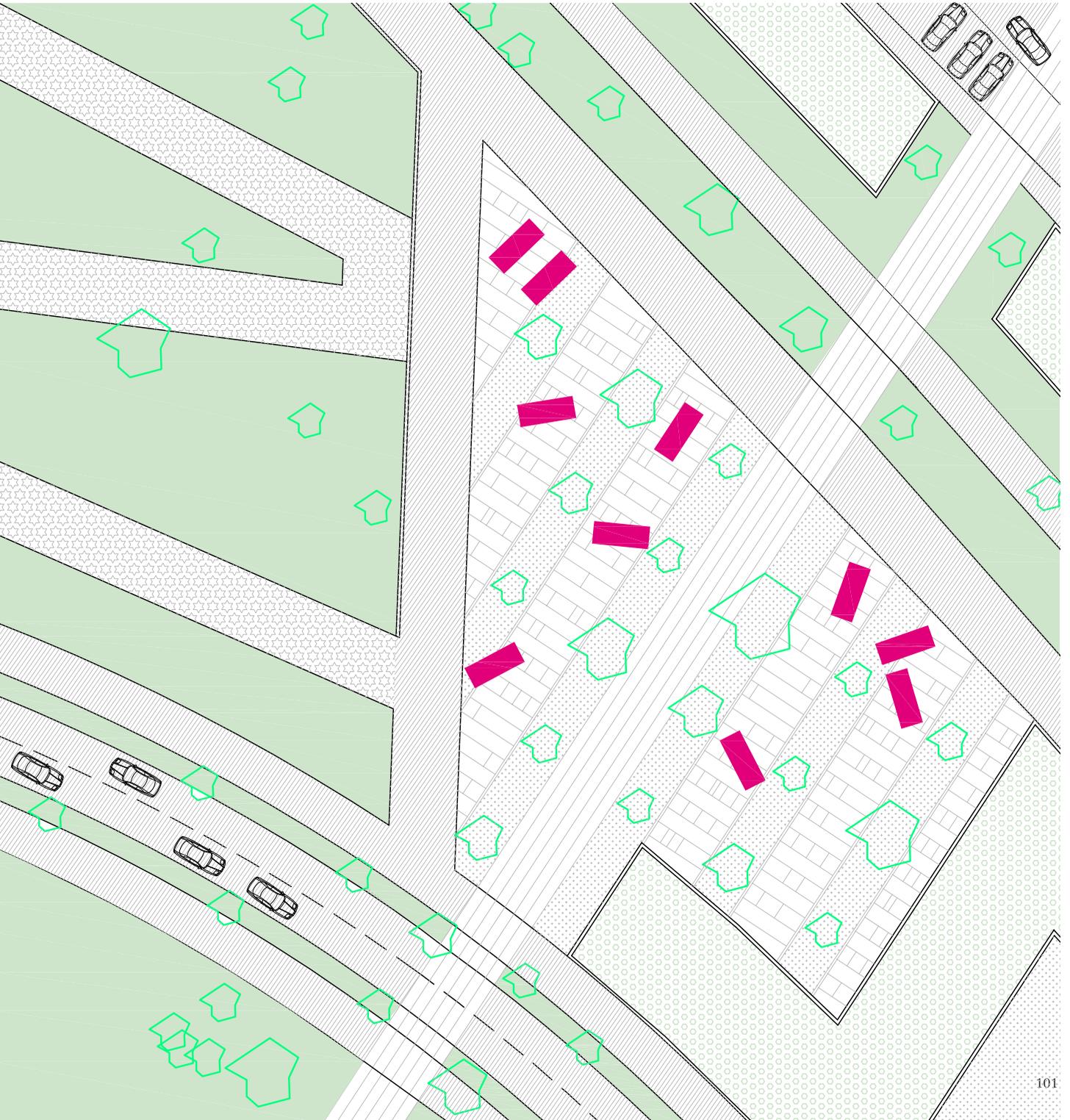
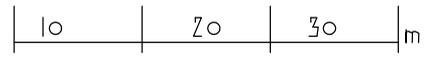
Öffentliche Plätze

Im Planungsgebiet und in dem Erweiterungsgebiet werden Plätze mit verschiedenen Ausmaßen projektiert. Diese öffentlichen Räume bieten attraktiven Raum für Open-Air-Veranstaltungen. Der städtische Freiraum befindet sich ebenfalls an Schnittpunkten wichtiger Straßen und Achsen und ist immer in Anbindung an kulturelle und öffentliche bzw. an Freizeiteinrichtungen. Ebenfalls finden die Plätze immer Anbindung an die öffentlichen Grünflächen, das Naherholungsgebiet und die Westbahnmauer.

Es sollen Treffpunkte für alle Generationen, aber auch für die unterschiedlichen Kulturen entstehen. Um verschiedene Aktivitäten zu gewährleisten werden die Plätze durch verschiedene Oberflächen und Ausgestaltungen unterschieden. Auch die Bepflanzung kann verschiedene Qualitäten schaffen und schattige und besonnte Flächen ausbilden.

Auch finden überdimensionale Stadtmöbel und kombinierbare Möbelemente Platz.

An den Schnittpunkten der wichtigsten Straßen und Achsen entstehen zwei Subzentren. Diese Gravitationspunkte im Planungsgebiet sollen kulturelle, öffentliche und Freizeiteinrichtungen beherbergen. Durch ihre Lage sind sie besonders gut an die öffentlichen Verkehrsmittel angeschlossen und finden auch Anbindung an die öffentlichen Grünflächen, wie an das Naherholungsgebiet und auch das Grün des Westbahnbogens. Ebenfalls sollten die Zentren ein Treffpunkt für Jung und Alt sein. Um den Touristen der aktuell entstehenden Kulturorten wie dem Musiktheater Übernachtungsmöglichkeiten zu bieten ist auch Platz für eine Beherbergungsstätte direkt in Anschluss an das Subzentrum geplant.







Literaturverzeichnis

Bücher

Mayerhofer, Fritz/Schuster, Walter:
Linz Bilder Band 1, Linz zwischen
Revolution und Weltkrieg 1848-1918,
Linz 2008

Mayerhofer, Fritz/Schuster, Walter:
Linz Bilder Band 2, Linz zwischen
Demokratie und Diktatur 1918-1945,
Linz 2008

Mayerhofer, Fritz/Schuster, Walter:
Linz Bilder Band 3, Linz zwischen
Wiederaufbau und Neuorientierung
1945-1984, Linz 2007

Mayerhofer, Fritz/Schuster, Walter:
Linz Bilder Band 4, Linz zwischen
Demokratie und Diktatur 1984-heute,
Linz 2008

Ausschreibung

Magistrat der Landeshauptstadt Linz,
Stadtplanung Linz: Wettbewerbsunter-
lagen Frachtenbahnhof, Linz

Zeitungen

Penn, Werner: Massive Wohnbautätig-
keit in Linz, in: Der Standard, April/
Mai 2010

Internet

URL: [http://de.wikipedia.org/wiki/
Donaul%C3%A4nde_\(Linz\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Donaul%C3%A4nde_(Linz)),
Zugriff am 21.09.2011

URL: [http://de.wikipedia.org/wiki/
Europaviertel_%28Frankfurt%29](http://de.wikipedia.org/wiki/Europaviertel_%28Frankfurt%29),
Zugriff am 21.09.2011

URL: [http://de.wikipedia.org/wiki/
Linz](http://de.wikipedia.org/wiki/Linz), Zugriff am 29.12.2010

URL: [http://de.wikipedia.org/wiki/
Linz](http://de.wikipedia.org/wiki/Linz), Zugriff am 21.09.2011

URL: [http://de.wikipedia.org/wiki/
Makartviertel](http://de.wikipedia.org/wiki/Makartviertel), Zugriff am 03.04.2011

URL: [http://www.bmu.bund.de/bu-
ergerforum/glossar/doc/4048.php](http://www.bmu.bund.de/buergerforum/glossar/doc/4048.php),
Zugriff am 21.09.2011

URL: <http://www.difu.de/node/4641>,
Zugriff am 21.09.2011

URL: [http://www.faz.net/artikel/C30214/
frankfurter-europaviertel-hochwertige-
wohnungen-am-europagarten-30074438.
html](http://www.faz.net/artikel/C30214/frankfurter-europaviertel-hochwertige-wohnungen-am-europagarten-30074438.html), Zugriff am 21.09.2011

URL: <http://www.lenaupark-city.at/>,
Zugriff am 03.04.2011

URL: [http://www.linz.at/geschichte/
de/1131.asp](http://www.linz.at/geschichte/de/1131.asp), Zugriff am 20.02.2011

URL: [http://www.linz.at/presse/
2004/200409_12169.asp](http://www.linz.at/presse/2004/200409_12169.asp),
Zugriff am 03.04.2011

URL: [http://www.linz.at/presse/
2005/200503_12636.asp](http://www.linz.at/presse/2005/200503_12636.asp),
Zugriff am 03.04.2011

URL: [http://www.linz.at/presse/
2007/200706_12783.asp](http://www.linz.at/presse/2007/200706_12783.asp),
Zugriff am 22.05.2011

URL: [http://www.linz.at/presse/
2009/200907_46765.asp](http://www.linz.at/presse/2009/200907_46765.asp),
Zugriff am 22.05.2011

URL: [http://www.linz.at/presse/
archiv/990730.htm](http://www.linz.at/presse/archiv/990730.htm),
Zugriff am 22.05.2011

URL: [http://www.linz.at/zahlen/010_
Stadtgebiet/_data/stb14_O.html](http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/_data/stb14_O.html),
Zugriff am 22.05.2011

URL: [http://www.linzwiki.at/wiki/
Wasserwald](http://www.linzwiki.at/wiki/Wasserwald), Zugriff am 21.09.2011

Skripten

Zancanella, Johann: Vorlesung Städte-
bau. Städtebauliche Planung, Institut
für Städtebau, TU Graz 2005/2006

Bildnachweis

01

URL: http://fotowettbewerb.hispeed.ch/seo/photo/472759/westbahnhof_vienna/schienen_bahnhof_perspektive_schwarz_weiss.html,
Zugriff am 22.05.2011

02 Frachtenbahnhof Linz

URL: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4f/Frachtenbahnhof_Linz_Back.JPG,
Zugriff am 22.05.2011

03 Luftbild Linz

URL: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/42/Linz_Luftbild-2.jpg, Zugriff am 22.05.2011

04 Generalregulierungsplan von 1888

Mayerhofer, Fritz/Schuster, Walter:
Linz Bilder Band 1, Linz zwischen
Revolution und Weltkrieg 1848- 1918,
Linz 2008

05

Mayerhofer, Fritz/Schuster, Walter:
Linz Bilder Band 1, Linz zwischen
Revolution und Weltkrieg 1848- 1918,
Linz 2008

06 Blumau 1945

URL: <http://www.linzansichten.at>,
Zugriff am 22.05.2011

07 Studienbibliothek 1953

URL: <http://www.linzansichten.at>,
Zugriff am 22.05.2011

08-13

URL: <http://www.linz.at/zahlen/>,
Zugriff am 22.05.2011

14 Flächenrecycling

Plan: Ries/Lukas

15 Alte Landesfrauenklinik Linz

URL: http://www.linz.at/images/Frauenklinik_5.jpg, Zugriff am 29.05.2011

16 Wohnbau am Gelände der ehemaligen Landesfrauenklinik

Foto: Ries, Lukas

17 Wohnbau am Gelände der ehemaligen Landesfrauenklinik

URL: http://www.linz.at/images/Frauenklinik_5.jpg, Zugriff am 22.05.2011

18 Ehemaliger Brillenhersteller Silhouette, ÖBB, Post

URL: http://www.linz.at/presse/2009/200907_46765.asp,
Zugriff am 22.05.2011

19 Wohnpark Silhouette

URL: http://www.linz.at/presse/2009/200907_46765.asp,
Zugriff am 22.05.2011

Bildnachweis

20 Ehemalige Spiritus-Hefefabrik Kirchmayer

unbekannt

21 Wohnbau Ferihumerstrasse

Foto: Ries, Lukas

22 Ehemaliges Stahlhandlareal der voestalpine

Foto: Ries, Lukas

23 Lenauerpark

URL: <http://www.bing.com/maps/>,
Zugriff am 22.05.2011

24 Hauptgüterbahnhöfe

Unbekannt

25 Hauptgüterbahnhof

URL: <http://www.op-online.de/nachrichten/frankfurt-rhein-main/europaviertelzug-nach-westen-623708.html>,
Zugriff am 21.09.2011

26 Europaviertel

URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Europaviertel_%28Frankfurt%29,
Zugriff am 21.09.2011

27 Lage des Wettbewerbareals

Plan: Ries, Lukas

28 Markartviertel Luftbild

URL: http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/_data/stb14_O.html,
Zugriff am 22.05.2011

29 Markartviertel Vogelperspektive

URL: http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/_data/stb14_O.html,
Zugriff am 22.05.2011

30 Analyse Umgebung

Plan: Ries, Lukas

31 Planungsgebiet Luftbild

Magistrat der Landeshauptstadt Linz,
Stadtplanung Linz: Wettbewerbsunterlagen Frachtenbahnhof, Linz

32 Planungsgebiet Grundlagen

Grafik: Ries, Lukas

33 360° Foto

URL: <http://www.foto360.at/frachtenbahnhof-von-huegel,523>,
Zugriff am 22.05.2011

34-64

Grafiken, Pläne, Isometrie, Schaubilder: Ries, Lukas

