Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (http://www.ub.tuwien.ac.at).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/).

Diplomarbeit

Der städtebauliche Planungsprozess

NEUE PERSPEKTIVEN FÜR DIE HILLER-KASERNE LINZ-EBELSBERG

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des
akademischen Grades eines DIPLOM-INGENIEURS
unter der Leitung von

Univ. Prof. Dipl.-Ing. RUDOLF SCHEUVENS
E280/4 Fachbereich Örtliche Raumplanung
Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung

eingereicht an der TECHNISCHEN UNIVERSITÄT WIEN
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von MANUEL GATTERMAYR
0625548
Steingasse 12, 4482 Ennsdorf, Österreich

Wien am 31. Mai 2012

HINWEISE

In der Arbeit wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit bei Gruppenbezeichnungen auf maskuline und feminine Formen und Binnenmajuskel verzichtet. Alle Begriffe sind trotz grammatikalisch männlicher Schreibweise auf beide Geschlechter gleichermaßen zu beziehen.

Alle Abbildungen und Bilder ohne besondere Kennzeichnung wurden vom Autor selbst erstellt.

KURZFASSUNG

Der städtebauliche Planungsprozess trägt als Gestaltung von Stadterweiterung eine große Verantwortung gegenüber der Zukunft, stellt jedoch aufgrund verändernder gesellschaftlicher Rahmenbedingungen eine immer schwieriger zu erfüllende Aufgabe dar. Die zentrale Frage der Arbeit lautet, wie muss ein Planungsprozess gestaltet werden, um eine erfolgreiche Entwicklung eines Stadterweiterungsgebietes zu ermöglichen. Das Fallbeispiel Hiller-Kaserne Linz-Ebelsberg, ein künftiges Stadtentwicklungsgebiet mit großem Potenzial für den Süden von Linz, wird dazu verwendet, eine städtebauliche Rahmenplanung zu entwerfen, die eine langfristig erfolgreiche Entwicklung ermöglicht. Die Rahmenplanung beinhaltet sowohl eine räumlich-städtebauliche Vorgabe als auch ein Prozessdesign für einen partizipativen Ablauf der Planung und kann als Basis für die Entwicklung des Areals verwendet werden.

Am Beginn der Arbeit steht eine theoretische Auseinandersetzung mit dem Thema Stadterweiterung und dessen aktuellen Herausforderungen. Daraufhin wird eine Definition von städtebaulichem Erfolg formuliert und unter Bezugnahme auf ausgewählte Projekte erfolgsentscheidende Planungsprozesselemente angeführt. Nach einem intensiven Überblick über die lokalen Rahmenbedingungen von Ebelsberg, einer kritischen Betrachtung der städtebaulichen Entwicklung der Umgebung und der Darstellung von nahliegenden Szenarien für die Hiller-Kaserne, werden wünschenswerte Eigenschaften formuliert, welche die planungsrelevanten Ziele für den Ort darstellen. Daraus ergeben sich Perspektiven, die Erwartungen und Strategien zur Erreichung der Ziele beinhalten. In einem städtebaulichen Rahmenplan werden die räumlichen Vorgaben schließlich verortet und können dadurch besser kommuniziert werden. Der Plan bildet einen Vorentwurf eines städtebaulichen Rahmens und kann als Grundlage für einen öffentlichen Planungsprozess dienen. Der abschließende Entwurf eines Ablaufs und einer Organisationsstruktur für diesen Prozess, bietet eine Umsetzungsstrategie für die dargestellten Perspektiven des Ortes, die eine langfristig erfolgreiche Entwicklung des Kasernen-Areals ermöglichen.

ABSTRACT

The planning process of urban development, a more and more complex challenge due to changing societal conditions, bears a lot of responsibility regarding future options. The paper's central question is, how to design a planning process in order to enable a successful development for a specific area. The Hiller-Casern in Linz-Ebelsberg, a high potential, future development zone in the south of Linz, serves as a case study, to draw a framework development plan, contributing to a long-term, successful development of the area. Both, spatial guidelines and a process design for a participatory planning process are part of the final product, a framework, which serves as a basis for the development of the area.

After a theoretical discussion about urban expansion and its future challenges and a definition of successful urban development, an analysis of successful projects results in a selection of promising process-strategies. An intensive study of local circumstances and a description of both, the project area's major characteristics and the development of its surrounding, provides a basis for defining perspectives, the area's development goals. These perspectives are converted into strategies and finally into a spatial framework plan, providing an overview over the located measures. This plan's preliminary draft can be used in a participatory planning process, which is then outlined by a process design and an organisational structure. The process proposal demonstrates a possible strategy of implementing the perspectives, which enable a long-term, successful development of the Hiller-Casern area.

INHALT

0 THEMATIK, ZIEL UND AUFBAU DER ARBEIT 7

Thema & Problemstellung 8
Ziel & Absicht der Arbeit 8
Aufbau & Methodik 11

01 DIE ERWEITERUNG VON STADT 12

Was bedeutet Stadterweiterung? 14
Stadt und Planung im Wandel 15
Neue Herausforderungen – Neues Planungsverständnis? 19
Der Anspruch an Planung - Warum & Wie? 23

02 AUSEINANDERSETZUNG MIT ORT & AUFGABE 30

Linz – eine Stadt zwischen Tradition und globalen Trends 31
Ein Blick auf Ebelsberg 34
Stadterweiterung im Süden von Linz 60
Die Hiller-Kaserne – eine künftige Planungsaufgabe 64
Ein Blick in die Zukunft - Naheliegendes und Wünschenswertes 67

03 VON PERSPEKTIVEN ZUM STÄDTEBAULICHEN RAHMEN 75

Bedeutung und Anforderungen einer Rahmenplanung 76
Perspektiven definieren 77
Städtebaulicher Rahmen 85

04 ÜBER DEN PROZESS ZU NEUEN PERSPEKTIVEN 93

Die Bedeutung des Prozesses 94
Organisationsstruktur & Akteure 95
Qualifizierungsverfahren & Umsetzung 98

05 RESÜMEE 103

06 LITERATUR 106

Per•spek•ti•ve [-v-] die; **-**, **-**n

(1) den Eindruck des Räumlichen hervorrufende Form der (ebenen) Abbildung, der **Ansicht von räumlichen Verhältnissen**, bei der Parallelen, die in die Tiefe des Raums gerichtet sind, verkürzt werden und in einem Punkt zusammenlaufen

(2) (bildungssprachlich) **Betrachtungsweise** oder -möglichkeit **von einem bestimmten Standpunkt aus**; Sicht, Blickwinkel

(3) (bildungssprachlich) **Aussicht für die Zukunft**

(www.duden.de)

PERSPEKTIVE – BEDEUTUNG FÜR DIE **PLANUNG**

[1] Blickwinkel – die Betrachtung eines Ortes von verschiedenen Perspektiven aus, verhilft seine wahre Identität zu erkennen

– Lesen des Ortes als grundlegende Methode

[2] Betrachtungsweise – alle von der Planung Betroffenen haben einen individuellen Standpunkt, den es zu berücksichtigen gilt, der die Planung aber auch bereichern kann

– Partizipation als kontinuierliches Element

[3] Zukunftsbezug – Planung ist Zukunftsgestaltung! Deshalb ist ein starker Zukunftsbezug in allen Planungsschritten wichtig

– Visionen als wichtiger Bestandteil der Planung

0

Thematik, Ziel und Aufbau der Arbeit

THEMA & PROBLEMSTELLUNG

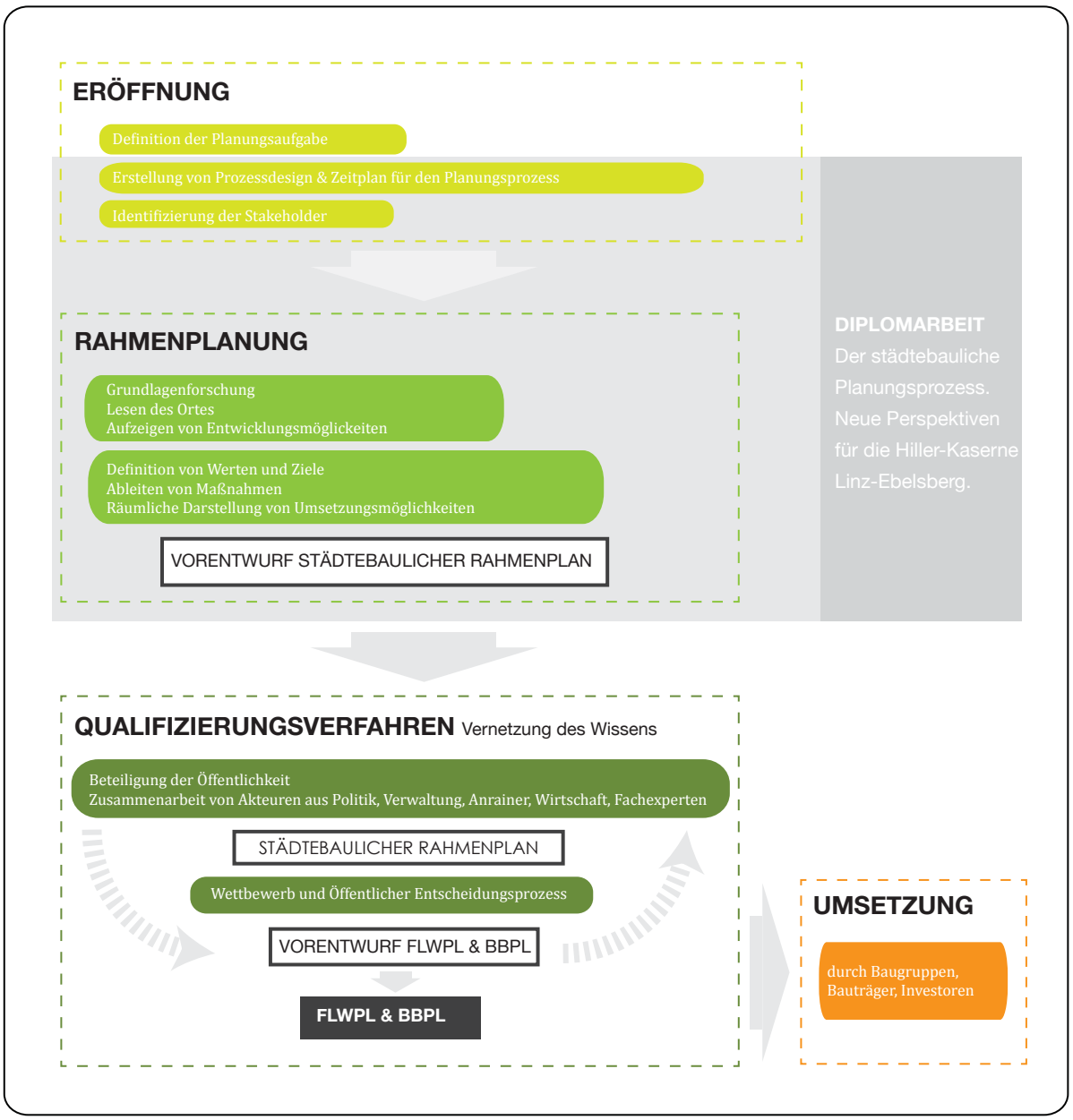
An die Entwicklung neuer Stadtteile ist eine große Verantwortung gebunden, denn sie bietet sowohl das Potenzial, die lokale Lebensqualität der Umgebung zu verbessern als auch die Lebensweise der Bewohner nachhaltiger zu gestalten und dessen Auswirkungen auf Natur und künftige Generationen zu verringern. Diese lokale und globale Chance für die Zukunft zu nutzen, ist jedoch nicht einfach, was häufig an Städtebauprojekten deutlich wird, die nicht das gewünschte Ergebnis liefern oder deren Umgebung später nicht so funktioniert, wie es angedacht war. Räumliche Entwicklung steht unter vielfältigen Einflüssen wie dem Immobilienmarkt, der Standortwahl von Unternehmen und politischen Entscheidungen. Die aktuellen Veränderungen in Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt erhöhen unterdessen die qualitativen Anforderungen an Stadträume enorm. Stadterweiterung stellt deshalb eine sehr komplexe Herausforderung mit großer Verantwortung für die Zukunft dar, dessen Erfolg von der Qualität der Planung abhängig ist. **Der städtebauliche Planungsprozess hat demnach sehr hohe Anforderungen zu erfüllen**.
Über die Hiller-Kaserne am südlichen Stadtrand von Linz kursieren seit Jahren Auflassungsgerüchte und seit Jänner 2012 ist die Stilllegung des Standortes nun beschlossen. Aufgrund der zentralen Lage im erschlossenen Siedlungsgebiet und der Größe von rund 17 Hektar hat eine Neuentwicklung des Areals eine große Bedeutung für den gesamten Stadtbezirk. Ob die Chance, Ebelsberg durch ein qualitatives Stück Stadt zu erweitern genutzt wird, ist weitgehend davon abhängig, wie der Planungsprozess für das Entwicklungsgebiet gestaltet wird.

ZIEL & ABSICHT DER ARBEIT

Die Gestaltung von Stadterweiterungen ist sehr unterschiedlich und hängt stark vom Planungszugang der jeweiligen Stadtregierung und deren Absichten ab. Durch das Drängen privater Investoren auf eine schnelle und effiziente Projektentwicklung wird oft vergessen, dass Stadtentwicklung eine verantwortungsvolle Aufgabe mit langfristigen Auswirkungen darstellt und

für eine qualitative Entwicklung eines Stadtteils ein Planungsprozess erforderlich ist, der an die lokalen, aktuellen Rahmenbedingungen angepasst werden muss.

Die Entwicklung des Kasernenareals in Ebelsberg ist im Hinblick auf die Potenziale des Grundstücks und die lokalen Herausforderung des Ortes an eine große Verantwortung gebunden und stellt hohe Anforderungen an die Planung. **Das Ziel dieser Arbeit ist die Erstellung einer städtebaulichen Rahmenplanung für das Areal der Hiller-Kaserne Linz-Ebelsberg, die eine Grundlage für einen nachfolgenden Planungs- und Beteiligungsprozess bildet, der ebenfalls in dieser Arbeit entworfen wird**. Die parallel erarbeiteten und aufeinander abgestimmten Konzepte für Plan und Prozess sollen zeigen, wie eine erfolgreiche Entwicklung des Kasernenareals gestartet werden kann. Der städtebauliche Rahmenplan umfasst dabei planungsrelevante Ziele, Strategien und räumliche Vorgaben. Aufgrund der großen Bedeutung von der Beteiligung relevanter Akteure an der Planung, stellt der Rahmenplan einen *Vorentwurf* dar, der in einem partizipativen, öffentlichen Planungsprozess weiterentwickelt werden muss. Für diese Weiterführung der Planung beinhaltet das erarbeitete Prozessdesign konkrete Vorschläge bezüglich Organisation und Ablauf eines Qualifizierungsverfahrens, das auf den Beschluss von Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan abzielt. Das Prozessdesign gibt auch einen Gesamtüberblick über einen möglichen, idealtypischen Entwicklungsprozess des Areals, von der Definition der Planungsaufgabe, über die Planung, bis zur Umsetzung (siehe Grafik auf nächster Seite). Dieser Entwicklungsprozess kann in vier große Phasen eingeteilt werden, wobei die ersten beiden davon in dieser Arbeit erarbeitet werden. In der *Eröffnung* werden ein Entwicklungsgebiet bestimmt, der Planungsablauf entworfen und die beteiligten Stakeholder definiert. Danach folgt die *Rahmenplanung*, die nach einer Identifizierung der lokalen Rahmenbedingungen, dem Aufstellen von Entwicklungszielen und der Festlegung räumlicher Vorgaben einen Vorentwurf eines städtebaulichen Rahmenplans ergibt. Die Phase des *Qualifizierungsverfahrens* ist durch die Vernetzung aller betroffenen Akteure geprägt und zielt darauf ab, einen Bebauungs- und Flächenwidmungsplan auf breiter Zustimmungsbasis zu erstellten, der eine qualitative Entwicklung des Areals ermöglicht. Die *Umsetzung* der Planung kann daraufhin teilweise durch Akteure erfolgen, die bereits im Planungsprozess beteiligt waren, wodurch eine planungsnahe Realisierung gewährleistet wird.



Diese Arbeit liefert die Basis für einen Planungsprozess und beinhaltet, wie in der Darstellung ersichtlich, sowohl die Erstellung eines Prozessdesigns für das Qualifizierungsverfahren und die Identifikation dafür wichtiger Stakeholder, als auch die Herleitung des Vorentwurfs eines städtebaulichen Rahmenplans, der in weiterer Folge durch partizipative Legitimation und das Mitwirken unterschiedlicher Akteure zu einer erfolgreichen Entwicklung der Hiller-Kaserne führen kann.

AUFBAU & METHODIK

Die Arbeit beginnt mit „DIE ERWEITERUNG VON STADT“, einer theoretischen Annäherung an das Thema Stadterweiterung, durch die Darstellung der Entwicklung der heutigen Planungskultur und der aktuellen Herausforderungen von Stadterweiterungsprozessen. Ein Überblick über die Einflussfaktoren auf Raumentwicklung vermittelt die komplexen Zusammenhänge zwischen gesellschaftlichen Veränderungen und Stadterweiterung, die zu einem kontinuierlichen Wandel im Planungsverständnis beitragen. Als Grundlage für die Erstellung eines räumlichen Entwurfs werden städtebauliche Erfolgskriterien definiert und essentielle Fragen festgehalten, deren Behandlung in aktuellen Städtebauprojekten in Wien zu einem Projekterfolg geführt haben.

Im nächsten Kapitel „AUSEINANDERSETZUNG MIT ORT UND AUFGABE“ werden zuerst die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung von Linz erläutert und anschließend die Identität von Ebelsberg, dem Planungsumfeld des Fallbeispiels bestimmt, indem die wesentlichen Charakteristiken, Stärken und Schwächen aufgezeigt werden und die städtebauliche Entwicklung der Umgebung kritisch analysiert wird. Danach wird der Hintergrund für die konkrete Planungsaufgabe *Hiller-Kaserne* erläutert. Im folgenden Unterkapitel „EIN BLICK IN DIE ZUKUNFT – NAHELIEGENDES UND WÜNSCHENSWERTES“ wird ein Zukunftsbezug des Ortes hergestellt. Die Darstellung von naheliegenden Szenarien, also möglichen und wahrscheinlichen Entwicklungen, die auf Basis lokaler Trends und der Entwicklung vergleichbarer Liegenschaften basieren, eröffnet die Bandbreite der Möglichkeiten für den Ort und vermittelt die unterschiedlichen Auswirkungen verschiedener Raumstrukturen. Aufbauend auf diesen Szenarien und den Erkenntnissen aus der Auseinandersetzung mit Ort und Aufgabe, werden im nächsten Schritt wünschenswerte Eigenschaften für den Ort formuliert, welche gleichzeitig die planungsrelevanten Ziele darstellen.

Im nächsten Kapitel werden aus den wünschenswerten Eigenschaften PERSPEKTIVEN für die Hiller-Kaserne definiert, welche Erwartungen für den Ort und Strategien für die Erreichung der Ziele enthalten. In einem STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLAN werden daraus räumliche Vorgaben getroffen, woraus sich eine grobe städtebauliche Struktur für Bebauung und Freiraum und die Organisation von Mobilität und Nutzungen ergibt. Der städtebauliche Rahmen dieser Arbeit stellt als Vorentwurf eines Rahmenplans eine Grundlage für einen partizipativen Planungsprozess dar, und kann als Anstoß für einen öffentlichen Diskussionsprozesses verwendet werden.

Das abschließende Kapitel „ÜBER DEN PROZESS ZU NEUEN PERSPEKTIVEN“ zeigt eine mögliche Gestaltung des Planungsprozesses auf, indem Organisationsstrukturen, Akteure, Planungsveranstaltungen und Zeitablauf definiert werden, welche die Umsetzung qualitativer Perspektiven für das Areal der Hiller Kaserne ermöglichen können.

01

DIE ERWEITERUNG VON STADT

WAS BEDEUTET **STADTERWEITERUNG**?
WIE HAT SICH DIE HEUTIGE **PLANUNGSKULTUR ENTWICKELT**?
VOR WELCHEN **HERAUSFORDERUNGEN** STEHT STADTENTWICKLUNG HEUTE?
WAS MACHT EIN **ERFOLGREICHES PROJEKT** AUS?

Stadtrandzone
Wien Liesing

WAS BEDEUTET STADTERWEITERUNG?

Stadt ist niemals starr. Stadt ist ein dynamisches Konstrukt. Es liegt in der Natur der Stadt sich ständig zu verändern. Nach John Friedmann sind Städte das Produkt der demographischen, ökonomischen und sozio-kulturellen Veränderungen. Durch die hohe Dichte an Bevölkerung und Kultur in der Siedlungsform Stadt haben diese Veränderungsprozesse dort eine große Dynamik. Dies bedeutet, dass Städte zu jeder Zeit einem Wandel unterworfen sind, dessen Intensität an die Stärke dieser Veränderungen gekoppelt ist (vgl. Friedmann, 2002). Die Ausdehnung der Stadt über die mittelalterliche Stadtmauer hinaus kann beispielsweise bereits als Stadterweiterung gesehen werden. Jedoch bedeutet Stadterweiterung nicht immer die räumliche Ausdehnung an den Rändern – eine Stadt kann auch im Inneren erweitert werden: Durch die Nachverdichtung von locker bebauten Strukturen im Kern und die Neuentwicklung innerstädtischer Zonen, was beispielsweise zurzeit mit vielen Industriebrachen geschieht. In diesem Fall wird auch oft von Stadterneuerung gesprochen. Stadterweiterung ist demnach kein neues Phänomen und bedeutet nicht, dass eine Stadt nach langem Stillstand plötzlich vergrößert wird. Es ist vielmehr ein kontinuierlicher Prozess, der, abhängig von gesellschaftlichen Anforderungen in unterschiedlichem Ausmaß stattfindet.

Doch nicht nur die Stadt ist einem kontinuierlichen Entwicklungsprozess unterworfen: auch die Planungskultur, welche die Transformation der Stadt gestaltet, befindet sich in einem ständigen Wandel. Jede Form von städtebaulicher Planung ist ein Produkt seiner Zeit und stellt einen Versuch dar, auf die aktuellen Herausforderungen zu reagieren. Als Grundlage für den städtebaulichen Rahmenplan dieser Arbeit, werden in den folgenden Kapiteln die Entwicklung der heutigen Planungskultur, die aktuellen Herausforderungen der Stadtplanung und das zugrunde liegende Planungsverständnis erläutert.

STADT UND PLANUNG IM WANDEL

Ein Streifzug durch eine europäische Stadt gleicht einem Besuch eines städtebaulichen Museums: man findet ein Nebeneinander städtebaulicher Formen unterschiedlicher Jahrzehnte vor, die sich durch Dimension, Gestaltung, Organisation und Raumgefühl stark unterscheiden. Das letzte Jahrhundert war in Europa von zahlreichen unterschiedlichen Stadtentwicklungsleitbildern geprägt. Die Produkte dieser Epochen sind unterschiedliche städtebauliche Formen, welche die Antworten auf die Herausforderungen der jeweiligen Entstehungszeit darstellen. Die Gestalt eines Stadtteils ist deshalb immer Ausdruck des Planungsverständnisses der jeweiligen Epoche.

Obwohl Menschen schon seit Jahrtausenden Städte bauen und bewohnen, ist Stadtplanung im heutigen Sinn eine sehr junge Disziplin, die versucht, den Lebensraum Stadt unter gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Anforderungen lebenswert zu gestalten. Die Agglomerationsräume haben sich im 20. Jahrhundert aufgrund ihrer vielschichtigen, regionalen Verflechtungen, unterschiedlichen auf die Stadtgestalt einwirkenden Akteure und gesellschaftlicher Wertediversifizierung zu einem komplexen Forschungsraum entwickelt. Die Stadtforschung kann jedoch nicht als klassische Wissenschaft gesehen werden: Naturwissenschaftliche Methoden finden nur sehr begrenzt Anwendung, da die Stadt ein dynamisches Forschungsgebiet ist und darin keine (natur-) gesetzmäßigen Vorgänge stattfinden, die entdeckt werden können, wie es in klassischen Naturwissenschaften der Fall ist (vgl. Bas van Fraassen, 1980: 73.), sondern sich die *Aktion-Reaktion-Vorgänge* ständig verändern. Die Folgen von Eingriffen in das System Stadt können deshalb nicht vorhergesagt werden, weshalb die Anwendung und das Lernen aus Fehlern die einzige Möglichkeit darstellt, um Stadtentwicklung weiterzuentwickeln. Neben den architektonischen Auswirkungen von totalitären politischen Systemen, ist für die heutige vielseitige Gestalt der europäischen Stadt vor allem diese Anwendungspraxis nach dem Prinzip von „Trial-Error“ verantwortlich. Das Erkennen der wahren Auswirkungen einer bestimmten Raumstrategie, die im letzten Jahrhundert oft von ihrer ursprünglichen Absicht abwichen, ist ein Grund für die fortlaufende Neuentwicklung von Leitbildern. Nach Wachten und Nadrowski ist das Planungsverständnis sowohl das Produkt von der Entwicklung der Disziplin Stadtplanung selbst und deren „Abfolge von Leitbildern“, als auch von aktuellen, gesellschaftlichen Strömungen (vgl. Wachten, 2005: 316). Das Planungsverständnis, als eine kollektive Ansicht und Wertehaltung von Planern während eines bestimmten Zeitabschnitts, ist somit einem ständigen Wandel unterworfen. Die folgende Darstellung verschiedener Planungsaspekte veranschaulicht deren Entwicklung in den letzten Jahrzehnten bis heute. Die Einflussfaktoren und Zusammenhänge zwischen den Aspekten

sollen vermitteln, wie die heutige Planungskultur, sofern es diese in einer homogenen Form überhaupt gibt, zustande kam.

Dimension von Stadtplanung

Während ausgehend von der Wohnungsnot der Wiederaufbauphase bis zum ungebrochenen Wirtschaftswachstum der 1960er Jahre Stadterweiterung in großem Maßstab stattfand (Wachten, 2005: 317f & 325), kamen Großprojekte Ende der 1970er Jahre in Verruf, weil ein Verlust des menschlichen Maßstabs beklagt wurde und Fehler dieser Strukturen nur schwer korrigierbar waren. In den 1980er Jahren führten ein Bewusstsein über die Ressourcenendlichkeit, ein ungewisses Wirtschaftswachstum und das Wissen über die mangelnde Prognosefähigkeit von Planung zu einer Rückbesinnung auf kleinere Projekte; auch um dadurch mögliche negative Auswirkungen klein zu halten (vgl. Daldrup, 2009: 9). Trotz des Bewusstseins über den demografischen Wandel und künftige Schrumpfungsprozesse werden seit den 1990er Jahren wieder vermehrt Großprojekte realisiert, die auch angesichts der ökonomischen Krisen Anfang des neuen Jahrtausends noch weitergeführt werden. Prominente Beispiele sind die *Hafen-City in* Hamburg oder *Hammarby-Sjöstad* in Stockholm. Grund für die Rückkehr der großen Projekte ist vor allem die internationale Konkurrenz von Städten, um attraktive Standorte für Unternehmensansiedelungen zu schaffen (vgl. ebd: 10). Gleichzeitig scheint es eine Renaissance von Strategieplänen zu geben, die sowohl auf stadtregionaler Ebene als Leitbilder für eine gesamtstädtische Entwicklung (siehe STEP Wien), als auch für die Koordinierung von Projekten in einem Stadtteil resp. Entwicklungsgebiet eingesetzt werden. Ihr Einsatz dient jedoch im Gegensatz zu den großflächigen Entwicklungsplänen der 1970er Jahre weniger der Determinierung von raumbezogenen Maßnahmen, als eher der Kommunikation von Planungsabsichten und der Initiierung von öffentlichen Diskursen über Stadtentwicklung (vgl. Wachten, 2005: 324).

Auch die zum Teil vom Planungsmaßstab abhängige **Wissensressource der Planungspraxis** wandelte sich im Laufe der Zeit. In den 1960er Jahren wurde zur Bewältigung von Großprojekten eine wissenschaftlich, theoretisch fundierte Wissensbasis als Planungsgrundlage verwendet. Es herrschte der Glaube, die komplexe Planungsrealität mit wissenschaftlichen Modellen wahrheitsgetreu nachbilden zu können. Als die ersten negativen Auswirkungen dieser Projekte auftraten, wurde deutlich, dass sich die komplexe Struktur Stadt nicht mit mathematischen Modellen erklären lässt. In den 1980er Jahren, die durch einen kleineren Maßstab der raumbezogenen Maßnahmen geprägt war, wurde daher zunehmend auf die „Wissensressource Bürger“ zurückgegriffen, die im Vergleich zu externen Planern, als Experten für ihren Wohnraum ein umfangreiches Know-How über lokale Gegebenheiten besitzen. Unter der wiederkehrenden Tendenz zu Großprojekten und dem sorgsamen Umgang mit knappen, öffentlichen Mitteln, kommt

es nun wieder vermehrt zum Einsatz von wissenschaftlichen Grundlagen und Folgeabschätzungen, die jedoch diesmal nicht den Anspruch einer vollständigen Realitätsabbildung haben (vgl. Wachten, 2005: 326f). Bei vielen aktuellen Planungsvorhaben werden Experten unterschiedlicher Fachbereiche (beispielsweise Immobilienwirtschaft, Geografie, Philosophie) sowie Anrainer und Politiker bei Veranstaltungen zusammengeführt, um neben einer Interessensabstimmung auch eine Wissensakquise für die Planer zu bieten.

Für die Beibehaltung eines wirksamen Planungsablaufs im dynamischen Umfeld der Disziplin wurden auch die **Instrumente und Strategien der Planung** weiterentwickelt. Die formellen örtlichen Instrumente wie Entwicklungskonzept, Flächenwidmungsplan und Bebauungsplanung wurden während aller Phasen bis heute verwendet, jedoch durch diverse informelle Instrumente erweitert. Die Wachstumsphase der 1960 und 1970er war geprägt von großmaßstäblichen, determinierenden Plänen und Top-Down-Entscheidungen. Das vermeintliche Wissen über die Zusammenhänge und Auswirkungen der Planung bescherte den Stadtplaner dieser Epoche großes Ansehen und Vertrauen bei der Bevölkerung, das jedoch durch die ersten ungeplanten, negativen Auswirkungen und die Frustration über das Fehlschlagen des Verständnisses vom komplexen System Stadt schlagartig abnahm (vgl. ebd: 318). In den 1980er Jahren wurden die formellen Instrumente der Planung durch den Fokus auf kleinere Projekte und die Einbindung von Bürgern in den Planungsprozess durch informelle Verfahren, wie die Bürgerbeteiligung erweitert. Der Bottom-Up-Ansatz gab der Bevölkerung erstmals die Möglichkeit der aktiven Mitbestimmung bei raumbezogenen Projekten und kann als eine Form der direkten Demokratie gesehen werden. Die Rückkehr der strategischen Pläne erinnert durch den vergrößerten Maßstab der Planung und der Verwendung von Expertenwissen etwas an die Planungsstrategie der 1960er Jahre, hat jedoch einen anderen Hintergrund (vgl. ebd: 324). Die Absicht der Erstellung dieser informellen Entwicklungs- und Rahmenpläne gilt deren Entstehungsprozess selbst, in den möglichst viele beteiligte Akteure eingebunden werden. So können unterschiedliche Interessen bereits zu einem frühen Zeitpunkt abgestimmt werden und stellen während der Projektdurchführung keine Konfliktpotenzial mehr dar. Die Erstellungsprozesse dieser informellen Strategiepläne sind den formellen Instrumenten meist vorgelagert und liefern dafür bereits die inhaltliche Basis. Nach einer klaren Top-Down-Phase in den 1960er Jahren und der darauffolgenden Bottom-Up-Bewegung in den 1980ern, werden raumbezogene Entscheidungen nun zunehmend in kommunikativen Planungsverfahren ausverhandelt.

Wie bereits erwähnt, bedeutet Stadterweiterung nicht zwangsweise das Wachstum am äußeren Rand einer Stadt, was an den wechselnden **Schauplätzen der Stadtentwicklung** im letzten Jahrhundert beobachtet werden kann. Das Phasenmodell nach Wolf Gaebe von 1991 beschreibt die

Entwicklung von Stadtregionen als Zyklus von Urbanisierung (Zunahme der Stadtbevölkerung), Suburbanisierung (Umzug von Arbeitsplätzen und Bevölkerung in das Umland), Desuburbanisierung (Bevölkerungsabnahme im Ballungsraum) und Reurbanisierung (Zuzüge in die Kernstadt). Diese Phasen lassen sich auch an der Entwicklung der europäischen Stadt in den letzten Jahrzehnten teilweise beobachten: Nach dem der Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten Städte vollendet war, führte die Massenmotorisierung in den 1950er Jahren zum ersten Mal zu einem Wachsen der Umlandregionen. Die Suburbanisierung dauerte mehrere Jahrzehnte an und erreichte ihren Höhepunkt, als auch großflächige Einzelhandelseinrichtungen an den Stadtrand zogen. Die Phase der Desuburbanisierung ist an europäischen Städten quantitativ nicht zu verzeichnen, könnte jedoch mit dem Trend des Umzugs ehemaliger Stadtbewohner in Einfamilienhäuser ländlicher Gemeinden beschrieben werden. In den 1980er Jahren begann mit der aktiven Revitalisierung der Stadtkerne eine Reurbanisierungsphase, die bis heute zu beobachten ist. Die Zahl der Umlandzuzüge sinkt und Arbeitsplätze und Wohnungen im Zentrum nehmen wieder zu (vgl. Daldrup, 2009: 11). Schrumpfungsprozesse durch den demografischen Wandel und innerstädtische Industrie- und Militärbrachen durch Tertiärisierung der Wirtschaft, Verwaltungsreformen und knappe öffentliche Haushalte machen eine Konzentration der Stadtentwicklung auf die erschlossenen Bereiche nun auch ökonomisch notwendig. Neben der Revitalisierung der Zentren zählen auch zunehmend die bereits erschlossenen Randzonen der Stadt zu den Schauplätzen der Stadtentwicklung.

Sowohl die Stadt als auch die Planungskultur scheinen einem fortlaufenden Entwicklungsprozess zu unterliegen, der durch die eigene Disziplin, gesellschaftliche Strömungen und ökologischen und wirtschaftlichen Anforderungen geprägt wird. Doch vor welchen Herausforderungen steht Stadtentwicklung heute und welche Einflussfaktoren wirken darauf ein? Welchen Zonen der Stadt sollte besondere Beachtung geschenkt werden und welche Instrumente eignen sich am besten für die Bewältigung aktueller und künftiger Herausforderungen? Im folgenden Kapitel wird versucht, Antworten auf diese Fragen zu finden, denn die Kenntnis dieser Rahmenbedingungen ist eine Grundvoraussetzung für eine qualitative Stadtentwicklung.

NEUE HERAUSFORDERUNGEN – NEUES PLANUNGSVERSTÄNDNIS?

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts stehen europäische Städte vor einer nie dagewesenen Kombination an Herausforderungen. Die Frage des Umgangs mit dem vielschichtigen Bestand der Stadt des vorigen Jahrhunderts wird durch gesellschaftliche, demografische, ökologische und wirtschaftliche Umbrüche erschwert und erfordert neue Wege der Planung.

Eine zum ersten Mal in der Geschichte der europäischen Stadt auftretende Herausforderung sind **Schrumpfungsprozesse** die durch den demografischen Wandel, durch Deindustrialisierung und Demilitarisierung ausgelöst werden und Rück- und Umbauprozesse zur Folge haben (vgl. Wachten, 2005: 351). Neben der Lösung von infrastrukturellen Finanzierungsfragen wird die Stadtplanung einen neuen Umgang mit Brachen und Umnutzungsstrategien finden müssen.

Ein seit mehreren Jahren zu beobachtender Trend ist eine wachsende Polarisierung innerhalb der Gesellschaft aufgrund hoher Einkommensunterschiede, die auch eine sozial-räumliche **Segregation** zur Folge hat. Vor allem im Hinblick auf Immigrationsprozesse und das Gelingen einer erfolgreichen Integration, stellt eine sozial-räumliche Polarisierung eine schwierige Ausgangsbasis dar, weshalb diese Entwicklung als sehr kritisch zu betrachten ist (vgl. ebd: 345).

Der Umgang mit **Energie, begrenzten Ressourcen und Umweltbelastung** wird seit mittlerweile drei Jahrzehnten heftig diskutiert und Raumplanung stellt dabei hinsichtlich dem Zusammenhang von Flächenwidmung, Bebauungsformen und Boden- und Energieverbrauch eine zentrale Steuerungsmöglichkeit dar. Die Umsetzung von langfristigen Strategien und effektiven Maßnahmen scheitert jedoch oft an mehrheitsabhängigen Entscheidungsprozessen und kurzen Legislaturperioden der Politik. Zusätzlich führt die aktuelle wirtschaftliche Krisenstimmung zur Diskussion über die Vereinbarkeit von nachhaltiger Politik und Wirtschaftsaufschwung. Die Frage darf jedoch nicht lauten, ob wir uns eine grüne Politik „leisten können", sondern ob wir uns es leisten dürfen, nicht zu handeln.

Eine allgemeine Herausforderung für die Raumplanung stellt die Vielzahl an Akteuren dar, die an der Gestaltung des Raumes mitwirken. Am Immobilienmarkt beteiligen sich Gemeinden, Betriebe, Einzelhandelsprojektentwickler und Einfamilienhausbauherrn und bewirken durch ihre unterschiedlichen Interessen eine räumliche Entwicklung, die keine einheitliche Strategie mehr erkennen lässt (vgl. Sieverts, 1997: 15f). Reinhard Seiß illustriert in seinem Werk *Wer baut Wien? (2007)* sogar eine **Abnahme der planerischen Kontrolle zugunsten des Einflusses privater Investoren**, die durch intransparente Verflechtungen von Baufirmen und Verwaltung die

Stadtentwicklung von Wien der letzten Jahrzehnte prägt. Diese Entwicklung ist als kritisch zu betrachten, da sie sich langfristig negativ auf die Qualität von Stadt und die Lebensbedingungen der Menschen auswirkt.

Eine künftige, stadtplanerische Herausforderung wird der Umgang mit den aus der Suburbanisierungsphase stammenden Stadtteilen sein. Thomas Sieverts führte dafür den Begriff der **Zwischenstadt** ein, *„eine auf den ersten Blick diffuse, ungeordnete Struktur ganz unterschiedlicher Stadtfelder mit einzelnen Inseln geometrisch-gestalthafter Muster, eine Struktur ohne eindeutiger Mitte, dafür aber mit vielen mehr oder weniger stark funktional spezialisierten Bereichen, Netzen und Knoten*." (Sieverts, 1997: 15). Die in dem Zitat beschriebene Unordnung ist ein Produkt der zuvor beschriebenen Vielzahl an unkoordinierten Einzelentscheidungen am Immobilienmarkt und einer Stadterweiterung, ohne vorgegebenen Rahmenplan innerhalb sehr kurzer Zeit. Im Hinblick auf den Entwurfsteil dieser Arbeit, dessen Planungsgebiet sich am Stadtrand befindet, wird dieser Zwischenstadtbegriff hier noch weiter differenziert: **Multifunktionale Zwischenzonen** definieren sich durch unterschiedliche Nutzungen für verschiedene Konsumgruppen, Betriebe und Anrainer und weisen ein Nebeneinander von Straßenverbindungen, Gewerbebetrieben, Kleingartensiedlungen, Bahnanlagen, Einkaufszentren mit regionalem Einzugsgebiet und Wohnsiedlungen auf. Hingegen finden sich in **monofunktionalen Wohngebieten** vorrangig Wohnnutzungen und Versorgungseinrichtungen für die Anrainer, weshalb diese oft als Schlafstädte bezeichnet werden. Begriffe wie Speckgürtel und Urban Sprawl signalisieren eine kritische Haltung gegenüber der Zwischenstadt, was durchaus häufig zutrifft: Bewohner fühlen sich durch die Zunahme des motorisierten Individualverkehr (MIV) gestört, Pendler beschweren sich über die tägliche Verkehrsüberlastung, Stadtverwaltungen klagen über unausgelastete und teure Infrastruktur und Planer kritisieren die strukturelle Unordnung und den Verlust an Kontrolle. Diese Vielfalt an Problemen macht deutlich, dass der Umgang mit den städtischen Randzonen zu lange ignoriert wurde und eine große Herausforderung für künftige Planungen sein wird.

Einige dieser beschriebenen Phänomene sind erstmals in der Geschichte in Industriestaaten zu beobachten und die Kombination und Vielzahl der Herausforderungen stellt nicht nur frühere Planungsverständnisse in Frage, sondern auch die Instrumente und Handlungsfelder des letzten Jahrhunderts. Viele Raumstrategien liefern heute nicht mehr die gewünschten Ergebnisse und führen bei zahlreichen Stadterweiterungsprojekten zu Verkehrsüberlastung durch nicht eingetretene Prognosen, Anrainerprotesten aufgrund nicht kommunizierter Entscheidungen, Leerständen durch unattraktive Mietbedingungen und geringe Auslastung der Infrastruktur durch verändertes Konsumverhalten der Bewohner. Die dynamischen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Rahmenbedingungen in der Stadt und der Anstieg von Einflussfaktoren auf die

Stadtgestaltung steigern die Komplexität von Zusammenhängen und somit auch von Planungsaufgaben enorm. **Um aktuelle Problemstellungen lösen zu können ist ein neues Planungsverständnis erforderlich**. Aus diesen Gründen steht Stadtentwicklung sehr wahrscheinlich am Anfang einer neuen Phase (vgl. Wachten, 2005: 329), die jedoch inhaltlich noch schwer gefasst werden kann.

Während die städtebaulichen Leitbildern des 20. Jahrhunderts wie etwa die *Verkehrsgerechte Stadt* oder die *Gartenstadt* aufgrund ihrer gegensätzlichen Strategien und der häufig strikten Ablehnung des Vorhergegangenen noch klar in ihrer Abfolge beschrieben werden können, ist die Definition eines aktuellen Leitbildes nicht leicht zu bewältigen. Dies hat mehrere Gründe: Erstens kommt es aktuell zu **Übernahmen von Bestandteilen vorheriger Phasen**, wie beispielsweise der Nachhaltigkeit, die seit den 1980er Jahren ein permanentes Thema in der Stadtentwicklung darstellt. Die „Ablehnungspraxis" des letzten Jahrhunderts findet also nicht mehr zwingend statt, wodurch es zu Überlagerung von verschiedenen Leitbildern kommt (vgl. ebd: 325). Zweitens führt eine Diversifizierung von planerischen Wertehaltungen zu gleichzeitig stattfindenden, sehr **unterschiedlichen Strategien der Stadtentwicklung**: In manchen Städten findet Stadterweiterung durch die Entwicklung mehrerer unkoordinierter Einzelprojekte unterschiedlicher Investoren statt. Die Beteiligung der Stadt beschränkt sich aus zeitlichen und finanziellen Gründen meist nur auf die Widmung der erforderlichen Grundstücke und die Veranstaltung von Architektur-Wettbewerben, deren Bearbeitungsdauer oft zu kurz ist, um auf die Komplexität eines Ortes eingehen zu können (vgl. Granzow, 2008: 86). Häufige Auswirkungen dieser hastigen Projektentwicklungen sind Nutzungskonflikte, Überlastung der Verkehrswege und geringe Akzeptanz der Anrainer durch fehlende Kommunikation. Nicht zuletzt der Druck von Investoren veranlasst viele Städte jedoch zu einer raschen Umsetzung von Einzelprojekten dieser Art. Wiederum andere Städte betreiben Stadterweiterung mithilfe umfangreicher Masterpläne und Strategiekonzepte. Kopenhagen beispielsweise entwickelt sich seit mehr als 50 Jahren nach dem *Fingerplan*, welcher das Stadtwachstum auf bestimmte Zonen entlang von Verkehrsachsen beschränkt und Nutzungsbereiche vorgibt. Auch Wien versucht seine Entwicklungsgebiete mit Stadtentwicklungsplänen zu lenken. Diese Art der Stadterweiterung ist gekennzeichnet durch lange Planungshorizonte, koordinierte Projekte und Konzepte, welche eine Entwicklungsrichtung für ein Standquartier vorgeben.

Durch diese gleichzeitigen, unterschiedlichen Strategien ist die Formulierung eines aktuellen, einheitlichen Leitbildes also zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Wachten und Nadrowski schlagen stattdessen vor, ein aktuelles, städtebauliches Leitbild durch die Gemeinsamkeiten von „**Best Practice**" Beispielen zu erstellen, welches jedoch nicht mit einem Mainstream an städtebaulicher Praxis gleichzusetzen ist (vgl. Wachten, 2005: 325), sofern es diesen überhaupt gibt. Eher spiegelt ein solches Leitbild einen als gut bewerteten Umgang mit aktuellen

Herausforderungen dar, und trägt aufgrund dessen eine subjektive Färbung. Trotzdem wird dieser Versuch nun gewagt:
Aktuell scheint es im Städtebau zurzeit zwei zielführende Auffälligkeiten zu geben. Diese betreffen zum einen die veränderte Bedeutung von Plänen und zum anderen die steigende Bedeutung von Planungsprozessen. Die Dimension der Stadterweiterung scheint in vielen Städten wieder in Form von Großprojekten und Entwicklungsgebieten stattzufinden, deren Ziel es ist, ein durchmischtes, qualitatives Stadtviertel zu entwickeln, das durch seine Qualitäten internationale Aufmerksamkeit erregt oder Unternehmen resp. Institutionen dazu bewegt, sich anzusiedeln. Diese Entwicklungsgebiete können sowohl einen Bestand aufweisen (siehe Västra Hamnen, Malmö) als auch auf Brachflächen liegen (siehe Seestadt Aspern, Wien). Durch die Betrachtungsweise eines gesamten Quartiers können Organisation und Funktionalität bezüglich Erschließung, Freiräume und Bebauung weitgehend abgestimmt werden. Gleichzeitig wird auf gesamtstädtischer Ebene versucht, mit Hilfe von Stadtentwicklungsplänen die Projekte zu koordinieren und eine gemeinsame Strategie vorzugeben. Es ist also eine **Erweiterung des formellen Planungsinstrumentariums durch informelle Leitbilder**, **Strategiepläne und Masterpläne** erkennbar, die durch ihre flexible Gestaltung die Möglichkeit der Miteinbindung unterschiedlicher Akteure bieten, auf geänderte Rahmenbedingungen reagieren können und auch Zeitabläufe und Wenn-Dann-Varianten beinhalten können (vgl. Wachten, 2005: 337). Der zweite erkennbare Trend von „Best Practice“ Beispielen ist die **steigende Bedeutung des Planungsprozesses**, der nicht nur auf ein Ergebnis abzielt, sondern als Verhandlungsraum für beteiligte Akteure dient (vgl. ebd: 336). Planungswerkstätten werden zu Orten der Abstimmung von Interessen und verringern somit das Konfliktpotenzial erheblich. Gleichzeitig findet ein Informationsaustausch unterschiedlicher Fachexperten statt, der eine große Bereicherung für die Planungsgrundlage bedeuten kann.

Die vielfältigen, aktuellen, städtischen Herausforderungen stellen hohe Anforderungen an künftige Planung und Stadterweiterung und fordern angesichts der unwirksam gewordenen Strategien der letzten Jahrzehnte ein neues Planungsverständnis. Die Planungskultur steht zweifellos an einer Wende, an der für die Bewältigung der Probleme neue Lösungswege gefunden werden müssen. Wenngleich an der aktuellen Praxis der Stadtentwicklung in Europa verschiedenste Strategien und Absichten beobachtet werden können, zeigen einige erfolgreiche Beispiele einen aktiven Umgang mit den genannten, offenkundigen Herausforderungen auf. Die zwei prägnantesten Trends sind dabei eine erweiterte, veränderte Bedeutung von Plänen und eine steigende Bedeutung des Planungsprozesses. Dieses Erkenntnis über Plan und Prozess prägt die in dieser Arbeit entworfene neue Perspektive für die Hiller-Kaserne.

DER ANSPRUCH AN PLANUNG - WARUM & WIE?

Stadt erweitert sich - unabhängig davon, ob ein Plan existiert oder nicht. Ein extremes Beispiel dafür stellt die albanische Region zwischen Tirana und Durres dar, wo Zuwanderer ohne Baugenehmigung eine Agglomeration inklusive Infrastruktur errichteten, welche mittlerweile das wirtschaftliche und gesellschaftliche Zentrum des Landes darstellt. Stadtentwicklung passiert, um die Bedürfnisse der Bewohner zu stillen, kann dabei aber auch weitreichende negative Auswirkungen haben. **Planung hat die Aufgabe eine qualitative Entwicklung zu sichern**, Maßnahmen zu koordinieren, durch einen rechtlichen Rahmen Verlässlichkeit zu schaffen und formelle Entscheidungsprozesse vorzubereiten. Der Anspruch an Planung ist sehr hoch, denn Stadterweiterung birgt immer eine **doppelte Chance auf Verbesserung**: Einerseits kann ein städtebauliches Projekt die **lokale Lebensqualität** einer Umgebung durch Verbesserung der Versorgung, neue Gestaltung und moderne Infrastruktur erhöhen. Aber auch die **globalen Auswirkungen** eines Projektes können durch einen geringen Energie-Verbrauch, einen effizienten Ressourceneinsatz und lokale Stoffkreisläufe verringert werden. Innovative Projekte verbreiten zudem durch Kombination mit einem guten Marketing neue Technologien und Planungsstrategien in der internationalen Planungsbranche und tragen somit zu einem globalen Wissenstransfer bei.

Doch wie gelingt eine erfolgreiche Planung? Und wer bestimmt ob eine Planung erfolgreich war? Dazu muss zuerst definiert werden, was ein Projekt erfolgreich macht. Wie schon angemerkt wurde, ist bereits die Definition von Projektzielen aufgrund individueller Wertvorstellungen eine schwierige Aufgabe. Demnach ist auch die Beurteilung eines Projektes von individuellen Einstellungen abhängig. Ein gutes Projekt muss die Anforderungen vieler Beteiligter wie Investor, Betreiber und Bewohner als auch Anrainer und künftiger Generationen berücksichtigen. Eine allgemeine, positive Meinung über ein Projekt kann jedoch auch leicht über eine gute Marketingstrategie erzeugt werden, als durch eine hohe Qualität der Planung. Eine seriöse Beurteilung eines Projekts darf sich daher nicht zu sehr von Medien beeinflussen lassen. Auch der Zeitpunkt der Beurteilung ist von großer Bedeutung. Gerade Stadtentwicklungsprojekte haben langfristige Effekte, deren Wirkung zu Beginn nicht bekannt ist. Ein endgültiges Urteil über ein Projekt kann erst abgegeben werden, wenn alle Auswirkungen bekannt sind, was oft erst

Jahrzehnte nach der Realisierung der Fall ist.[1]

ERFOLGSKRITERIEN FÜR STÄDTEBAULICHE PROJEKTE

Die Definition von Erfolgskriterien ist immer ein Produkt seiner Zeit und vom aktuellen vorherrschenden Planungsverständnis abhängig. Während in den 1950ern ein erfolgreiches Projekt durch möglichst viele Wohneinheiten definiert wurde, waren in den späten 1980er Jahren vor allem geringe Umweltauswirkungen für einen Projekterfolg ausschlaggebend. Die Definition von Erfolgskriterien hat daher keinen universellen Gültigkeitsanspruch, muss jedoch an die Herausforderungen der Zeit angepasst sein.

Das Drei-Säulen Modell der Nachhaltigkeit wurde zwar bereits vor rund drei Jahrzehnten entwickelt, eignet sich jedoch für die Erfolgsdefinition von aktuellen Projekten sehr gut, weil Städtebau durch seine langfristige Wirkung eine hohe Anforderung an Nachhaltigkeit darstellt. Dessen direkter Einfluss auf die sozialen Lebensbedingungen, die ökologischen Auswirkungen der Lebensweise der Bewohner und die lokale Wirtschaft kann mit den drei Nachhaltigkeitssäulen *Gesellschaft, Umwelt* und *Wirtschaft* übersetzt werden. Um auch die Nachhaltigkeit von gebauter Struktur im Sinne von Beständigkeit zu berücksichtigen, werden die drei Erfolgskriterien durch den Bereich *Flexibilität* erweitert. Die vier Kriterien können dazu verwendet werden, unterschiedliche Raumstrukturen und deren Auswirkungen analysieren und vergleichen zu können. Eine seriöse Analyse von Projekten kann jedoch hinsichtlich deren langfristiger Wirkungen erst Jahre nach der Realisierung getätigt werden.

---

[1] **Beurteilung eines Projekts zum richtigen Zeitpunkt**

Die SolarCity in Linz Pichling erhielt all seine Auszeichnungen, schon bevor die ersten Wohnungen im Jahr 2003 übergeben wurden: 1998 Bezeichnung „Best Practise Wettbewerb zur Verbesserung der Lebensumwelt // 1999 Nominierung Environmental Award 2001 // 2000 Wahl eines Gebäudes unter die 5 besten Konzepte in der Kategorie „Innovative Baukonzepte“ des Wettbewerbs „Haus der Zukunft // 2001 Wahl unter die weltweit 5 besten Projekte „international bremen partnership award“ der Konferenz „business and municipality“ (vgl: STADTKOMMUNIKATION LINZ, 2011). Gerade Auszeichnungen zum Thema Nachhaltigkeit können erst als seriös betrachtet werden, wenn sie zu einem Zeitpunkt verliehen werden, zu welchem die Auswirkungen des Projektes bekannt sind. Der Gebäudeenergieverbrauch der Solarcity lag bereits zwei Jahre nach dessen Fertigstellung unter den Durchschnittswerten von neu errichteten Wohnbauprojekten (vgl. Treberspurg, 2010: 6).

1) LOKALE LEBENSBEDINGUNGEN

Wie wirkt sich ein Projekt auf die Lebensqualität in der Umgebung aus? Hat sich die Versorgungslage durch zusätzliche Infrastruktur verbessert oder gibt es neue Belastungen durch Nutzungsrivalität oder zusätzlichen Verkehr? Überwiegen positive oder negative soziale Auswirkungen, auch hinsichtlich Segregation? Die lokalen Lebensbedingungen gelten für alle Menschen, die von den Auswirkungen des Projekts täglich betroffen sind, also sowohl für Bewohner und Beschäftigte in neuen Gebäuden als auch für Anrainer in der Umgebung des Projekts.

2) ÖKOLOGISCHE, GLOBALE AUSWIRKUNG

Welche Auswirkungen hat das Projekt auf die Umwelt? Hier zählen vor allem die Auswirkungen durch die Lebensweise der Nutzer des neuen Stadtviertels. Diese können durch dessen Struktur und Organisation stark beeinflusst werden, wie beispielsweise durch lokale Stoffkreisläufe für geringeren Energieverbrauch, gutes ÖV-Angebot, etc. Das kann dazu beitragen, dass der ökologische Fußabdruck der Nutzer und somit auch der globale Ressourcen- und Flächenverbrauch verringert wird. Ein Vergleich des ökologischen Fußabdrucks durchschnittlicher Nutzer ähnlicher Stadtviertel kann ein quantitatives, vergleichbares Ergebnis liefern.

3) WIRTSCHAFTLICHKEIT

Ein erfolgreiches Projekt muss auch wirtschaftlich tragbar sein, weshalb folgende Fragen von großer Bedeutung sind: Wie wird das Projekt finanziert? Haben sich die getätigten Investitionen nach der geplanten Laufzeit gerechnet? Muss das Projekt mit öffentlichen Mitteln gefördert werden, und wenn ja: fällt das Nutzen/Kosten Verhältnis für die Öffentlichkeit positiv aus? Bei der Bewertung von Wirtschaftlichkeit muss jedoch unbedingt beachtet werden, dass öffentliche Freiräume zwar meist eine kurzfristige, große Investition für den kommunalen Haushalt darstellen, jedoch langfristig zu einer Entstehung bedeutender Standortqualität beitragen können, die wiederum höhere Mieterträge bewirken kann. Auch eine rein monetäre Bewertung der Wirtschaftlichkeit greift im Bezug auf öffentliche Räume zu kurz, da diese auch wichtige Beiträge zu Kultur und Lebensqualität leisten. Eine langfristige Perspektive und die Berücksichtigung von positiven, nicht monetären Nebeneffekten ist für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit von städtebaulichen Projekten essentiell.

4) FLEXIBILITÄT

Stadtentwicklung ist ein langfristiger und kostenintensiver Prozess und Gebäude haben eine Lebensdauer von vielen Jahrzehnten. Ein erfolgreiches Projekt verfügt über eine flexible Struktur, die auch unter veränderten Rahmenbedingungen nutzbar bleibt, ohne dass eine grobe Umstrukturierung bzw. Neuinvestition erfolgen muss. Müssen Gebäude schon vor Ablauf ihrer Haltbarkeit aufgrund von einer Nutzungsunfähigkeit abgetragen werden, war die Planung nicht erfolgreich.

Ein Rezept für einen Planungsprozess, der zur Erfüllung dieser Kriterien führt, kann es zwar nicht geben, da jede Planungsaufgabe individuell ist: "*Jede große Stadtentwicklungsaufgabe ist einzigartig und braucht eine maßgeschneiderte Planungsorganisation*" (Sieverts, 2010: 19). Es können jedoch Fragen formuliert werden, die bei einem Planungsprozess eine wichtige Rolle spielen müssen, um die definierten Erfolgskriterien zu erfüllen. In zwei aktuellen Dokumenten, „Planung als Prozess" (Scheuvens Rudolf, et al: Werkstattbericht Nr.109) und „Von der Auslobung zur Projektumsetzung" (Markvica Karin: Diplomarbeit) wurde die Umsetzung städtebaulicher Projekte in Wien nachträglich analysiert und erfolgsentscheidende sowie fehlende Planungsschritte definiert. Auf dieser Basis können essentielle Fragen an ein Projekt festgehalten werden. Die Antworten darauf sind Beispielen aus erfolgreichen Projekten entnommen, haben jedoch keine allgemeine Gültigkeit.

ESSENTIELLE FRAGEN FÜR EIN ERFOLGREICHES PROJEKT

Wie kann eine hohe **Identifikation der Anrainer** mit dem Projekt erreicht werden?

Obwohl es Beispiele von erfolgreichen Projekten gibt, die zu Beginn auf große Ablehnung bei den Anrainern stießen, kann ein Widerstand der Bevölkerung der Umgebung gegen das Projekt auch weitreichende negative Folgen haben, die bis zum Stillstand der Planung führen können. Eine Akzeptanz der Anrainer sollte deshalb angestrebt werden, ist jedoch nicht zwangsläufig schon zu Beginn der Planung erforderlich. Durch eine **gemeinsame Definition von Zielen und Werten** zu Beginn der Planung, mit Beteiligung von Projektentwicklern, Planern, Politikern und Anrainern wird ein breiter Grundkonsens gebildet, der eine Entwicklungsrichtung vorgibt und Interessen frühzeitig abstimmt. Ein Beispiel aus der Praxis ist die „Konzeption des Wünschenswerten", eine

Sammlung von Standpunkten zu Stadtentwicklung verschiedener Stadtbewohner, die beim Projekt *Graz Reininghaus* von *Asset One* als Anstoß des Planungsprozesses diente.

Ein **Kommunikationskonzept,** das für einen Informationstransfer über den aktuellen Stand der Planung sowohl nach innen als auch nach außen sorgt, beugt Konflikte vor und trägt zu einem transparenten Prozess bei (vgl. Scheuvens 2010: 50f).

Die **Miteinbindung von Anrainervertreter in Planungsgremien**, wie Jury oder Arbeitsgruppen bietet eine wichtige zusätzliche Perspektive von Planungslaien und Lokalspezialisten und symbolisiert eine offene, ehrliche Planung ohne „vorprogrammierte" politische Entscheidungen. Ein Beispiel dafür ist der Bürgerbeirat, der im Planungsprozess zum Kabelwerk in Wien Meidling in diversen Planungsgremien die Interessen der Anrainer vertrat.

Die Einrichtung eines **Gebietsmanagements**, eine ständig besetzte Institution vor Ort, als Informations- und Anlaufstelle für Interessierte, fördert den Informationsfluss zwischen den Behörden und den Anrainern. Neben der Informationsaufgabe kann das Gebietsmanagement auch eine Plattform für frühzeitige Konfliktlösung zwischen den Akteuren sein und sogar die Konkretisierung von Strategien und Maßnahmen vornehmen. Ein Gebietsmanagement ist bereits fixer Bestandteil bei vielen großen Projekten, wie etwa bei der *Seestadt Aspern* in Wien, Donaustadt.

Die **ausreichende Dimensionierung von Infrastruktur und Freiräumen** bewirkt eine Verbesserung der Lebensbedingungen für die gesamte Umgebung und beugt eine Verstimmung der Anrainer vor (vgl. Markvica, 2011: 129).

Was kann zu einer **politischen Unterstützung** des Projekts beitragen?

Um ein Projekt vor dem Scheitern aufgrund politischer Entscheidungen zu bewahren, können **Entscheidungsträger aktiv in den Planungsprozess miteingebunden** werden. Die Gestaltung von kommunikativen Prozessen ist dabei unerlässlich. Bereits zu Beginn der Planung können Ziele und Werte gemeinsam definiert werden und Politiker können als Mitglieder in Planungsgremien mitwirken. Damit wird von Anfang an die Sichtweise der Politik berücksichtigt und die Entscheidungsträger können bereits frühzeitig auf politisch sensible Bereiche der Planung hinweisen (vgl. Scheuvens, 2010: 26).

Welche Umstände können zum **Scheitern des Projekts** führen und wie kann dies vermieden werden?

Während des Verlaufs ist ein Projekt den unterschiedlichsten Gefahren ausgesetzt, die zu dessen Scheitern führen können. Eine frühzeitige Erkennung dieser Gefahren ist wichtig, um auf diese gefasst zu sein. Deshalb ist eine **intensive Vorbereitungs- und Analysephase zu Beginn des**

Projekts wichtig, um potenzielle Projekt-Bedrohungen zu identifizieren (vgl. Markvica, 2011: 129). Zu diesen zählen:

Politische Entscheidungen gegen ein Projekt können das Ende der Planungen bedeuten. Die Unterstützung von politischen Entscheidungsträgern ist für ein Projekt demnach sehr wichtig. Wie diese Unterstützung erreicht werden kann, wurde bereits zuvor beschrieben.
Die Versagung von behördlichen Genehmigungen wie beispielsweise einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) kann durch eine **frühzeitig Abschätzung der Umweltwirkung** eines Projekts vermieden werden (vgl. ebd: 135).
Einem Scheitern aus finanziellen Gründen kann durch eine **frühzeitige Kostenkalkulation** des Projekts und eine regelmäßige Kontrolle der Finanzen entgegengewirkt werden (vgl. ebd: 128).

Wie kann eine **hohe Qualität der Planung** erreicht werden?

Nach einer erfolgreichen Umsetzung wird ein Projekt fast ausschließlich nach seinen Qualitäten, dem Ergebnis der Planung bewertet. Diese kann durch mehrere Maßnahmen gefördert werden: der Einsatz von Qualifizierungsverfahren, wie Wettbewerben oder Charette erhöht in verschiedenen Planungsstufen die Qualität der Ergebnisse (vgl. ebd: 132). Die Gestaltung von kreativen Prozessen als Erweiterung zu traditionellen, formellen Instrumenten der Planung, kann durch die Einbringung verschiedenster Sichtweisen unterschiedlicher Akteure das Planungsergebnis bedeutend verbessern (vgl. Scheuvens, 2010: 8).
Eine **vertiefende Analysephase** verhilft die Identität des Ortes, samt seinen Potenzialen und Schwächen auszumachen, welche die Grundlage für ein erfolgreiches Konzept bilden (vgl. ebd: 36).
Um eine lange Lebensdauer der gebauten Struktur zu erreichen, muss ein **Fokus der Planung auf Flexibilität** der Baustruktur und Organisation gelegt werden, um auf geänderte Rahmenbedingungen mit Nutzungsanpassung reagieren zu können. Auch das Abschätzen von zukünftigen Entwicklungen kann dabei helfen.
Um eine detailgetreue Umsetzung eines vielversprechenden Plans zu bewirken, muss schon vor der Umsetzungsphase eine **Festlegung der Finanzierung von Infrastruktur und Freiräumen** gemacht werden. Städtebauliche Verträgen zwischen Investor und Stadt können beispielsweise eine Versicherung dafür sein, dass wichtige Elemente, wie die Gestaltung von öffentlichen Räumen oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs errichtet werden.

Wie muss der **Planungsprozess gestaltet sein**, um wichtige Informationsflüsse zu fördern, den Zeitplan einzuhalten und Planungsaktivitäten sinnvoll zu koordinieren?

Eine unzureichende Koordination der Planungsaktivitäten und Akteure kann schwerwiegende Folgen für die Qualität der Planung haben und sogar zum Scheitern des Prozesses führen (vgl. Scheuvens, 2010: 30). Wichtige Elemente zur Organisation des Prozesses ist die **Festlegung von Arbeitsschritten, Zeitplan, Planungsgremien und Akteuren zu Beginn der Planung**. Somit wird eine logische Planungsfolge entworfen, die Zeiteinhaltung erleichtert und die Miteinbindung verschiedener Akteure zum richtigen Zeitpunkt gesichert. Beispielsweise kann das Zwischenprodukt „städtebaulicher Rahmenplan" als Grundlage für eine Wettbewerbsausschreibung dienen, um eine bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten. Für die Einhaltung und Koordination des Prozesses hat sich in vielen Projekten der Einsatz eines **Projektmanagers** bewährt.

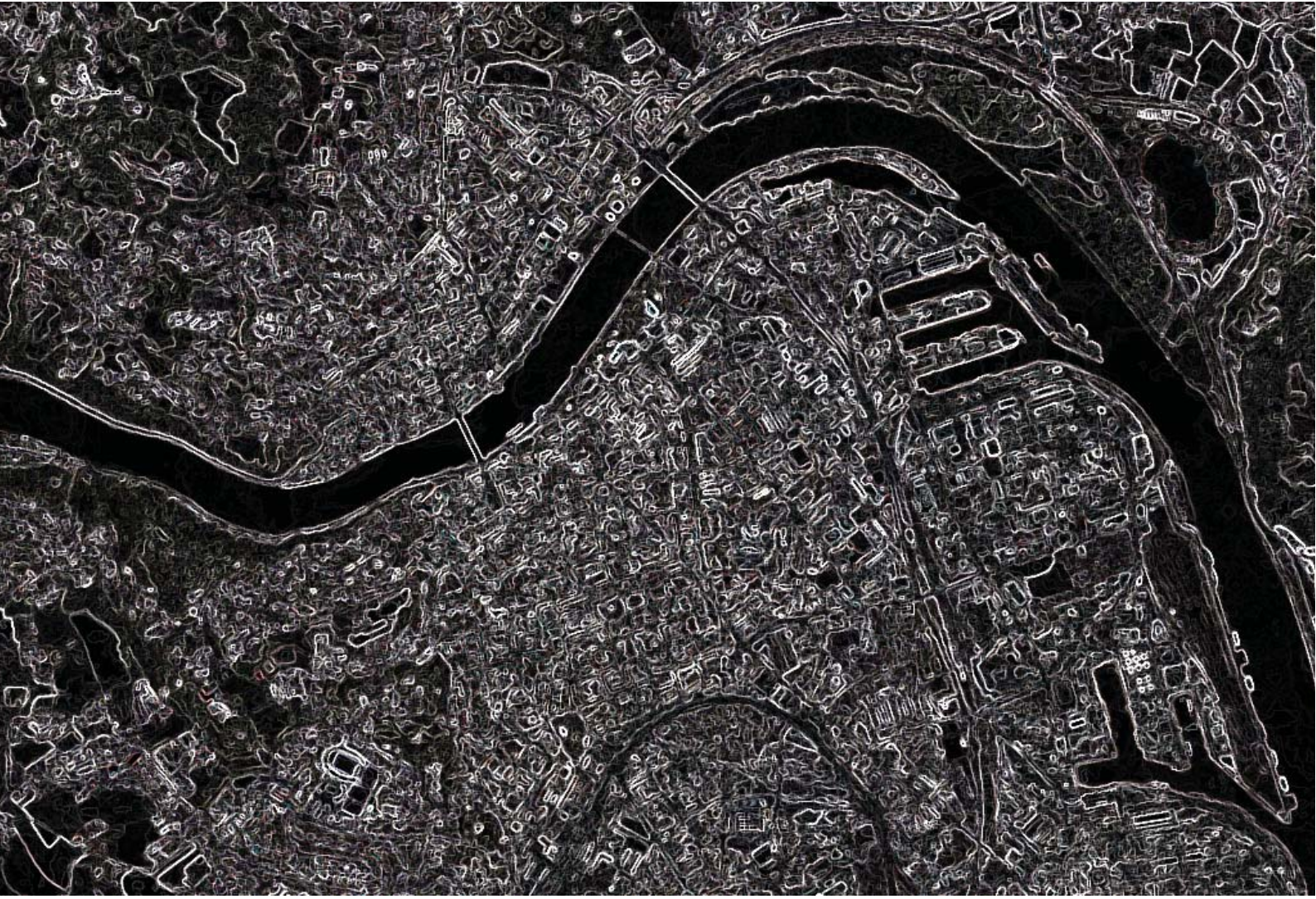
Diese beispielhaften Herangehensweisen[2] auf die essenziellen Fragen für ein erfolgreiches Projekt machen deutlich, dass ein **breiter, umfassender Planungsprozess die Voraussetzung für ein erfolgreiches Projekt** bildet. Eine reine „Widmung-Wettbewerb-Realisierung–Abwicklung" mag zwar aufgrund einer kostengünstigen und schnellen Projektumsetzung als attraktive Lösung erscheinen – dass dabei jedoch ein qualitatives Stadtviertel unter einer problemlosen Realisierung entsteht, ist zu bezweifeln. Nachhaltig erfolgreicher Städtebau kann nur in Begleitung eines offenen und partizipativen Prozesses gelingen, der auf Kommunikation aufbaut und einen Zukunftsbezug herstellt.

[2] basieren auf den beiden Dokumenten „Planung als Prozess" (Scheuvens, et al: Werkstattbericht Nr.109; TU Wien 2010) und „Von der Auslobung zur Projektumsetzung" (Markvica Karin: Diplomarbeit; TU Wien 2011), die eine nachträgliche Analyse von Wiener Stadtentwicklungsprojekten beinhalten

02

AUSEINANDERSETZUNG MIT ORT & AUFGABE

WELCHE TRENDS PRÄGEN DIE ENTWICKLUNG VON **LINZ**?
WAS BESTIMMT DIE **IDENTITÄT VON EBELSBERG**?
WIE WIRD DIE UMGEBUNG AUS **STADTPLANERISCHER SICHT** GESEHEN?
WAS GESCHIEHT MIT DER **HILLER-KASERNE?**
WELCHE **NAHELIEGENDEN UND WÜNSCHENSWERTEN PERSPEKTIVEN** GIBT ES?



LINZ – EINE STADT ZWISCHEN TRADITION UND GLOBALEN TRENDS

Mit rund 190.00 Einwohnern ist Linz die drittgrößte Stadt Österreichs. Zusammen mit einigen südlichen Vorstädten stellt die gesamte Agglomeration den wichtigsten Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandort für den oberösterreichischen Zentralraum dar. Der im Linzer Donauhafen ansässige voestalpine Konzern, dem die *Stahlstadt* ihren industriellen Ruf verdankt, ist der größte Arbeitgeber der Region. Durch umfangreiche Kulturinitiativen und Veranstaltungen, deren Höhepunkt die europäische Kulturhauptstadt *Linz09* darstellte, versucht die Stadt seit Jahren ein neues Image einer Kulturstadt zu erzeugen. Dies ist auch baulich durch die beiden Kulturstätten *Zukunftsmuseum Ars Electronica Center* und *Kunsthalle Lentos* am Donauufer ersichtlich. Nicht nur

das Stadtbild von Linz ist durch regionale Besonderheiten wie die Donau und den Blick über die Hügellandschaft des Mühlviertels geprägt. Als Landeshauptstadt mit starken regionalen Verflechtungen in ein größtenteils sehr ländlich geprägtes Umland ist in Linz auch sehr deutlich ein oberösterreichisches Traditions- und Kulturbewusstsein spürbar. Trotzdem zeichnen sich in der Stadt ähnliche gesellschaftliche und städtische Trends ab, wie in zahlreichen anderen, internationalen Metropolen.

Alternde, segregierte Bevölkerung

Die Bevölkerungsentwicklung von Linz ist stark vom demografischen Wandel geprägt, der aufgrund niedriger Geburtenraten eine Verringerung der Bevölkerungszahl und eine Überalterung der Gesellschaft bewirkt. Die künftige Einwohnerzahl ist von Migrationsbewegungen abhängig, welche nur sehr ungenau vorausgesagt werden können und bis 2020 zwischen einer ausgeglichenen Bilanz und +1.000 neuen Bewohnern je Jahr schwanken (vgl. Stadtforschung Linz, 2007: 18). Die Gesamtbevölkerung entwickelt sich je nach Zuwanderungsprognose von 2007 bis 2020 zwischen -0,2% und +7,3% (vgl. Stadtforschung Linz, 2007: 2). Die Anteile von Kindern und Erwerbstätigen können sowohl leicht abnehmen als auch etwas zunehmen und schwanken zwischen -3% und +6% bis 2020. Einzig der Seniorenanteil wird mit rund 9% bis 11% mit Sicherheit ansteigen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird die Stadtbevölkerung in den nächsten Jahren durch weitere Zuzüge anwachsen und durch eine Verringerung der Haushaltsgröße (Bewohner je Haushalt) den Bedarf an neuen Wohnungen erhöhen. Beide Entwicklungen entsprechen ebenfalls einem globalen Trend.
Linz weist eine stark sozial-räumlich, segregierte Struktur auf, die bereits bei einem visuellen Vergleich der Bausubstanz unterschiedlicher Stadtviertel wie beispielsweise Froschberg und Franckviertel offensichtlich wird. Die in Umfragen genannten häufigen Probleme mit Bewohnern mit Migrationshintergrund (vgl. Stadtforschung Linz, 2004: 8) können als ein Mangel an öffentlichen Kommunikationsräumen gedeutet werden, die für das Gelingen von Integration zurzeit an Bedeutung gewinnen (vgl. Stadtentwicklung Wien, 2006: 30). Ein Artikel in der Zeitung *Oberösterreichische Nachrichten* bekräftigt diese Vermutung:
`(...) *Die Stadt Linz hat jedoch keine entsprechend konsequenten Integrationsmaßnahmen ergriffen*`, kritisiert Watzl und ergänzt: `*Die Stadtteile mit dem höchsten Ausländeranteil weisen beim Zuwachs einen Anteil von 40,8 Prozent auf.*` Derzeit seien in St. Peter 46,6% der Bewohner Ausländer, im Makartviertel 28,2%, im Franckviertel 24,8%, in Wegscheid 24,6% und in Kleinmünchen 24,4% Prozent. (vgl. OÖ Nachrichten, 13.1.2012: Stärksten Zuzug haben Stadtteile mit einem hohen Ausländeranteil. Online OÖN). Eine Verstärkung sozialer Polarisierung und räumlicher Konzentration sozialer Schichten ist ebenfalls eine Entwicklung, die weltweit in Städten verschiedenster Kulturkreise beobachtet werden kann.

Wachsender Speckgürtel

Linz leidet wie viele andere Städte auch unter dem sogenannten *Speckgürtel-Syndrom*, bei dem rund um die Stadt stark zersiedelte Wohngebiete und Gewerbestandorte entstanden, die aufgrund ihrer niedrigen Dichte zu teurer, unausgelasteter Infrastruktur führen, den Anteil des motorisierten Verkehrs erhöhen und der Stadt aufgrund ihrer Lage außerhalb des administrativen Grenzen keinen finanziellen Ausgleich liefern (vgl. Magistrat Linz, 2004: vgl. 246). Wenngleich sich auch in Linz in den letzten Jahren bereits wieder eine Verschiebung der Bautätigkeit auf innere Bereiche abgezeichnet hat, erfordern diese Stadtrandzonen aus einer Epoche intensiver Suburbanisierung einen akuten Handlungsbedarf für die Stadtentwicklung.

Abnahme der Nutzungsmischung

Einen negativen, langfristigen Prozess mit hoher Relevanz stellt die ständige Abnahme der Nutzungsmischung in Linz dar. Der Prozess wird durch das Abwandern von Bewohnern in das Umland und die Nachrückung von Monostrukturen in die freiwerdenden Bereiche vorangetrieben. Diese Entwicklung führt zu einem Urbanitätsverlust, da die Zonierung von stadtbildenden Funktionen zu zeitlich gestaffelten Nutzungen führt. Darüber hinaus steigen durch eine zeitweise Unterauslastung von Infrastruktur dessen Errichtungs- und Betriebskosten (vgl. Magistrat Linz, 2004: 231). Die *Trennung von Funktionen* verursacht seit der Verbreitung der Idee durch die *Charta von Athen* 1931 weltweit große Schäden, wie Verkehrsüberlastungen, Schlafstädte und Urbanitätsverlust. Seit mehreren Jahrzehnten wird nun wieder eine Mischung verträglicher Nutzungen angestrebt.

Weltweit stehen Städte vor diesen Herausforderungen, die großteils durch gesellschaftliche Trends und Einzelentscheidungen verursacht werden. Auf Ebene der Stadtplanung kann diesen Entwicklungen aktiv entgegengewirkt werden. Segregation, Speckgürtel und Monostrukturen sind Folgen einer Raumentwicklung, die stark von privaten Interessen gelenkt wird. Die Entwicklung neuer Wohnräume bietet die Chance, durch eine gezielte Lokalisierung von Stadtentwicklungsgebieten an inneren, erschlossenen Stadtstandorten, wie die Kaserne Ebelsberg, und eine Förderung von Mischnutzung und unterschiedlichen Mietlevel diesen ungewollten Trends entgegenzuwirken. Eine Schrumpfung und Überalterung der Gesellschaft basiert zwar auf individuellen Wünschen wie Kinderlosigkeit und ist somit nicht direkt beeinflussbar. Jedoch stellt Immigration die Chance dar, das demografische Ungleichgewicht der Altersklassen wieder auszugleichen. Zuwanderung muss dafür als Potenzial gesehen und unter anderem durch die Schaffung von öffentlichen Integrationsräumen erleichtert werden.

EIN BLICK AUF EBELSBERG

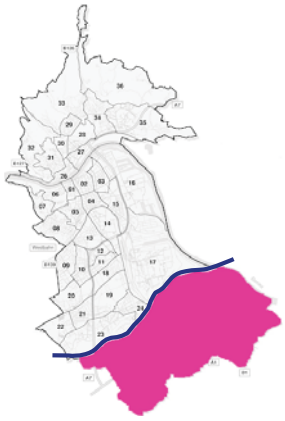
WO LIEGT DER STANDORT?
WAS BESTIMMT DIE **IDENTITÄT** DES STANDORTS?
WELCHE **POTENZIALE** GIBT ES VOR ORT?
WELCHE ENTWICKLUNGEN KÖNNEN ERWARTET WERDEN, WAS IST **UNGEWISS**?

Die Besonderheiten und Rahmenbedingungen eines Ortes bilden die Grundlage eines Planungsprozesses. Ein umfangreiches Bild des Standorts ist unumgänglich, um zu verstehen, wie ein Ort funktioniert und welche Kräfte auf dessen Entwicklung einwirken. Bei dieser Analysephase kommt die zu Beginn dieser Arbeit definierte *Blickwinkel-Bedeutung* von Perspektive zum Tragen, die besagt, dass *die Betrachtung eines Ortes von verschiedenen Perspektiven aus hilft, um seine wahre Identität zu erkennen*. Das bedeutet, dass sowohl ein Blick von außen, als auch interne Informationsquellen wie Bewohner und Planungsdokumente wichtig sind, um den Ort zu fassen. Daraus können Potenziale, Schwächen und künftige Herausforderungen erkannt werden, auf welche die Planung reagieren muss.

STADTREGIONALE LAGE

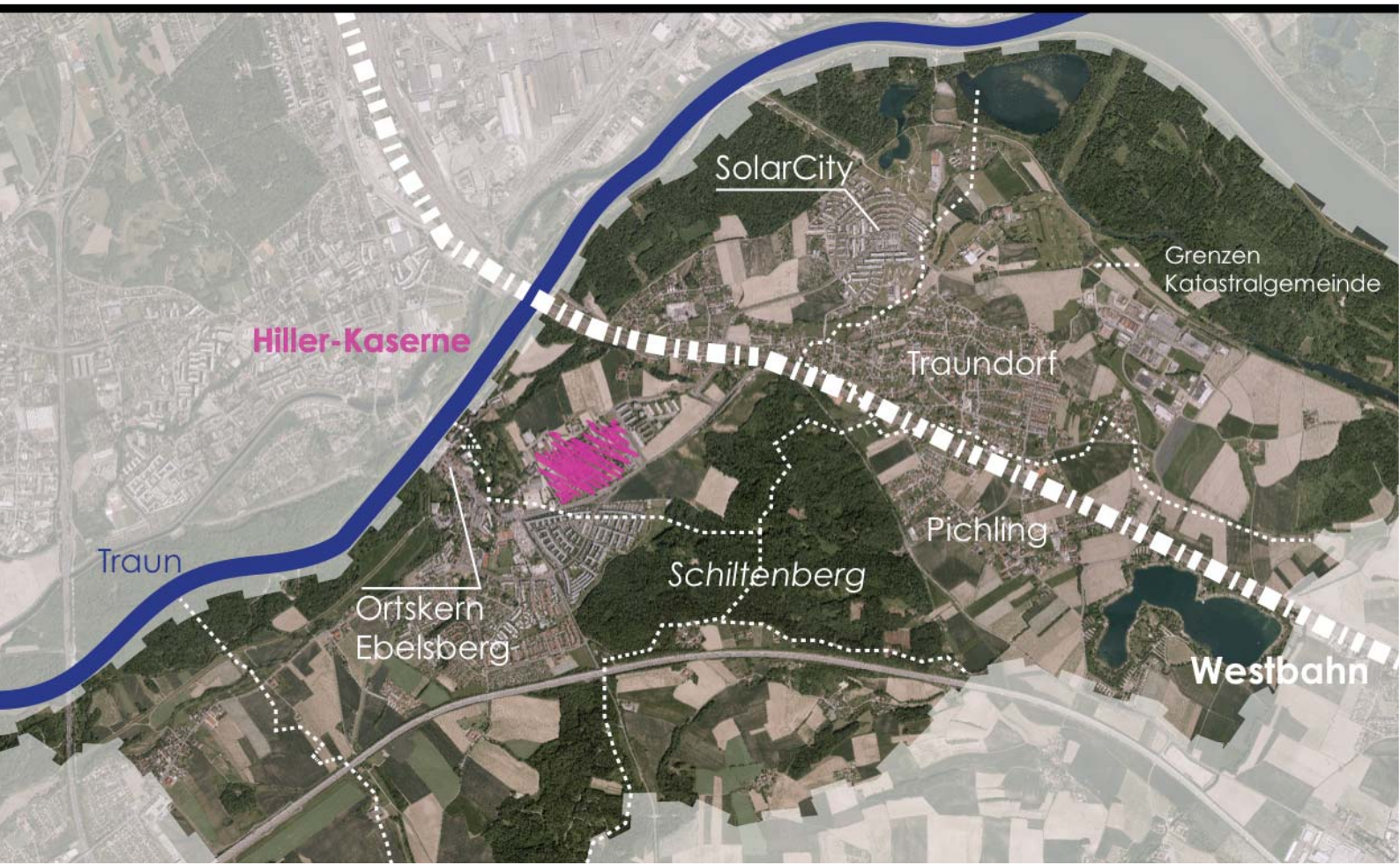
Die Hiller-Kaserne liegt in Ebelsberg, dem südlichsten, statistischen Bezirk von Linz. Der flächenmäßig größte und einwohnerstärkste Stadtbezirk ist zugleich einer von neun Stadtteilen und gliedert sich in sechs weitere Katastralgemeinden auf.

Der Stadtteil besteht zum Großteil aus Wald und Agrarflächen kann jedoch grob in zwei Siedlungsgebiete eingeteilt werden, die durch die Westbahngleise bzw. den Schiltenberg getrennt sind. Der östliche Teil besteht aus den Orten Traundorf und Pichling und dem international bekannten Wohnbauprojekt *SolarCity*. Westlich von Bahn und Schiltenberg, liegt am südlichen Traunufer der alte Ortskern von Ebelsberg, von dem die Siedlung durch unterschiedlich Projekte und Einfamilienhaussiedlungen nach Süden weitergewachsen ist. Der Ort Ebelsberg war bis zu seiner Eingemeindung im Jahr 1938 eine eigenständige Marktgemeinde am südlichen Stadtrand von Linz. Die Hiller-Kaserne befindet sich im östlichen Anschluss an den alten Ortskern von Ebelsberg.



Lage und Gliederung des größten statistischen Linzer Stadtbezirkes Ebelsberg

Kartengrundlage: Magistrat Linz



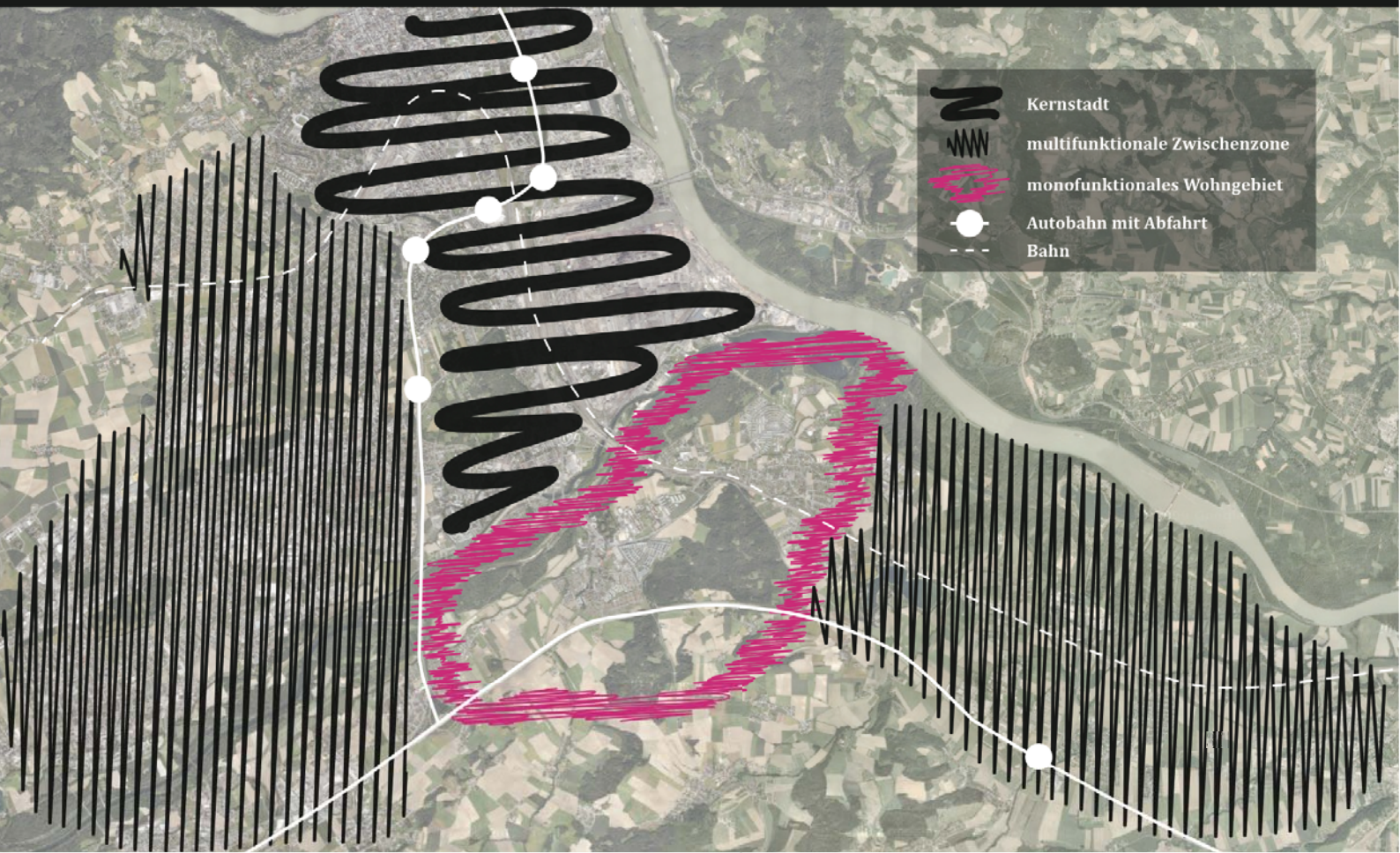
Die Lage des Standortes im Linzer Stadtgebiet

Kartengrundlage: Magistrat Linz; eigene Darstellung

Linz ist, wie auch viele andere vergleichbare Agglomerationen, von multifunktionalen, zersiedelten Zwischenzonen umgeben, einer Ansammlung von Gewerbegebieten, Einkaufszentren, Industrieflächen und Verkehrsachsen. Im *Teilkonzept Süd* des örtlichen Entwicklungskonzepts von Linz steht dazu: „*Der Ballungsraum Linz droht Richtung Enns in einen gestaltlosen Siedlungsbrei auszuufern.*“ (Stadtplanung Linz, 2001 (2): 20). Durch das große Linzer Einzugsgebiet befinden sich in diesen Zonen wichtige Versorgungseinrichtungen für den gesamten Ballungsraum, die ein hohes Verkehrsaufkommen erzeugen. Ebelsberg stellt als Stadtrandbezirk eine gewisse Besonderheit dar, da sich aufgrund einer fehlenden Autobahnabfahrt keine Gewerbe- und Versorgungseinrichtungen angesiedelt haben. Für Nicht-Bewohner, gibt es somit keinen Grund nach Ebelsberg zu fahren, ausgenommen auf der Durchreise nach Linz. **Ebelsberg kann deshalb als monofunktionales Wohngebiet beschrieben werden**, das keine überregionalen Einrichtungen besitzt, aber dennoch die südliche Haupteinfahrt nach Linz darstellt.

EINTEILUNG DER STADT LINZ IN FUNKTIONSZONEN

Kartengrundlage: Magistrat Linz; eigene Darstellung



LÄNDLICHES FLAIR & SCHLAFSTADT-CHARAKTER

Als ein Teil der Stadt Linz wirkt Ebelsberg sehr ländlich. Die entspannte Atmosphäre erinnert eher an ein Dorf als an eine Stadt. Dafür gibt es zwei Gründe: Der Siedlungsraum in Ebelsberg ist neben den wenigen lokalen Versorgungseinrichtungen hauptsächlich von Wohnnutzung geprägt. Betriebe, Gastronomie, kulturelle Einrichtungen oder öffentliche Freiräume (Grünflächen ausgenommen) gibt es kaum, weshalb der Stadtteil einen Schlafstadtcharakter besitzt. Zweitens findet das öffentliche Leben in Ebelsberg weniger in öffentlichen Freiräumen statt, sondern hauptsächlich in den rund 25 örtlichen Vereinen, was eine weitere typische Eigenschaft peripherer Räume ist.

Die bauliche Struktur des Stadtteils weist sowohl ländliche als auch urbane Elemente auf. Es finden sich lockere Einfamilienhaussiedlungen, die von Wäldern und Feldern umgeben sind und Wohnbauprojekte mit verdichteten Bauweisen. Ebelsberg besitzt auch einen alten Stadtkern mit geschlossener Straßenflucht, der jedoch aufgrund der stark befahrenen Bundesstraße, die direkt durch ihn hindurch führt nicht mehr als Platz zu erkennen ist und keine Aufenthaltsqualität bietet. Die vereinzelten, verdichteten Bebauungsformen vermitteln zwar teilweise ein städtisches Raumgefühl, erzeugen jedoch keine für urbane Räume typische Charakter-Eigenschaften wie beispielsweise Anonymität. Das Flair ist im Stadtbezirk Ebelsberg eher ländlich geprägt.

Ein Indiz für das ländliche Flair: Bewohner lassen ihre Wäsche auf öffentlich zugänglichen Flächen hängen.

WAS SAGEN DIE EBELSBERGER?

Um die Identität eines Ortes zu definieren, ist es wichtig, auch die Perspektive der Bewohner miteinzubringen. Wie sehen Ebelsberger ihren Wohnort, was sind die zentralen Themen für sie?

In selbst geführten Gesprächen mit Bewohnern im Dezember 2011 zeigte sich, dass diese sich zuerst als Ebelsberger bezeichnen und erst dann als Linzer. Es gibt also eine starke Identifizierung mit dem Stadtteil, was wiederum auf die dörflichen Eigenschaften des Ortes hinweist. Dies könnte einerseits auf die Trennung von Linz und Ebelsberg durch den Fluss Traun zurückzuführen sein, da Gewässer oft eine mentale Trennwirkung auf die gegenüberliegenden Ufer haben. Andererseits war Ebelsberg bis vor rund 70 Jahren eine eigenständige Gemeinde, wodurch sich vielleicht eine eigene Mentalität bis heute erhalten hat.

Laut der Bürgerbefragung 2004 wurden Ebelsberger weniger oft Opfer eine Straftat als ein durchschnittlicher Linzer. Das subjektive Sicherheitsgefühl ist im Vergleich zu allen anderen Stadtteilen in Ebelsberg jedoch deutlich niedriger (vgl. Stadtforschung Linz, 2004: 20f).

Die zwei dringlichsten Probleme, die Ebelsberger laut der Bürgerbefragung 2004 stärker stören als den Durchschnitts-Linzer, sind Probleme mit Migranten und die Verkehrssituation für PKW-Benutzer. Die Unzufriedenheit der PKW Benutzer kann trotz der überdurchschnittlichen Stellplatzverfügbarkeit durch die Überlastung der Bundesstraße aufgrund des starken Durchzugsverkehrs erklärt werden. Die überdurchschnittliche Nennung von Problemen mit Ausländern ist jedoch etwas überraschend, da der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergund in Ebelsberg unter dem Durchschnitt von Linz liegt. Ein Mangel an öffentlichen Freiräumen, wie es in Ebelsberg der Fall ist, stellt jedoch für das Gelingen von Integration eine schlechte Ausgangslage dar (vgl. Stadtentwicklung Wien, 2006: 30). Weitere Probleme, die in Ebelsberg wichtiger erachtet werden als in Gesamt-Linz sind schlechte Infrastruktur, zu wenig Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf und unattraktive öffentliche Verkehrsmittel (vgl. Stadtforschung Linz, 2004: 8 & 14). Auf den Hinweis, dass die Kaserne künftig ein Stadtentwicklungsgebiet der Stadt Linz sein wird, meinten einige Jugendliche erstaunt „*das ist eh super, aber bitte keine neuen Wohnungen - da wohnen schon genug Leute!*“. Dieses Zitat bringt die Grundstimmung der Gespräche mit

mehreren Bewohnern zum Ausdruck und verdeutlicht deren gefühlte Auswirkung der Wohn-Monostruktur durch Überlastung der bestehenden Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen. Die Wohnqualität beurteilten alle Gesprächspartner als sehr gut, da man in Ebelsberg „*wie in der Peripherie im Grünen, und doch in der Stadt*“ wohnt.

Ebelsberger legen bezüglich der künftigen Lebensbedingungen deutlich mehr Pessimismus an den Tag als durchschnittliche Linzer Bewohner. Nur 4% glauben, dass sich die allgemeinen Bedingungen in Zukunft verbessern werden (vgl. Stadtforschung Linz, 2004: 31). Dieser verstärkte Pessimismus im Stadtteil könnte als ein nicht zufriedenstellendes Vertrauen in die Stadtentwicklung gedeutet werden.

+

/ starkes Identitätsgefühl

/ Sicherheit

/ hohe Wohnqualität

-

/ Probleme mit Migranten

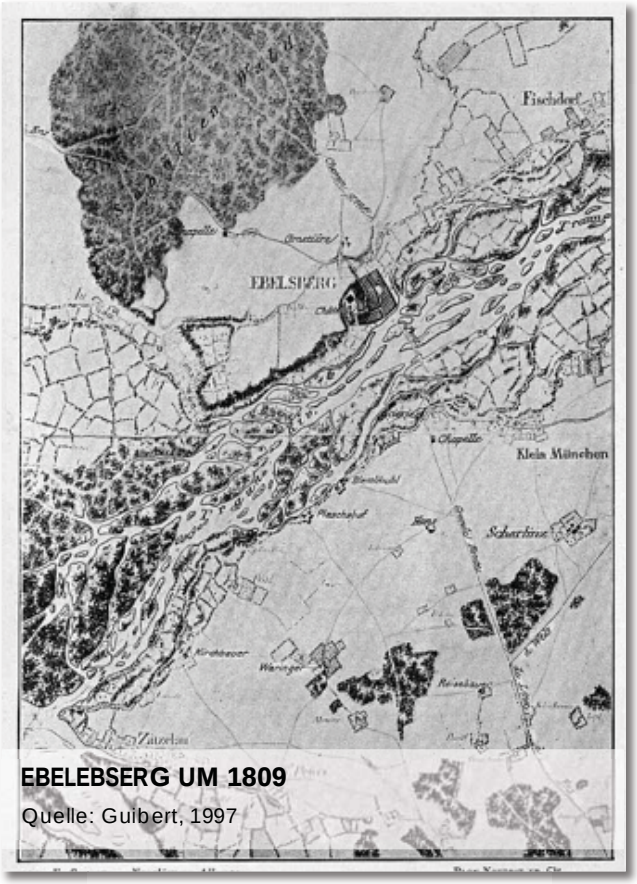
/ schlechte Verkehrssituation für PKW-Benutzer

/ unattraktive Öffis

LANGE UND GESCHÄTZTE GESCHICHTE

Der Ort hat eine lange Geschichte, was auch heute noch an der Vielzahl an alter Bausubstanz ersichtlich ist, wie dem Schloss, der Kirche und denkmalgeschützten Fassaden. Bereits zur Zeit des römischen Reichs war das Gebiet zwischen Lauriacum (Enns) und Lentia (Linz) besiedelt. Im Jahr 1071 wurde der Ort „Ebelisperch“ erstmals schriftlich erwähnt. Das Schloss Ebelsberg, welches heute noch als Veranstaltungsräumlichkeit genutzt wird, wurde ungefähr im Jahr 1159 errichtet und befindet sich auf einem Hügel westlich des Ortskernes. Das prominenteste, geschichtliche Ereignis in Ebelsberg stellt die napoleonische Schlacht von 1809 dar, die auf beiden Seiten sehr hohe Verluste einforderte. Der damalige Kommandant der österreichischen Truppen, Johann Freiherr von Hiller, wurde Namensgeber der Kaserne. Seit dem 13. Jahrhundert ist Ebelsberg bereits ein Markt. Im Jahre 1938 wurde die Gemeinde ein Teil von Linz (vgl. Carrington, 2007).

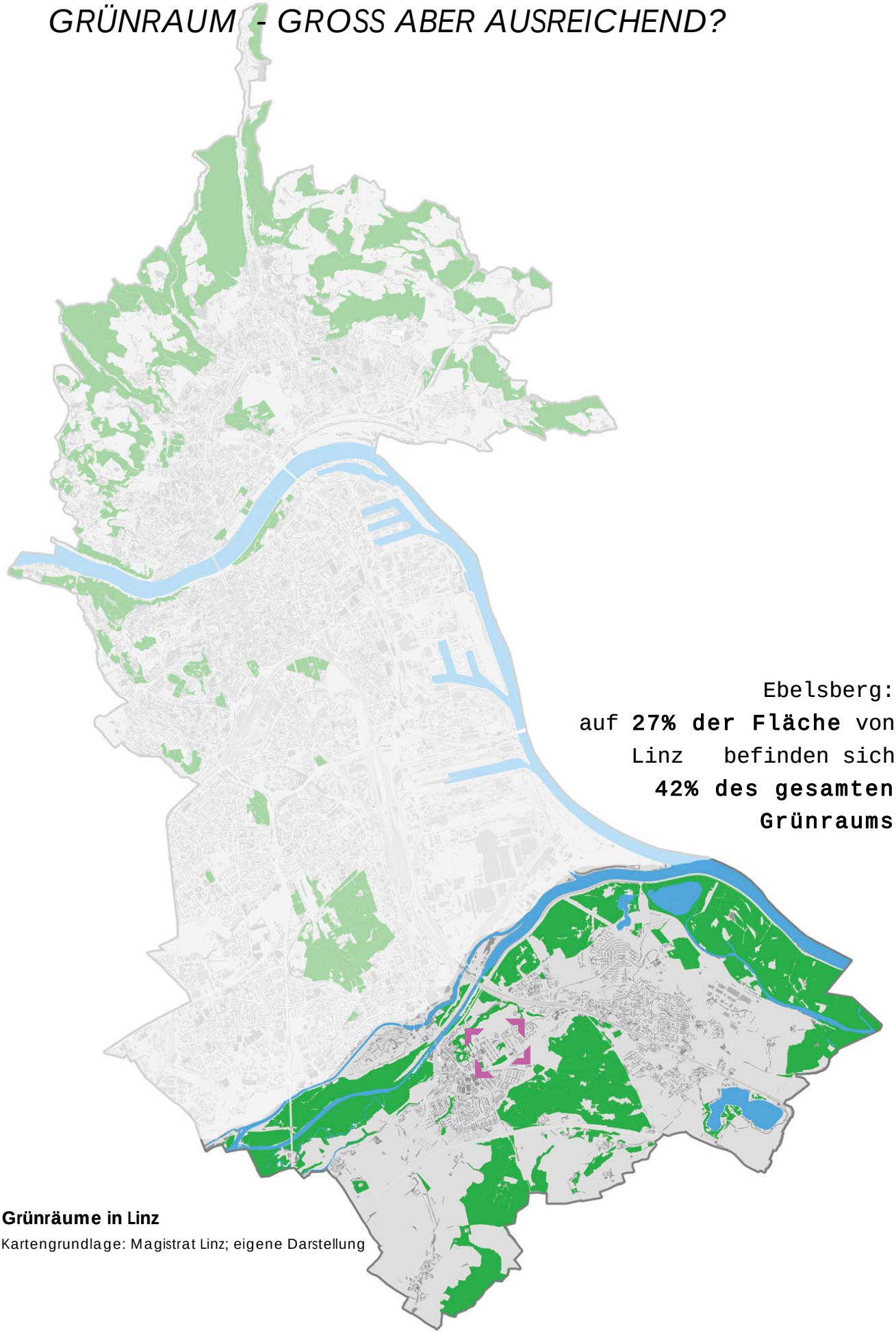
Gespräche mit Bewohnern ergaben, dass die architektonische Präsenz von Geschichte und Kultur des Ortes sehr geschätzt wird. Dies sollte bei Planungen und beim Umgang mit alten Gebäuden bedacht werden.



EBELEBSERG UM 1809
Quelle: Guibert, 1997

UNESCO-WELTKULTURERBE:
FASSADE IM ORTSKERN VON EBELSBERG

GRÜNRAUM - GROSS ABER AUSREICHEND?



Ebelsberg:
auf **27% der Fläche** von Linz befinden sich **42% des gesamten Grünraums**

Grünräume in Linz

Kartengrundlage: Magistrat Linz; eigene Darstellung

Ebelsberg wird oft als die grüne Lunge von Linz bezeichnet. Die vielen Naturräume machen die Umgebung zu einer beliebten Wohngegend. Das Kasernenareal ist von großen, zusammenhängenden Grünräumen umgeben: Im Norden liegen der Schlosspark von Ebelsberg und die Natur 2000 Gebiete der Traunauen, ein vielfältiger Lebensraum für Flora und Fauna und im Süden erstreckt sich der Schiltenberg, ein bewaldeter Hügel mit mehreren beschilderten Laufstrecken. Der Pichlinger-See, ein öffentlicher Badesee der Stadt Linz und der kleine und große Weikerlsee, ein beliebtes Naherholungsgebiet für Bewohner der SolarCity befinden sich ebenfalls im Stadtteil. Die Vielfalt und Qualität der Naturräume ist bei vielen Bewohnern von Ebelsberg sehr beliebt. Die Sauberkeit der Luft wurde bei der Bürgerbefragung 2004 im Stadtteil auch deutlich besser bewertet als im Linzer Durchschnitt. Die Traunauen stellen für die gesamte Stadt Linz eine wichtige Frischluftzufuhr dar (vgl. Stadtplanung Linz, 2001(1): 166).

Der Grünzug der Traunauen ist jedoch aufgrund seiner biologischen Vielfalt und stadtklimatischen Bedeutung besonders schützenswert. Die Naherholungsfunktion stellt deshalb bei steigender Intensität eine Bedrohung für diese Flächen dar, weshalb Besucherlenkungskonzepte und zusätzliche Angebot geschaffen werden sollen (vgl. Stadtplanung Linz, 2001 (1): 165). Bei Abzug der Erholungsflächen des Schlossparks, aufgrund der eingeschränkten Nutzung auf die Sommermonate und des Pichlingersees, aufgrund seiner überregionalen Bedeutung, sinkt das reale Grünraumversorgungsniveau in Ebelsberg von 26,4 m^2 auf 2,65 m^2 pro Einwohner. **Das tatsächliche Angebot an öffentlich zugänglichen Erholungsflächen ist deshalb mangelhaft und muss bei Neubaugebieten ausgebaut werden** (vgl. Stadtplanung Linz, 2001 (1): 182).

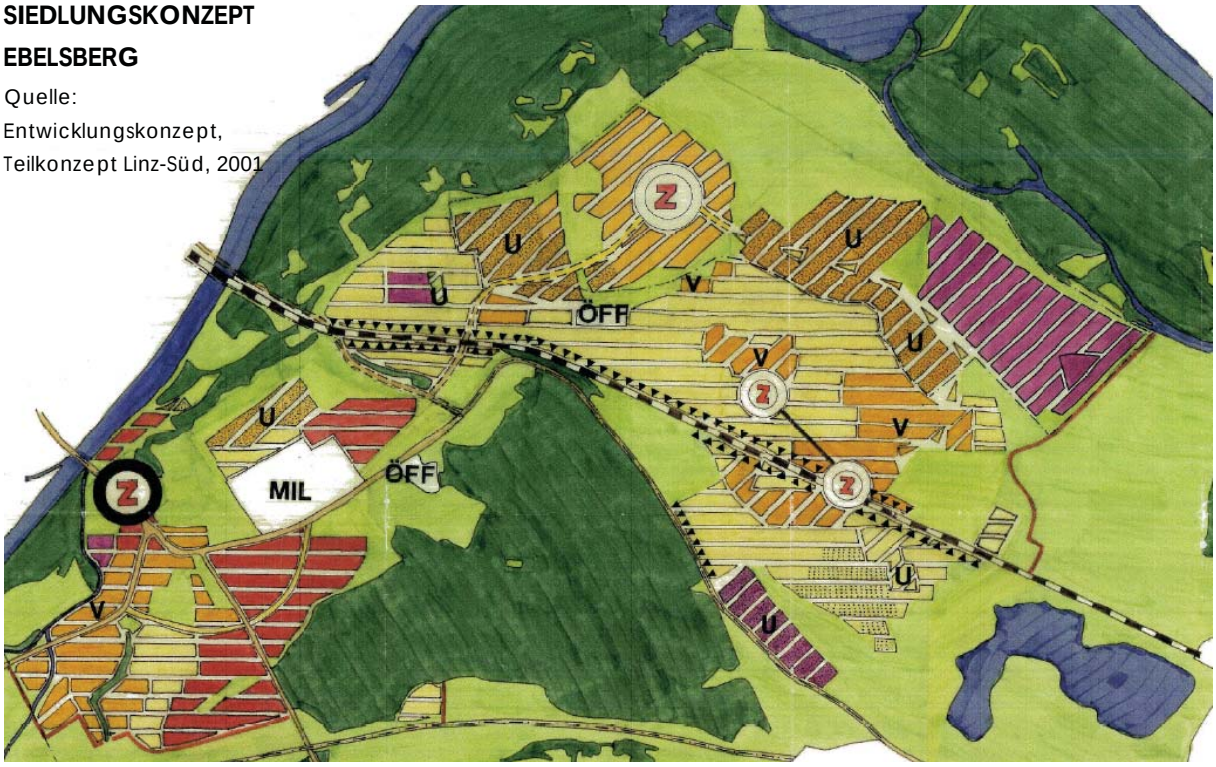
„In de Traunauen bin i oft - da gibt's so viele Tiere: Wildschweine, Wasservögel, Fische“ Zitat eines Bewohners

DIE DREI ZENTRALEN THEMEN IM ÖRTLICHEN ENTWICKLUNGSKONZEPT

"*Das örtliche Entwicklungskonzept hat (...) die längerfristigen Ziele und Festlegungen der örtlichen Raumordnung zu enthalten*", stellt die Grundlage für die Flächenwidmung dar und muss alle 10 Jahre überarbeitet werden (vgl. OÖ Landesregierung, 1994: §18, Abs. 1&2). Welche längerfristigen Entwicklungsziele gibt es also für Ebelsberg? Das Linzer „Teilkonzept-Süd" für Ebelsberg ist auf dem Stand von 2001 und beinhaltet bei genauer Betrachtung drei zentrale Themen (Informationen zum aktuellen Entwicklungskonzept, das im Juni 2012 veröffentlicht wird konnten von der Stadtplanung Linz auf Anfragen nicht weitergegeben werden). Das Dokument besteht aus einem Textteil - eine stichwortartige Auflistung von Problemen, Zielen und Maßnahmen, und zusätzlich aus handgezeichneten Plandarstellungen des Siedlungs- und Freiraumkonzepts.

SIEDLUNGSKONZEPT EBELSBERG

Quelle: Entwicklungskonzept, Teilkonzept Linz-Süd, 2001



Die außerhalb der Siedlungsgrenze liegenden, landwirtschaftlich genutzten „Sommergründe" nördlich der Kaserne wurde bereits 2001 als Umwidmungsfläche (U) für „Wohnnutzung mit lockerer Bebauung" (entspricht GFZ von <0,6) bzw. „Nutzungsmischung mit vorwiegender Wohnnutzung und mittlerer Bebauungsdichte" (entspricht GFZ von 0,6-0,9) gekennzeichnet. Nach Aussagen des Linzer Bürgermeisters Dobusch ist nun auch die Kaserne (MIL) bereits mit der

„Subwidmung Wohnen“ versehen (der Begriff ist jedoch nicht Teil des Oberösterreichischen Raumordnungsgesetzes). Die Fläche für öffentliche Nutzung östlich der Kaserne (ÖFF) diente 2001 als Reservefläche für öffentliche Einrichtungen. Im aktuellen Entwicklungskonzept gibt es diese Vorbehaltsfläche laut Aussagen eines Mitarbeiters der Stadtplanung Linz nicht mehr. Ein interessantes Detail ist, dass die vorwiegend agrarisch genutzten Flächen im Osten des Stadtteils, die im „Masterplan für den Seenbezirk“ von Roland Rainer als Siedlungsgebiet geplant, jedoch heftig kritisiert wurden (vgl. Carrington, 2007: 357), auch die Umwidmung „Nutzungsmischung mit vorwiegender Wohnnutzung und mittlerer Bebauungsdichte“ tragen.

Einige relevante Ziele aus dem ÖEK und dem Grünflächenplan Linz 2001:

- Aufgrund hoher Infrastrukturkosten bei Neubaugebieten geht bei der Ausweisung von Wohnbauland die **Innenentwicklung vor Außenentwicklung**
- Um die Bildung von weiteren „Schlafvierteln“ zu vermeiden, ist die **kleinteilige Mischung der Funktionen Wohnen und Arbeiten** ist anzustreben, sofern es zu keiner Verschlechterung der Umweltbedingungen der Bewohner kommt
- Erhaltenswerte landwirtschaftliche Gebäude sollen einer neuen Wohn- oder Betriebsnutzung zugeführt werden können
- **Beschränkung der oberirdischen Stellplätze**, aufgrund der Beeinträchtigung des Ortsbildes und der Knappheit an Baureserven
- Sicherung von Flächen zur Errichtung von öffentlichen Einrichtungen, Versorgungseinrichtungen, Arbeitsplätzen und Erholungsflächen mit guter Erschließung (Bundesstraße, Straßenbahn), aufgrund der Erwartung einer steigenden Einwohnerzahl
- Eine **Erweiterung der Siedlungsflächen ist nördlich der Kaserne** auf den „Sommergründen“ und unter Berücksichtigung eines ÖV - Anschlusses anzustreben
- **Einsatz von umweltschonender und energiesparender Technologien** bei infrastrukturellen Vorhaben und Stadterweiterungen, für einen sparsamen Umgang mit Energie und fossilen Brennstoffen
- **Erhöhung des Fußgänger- und Radfahreranteils** am Gesamtverkehr durch bessere Vernetzung und qualitative Ausgestaltung der Verkehrsflächen
- **Erhöhung des ÖV-Anteils** am Gesamtverkehr durch Konzentration der Siedlungstätigkeit entlang der ÖV Verbindungen und Attraktiveren der Verbindung
- **Verringerung des MIV-Anteils** am Gesamtverkehr durch Anbieten von Mobilitätsalternativen

- **Erhaltung einer ausreichenden Durchgrünung und Grünraumversorgung** bei Neubaugebieten, welche durch die bestehenden Baulandausweisungen nicht gesichert ist

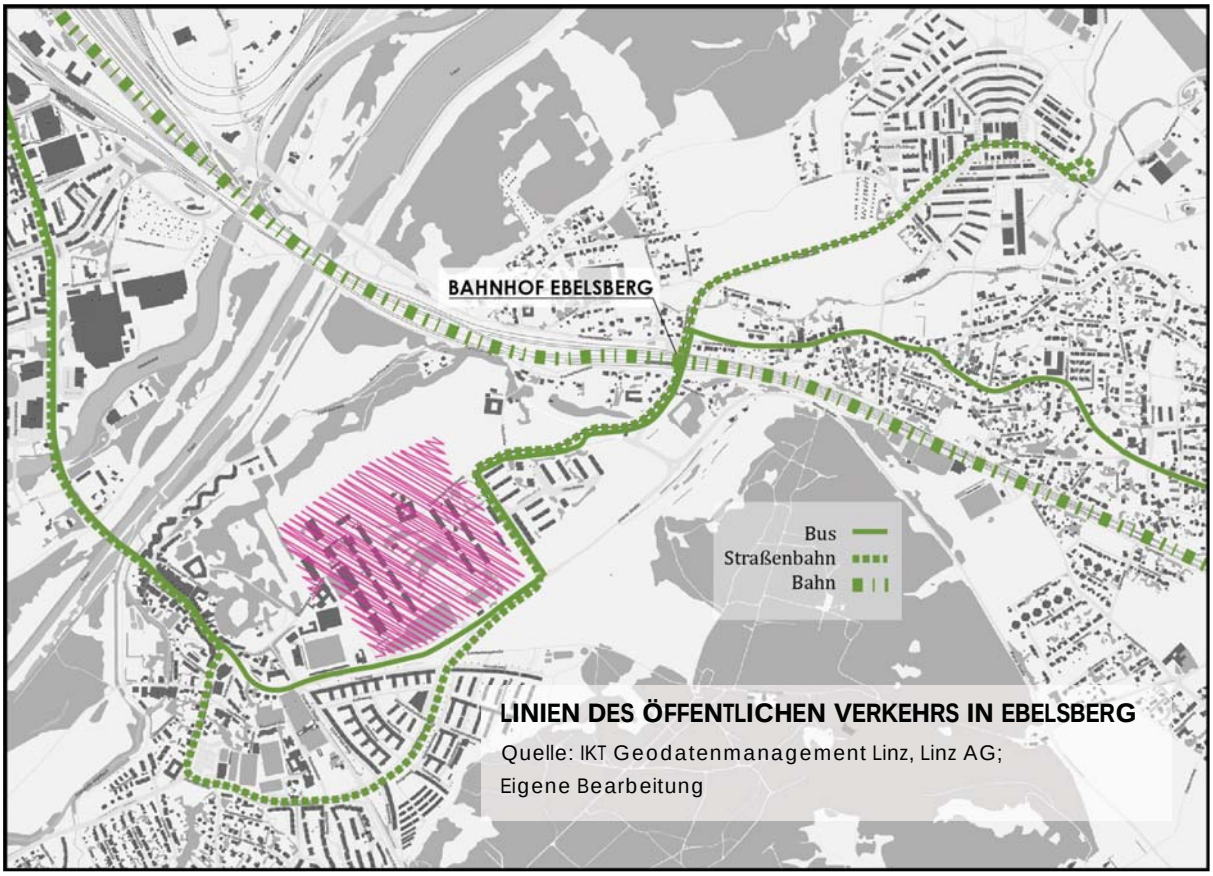
(vgl. Stadtplanung Linz, 2001(2): 5f)
(vgl. Stadtplanung Linz, 2001(1): 165f)

Die drei zentralen Herausforderungen, die sich aus dem örtlichen Entwicklungskonzept herauskristallisieren sind der **hohe Anteil des motorisierten Verkehrs,** der eine starke Belastung für die Bewohner darstellt, die **niedrige Bebauungsdichte**, die zu teurer und unausgelasteter Infrastruktur und hohem Flächenverbrauch führt und ein **Mangel an fast allen Funktionen außer Wohnen**, der bei dem angestrebten Bevölkerungsanstieg zu einer Unterversorgung führen wird. Nahezu alle Probleme, Ziele und Maßnahmen aus dem ÖEK gehen auf diese drei Themen zurück. Bei neuen Entwicklungen in diesem Stadtteil muss unbedingt auf diese Herausforderungen reagiert werden!

VORHANDENER ÖV-ANSCHLUSS ALS GROSSES POTENZIAL

Ebelsberg ist trotz seiner Lage am Stadtrand sehr gut an das öffentliche Verkehrssystem der Linz AG angeschlossen. Über die Traunbrücke führen vom nördlich gelegenen Linzer Zentrum Bus- und Straßenbahnlinien zum Ortskern von Ebelsberg. Die Buslinie folgt der Bundesstraße, kreuzt die Gleise der Westbahn beim Bahnhof und führt weiter Richtung Alt-Pichling. Die Straßenbahn wurde 2005 bis zur SolarCity im Zuge deren Errichtung verlängert und führt zuvor durch die Wohnsiedlung Ennsfeld, südlich der Kaserne. Sowohl die Bus- als auch die Straßenbahnlinien führen direkt an der Kaserne vorbei und haben die gemeinsame Haltestelle „Kaserne“. Der Bahnhof Ebelsberg an der Westbahn, an der ab 2021 ein S-Bahn Betrieb möglich wird, befindet sich in 10 Minuten Gehzeitdistanz zum Kasernenareal.

Das Planungsgrundstück verfügt hinsichtlich der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmittel über eine enorm hohe Standortqualität. Vor allem die Lage nahe der bestehenden Gleisanlagen von Bahn und Straßenbahn stellen ein großes Potenzial für eine intensive Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und somit auch zu einer möglichen Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr dar.



LINIEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN EBELSBERG

Quelle: IKT Geodatenmanagement Linz, Linz AG;
Eigene Bearbeitung

Aufgrund der derzeitigen Frequenzen (untertags 10 Minuten) und Fahrzeiten (Kaserne-Hauptbahnhof Linz: 23 Minuten // Kaserne – Linzer Hauptplatz: 31 Minuten) stellen die öffentlichen Verkehrsmittel jedoch für viele Berufstätige noch keine Alternative zum eigenen PKW dar. Die Busse werden hauptsächlich für Fahrten zwischen den angrenzenden Stadtteilen genutzt, mit der Straßenbahn fahren hauptsächlich Jugendliche und Menschen ohne PKW (Ergebnis aus Gesprächen mit Bewohnern).

Die Strecke der Westbahn wird zur Zeit zwischen Asten und Linz auf vier Gleise ausgebaut. Nach der für 2021 geplanten Fertigstellung (vgl. bmvit, 2010: 1) ist auf den Gleisen auch ein S-Bahn-Betrieb möglich, was die Fahrzeit in das Stadtzentrum erheblich verkürzen würde. Auch eine Verlängerung der Straßenbahn bis zum Bahnhof Pichling ist nach wie vor im Gespräch, nachdem das Thema bereits Bestandteil des Masterplans von Roland Rainer war.

Ein Attraktiveren der bestehenden öffentlichen Verkehrsanbindungen könnte mehr Menschen dazu veranlassen, im Alltag auf Öffis umzusteigen.

DAS VERKEHRSPROBLEM

„ WIR SIND HIER DAS NADELÖHR NACH LINZ, DURCH DAS ALLES DURCHFÄHRT "

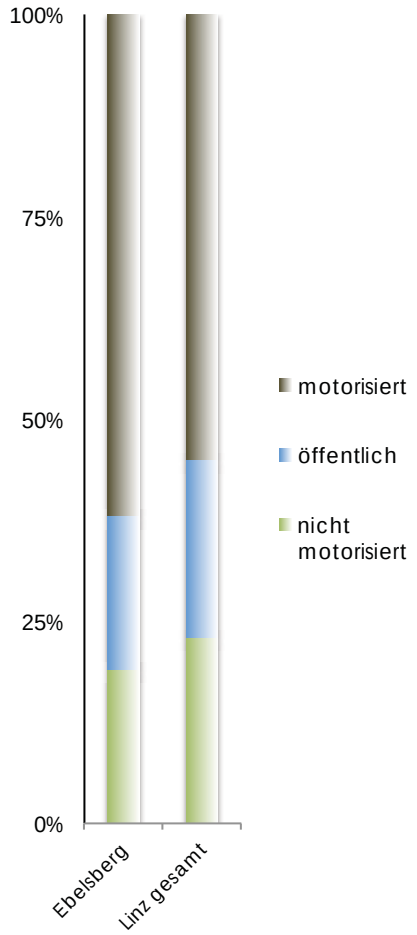
(Zitat Bewohnerin aus Ebelsberg)

"KEINE VERKEHRS-LÖSUNGEN IN SICHT"

(Schlagzeile aus Linz Süd aktuell, 6. Ausgabe, Februar 2010)

Der Durchzugsverkehr entlang der Bundesstraße, der mitten durch den Ortskern führt, stellt für die Ebelsberger die größte Einschränkung der Lebensqualität dar - das belegen Umfragen (BürgerInnenbefragung 2004), Gespräche mit Bewohnern und Zeitungsartikel des Lokalblattes "Linz Süd Aktuell". Jahrzehntelang wurden die Bedingungen für den MIV durch Straßenverbreiterungen und Abtragung von "im Weg stehenden" Gebäuden verbessert (vgl. Carrington, 2007: 505f). Dabei ist die Bundesstraße neben der Autobahn die einzige Stadteinfahrt aus dem südlichen Umland, aus dem täglich hunderte Pendler nach Linz fahren. Im Jahr 2000 wurde die Umfahrung Römerbergtunnel fertiggestellt, die zu einer leichten Entlastung des Ortes führte. Der Kern des Problems, der hohe Anteil des MIV wurde dadurch jedoch nicht verändert. Neben den vielen motorisierten Pendlern, tragen auch die Bewohner Ebelsbergs selbst zum Verkehrsproblem bei: der Modal Split zeigt einen deutlich höheren Anteil des motorisierten Verkehrs im Vergleich zu Gesamt Linz, aufgrund des geringeren Ausbaus der öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Feinstaubbelastung beim Römerbergtunnel, nahe dem Bahnhof Ebelsberg war mit 45 Tagen über dem Grenzwert (gesetzliche Höchstgrenze: 25 Tage) im Jahr 2011 die höchste der gesamten Umgebung. Die Folge dieser Belastung sind Lungen- und Kreislauferkrankungen und als Hauptverursacher gilt der motorisierte Verkehr. In der Politik wird seither über Maßnahmen wie Sperrzonen für PKW, die Erhöhung der Parkgebühr und City-Maut diskutiert (vgl. OÖ Nachrichten, 3.1.2012: 31). Die Einführung einer temporären Tempo-100 Beschränkung auf der A1 im Jahr 2007 war ebenfalls auf die Verringerung der Feinstaubbelastung ausgelegt. Alle getroffenen und diskutierten Maßnahmen basieren auf Verboten und Strafen, liefern aber keine Anreize für den Umstieg auf



MODAL SPLIT VERGLEICH

Quelle: IKT Geodatenmanagement Linz, Linz AG; Eigene Darstellung

öffentliche Verkehrsmittel.

Währenddessen steigt der motorisierte Verkehrsanteil weiter an: Einer Studie zufolge (Staustudie Höfler, Mobilitätsdelphi ÖAMTC-Akademie) nimmt der motorisierte Verkehr im Linzer Raum im Zeitraum von 2000 bis 2015 um rund 30% zu. Die Gründe dafür liegen einerseits im steigenden Motorisierungsgrad (derzeit bei ca. 500 PKW/1000 EW) und auch an dem steigenden individuellen Mobilitätsbedürfnis. Die finanzielle Förderung der motorisierten Verkehrsteilnehmer durch die Externalisierung von Umwelt-, Unfall- Stau- und Straßenbaukosten auf die Allgemeinheit begünstigt den Trend weiter. Die aktuelle Siedlungstätigkeit in der Peripherie ist ein auf Wachstum ausgelegter Regelkreis, der eine Struktur erzeugt, die nur durch MIV nutzbar ist (vgl. Magistrat Linz, 2004: 234f). Der einzige Ausweg aus diesem sich selbst verstärkenden Regelkreis, der auf der Verfügbarkeit von fossilen Treibstoffen aufgebaut ist, ist ein massiver Ausbau von öffentlichen Verkehrsmittel und eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsplanung. Eine Attraktivierung öffentlicher Verbindungen und eine Ausweisung von Stadterweiterungsgebieten entlang ÖV-Verbindungen würde vielen Bewohnern den Umstieg vom eigenen PKW auf öffentliche Verkehrsmittel erleichtern, die MIV induzierten Belastungen verringern und zukunftsfähige Raumstrukturen schaffen.

ORTE FÜR DIE JUGEND?

Jugendliche brauchen Orte abseits von zuhause, an denen sie ihre Freizeit gestalten, ihren Hobbies nachgehen und sich mit Freunden treffen können. Diese Orte müssen so gestaltet sein, dass sie von den Jugendlichen auch genutzt werden. Wichtig dabei ist nicht nur die Anzahl sondern vor allem die Qualität dieser Orte. In Ebelsberg erfüllen diese Funktion hauptsächlich Vereine, meist Sportvereine, die ein gewisses Interesse erfordern und eine bestimmte Aktivität vorgeben. Orte, an denen Jugendlichen in geschützter Atmosphäre ihren individuellen Interessen nachgehen können, gibt es nicht. Laut der BürgerInnenbefragung von 2004 sind Ebelsberger eher der Meinung als durchschnittliche Linzer, dass es Jugendprobleme gibt und diese behoben werden müssen (vgl. Stadtforschung Linz, 2004: 8). Demnach glauben Ebelsberger auch verstärkt, dass Jugendeinrichtungen verbessert werden sollten (vgl. Stadtforschung Linz, 2004: 9). In Gesprächen mit Jugendlichen wurde deutlich, dass es zwar viele Freiräume für Jugendliche gibt, sich diese jedoch auf Sportplätze im Freien beschränken. Der *Cloob Ebelsberg*, das örtliche Jugendzentrum ist auf 12 bis 18 Jährige beschränkt und scheint überfüllt zu sein: „*Früher war ma öfter im JUZ, aber jetzt nimma - jetzt sind so viele Leute aus Auwiesen dort*." (Zitat Jugendlicher aus Ebelsberg). Im Sommer 2011 haben einige Jugendliche unter der Traunbrücke auf Eigeninitiative begonnen, einen Skateplatz zu bauen (siehe nächste Seite), obwohl es in der Umgebung einige öffentliche Skateplätze gibt. Die Reaktion der Politik lautete, dass diese illegalen Konstruktionen nicht toleriert werden und entfernt würden. Diese Konfrontation zeigt klar eine **gescheiterte Kommunikation zwischen Politik und Jugendlichen** auf.

SKATER PROTEST:

„Auf uns wird sowieso nicht gehört, deshalb machen wir es nun selbst“

(Schlagzeile aus Tips Linz, Land & Leute, 47/2011)

DIE KASERNE – UNBETRETBAR UND DENKMALGESCHÜTZT

Die Hiller Kaserne wurde in den Kriegsjahren 1938 bis 1940 erbaut, diente laut Zeitzeugen jedoch hauptsächlich als private Unterkunft (vgl. Carrington, 2007: 387). Pläne aus der NS-Zeit zeigen, dass die Anlage nicht vollständig fertiggestellt wurde: eine weitere Gebäudereihe im Norden, als Abschluss des zentralen Platzes wurde nie errichtet. Ein weiteres interessantes Detail dieser Karte ist die nördliche Abzweigung von der heutigen A1 Richtung Tschechien, die ebenfalls nicht realisiert wurde. Erst in den 1950er Jahren, nachdem die Kasernengebäude und weitere errichtete Baracken rund um das Areal jahrelang als Flüchtlingsunterkunft dienten, wurde begonnen, die Kaserne militärisch zu nutzen. Bis heute ist die rund 17ha große Anlage in Betrieb und kann von zivilen Bewohner nicht betreten werden. Im Vergleich zu anderen militärischen Anlagen ist die Hiller-Kaserne jedoch nur durch einen Maschendrahtzaun von der Umgebung getrennt und von allen Seiten gut einsehbar. Zwei der Zeilengebäude werden bereits zivil genutzt: eine ehemalige Mannschaftsunterkunft dient als Lagerhalle, in einer weiteren befindet sich eine Hauptschule. Direkt im Anschluss an das Gelände befinden sich Felder, Gehwege, eine Reitsporthalle, ein Fußballplatz und ein Gasthaus. Die Kaserne befindet sich also in einer zentralen Lage inmitten unterschiedlicher Nutzungen, kann jedoch nicht betreten werden.

PLÄNE AUS DER NS-ZEIT
Quelle: Carrington, 2007: 387

SCHRÄGLUFTBILD DER KASERNE 2010
Quelle: Magistrat Linz

DIE KASERNE MITTEN IM LEBEN DER EBELSBERGER UND DOCH UNBETRETBAR

Bauernhof mit Garten

Wohnstraße

Fun Court Fußballplatz

Schule in Kasernengebäude

Gehweg

Soldaten-Parkplatz

13-geschoßiges Wohnsolitaire

Ennsfeld, 1.300 Wohnungen

Schlosspark

Fußballplatz Schiltenberg

Straßenbahn von SolarCity

Gewerbe Hillerstraße

Die Kaserne steht seit 2009 unter „*Vorläufiger Unterschutzstellung durch Verordnung*“, was keinen Status als Denkmalschutz bedeutet, sondern die gesetzliche Vermutung einer Schutzwürdigkeit (vgl. Denkmalschutzgesetz, 2000: §2a). Diese Unterschutzstellung bezieht sich neben den Gebäuden auch auf die „*überlieferte Erscheinung und die künstlerische Wirkung*“ (vgl. Denkmalschutzgesetz, 2000, §4 Abs.1), also auf die gesamte Anlage inklusive Park. Keines dieser Güter darf verändert werden, solange die Schutzwürdigkeit nicht aufgehoben wurde.

Für die Aufhebung des Schutzes gibt es zwei Optionen: Die derzeitige vorläufige Unterschutzstellung kann vom Eigentümer angefochten werden. Danach wird vom Bundesdenkmalamt (BDA) geprüft, ob ein Schutz erforderlich ist, oder nicht. Beispielsweise kann der Schutz aufgehoben werden, wenn es viele andere gleichwertige Anlagen gibt. Ergibt die Prüfung, dass die Anlage nicht schützenswert ist, wird die vorläufige Unterschutzstellung aufgehoben und die Anlage kann umgestaltet, abgetragen oder neubebaut werden. Kommt das BDA jedoch zu dem Schluss, dass ein Denkmalschutz erforderlich ist, erstellt sie einen Unterschutzstellungsbescheid. Erfolgt dieser Bescheid, kann bei Vorlage eines konkreten Projektes für die Liegenschaft eine Aufhebung des Denkmalschutzes beantragt werden. Eine unabhängige Stelle (beispielsweise der Denkmalbeirat) entscheidet dann, ob die Erhaltung der bestehenden Substanz oder die Neunutzung durch das konkrete Projekt ein größeres öffentliches Interesse darstellt. Überwiegt das öffentliche Interesse durch eine Veränderung und Neunutzung wird der Denkmalschutz aufgehoben. Ein

prominentes Beispiel dafür ist die Abtragung des vormals denkmalgeschützten Unfallkrankenhauses in Linz für den Bau des neuen Musiktheaters. Abänderungen an der Bausubstanz, wie die Neugestaltung von Fenstern, Dachausbauten aber auch Nachverdichtungen zwischen geschützten Objekten sind genehmigungspflichtig und können beim zuständigen Baudenkmalpfleger beantragt werden. Der Denkmalschutz hat jedoch keinen Einfluss auf die Nutzung der Bausubstanz und der Anlage.

(Angaben zum Denkmalschutz auf Basis eines telefonischen Interviews mit Herrn Kohout vom Bundesdenkmalamt, 25.11.2011)

Für die Hiller Kaserne bedeutet dies, dass unter den aktuellen Umständen nur eine Umnutzung des Bestands möglich ist. Für jegliche bauliche Umgestaltung muss zuerst die vorläufige Unterschutzstellung angefochten werden. Entscheidet sich das BDA für einen Unterschutzstellungsbescheid, muss ein konkretes Projekt vorgelegt werden, dessen öffentliches Interesse größer sein muss, als das der Erhaltung des Bestands, um die Anlage verändern zu können. **In diesem Fall muss ein Projekt für das Kasernenareal durch öffentliche Nutzungen ein Interesse für die Allgemeinheit herstellen, um genehmigt zu werden.** Ein Wohnbauprojekt würde diesen Informationen nach bei der Abwägung zwischen dem öffentlichen Mehrwert privater Wohnungen oder der Erhaltung einer schutzwürdigen Anlage keine Chance auf die Aufhebung des Schutzes haben.

FAZIT - BEDEUTUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE PLANUNG

Die Darstellung der Charakteristiken des Areals und der umliegenden Stadtregion ergibt Potenziale, Schwächen und künftige Herausforderungen, auf welche bei einer weiteren Entwicklung des Ortes reagiert werden muss. Die Ergebnisse des *Blick' s auf Ebelsberg* bilden eine wichtige Grundlage für die Formulierung von planungsrelevanten Zielen.

Die Analyse des Kasernenstandortes ergibt eine **hervorragende Lagegunst des Grundstücks für ein Stadtentwicklungsgebiet**, da eine Projektrealisierung ohne zusätzlichen Grünlandverbrauch möglich ist und der Standort bereits über diverse Infrastrukturanschlüsse verfügt. Somit können vor allem die bereits getätigten Investitionen der Straßenbahnverlängerung maximal genutzt werden und es bestehen optimale Bedingungen für ein nachhaltiges, öffentliches Mobilitätskonzept. Dadurch könnte ein Beitrag zur Verringerung des MIV geleistet werden, der für den Makrostandort Ebelsberg eine starke Belastung darstellt. Durch die Stadterweiterung im bestehenden Siedlungsgebiet werden auch die Bautätigkeit im Linzer Speckgürtel und die daraus resultierenden, negativen Folgen verringert. Das Kasernenareal liegt inmitten verschiedener Nutzungen, die bei entsprechender Berücksichtigung und Miteinbindung zu einer Belebung des Gebietes beitragen können.

Die **Ansiedelung unterschiedlicher, öffentlicher Nutzungen** am traditionellen Wohnstandort Ebelsberg ist aus vielen Gründen sinnvoll. Neben steigenden Infrastrukturkosten für die Stadt, führen Monostrukturen wie Ebelsberg zu einer temporären Überlastung des Verkehrsnetzes, zu unbelebten Vierteln und einer starren, unflexiblen Raumstruktur, die nur schwer auf veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden kann. Besonders öffentliche Nutzungen sind in Ebelsberg Mangelware, da aufgrund der Dominanz des motorisierten Verkehrs und die daraus resultierende schnelle Geschwindigkeit kaum Flächen für Geh- und Radverkehr oder Aufenthaltsorte übrig bleiben bzw. genutzt werden. Das öffentliche Leben findet deshalb hauptsächlich außerhalb des Stadtbezirkes statt oder verlagert sich auf halböffentliche Vereine. Dieser Mangel an öffentlichen Zonen könnte auch der Grund für interkulturelle Konflikte sein, da Integration Räume benötigt, um den Kontakt zwischen Aufnahme- und Einwanderungsgesellschaft herstellen zu können (vgl. Stadtentwicklung Wien, 2006: 30). Im Hinblick auf den **Denkmalschutz** der Kaserne werden öffentliche Funktionen ohnehin erforderlich sein, um einen hohen öffentlichen Nutzen und somit eine Genehmigung für ein Projekt zu erhalten. Auch die derzeitigen Bewohner kritisieren den

Mangel an Versorgungseinrichtungen und Infrastruktur und sprechen sich offen gegen ein neues, reines Wohnbauprojekt aus.

Der Gebäudebestand in Ebelsberg ist aufgrund der bestehenden Wohnmonostruktur weitgehend nur für Wohnzwecke geeignet. Hinsichtlich der künftigen, schnellen Abwechslung von Nutzungen (vgl. Vittorio Magnago Lampugnani In: Granzow, 2008: 45), welche die Lebensdauer von Gebäuden und Geschwindigkeit von Stadterneuerung übertrifft, ist Flexibilität und Multifunktionalität von Gebäuden und Raumstrukturen eine wichtige Eigenschaft für neue, städtebauliche Projekte. Eine gebaute Struktur, resp. das Zusammenspiel von Bebauung und Freiflächen, privaten und öffentlichen Räumen, muss für unterschiedliche Funktionen nutzbar sein können, um langfristig eine Nutzungsmischung gewährleisten zu können. Viele aktuelle, erfolgreiche Projekte haben die Schaffung flexibler Strukturen bereits in ihrem Konzept, wie beispielsweise das Siegerkonzept von der *ARGE dyn@mosphre* für das *Kabelbwerk* in Wien, Meidling. Die **Schaffung von flexiblen Gebäuden und Raumstrukturen** ist daher auch für die Entwicklung des Kasernenareals erstrebenswert.

Der **Ausbau von sozialer Infrastruktur, öffentlichem Verkehr und öffentlichen Freiräumen** ist bei einem Stadtentwicklungsprojekt in Ebelsberg von großer Bedeutung, weil sich die Versorgungsqualität bereits jetzt nahe der Auslastungsgrenze befindet. Die Ausgangsbedingungen sind vor allem beim Grünraum und dem öffentlichen Verkehrsanschluss sehr gut, dürfen jedoch nicht vernachlässigt werden, um die Lebensqualität im Stadtteil nicht zu senken. Die Versorgung mit Einrichtungen sozialer Infrastruktur, Gastronomie und Einzelhandel ist bereits sehr gering und muss unbedingt ausgebaut werden.

Die **Umverteilung von MIV zu NMV und ÖV** ist ein langfristiges Ziel mit hoher Priorität, da die Belastung des motorisierten Verkehrs in Ebelsberg sehr hoch ist und durch ein zusätzliches Projekt erhöht werden könnte. Die Anpassung der Bebauungs- und Freiraumstruktur und eine qualitative Gestaltung öffentlicher Räume kann Anreize für den Umstieg auf nichtmotorisierte und öffentliche Verkehrsmittel bewirken. Neben der Gestaltung und Organisation des Projektgebietes, die nur einen Beitrag zur Verringerung des MIV leisten können, muss die Veränderung der Verkehrsanteile auf regionaler Ebene stattfinden, um die negativen Auswirkungen des Durchzugsverkehrs abwenden zu können. Vor allem die Pendlerproblematik aus dem südlichen Einzugsgebiet von Linz spielt diesbezüglich eine große Rolle.

Die 4 bedeutendsten Charakteristiken von Ebelsberg

Besonderheiten des Standortes

Kartengrundlage: Magistrat Linz; eigene Darstellung

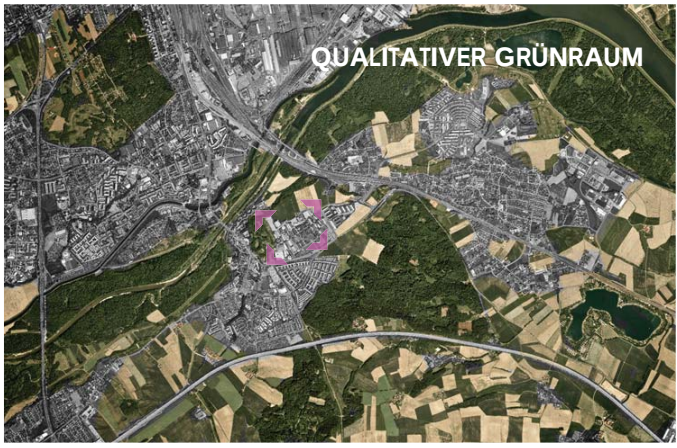
Bei der Analyse des Ortes kristallisieren sich 4 immer wiederkehrende Besonderheiten heraus, die bei künftigen Planungen eine Rolle spielen müssen.

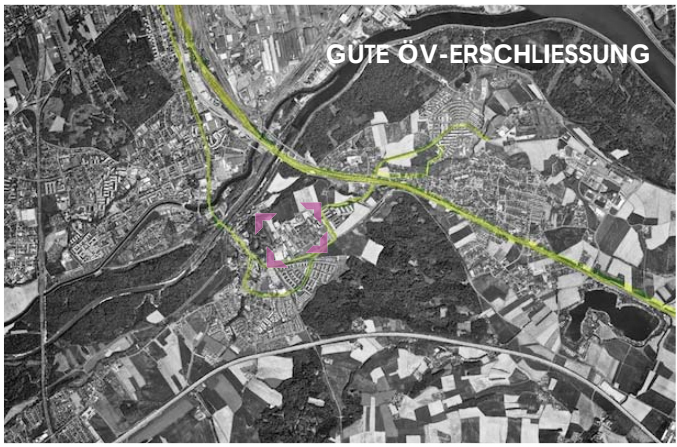
Der **Grünraum** ist in Ebelsberg allgegenwärtig. Weitläufige Aulandschaften, Flussufer, Badeseen, Wälder und Felder nehmen den Großteil der Fläche ein. Die naturbelassene Qualität der Grünräume macht die Umgebung zu einem beliebten Wohngebiet mit **großem Erholungswert und ländlichem Charakter**.

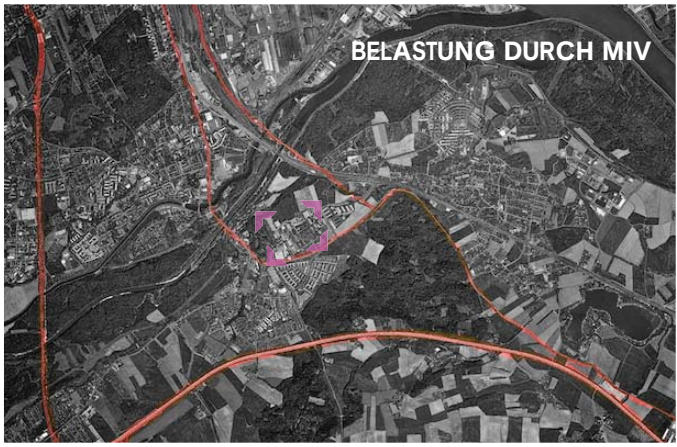
Ebelsberg verfügt über einen **guten Anschluss an das lokale und regionale öffentliche Verkehrsmittelnetz.** Das Kasernenareal liegt direkt an einer Straßenbahn- und Bushaltestelle und ist zu Fuß innerhalb 10 Minuten vom Bahnhof Ebelsberg erreichbar.

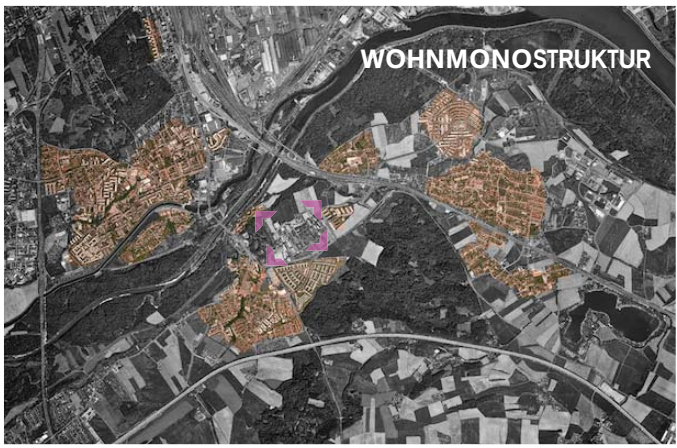
Die hochrangigen Straßen weisen eine **hohe Verkehrsstärke an motorisiertem Verkehr** auf. Ebelsberg ist für viele Pendler das südliche Einfahrtstor nach Linz. Obwohl ein Großteil des Verkehrs über Autobahn und Umfahrung geleitet wird, stellt die stark befahrene Bundesstraße durch den Ortskern eine Belastung dar.

Der Siedlungsraum Ebelsberg ist nahezu ausschließlich durch **Wohnnutzung** und lokal versorgende Infrastruktur geprägt, was der Umgebung ein sehr **dörfliches Flair gibt und einen Schlafstadtcharakter** verleiht. Kulturelle Einrichtungen oder öffentliche Nutzungen finden sich kaum.









STADTERWEITERUNG IM SÜDEN VON LINZ

WIE GESTALTET DIE **STADTPLANUNG** DIE ENTWICKLUNG DER UMGEBUNG?

In den letzten 50 Jahren fanden im Stadtteil Ebelsberg unterschiedliche Arten der Stadterweiterung in Form von Wohn- oder Industrieprojekten verschiedener Maßstäben statt, welche teilweise realisiert oder aber verworfen wurden.

In den 1950er Jahren kam die Idee auf, im Osten Ebelsbergs einen **Industriepark** nach Vorbild der großflächigen Hightech Parks in den USA zu errichten, der zwischen 25 und 100 Hektar groß sein sollte. Im Flächenwidmungsplan von 1967 wurde auf landwirtschaftlich genutzten Flächen eine Industriezone ausgewiesen, auf welcher als Erweiterung des Voest-Geländes Großindustrie angesiedelt werden sollte. Die Pläne wurden jedoch nicht realisiert.

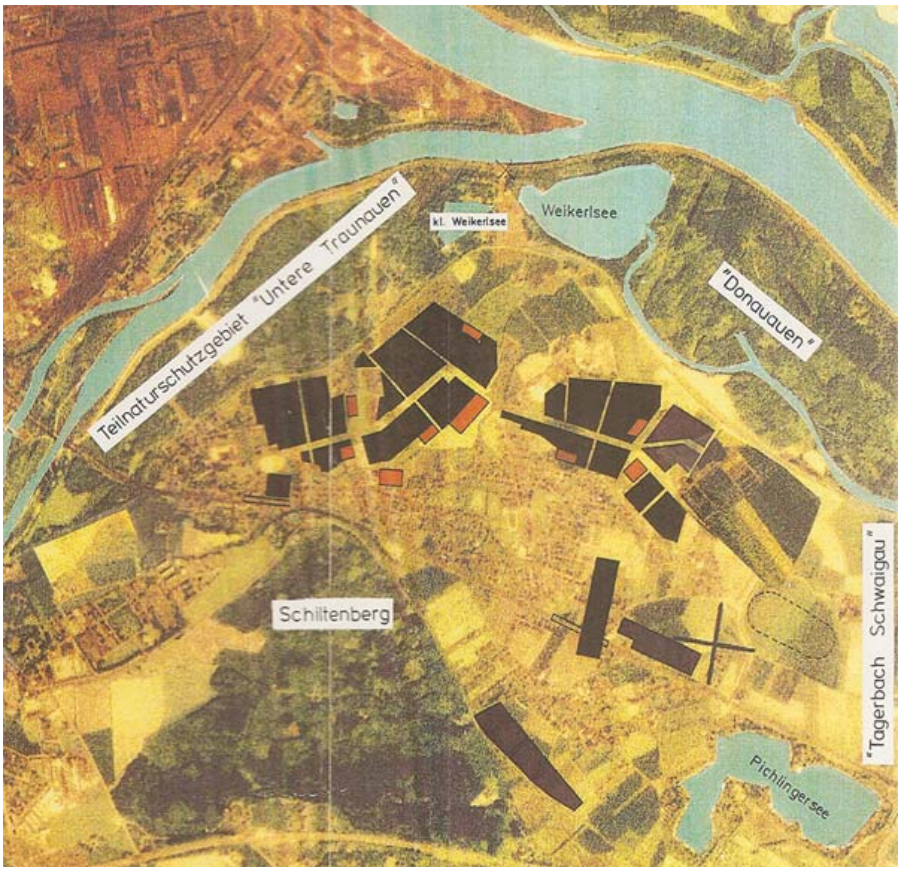
In den 1980er Jahren wurde mit der Errichtung eines 2-teiligen Industrieparks begonnen, mit der Absicht, einen Cluster von 80 Hightech-Unternehmen mit 5.000 Beschäftigten zu bilden. Das anfangs umstrittene Projekt mit dem Namen "**Südpark**" wurde mit großem infrastrukturellen Aufwand (1/2 Milliarde Schilling) entwickelt, lief jedoch nur sehr langsam an. Aufgrund der schwachen Nachfrage entschied man sich, nur einen der beiden Teile als Industriepark zu belassen – auf dem zweiten Teil steht heute die Wohnsiedlung Solar City. Es dauerte bis 1998, bis die Hälfte der Fläche von Betrieben genutzt wurde (vgl. Carrington, 2007: 354f). Heute (2011) sind 85% des Parks durch Betriebe besetzt.

Mitte der 1990er Jahre stieg der **Wohnungsbedarf** in Linz rasant an. Da es keine innerstädtischen Freiflächen für Wohnbauprojekte gab, beauftragte man den Architekten Roland Rainer, einen **Masterplan für den Seenbezirk Linz-Pichling** zu erstellen. Das Ergebnis war eine Festlegung von Flächen für öffentliche Nutzung, Wohnen und Betriebe entlang einem halbkreisförmigen Boulevard zwischen den Bahnhöfen Pichling und Ebelsberg. Zentrale Inhalte des Konzeptes waren die Verlängerung der Straßenbahn entlang des Boulevards, die Errichtung von Versorgungseinrichtungen an den Bahnhöfen, die ökologische Orientierung des Projektes sowie weitgehend autofreie Zonen und Ausbau der Radwege. Der Plan hätte in schrittweiser Umsetzung eine Verbesserung des Angebots für die ansässige Bevölkerung bedeutet, eine gut in den Bestand integrierte Bebauungsstruktur mit attraktiven Freiräumen und Anreize zu nicht-motorisierter oder öffentlicher Fortbewegung. Die Anrainer reagierten bei der Präsentation des Masterplans jedoch mit Schock und Ablehnung. Die Bewohner fühlten sich von den großen Plänen überrumpelt und entmündigt. Vor allem die Zahl von 15.000 möglichen Wohnungen und neuen Betrieben schreckte

viele interessierte Bürger ab (vgl. Carrington, 2007: 357). Auch die Stadtplanung war von der großen Zahl an geplanten Wohnungen überrascht und lehnte eine Realisierung in diesem Umfang ab. Dieser Planungsverlauf zeigt einen offensichtlichen **Mangel an Kommunikation** auf. Die Dimensionen und Ziele der Planung wurden vor der Endpräsentation anscheinend nicht ausreichend mit der Stadtplanung und Anrainern diskutiert.

Während dessen entspannte sich die Wohnungsnachfrage in Linz aufgrund privater Bautätigkeiten auf günstigem Bauland und einem Projekt der Wohnbaugesellschaft WAG: auf der vormals in Privatbesitz befundenen Liegenschaft Ennsfeld südlich des Ortskernes von Ebelsberg wurde innerhalb kurzer Zeit eine Wohnanlage mit insgesamt 1.300 Wohnungen errichtet.

Zur Weiterführung des Masterplans in kleinerem Maßstab, wurde eine internationale Gruppe von Architekten, die READ-Gruppe (Renewable Energies in Architecture and Design) beauftragt, einen Teil des Konzeptes umzusetzen. Auf einem ehemaligen Stück Grünland, das zuvor der zweite Teil des Industriegebietes "Süd-Park" werden sollte, wurden unter dem Leitthema "Nutzung der Sonnen-Energie" 1.300 Wohnungen und zugehörige Infrastruktur realisiert: die **SolarCity Linz-Pichling**, ein international bekanntes Wohnbau-Projekt. Durch den stark verkleinerten Maßstab des ursprünglichen Projekts, konnte aus Rentabilitätsgründen nicht die gesamte geplante technische sowie soziale Infrastruktur realisiert werden. Die neuen Einrichtungen sind für die ansässige



Die Abbildung aus Rainers Original-Masterplan von 1992 zeigen eine gute Eingliederung der Bebauungszonen zwischen dem bestehenden Siedlungskern und Erholungsgebieten. Bei einer Verlängerung des Boulevards Richtung Westen, würde dieser genau in das Hiller-Kasernenareal münden.

Quelle:

Broschüre "Masterplan für den Seenbezirk Linz Pichling" 1992

Bevölkerung aufgrund der großen Distanz des neuen Wohngebietes zum Bestand nicht fußläufig erreichbar, weshalb die Stimmung der Anrainer gegenüber der SolarCity etwas getrübt ist (vgl. Carrington, 2007: 357).

Weitere Bautätigkeiten fanden im Stadtteil Ebelsberg in Form von Einzelprojekten und der Errichtung von Einfamilienhäusern statt, konzentrierten sich jedoch ausschließlich auf Wohnbau. Die bauliche Entwicklung in der Kasernenumgebung seit 1919 ist auf der Abbildung unten visualisiert. Bereits an dem kleinen Ausschnitt von Ebelsberg ist der für europäische Städte typische Mix an städtebaulichen Formen, wie alten Stadtkernen, Einfamilienhäusern und großmaßstäblichen Wohnbausiedlungen ersichtlich, der durch die unterschiedlichen Stadtentwicklungsleitbildern des letzten Jahrhunderts entstand. Die **Stadterweiterung im Linzer Süden war auf einzelne Wohn- oder Industrieprojekte beschränkt**, die keinem koordinierenden Rahmenplan unterliegen. Die Steuerung der Stadtentwicklung ging stark von privaten Wohnbauträgern aus und Projekte wurden üblicherweise ohne Partizipation der Anrainern umgesetzt. Die öffentliche Ergebnispräsentation des Masterplans für den Seenbezirk Linz-Pichling hat aufgrund der fehlenden Kommunikation über die Ziele und Dimensionen hauptsächlich negative Reaktionen hervorgerufen.

Eine Weiterführung des Masterplans zum Seenbezirk Pichling steht zurzeit nicht zur Debatte, da sich die Linzer Stadtentwicklung aufgrund des Angebots von innerstädtischen Freiflächen (Frachtenbahnhof, Winterhafen) seit 10 Jahren vermehrt auf diese Bereiche konzentriert.

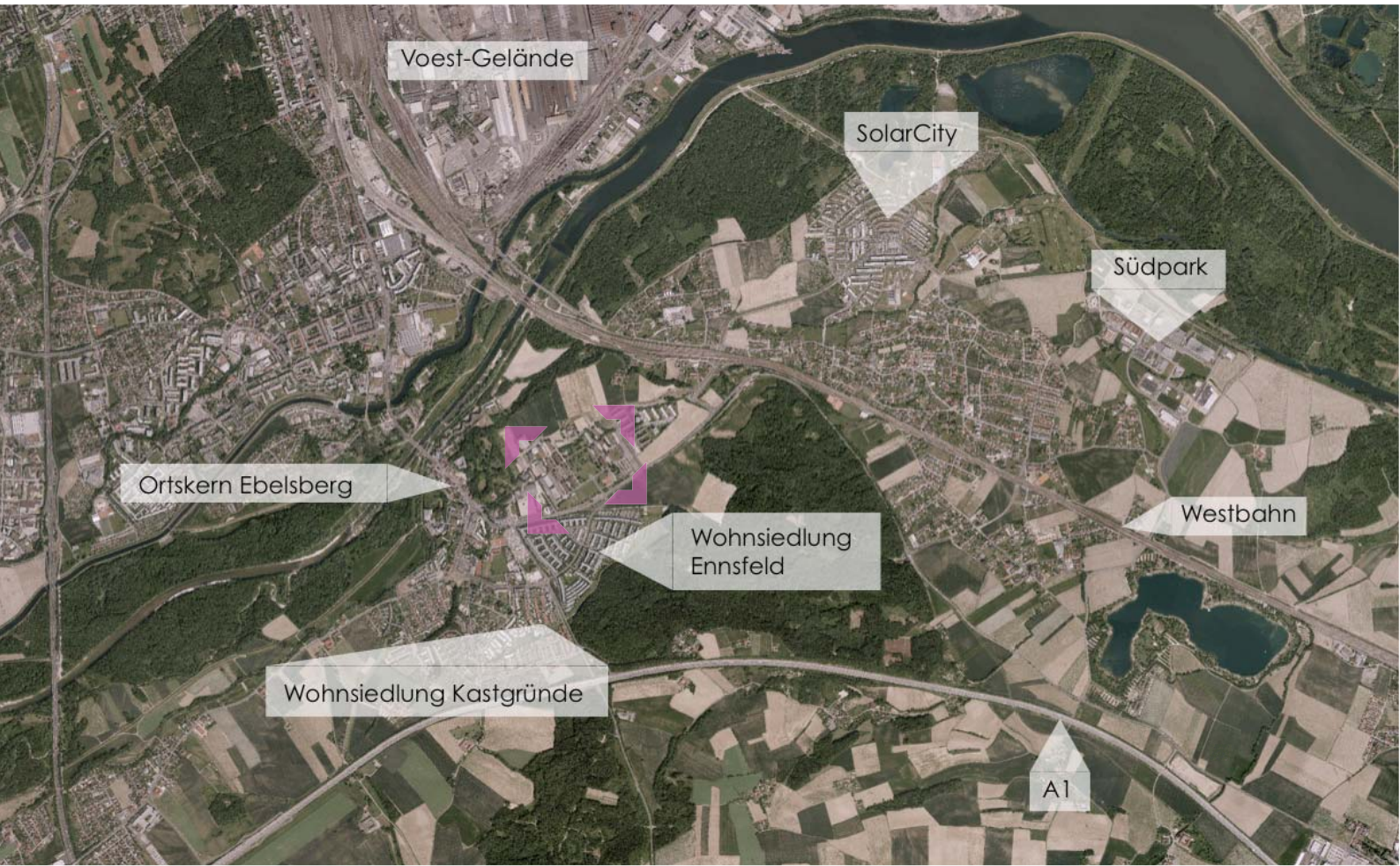
Ebelsberg scheint für Linz als Reservefläche zu dienen, auf der nach Abhängigkeit der Nachfrage Wohn- oder Industrieprojekte realisiert werden. Eine strategische Rahmenplanung oder partizipative Entwicklungsstrategien scheint es für den Linzer Süden nicht zu geben.

Bauliche Entwicklung um den Ortskern Ebelsberg seit 1919

Kartengrundlage: Magistrat Linz; Datenquelle: Stadtforschung Linz, 2011: Fertigstellungsjahr von Gebäuden; eigene Darstellung

WIE SOLL SICH DER **LINZER SÜDEN KÜNFTIG ENTWICKELN**?
IST DIE **ANEINANDERREIHUNG VON EIGENSTÄNDIGEN WOHNBAUPROJEKTEN**
DIE BESTE LÖSUNG?

Übersicht Ebelsberg 2011



DIE HILLER-KASERNE –
EINE KÜNFTIGE PLANUNGSAUFGABE

Quelle: Magistrat Linz; eigene Darstellung

Die Hiller-Kaserne wurde 1938 als militärische Ausbildungsstätte gebaut und ist bis heute in Betrieb. Seit Beginn der öffentlichen Debatte um eine Heeresreform vor einigen Jahren, tauchen in lokalen Medien immer wieder **Gerüchte über die Schließung der Kaserne** auf. Die Funktion der Kaserne wurde hinterfragt und eine Zusammenlegung mit den weiteren Linzer Kasernen Hörsching und Garnisonstraße diskutiert. Die Stadt Linz hat immer wieder indirekt Interesse an der Liegenschaft gezeigt, da es einige **attraktive Eigenschaften für ein Stadtentwicklungsprojekt** besitzt: Das Grundstück hat eine Größe von rund 17 Hektar, ist von jeder Seite durch öffentliche Straßen erschlossen, grenzt direkt an Bundestraße und Straßenbahn und ist bereits bebaut, wodurch eine Stadterweiterung ohne Versiegelung von weiterem Grünland möglich ist. Bestätigt wurden die Schließungsgerüchte jedoch weder von Seiten des Bundesheeres, noch von der Stadt Linz – bis zum Jänner 2012: Militärkommandant Raffetseder verlautbart, dass der Politik vorgeschlagen wurde, den Standort Ebelsberg zu schließen. Bürgermeister Dobusch reagierte darauf erfreut: „***Für uns ist das ein Hammer. (...) Da ist Platz für 2.000 Wohnungen***.“, und gab an, bereits Vorgespräche über die Auflassung geführt und im derzeit überarbeiteten Örtlichen Entwicklungskonzept darauf reagiert zu haben: „***Wir haben daher die Subwidmung Wohngebiet d'runtergelegt***.“ (OÖN, 23.1.12). Als Käufer will die Stadt Linz jedoch nicht auftreten: “Es gibt viele Interessenten. Da ist es nicht notwendig Zwischenhändler zu sein” (Dobusch, OÖN, 23.1.12). Laut Herrn Smolnik Hannes von der SIVBEG muss die Kaserne öffentlich ausgeschrieben werden, da sie ehemaliges deutsches Eigentum ist - ein Direktverkauf an eine öffentliche Institution sei bei diesen Objekten nicht möglich.

Aufgrund der speziellen Lage des Standortes und seiner Größe von rund 20 Hektar besitzt das Areal ein enormes Potenzial, die Lebensbedingungen der Umgebung zu verbessern und auf die lokalen Herausforderungen zu reagieren. Deshalb stellt die Entwicklung der Liegenschaft eine Chance für ganz Ebelsberg dar, an die eine große Verantwortung gebunden ist. Es ist daher von enormer Bedeutung, die Planungsaufgabe für das gesamte Kasernenareal zu definieren und dabei auch auf die stadtteilbezogene Lage Rücksicht zu nehmen. Ein Blick auf stadtplanerische Trends und erfolgreiche Projekte der letzten Zeit machen einen zunehmenden Fokus des Planungsmaßstabs auf Stadtteil- bzw. Entwicklungsgebietsebene deutlich (vgl. Wachten, 2005: 324). Dadurch können die Wechselwirkung von Projekten und Baufeldern besser aufeinander abgestimmt werden. Von der möglichen Strategie einer Parzellierung, Verkauf und getrennten Planung ist daher abzuraten!
Durch die Größe des Projekts, wird es während der Planungsphase auch wichtig sein, die Interessen aller betroffenen Akteure zu berücksichtigen: Bauträger, Anrainer, Politiker, künftige Bewohner und Infrastrukturbetriebe. Ein von vielen Beteiligten getragenes informelles Konzept mit starken Ideen, kann trotz seiner Unverbindlichkeit mehr bewirken als ein Bebauungsplan der im stillen Kämmerchen ausgearbeitet wurde.

Übersicht Kasernenumgebung 2011

Kartengrundlage: Magistrat Linz

EIN BLICK IN DIE ZUKUNFT - NAHELIEGENDES UND WÜNSCHENSWERTES

WAS IST AN DEM STANDORT **MÖGLICH**?
WELCHE BAULICHEN ENTWICKLUNGEN SIND **NAHELIEGEND** UND WELCHE AUSWIRKUNGEN HABEN DIESE?
WELCHE EIGENSCHAFTEN SIND HINGEGEN FÜR DEN STANDORT **WÜNSCHENSWERT**?

Die bisherige Darstellung von Ort und Aufgabe hat bereits deutlich gemacht, dass die Hiller-Kaserne in Ebelsberg über ein einzigartiges Standortpotenzial verfügt und dessen Entwicklung eine Chance für den gesamten Stadtteil darstellt. Die Nutzung dieser Chance stellt die Planung vor sehr hohe Anforderungen.

Eine zentrale Grundlage für die erfolgreiche Umsetzung eines qualitativen Projekts, ist die Formulierung von Zielvorstellung und Visionen bereits zu Beginn des Planungsprozesses (vgl. Scheuvens, 2010: 26). Den Auftakt des Projekts *Reininghaus* in Graz von *Asset-One*, bildete beispielsweise *Die Konzeption des Wünschenswerten,* eine Sammlung von wünschenswerten Rahmenbedingungen für die Entwicklung des neuen Stadtteils, die von freiwilligen Bewohnern verfasst wurde. Dieses Wünschenswerte für einen Ort zu definieren, ist jedoch nicht einfach. Für die Bewältigung dieser Aufgabe kann es hilfreich sein, das mögliche Spektrum räumlicher Entwicklungen und seiner Auswirkungen für einen Ort aufzuzeigen. Der Vergleich unterschiedlicher Strukturen kann dabei helfen, grundlegende Ziele und wünschenswerten Eigenschaften zu definieren und zeigt gleichzeitig die breite Vielfalt von Entwicklungsmöglichkeiten auf.

Dafür werden für das Hiller-Kasernenareal zunächst *naheliegende Entwicklungen* visualisiert, indem Trends der Stadterweiterung des Linzer Südens, Aussagen von Politikern über die Zukunft der Kaserne und Entwicklungen von Standorten mit ähnlichen Rahmenbedingungen herangezogen und auf dem Areal räumlich fortgesetzt werden. Die Visualisierung dieser unterschiedlichen, naheliegenden Entwicklungen und das Beschreiben seiner Auswirkungen bildet gemeinsam mit dem Hintergrund an stadtregionalen Trends und lokalen Rahmenbedingungen eine Grundlage für das Formulieren von *wünschenswerten Eigenschaften* für die Zukunft des Standorts Hiller-Kaserne. Daraus können planungsrelevante Ziele für den weiteren Planungsprozess definiert werden und es kann sich eine konkrete Perspektive für den Ort entwickeln.

Naheliegende Entwicklungen

Für das Kasernenareal werden vier naheliegende Szenarien dargestellt. Mit Naheliegendem sind in diesem Zusammenhang nicht nur wahrscheinliche, sondern vor allem auch mögliche Entwicklungen gemeint. Die Grundlagen für die Szenarien sind deshalb sehr vielfältig. Zum einen werden lokale, städtebauliche Trends auf dem Areal fortgesetzt. Die zwei häufigsten Formen der Stadterweiterung in Ebelsberg sind dabei großmaßstäbliche, verdichtete Wohnprojekte, die von Wohnbaugenossenschaften realisiert werden und der Bau von Einfamilienhaussiedlungen. Diese Fortschreibungen von lokalen Trends gelten als wahrscheinliche Entwicklungen. Eine weitere Grundlage der Szenarien sind kommunizierte Absichten über das Kasernenareals von Lokalpolitikern. Da Stadterweiterungsprojekte dieser Art immer von politischen Entscheidungen abhängig sind, können konkrete Aussagen von Politikern auch als Basis von Szenarien dienen. Gesetzliche Vorgaben können die Möglichkeiten auf einem Planungsgrundstück stark eingrenzen, weshalb bei der Darstellung von Naheliegendem auch der Denkmalschutz des Kasernenareals eine große Rolle spielen muss. Um eine große Bandbreite an Entwicklungen aufzuzeigen, die auf einem voll erschlossenen Planungsgrundstück mit Altbestand möglich sind, stellen auch bereits umgesetzte Projekte mit vergleichbaren Ausgangsbedingungen eine weitere Grundlage für die Szenarien dar.

Aus diesen Grundlagen ergeben sich vier, sehr unterschiedliche, provokative Szenarien, die naheliegende Entwicklungen für die Kaserne zeigen. Die Darstellungen sollen in weiterer Folge auch die Auswirkungen der jeweiligen räumlichen Struktur vermitteln. Dazu werden die im ersten Kapitel definierten *Erfolgskriterien für städtebauliche Projekte* verwendet, die eine Bewertung der Strukturen hinsichtlich lokaler Lebensbedingungen, ökologischer, globaler Auswirkungen, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität ermöglichen (Erläuterung siehe Seite 26f). Diese qualitative Bewertung dient jedoch nur zur Verdeutlichung der unterschiedlichen Auswirkungen verschiedener Raumstrukturen. Die Darstellung von fünf erreichbaren Sternen für jedes Kriterium dient der besseren Lesbarkeit und hat keine quantitative Basis.

WOHNGEBIET MIT VERDICHTETER BEBAUUNG

Lokale Lebensbedingungen ★☆☆☆☆
Ökologische, globale Auswirkungen ★★★☆☆
Wirtschaftlichkeit ★★★★★
Flexibilität ★☆☆☆☆

Laut Bürgermeister Dobusch ist das Areal bereits als Wohngebiet gewidmet und es gibt es viele an der Liegenschaft interessierte Investoren. Die Fortsetzung des lokalen Stadterweiterungstrends, einer Realisierung eines Wohnbauprojektes durch einen privaten Wohnbauträger ist daher sehr wahrscheinlich.

Auf dem Areal entsteht ein nach außen abgeschlossenes Wohnviertel, ohne öffentliche Freiräume, das somit nicht zur Erhöhung der Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung beitragen kann. Durch den Mangel an Versorgungseinrichtungen, eine auf PKWs ausgelegte Struktur und der Errichtung von Parkplätzen nahe der Wohnungen, steigt der motorisierte Verkehrsanteil weiter an und verstärkt die Belastung der Bewohner durch den MIV. Die lokalen Lebensbedingungen für die Umgebung werden durch diese Entwicklung deutlich verschlechtert. Die für Ebelsberg überdurchschnittliche Bebauungsdichte des Projekts, verringert den Flächenverbrauch je Einwohner und macht den Einsatz von energiesparender Bauweise und Technik möglich. Die Gestaltung der Straßen für die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs schafft jedoch keine Anreize für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel und trägt deshalb nicht zu dessen erhöhter Nutzung bei. Für eine tägliche Versorgung ist die Benutzung des eigenen PKWs unumgänglich, wodurch ein Rückgang der Verschwendung von fossilen Treibstoffen durch den MIV verhindert wird. Die ökologischen, globalen Auswirkungen sind deshalb relativ ausgeglichen. Die Wirtschaftlichkeit der Struktur ist gesichert, da das Projekt durch einen privaten Wohnbauträger abgewickelt wird, dessen Ziel eine Kostendeckung ist. Eine reine Wohnbebauung ist meist aufgrund der eingeschränkten Grundrisse und Gebäudeformen- und tiefen nicht für andere Nutzungen geeignet, weshalb die Flexibilität der dargestellten Struktur als schlecht zu bewerten ist.

URBANES STADTQUARTIER

Lokale Lebensbedingungen ★★☆☆☆

Ökologische, globale Auswirkungen ★★★★☆

Wirtschaftlichkeit ★★★☆☆

Flexibilität ★★★★☆

Die Euphorie des Linzer Bürgermeisters über das Grundstück („*Für uns ist das ein Hammer [...] Da ist Platz für 2.000 Wohnungen* " Dobusch, OÖN, 13.01.12) lässt auf dessen Absicht auf ein besonderes Stadtentwicklungsprojekt schließen. Um 2.000 Wohnungen am Standort realisieren zu können, ist die Ausweitung des Projektgebiets auf die nördlich angrenzenden und bereits als Wohnbauland-Erweiterungsgebiet gewidmeten Sommergründe und eine für die Umgebung überdurchschnittlich hohe Bebauungsdichte nötig. Die Erkennung der einzigartigen Standortqualitäten führt zu einem großangelegten Planungsprozess mit Beteiligung unterschiedlicher Planer, Architekten und Investoren und ergibt ein urbanes Stadtquartier mit verschiedenen Nutzungen und öffentlichen Zonen.

Durch die neuen öffentlichen Freiräume und Nutzungen verbessert sich zwar die Versorgung in der Umgebung, jedoch führt die hohe Bebauungs- und Bevölkerungsdichte zu einer starken Veränderung des Ortsbildes und einer Überlastung der bestehenden Infrastruktur und Erholungsräume. Die lokalen Lebensbedingungen werden dadurch beeinträchtigt. Der attraktive Anschluss an das ÖV-Netz und eine Erhöhung der Frequenz von Bus- und Straßenbahnlinien führt zu einer kaum merkbaren Steigerung des motorisierten Verkehrs und dessen negativen Auswirkungen. Aufgrund der dichten Struktur ist ein besonders effizienter Einsatz von energiesparender Bauweise und Technik möglich und der Verbrauch für Wohnfläche, Energie und Ressourcen wird minimiert. Die ökologischen, globalen Auswirkungen sind deshalb nur gering. Für die Stadt Linz bedeutet das Projekt durch den Ankauf des Areals, den umfangreichen Planungsprozess und der Gestaltung öffentlicher Räume kurzfristig eine große Investition, die jedoch zu einem späteren Zeitpunkt über den steigenden Wert der Immobilien aufgrund des qualitativen Standortes rückfinanziert werden kann. Die dichte und durchmischte Vielfalt an Gebäuden und Grundrissen ist im Hinblick auf alternative Nutzungen sehr flexibel.

EINFAMILIENHAUSSIEDLUNG MIT GERINGER DICHTE

Lokale Lebensbedingungen ★☆☆☆☆
Ökologische, globale Auswirkungen ☆☆☆☆☆
Wirtschaftlichkeit ★☆☆☆☆
Flexibilität ★★☆☆☆

Die hohen Kosten des Gesamtgrundstücks (rund 20 Mio.€, laut einem Artikel in den OÖN vom 5.4.2012) verzögern die Veräußerung so lange, bis die Liegenschaft parzelliert und einzeln verkauft wird. Aufgrund der hohen Nachfrage entsteht auf dem Areal eine Wohnsiedlung mit rund 200 Einfamilien- und Reihenhäusern, wie auch bereits an vielen Siedlungsrändern im restlichen Stadtbezirk. Durch die hohen Grundstückspreise entwickelt sich ein Wohngebiet für eine gehobene Einkommensschicht und verstärkt dadurch die residenzielle Segregation in Linz. Die Wohnmonostruktur verstärkt den Schlafstadtcharakter und der zusätzliche PKW-Verkehr führt zu einer Verschlechterung der lokalen Lebensbedingungen. Die ökologischen Auswirkungen von Einfamilienhäusern sind durch die gezwungene motorisierte Erschließung, den hohen Flächenverbrauch und die fehlenden Möglichkeiten von energiesparenden Bauweisen deutlich negativ. Die Kosten für Grund und Boden und die Bebauung werden zwar von privaten Haushalten getragen, die Wirtschaftlichkeit der Struktur ist durch das Verhältnis der hohen infrastrukturellen Erschließungskosten für die Stadt zur geringen Haushaltsdichte jedoch ebenfalls negativ. Die Mittel dafür werden aus öffentlichem Steuergeld gedeckt, wobei sich der Nutzen auf die wenigen Bewohner der Siedlung beschränkt. Eine Einfamilienhaussiedlung ist auf Wohnnutzung ausgelegt und kann nur schwer für andere Funktionen genutzt werden. Durch die geringe Bebauungsdichte und die vielen Baulücken besteht jedoch grundsätzlich die Möglichkeit auf Nachverdichtung, was ein Minimum an Flexibilität gewährleistet.

UMNUTZUNG DER BESTEHENDEN KASERNENGEBÄUDE

Lokale Lebensbedingungen ★★★☆☆
Ökologische, globale Auswirkungen ★★★☆☆
Wirtschaftlichkeit ☆☆☆☆☆
Flexibilität ★★★★★

Die Prüfung der vorläufigen Unterschutzstellung durch das Bundesdenkmalamt ergibt eine Schutzwürdigkeit der Kasernengebäude inklusive der Parkanlage, die auch eine Nachverdichtung verbietet. Die Gebäude der Hiller Kaserne werden daraufhin als Wohnungen, Geschäfte, Dienstleistungen und Kultureinrichtungen umgenutzt. Die Freiflächen dienen als öffentlicher Park und als Ort für Veranstaltungen wie Konzerte, Theater, Open-Air Kinos oder Märkte. Der Umgang mit alten Kasernenarealen war in letzter Zeit bereits in vielen deutschen Städten ein Thema. Die Kasernen in Ludwigsburg zeigen beispielsweise, welches Potenzial diese Standorte besitzen und welche vielfältigen Möglichkeiten zur Umnutzung es gibt (vgl. Ludwigsburg, 2012: Areale).

Der Effekt auf die lokalen Lebensbedingungen ist zweiseitig. Einerseits erweitern die neuen Einrichtungen das Angebot an Versorgung und Kultur und schaffen ein zusätzliches Angebot für die Freizeitgestaltung. Andererseits erzeugen öffentliche Veranstaltungen viel Verkehr, welcher die ohnehin stark befahrene Bundesstraße noch weiter belastet. Ein Raum für Veranstaltungen hat nur wenig Einfluss auf den ökologischen Fußabdruck der Menschen, weil sich dadurch keine Auswirkungen auf tägliche Verhaltensweisen und Konsummuster ergeben. Die lokalen Aktivitäten können jedoch bewirken, dass die Menschen vor Ort keine zusätzlichen Wege beispielsweise in die Innenstadt von Linz benötigen, um Kultur zu erleben. Die Finanzierung der Umnutzung, insbesondere der Liegenschaftserwerb, ist durch die Stadt zu tragen, wobei keine finanziellen Rückflüsse zu erwarten sind, welche die Investitionen aufwiegen können. Erst im Fall einer Entwicklung eines Quartiers zu einem späteren Zeitpunkt können die Marketing-Effekte der kulturellen Nutzung auch zu höheren Mieterträgen führen. Die bestehende Bebauung ist durch seine großen Gebäudetiefen und weitläufigen Freiflächen sehr flexibel. Es besteht sowohl die Möglichkeit der Unterbringung neuer Nutzungen als auch einer nachträglichen Nachverdichtung.

Die dargestellten, naheliegenden Szenarien verdeutlichen, dass das Spektrum an möglichen Entwicklungen sehr breit ist und verschiedene Raumstrukturen sehr unterschiedliche Auswirkungen haben können. Nicht zuletzt zeigen die naheliegenden Entwicklungen auch, dass es eine schwierige Aufgabe darstellt, das große Potenzial des Standortes voll zu nutzen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden als nächstes erstrebenswerte Auswirkungen und *wünschenswerte Eigenschaften* formuliert, aus denen in weiterer Folge eine Perspektive für den Ort entwickelt werden kann.

Wünschenswerte Eigenschaften [3]

Für eine Erhöhung der Lebensqualität in Ebelsberg muss das lokale Angebot an Versorgungseinrichtungen und Freizeitgestaltungsmöglichkeiten erweitert werden. Dies umfasst sowohl Geschäfte, Dienstleistungen und Einrichtungen sozialer Infrastruktur, als auch Gastronomie, Kulturstätten und öffentliche Freiräume. Das Kasernengrundstück bietet für diese öffentlichen Funktionen durch seine zentrale Lage beste Voraussetzungen. Ein Ausbrechen aus der Fortsetzung der Wohnmonostruktur in Ebelsberg durch ein VIELFÄLTIGES Stadtquartier ist deshalb wünschenswert. Um die Erhöhung der Lebensqualität auch für die Anrainer zu gewährleisten, muss das Quartier gut für Fußgänger und Radfahrer zugänglich sein. Nur so können alle Ebelsberger die öffentlichen Funktionen auch nutzen. Durch das Öffnen des Grundstücks kann auch die Reisezeit zwischen bestehenden öffentlichen Zonen wie beispielsweise Hauptplatz und Bahnhof verkürzt werden. Eine OFFENE Struktur ist deshalb für die Kaserne ebenfalls eine wünschenswerte Eigenschaft. Auch die Flexibilität des Stadtquartiers im Bezug auf Nutzungsveränderungen wird durch eine vielfältige und offene Struktur gefördert, da sie eine Variation von Grundrissen und Gebäudetiefen und eine kleinteilige Parzellenstruktur bewirkt.
Um die ökologischen Auswirkungen der Lebensweise künftiger Bewohner gering zu halten sind verdichte Bebauungsformen auf dem Areal wichtig, die zu Einsparung an Flächen, Heizenergie und

---

[3] Im einem Planungsprozess ist es wichtig, das Wünschenswerte mit allen Betroffenen (Anrainer, Politiker, Planer, Bauträger) auf den kleinsten gemeinsamen Nenner zu bringen. Je besser diese frühzeitige Verständigung auf Werte gelingt, desto stärker ist die Unterstützung und das Verständnis für das Projekt und desto einfacher gestaltet sich der Projektverlauf (vgl. Scheuvens, 2010: 24). Aus dieser Arbeit resultiert ein Vorentwurf eines städtebaulichen Rahmenplan, weshalb das Wünschenswerte vorerst aus den Rahmenbedingungen des Ortes und naheliegenden Entwicklungen abgeleitet wird. Im nächsten Schritt des entworfenen Prozesses, muss diese Werteliste mit allen von der Planung betroffenen Akteure abgesprochen und eventuell ergänzt werden.

Infrastrukturleitungen beitragen. Auch eine Veränderung des Modal Splits zugunsten nicht motorisiertem und öffentlichen Verkehr schafft einen positiven Beitrag zur Reduktion der ökologischen Auswirkungen. Vor allem für den vom motorisierten Verkehr stark beeinträchtigten Ort Ebelsberg muss ein Stadterweiterungsprojekt gut an den öffentlichen Verkehr angebunden sein und attraktive Wege für Fußgänger und Radfahrer bieten, um die Belastung der Umgebung nicht zu erhöhen. Das Kasernengrundstück bietet durch die bestehenden öffentlichen Verbindungen und die fußläufige Entfernung zu vielen öffentlichen Zonen auch dafür sehr gute Voraussetzungen. Um diese Chance auf eine Haupterschließung durch nicht motorisierten und öffentlichen Verkehr zu nutzen, sind jedoch einige Attraktivierungsmaßnahmen und ein klares Bekenntnis zu nachhaltiger Mobilität erforderlich. Deshalb ist MOBIL, im Sinne von nicht motorisiert und öffentlich, eine weitere, wünschenswerte Eigenschaft für die künftigen Bewohner des Ortes.
Hinsichtlich der Lage des Planungsgrundstücks direkt an der stark befahrenen Bundesstraße und der starken Belastung des Ortes durch den motorisierten Verkehr, stellt VERKEHRSBERUHIGT eine bedeutende Qualität für ein neues Stadtquartier dar. Das umfasst sowohl eine Gestaltung, die das Areal vor den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs schützt, als auch einen Beitrag für die Reduktion des MIV zu leisten.
Die Definition von Wirtschaftlichkeit muss bei der Entwicklung eines Stadtquartiers sowohl zeitlich erweitert werden, als auch über die rein monetäre Ebene hinaus gehen. Vor allem die Gestaltung und Erhaltung öffentlicher Räume ist eine langfristige Investition. Öffentliche Freiräume können zur Erhöhung von Standortqualitäten führen und eine Wertsteigerung von Flächen bewirken, jedoch ist dies meist ein langfristiger Prozess und der entstehende Mehrwert kann erst rückwirkend abgeschöpft werden. Qualitative, städtische Räume haben jedoch nicht nur ökonomische Werte, sondern leisten auch wichtige Beiträge zu Kultur und Lebensqualität. Aufgrund dieser großen Bedeutung von öffentlichen Freiräumen sollte bei einer Neuentwicklung von Stadtquartieren eine langfristige Funktionalität sichergestellt werden. Diese kann durch die Nutzung lokaler Ressourcen und die Stärkung der regionalen Wirtschaft gefördert werden. Die Entwicklung eines Stadtquartiers, das EIGENSTÄNDIG funktioniert, dessen Versorgung durch lokale Betriebe und Energie gesichert ist und Arbeitsplätze für die lokale Bevölkerung bietet, ist für das Kasernenareal wünschenswert.

VIELFÄLTIG, OFFEN, MOBIL, VERKEHRSBERUHIGT & EIGENSTÄNDIG - diese Eigenschaften sind nach einem Überblick über die lokalen Rahmenbedingungen und naheliegenden Entwicklungen für die künftige Gestalt des Hiller-Kasernen-Areals wünschenswert. Sie stellen die planungsrelevanten Ziele für die Entwicklung des Grundstücks dar, und bilden die Eckpfeiler einer Perspektive für die Hiller Kaserne, die in dieser Arbeit entworfen wird.

03

Von Perspektiven zum städtebaulichen Rahmen

WELCHE **PERSPEKTIVEN** ERGEBEN SICH AUS DEN WÜNSCHENSWERTEN EIGENSCHAFTEN?
WIE SIEHT EINE **RÄUMLICHE UMSETZUNG** DER PERSPEKTIVEN AUS?

BEDEUTUNG UND ANFORDERUNGEN EINER RAHMENPLANUNG

Das künftige Stadterweiterungsgebiet der Hiller-Kaserne bietet aufgrund seiner Größe, der zentralen Lage und der guten, infrastrukturellen Erschließung die Chance, die Lebensqualität in Ebelsberg langfristig zu erhöhen. Das Grundstück stellt somit ein enormes Potenzial für den gesamten Stadtteil Ebelsberg dar. Um eine verantwortungsvolle Entwicklung sicherzustellen, muss die Stadt bei dieser wichtigen Aufgabe, der Errichtung eines neuen städtischen Bausteins eine aktive Rolle übernehmen.

Eine vorgelagerte Planungsphase, in der unter Berücksichtigung lokaler Rahmenbedingungen wichtige Ziele definiert und räumliche Vorgaben gemacht werden, kann einen verlässlichen Rahmen schaffen, der die Grundlage für eine qualitative, verantwortungsvolle Entwicklung der Hiller-Kaserne bildet. Dabei ist es von großer Bedeutung, den Maßstab dieser Planungsaufgabe auf das gesamte Areal zu beziehen. Sowohl stadtplanerische Trends (vgl. Wachten, 2005: 324) als auch erfolgreiche Stadterweiterungsprojekte der letzten Zeit (wie das Kabelwerk in Wien oder das französische Viertel in Tübingen) zeigen, dass der Planungsmaßstab zunehmend auf die Ebene eines Entwicklungsgebiets rückt. Die Betrachtung mehrerer Baufelder bietet die Möglichkeit, Wechselwirkungen von Projekten und Grundstücken aufeinander abzustimmen und auf den Bestand lokaler und regionaler Verflechtungen Rücksicht zu nehmen. Die Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplans für das gesamte Areal stellt deshalb für die Entwicklung der Hiller Kaserne eine zielführende Strategie dar. Der Rahmenplan umfasst planungsrelevante Ziele, Umsetzungsstrategien und räumliche Vorgaben und bildet eine Grundlage für weitere Detailplanungen und Wettbewerbe. Durch die Beteiligung unterschiedlicher Akteure an der Erstellung kann der Rahmenplan trotz seines informellen Charakters eine große Relevanz für die Umsetzung haben. Die Darstellung naheliegender Szenarien hat bereits deutlich gemacht, dass die Variante einer privaten Entwicklung einzelner Grundstücken nicht unbedingt zu einem zufriedenstellenden Ergebnis führt. Von der möglichen Strategie eines Verkaufs der parzellierten Grundstücke und einer anschließenden, getrennten Planung ist daher abzuraten! Eine frühe Einbindung von interessierten Investoren in den Planungsprozess ist zwar wichtig, ein Verkauf von Parzellen darf jedoch erst nach dem Abschluss der Planung und der Absicherung einer plangerechten Umsetzung erfolgen.

PERSPEKTIVEN DEFINIEREN

Vielfältig, offen, verkehrsberuhigt, eigenständig & mobil soll das Kasernenareal in Zukunft sein und sich damit langfristig zu einem qualitativen Stück Stadt entwickeln. Basierend auf diesen bereits formulierten *wünschenswerten Eigenschaften* werden in weiterer Folge *Perspektiven* für den Ort entworfen. Diese Perspektiven beinhalten sowohl planungsrelevante Ziele als auch mögliche Strategien und Organisationsformen, um diese zu erreichen.

Vielfältig

- eine Vielfalt an Nutzungen als Abwechslung zur bestehenden Monostruktur

Ebelsberg kann mehr sein, als ein Ort zum Schlafen und Erholen. Das Ziel eines vielfältigen Stadtviertels bedeutet, durch eine **Mischung verträglicher Nutzungen** einen belebten, urbanen Ort zu schaffen. Dadurch soll dem Schlafstadtcharakter von Ebelsberg entgegengewirkt und das Angebot an Versorgungseinrichtungen, Freizeitgestaltung und sozialer Infrastruktur erhöht werden. Ein vielfältiges Viertel entsteht jedoch nicht automatisch durch die Stapelung unterschiedlicher Funktionen, was im Planungsprozess von Graz Reininghaus bereits erkannt wurde (vgl. Amann, 2008). Das Zusammenwirken von frequenzerzeugenden Nutzungen, einem Fokus auf öffentliche und nicht motorisierte Mobilität und einer attraktiven Gestaltung von öffentlichen Zonen spielt dafür eine bedeutende Rolle.

Bei der Errichtung von Wohnungen muss ein **Angebot unterschiedlicher Preisniveaus und Wohnungsgrößen** erreicht werden um eine soziale Durchmischung zu fördern und Segregation entgegenzuwirken. Um geplante Gestaltungen und Organisationen wie Nutzungsmix und Variation von Wohnungsgrößen auf privaten Baufelder zu sichern, können Inhalte, die nicht mittels Bebauungsplan vorgeschrieben werden können mit Hilfe von städtebaulichen Verträgen geregelt werden. Für das Ziel eines durchmischten Gebietes ist auch eine **aktive Zusammenarbeit mit Bauträgern, Einzelhandelsunternehmen, Gastronomen, Anrainervertretern, Betrieben und Linzer Geschäftsgruppen** (Bezirks- und Sozialverwaltung; Geschäftsgruppe Kultur, Bildung und Sport) bereits während der Planungsphase wichtig, da eine Ansiedlung von gewünschten Nutzungen nicht im Nachhinein erzwungen werden kann. Wie beim Prinzip „Mischen Sie mit“ aus der Entwicklung des französischen Viertels in Tübingen, erfolgt die Vergabe von Parzellen an

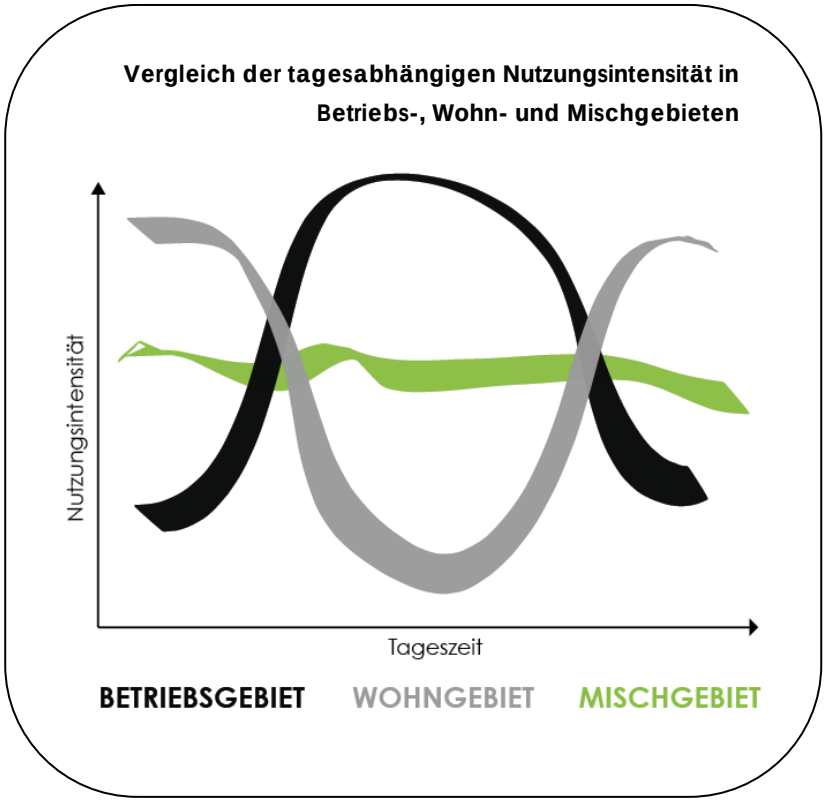
kleinere, private Investoren und Baugruppen, die an einer Nutzungsmischung interessiert sind, anstatt an große Immobilienentwickler (vgl. Fischer, 2012: Das Viertel). Dadurch wird eine kleinteilige Mischung erreicht und Nutzungsrivalität entgegengewirkt.

Die Funktionsmischung auf Stadtteilebene steht mit einer **kleinräumigen Zonierung in öffentlichere und privatere Bereiche** nicht im Widerspruch. Im Gegenteil kann die Einteilung in beruhigte und produktive Räume, die sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung verlaufen kann, die Qualität der Nutzungen erhöhen. Besonders Erdgeschoßzonen werden für öffentliche und kommerzielle Nutzungen reserviert, um den öffentlichen Freiraum zu beleben.

Um eine Vielfalt an Funktionen auch langfristig gewährleisten zu können, müssen **flexible Parzellen und Gebäude** geschaffen werden, die verschiedene Nutzungen erlauben. Parzellengröße, Gebäudetiefe, Raumaufteilung und variable Zwischenwände sind diesbezüglich wichtige Parameter. Wiener Gründerzeitgebäude beinhalten beispielsweise nur mehr selten ihre ursprüngliche Nutzung und werden als Wohnung, Wohngemeinschaft, Büro, Lagerhalle oder Verkaufslokal genutzt. Eine kleinteilige Parzellenstruktur weist eine höhere Flexibilität bezüglich Nutzungsänderung auf als große Grundstücke, was sich am Beispiel der Wiener Lassallestraße zeigt, dessen Entwicklung nach dem Wegzug von OMV und IBM eine große Herausforderung darstellte (vgl. Granzow, 2008: 63).

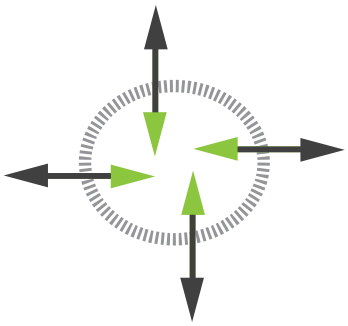
Ein Gebiet mit verschiedenen Funktionen hat im Vergleich zu reinen monostrukturellen Gebieten auch ressourcen- und flächensparende Effekte, da eine gleichmäßige Nutzung ein Brachliegen von Infrastruktur zu bestimmten Tageszeiten verhindert (siehe Grafik).

Die Hiller-Kaserne hat aufgrund seiner Lage inmitten von Wohngebäuden, Gewerbe, einem Reitsportzentrum, einer Schule und einem Sportplatz bereits gute Voraussetzungen, eine Stapelung von unterschiedlichen Nutzungen zu erreichen.



OFFEN

- ein offenes, öffentliches Stück Stadt, als Bereicherung für alle Stadtteilbewohner Ebelsbergs



Im Gegensatz zu bisherigen Wohnbauprojekten der Umgebung, die sich vom Bestand baulich abgrenzen und keine Erweiterung der Möglichkeiten für die ansässige Bevölkerung darstellen, entstehen in der Hiller-Kaserne öffentliche Räume, die Nutzungen für alle Ebelsberger Bewohner anbieten. Um das Kasernenareal für alle betretbar und nutzbar zu machen, gibt es erstens offene, einladende Eingänge aus allen wichtigen Relationen und zweitens öffentliche Nutzungen und Freiräume, die den Menschen einen Grund liefern, das Areal zu besuchen.

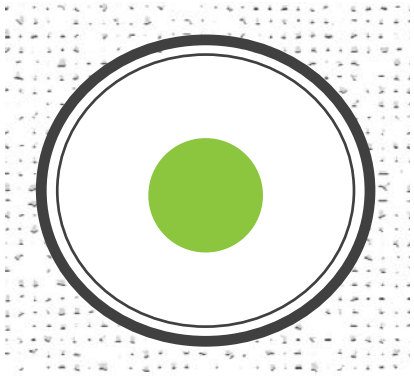
Ein wichtiges Ziel ist die Schaffung von **öffentlichen Freiräumen** ohne Konsumzwang, die als Kommunikationsort einen interkulturellen Austausch ermöglichen und somit auch integrative Effekte bewirken. Die Investition in diese öffentlichen Zonen erzeugt langfristig hohe Standortqualitäten, die zu einer Wertsteigerung der angrenzenden Flächen führen und dadurch später rückfinanziert werden kann. Zusätzlich kann die Erhaltung und Pflege dieser Räume auf kommerzielle Mieter in den Erdgeschoßbereichen, die von einer Frequenz in den öffentlichen Zonen profitieren, wie Gastronomen, Geschäfte oder Dienstleistungen aufgeteilt werden. Wichtig ist dabei jedoch die Erhaltung eines öffentlichen Charakters, der sich durch freien Zugang, Meinungsäußerung und keine Konsumpflicht definiert. Durch eine Stapelung unterschiedlicher Funktionen wie Nahversorgung, Arbeiten, Wohnen und Freizeitangebote kann die öffentliche Zone je nach Tageszeit als Schulweg, für Lieferverkehr, Spielfläche, Treffpunkt und Gastgarten genutzt werden. Neben flächensparenden Effekten führt diese Multifunktionalität zu einer durchgehenden Aktivität und einem urbanen Flair. Der Ortskern von Ebelsberg (Fadingerplatz), wichtigster öffentlicher Freiraum des Ortes, der jedoch durch die hohe Belastung des MIV keine Aufenthaltsqualität bietet, soll durch die öffentlichen Zonen des Kasernenareals nicht ersetzt, sondern erweitert werden. Durch die räumliche Nähe und zusätzliche Attraktivierung von Verbindungswegen für Fußgänger und Radfahrer kann so ein Netz an öffentlichen Zone entstehen.

Für die Öffnung des Areals können **öffentliche Zwischennutzungen und Veranstaltungen** einen wichtigen Beitrag leisten. Unmittelbar nach dem Erwerb der Kaserne sollten daher Räume für Kultur, Bildung und Veranstaltungen zur Verfügung gestellt werden, die das Freizeitangebot in Ebelsberg verbessern. Kulturelle Aktivitäten als Zwischennutzung tragen einerseits zur Verringerung von Vandalismus bei, wirken langfristig aber auch als positives Standortmarketing und Belebung der Zone, dessen Wert dadurch für kommerzielle Nutzungen steigt und bei Veräußerung die öffentliche Finanzierung von kulturellen Nutzungen ausgleicht. Dieses Konzept

von Kulturorten abseits des Zentrums hat bereits beim Projekt Kabelwerk in Wien zu positiven Effekten geführt. Die Bedeutung und das Einzugsgebiet dieser Nutzungen sollte aber in Ebelsberg die lokale Ebene nicht überschreiten, da sich ansonsten durch den zusätzlichen Verkehr negative Auswirkungen auf die bestehende, sensible Wohnnutzung ergeben. Der Fokus bei Veranstaltungen sollte daher auf die Förderung von lokalen Künstlern und Vereinen basieren. Die Kulturinitiative kann durch Zusammenarbeit mit der Creative Region Linz & Upper Austria GmbH, der Drehscheibe der kreativen Industrie und Kunstszene rund um Linz gestaltet werden.

VERKEHRSBERUHIGT

- ein zentraler Ort, abseits des motorisierten Verkehrs, als Beitrag zu dessen Reduktion



Die Beeinträchtigung Ebelsbergs durch motorisierten Verkehr soll durch das Projekt nicht verstärkt werden. Öffentliche und kommerzielle Einrichtungen haben nur ein lokales Einzugsgebiet und sind bestens durch öffentliche Verkehrsmittel erreichbar. Auf dem Kasernenareal entstehen öffentliche Zonen, die durch Geh- und Radwege erschlossen sind und Aufenthaltsqualität besitzen. Somit wird die Lebensqualität der jetzigen Bewohner nicht verringert sondern erweitert.

Die negativen Auswirkungen des Durchzugsverkehrs können zwar durch ein Stadterweiterungsprojekt nicht verhindert werden, die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers am Standort der Hiller-Kaserne bietet jedoch durch seine einzigartigen Standortqualitäten die Chance, einen großen Beitrag für eine verkehrsberuhigte Zukunft zu leisten. Das kann vor allem durch die Entschleunigung und Reduktion des Verkehrs vor Ort erreicht werden. Dazu muss einerseits das **Angebot an Versorgungseinrichtungen erweitert** werden, um Wege für Besorgungen außerhalb des Gebietes einzusparen und die **Qualität von Geh- und Radwegen und öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht** werden, um eine mindestens gleichwertige Alternative zum eigenen PKW anzubieten. Die bestehende Erschließung des Grundstücks mit Straßenbahn und Bus und die Nähe zum Bahnhof bieten dafür sehr gute Voraussetzungen. Durch eine Verbesserung für öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrs ist es auch möglich, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split zu senken.

Die Lage des Grundstücks erfordert eine **Anordnung von weniger sensiblen Nutzungen direkt an der Bundesstraße**, um die Belastung durch Lärm und Schadstoffen für die Bewohner gering zu halten zu. Zusätzlich kann eine bauliche Raumkante als Emissionsschutz gegen die Bundesstraße eine beruhigte Zone im inneren des Viertels ermöglichen. Für eine Konzentration von Wohnnutzung eignen sich die nördlichen Bereiche des Grundstücks sehr gut, die an den Schlosspark, Felder und Traunauen angrenzen. Für den Schutz dieser Naturräume, die sowohl einen lokalen Naherholungsraum als auch eine wichtige, gesamtstädtische Frischluftzufuhr für Linz darstellen ist die **Festlegung einer Siedlungsgrenze** eine wichtige Maßnahme.

EIGENSTÄNDIG

- langfristige Versorgungssicherheit und Funktionalität durch die Förderung und Vernetzung regionaler Akteure

Das Hiller-Areal soll sich zu einem eigenständigen Stadtviertel entwickeln, das durch die Förderung von lokalen Potenzialen weniger von externen Entwicklungen in den Bereichen Wirtschaft, Energie und Versorgung abhängig ist. Die Ansiedelung von Arbeitsplätzen, lokale Erzeugung erneuerbarer Energie und Verwendung von regionalen Produkten fördert die endogenen Wirtschaftsstrukturen und stärkt die Resistenz gegenüber internationaler Krisen. Der Standort ist somit flexibler und kann leichter auf künftige Herausforderungen reagieren.

Die derzeitige Abhängigkeit von Wirtschaft, Energie und Versorgung durch große Konzern, fossile Brennstoffe und globale Produktionskreisläufe stellt im Hinblick auf internationale Krisen in Wirtschaft und Politik einen Unsicherheitsfaktor für die Zukunft dar. Auf Ebene eines Stadtentwicklungsprojekts können lokale Institutionen geschaffen werden, die eine Eigenständigkeit fördern und die Abhängigkeit verringern. Die Entwicklung eines belebten, vielfältigen neuen Stadtteils mit gutem Verkehrsanschluss bietet gute Standortvorrausetzungen für lokale Unternehmen. Durch mehrere zentrale **Büro- und Gewerbeflächen werden Arbeitsplätze geschaffen und es entstehen Agglomerationsvorteile für lokale Unternehmen**. Die Gründung einer Firmenplattform kann durch ein gemeinsames Auftreten die Kleinunternehmen ebenfalls fördern.

Das Grundstück ist durch das **Fernwärmenetz der Linz AG** versorgt und somit nicht auf die unsichere Verfügbarkeit von Erdgas angewiesen. Großflächige Waldgebiete in unmittelbarer Umgebung bieten zudem ein hohes Biomassepotenzial, weshalb auch eine Nahwärmeanlage für das Projekt möglich ist.

Die Errichtung von filialisierten Einzelhandelseinrichtungen kann durch **Verkaufsflächen für lokale Produzenten** erweitert werden. In Abhängigkeit der Nachfrage, können fixe Geschäftsflächen oder Markthallen für den Verkauf regionaler Produkte errichtet werden, die einerseits eine Versorgung durch lokale Betriebe garantieren und gleichzeitig die regionale Wirtschaft fördern. Für alle Maßnahmen ist die **frühzeitige Einbindung lokaler Akteure (Kleinunternehmer, regionale Betriebe, Linz AG) in den Planungsprozess** wichtig, um auf ihre Bedürfnisse Rücksicht nehmen zu können und eine künftige Zusammenarbeit zu fördern.

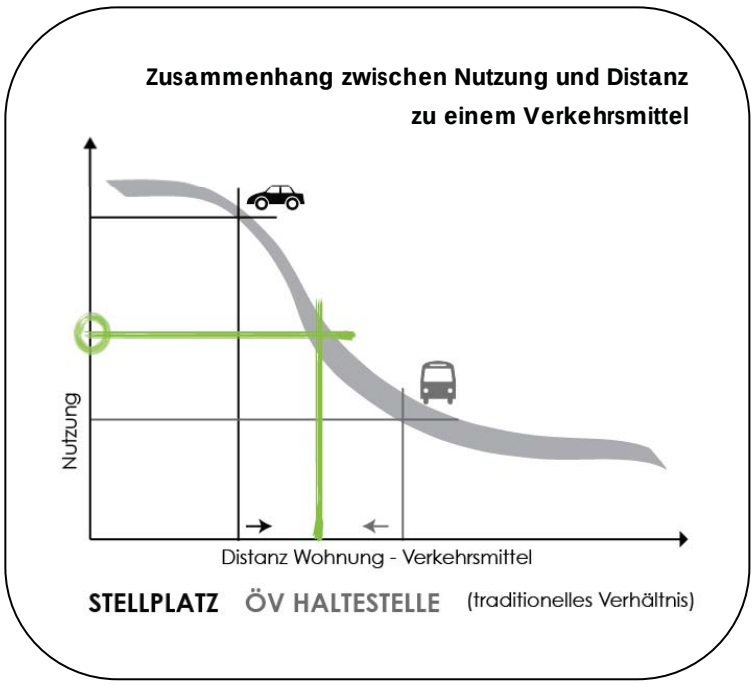
Eigenständigkeit bedeutet auch, das endogene Potenzial des Standorts zu nutzen, um eine eigene Identität zu bewahren. Die Einbindung des baulichen Bestands wird daher nicht nur beim „worst-case Szenario“, einem bestehenden Denkmalschutz eine Rolle spielen, sondern kann von Zwischennutzungen bis zur Renovierung und Neunutzung der bestehenden Gebäude führen. Der Entwicklungsprozess der Kasernen in Ludwigsburg zeigt, welche vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten Kasernengebäude bieten: Garnisonswohnungen können renoviert und neubezogen werden, Mannschaftsgebäude werden zu Studentenheimen, Fahrzeughöfe und Pferdeställe dienen als Werkstätten, Fahrzeughallen sind zu Veranstaltungshallen umfunktioniert und weiters wurden Kindergärten, barrierefreie Wohnungen und Arztpraxen in den Altbestand gebaut (vgl. Ludwigsburg, 2012: Areale). Die **Umnutzung eines Teils der Kasernengebäude** bewahrt gleichzeitig einen Teil der Identität und Geschichte des Ortes, der den Bewohnern von Ebelsberg sehr wichtig ist.

MOBIL

- attraktive öffentliche und nicht-motorisierte Fortbewegung am Stadtrand

Die langfristige Sicherung einer unabhängigen Mobilität für den Stadtteil bedeutet, das Funktionieren des Verkehrssystems nicht von dem Vorhandensein endlicher, exogener Fossilenergie abhängig zu machen, sondern auf eine Struktur kurzer Wege und öffentliche Verkehrsmittel zu setzen. Trotz seiner Stadtrandlage kann die Erreichbarkeit des Standortes mit (Straßen-) Bahn und Bus attraktiver gestaltet werden als mit dem PKW. Im Inneren des Gebietes dominieren Wege für Fußgänger und Radfahrer. Wie beim Projekt Freiburg-Vauban, für das ein sehr erfolgreiches Mobilitätskonzept entwickelt wurde, wird eine **Reduktion des MIV** nicht hauptsächlich durch Restriktionen, sondern durch eine **Struktur der kurzen Wege und der Attraktivierung nichtmotorisierter Wege und öffentlicher Verbindungen** erreicht (vgl. Delleske, 2012). Dieses Konzept bietet vielfältige positive Auswirkungen auf Lebendigkeit, Verkehrsberuhigung und Eigenständigkeit des Viertels, die Erhöhung der Lebensqualität und die Erleichterung von Nutzungsmischung. Die Auslegung der Erschließung auf kurze Wege soll eine langfristige Funktionalität der Bausubstanz ermöglichen, die auch ohne privaten, motorisierten Individualverkehr gewährleistet ist.

Die zentrale Strategie bezüglich der Attraktivierung des NMV sind die Vernetzung und der Ausbau von Rad- und Gehwegen, die Errichtung von qualitativen Radabstellanlagen an öffentlichen Plätzen und die Sicherstellung eines kleinmaschigen Wegenetzes zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel. Um die Attraktivität des ÖV zu erhöhen müssen die Taktzeiten von Straßenbahn und Bus verdichtet werden und eventuell bestehende Haltestellen an die neue Baustruktur angepasst werden. Bis auf die Ausnahme von Ladetätigkeiten ist es für den MIV nicht gestattet, das Gebiet zu befahren. Unterirdische Sammelgaragen für private PKWs werden in gleicher Entfernung zu den Wohnungen wie die ÖV-Haltestellen errichtet. Somit werden nicht nur die Distanz, sondern auch die Ausgangsbedingungen für beide Verkehrsmittel angeglichen und ein Umstieg von PKW auf ÖV wird erleichtert (siehe Grafik). Weitere Anreize für den Verzicht auf einen eigenen PKW sind eine Vergünstigung der Wohnkosten für autofreie Haushalte und ein eigenes Car-Sharing Model, um den Bewohnern die Möglichkeit zu bieten, bei Bedarf ein Fahrzeug vor Ort mieten zu können.



Um die Belastung durch den motorisierten Pendlerverkehr für ganz Ebelsberg zu verringern, wird die Errichtung einer **Park- & Ride Anlage am Bahnhof Ebelsberg** und die Einführung eines S-Bahn Betriebs entlang der Westbahnstrecke zwischen Linz und St. Valentin empfohlen, die ab der Fertigstellung des 4-gleisigen Ausbau der Westbahn 2021 möglich ist. Vor allem für die Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs ist die **enge Zusammenarbeit mit der Linz AG, der ÖBB und dem Land Oberösterreich** im Planungsprozess wichtig.

STÄDTEBAULICHER RAHMEN

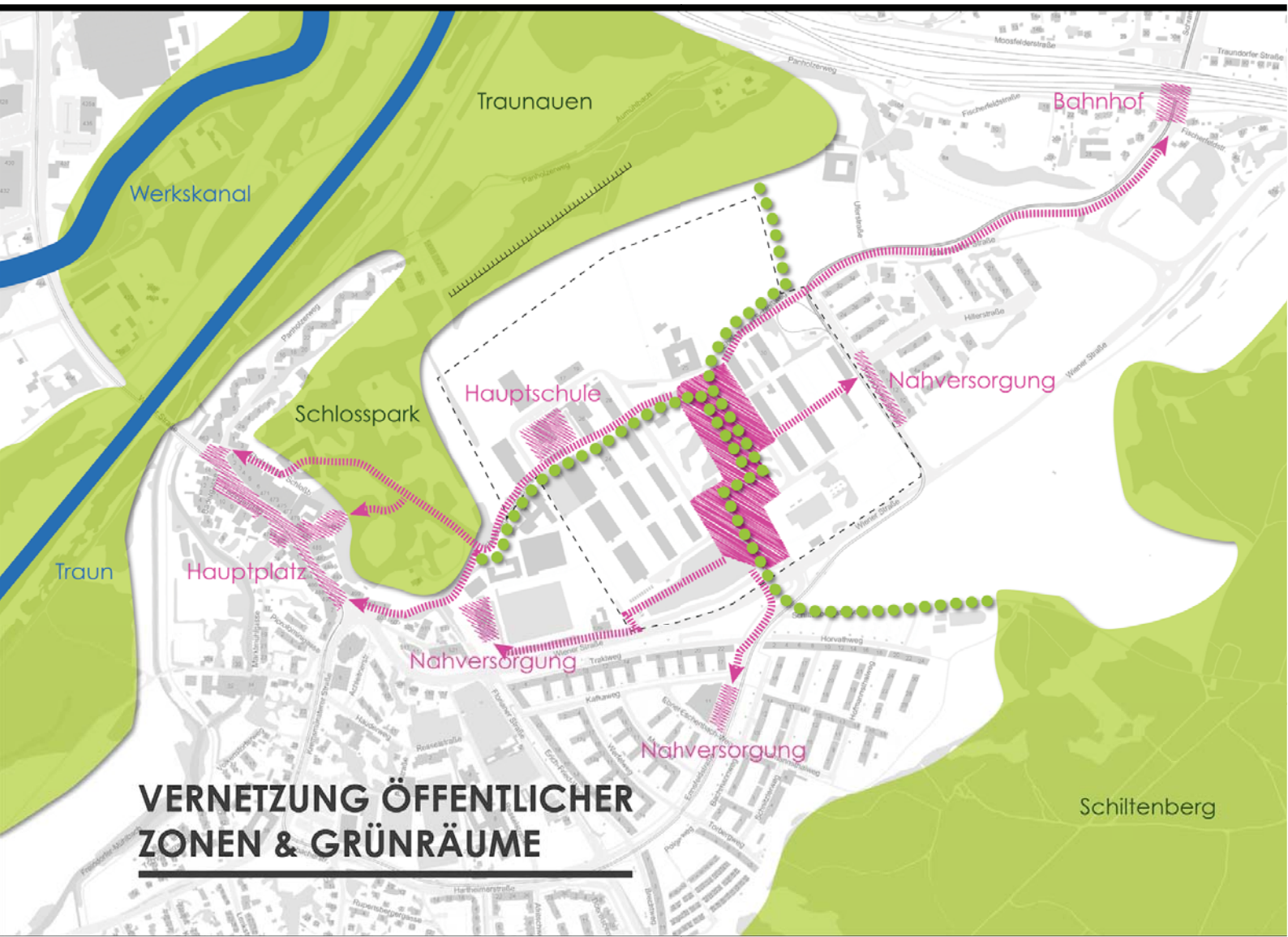
Zur räumlichen Vermittlung der Perspektiven für die Hiller Kaserne werden die Ziele und Strategien in Form eines städtebaulichen Rahmenplans dargestellt. Dieser informelle Plan dient vor allem zur Kommunikation der räumlichen Vorgaben und stellt als Vorentwurf eine **Grundlage für eine öffentliche Diskussion** dar. Die planungsrelevanten Inhalte können dabei überarbeitet und ergänzt werden. Nach dieser „öffentlichen Legitimation“ kann der städtebauliche Rahmenplan als Wettbewerbsgrundlage verwendet werden, um wichtige Ziele vorzugeben und eine gute Vergleichbarkeit der Wettbewerbsergebnisse zu erzielen.

Das gesamte Planungsgebiet, eine Fläche von rund 29 Hektar, beinhaltet das Kasernengrundstück und die nördlich davon liegenden, im ÖEK ausgewiesenen Erweiterungsflächen für Wohnen. Der Vergleich dieser Flächen mit den Grundstücksgrenzen aus dem Kataster und den bestehenden Gebäuden zeigt, dass in der Erweiterungsfläche private Wohngebäude, Agrarflächen, ein landwirtschaftlicher Betrieb und eine Hauptschule liegen. **Eine frühe Kommunikation mit den Eigentümern ist wichtig, um Klarheit über die Verfügbarkeit der Flächen zu bekommen**. Für die Planung wird angenommen, dass die Grundstücke für eine Entwicklung zur Verfügung stehen, die Wohngebäude und die Schule jedoch noch weiter bestehen werden.

BESITZVERHÄLTNISSE IM PLANUNGSGEBIET

OFFEN

Das Areal hat **mehrere öffentliche Hauptzugänge für Fußgänger und Radfahrer** und ist dadurch aus allen wichtigen Relationen aus betretbar: im Nordosten über die Traundorferstraße, eine direkte Verbindung zum Bahnhof, im Süden von der Wienerstraße und über eine Verlängerung der Ennsfeldstraße, die einen Zugang von der Wohnsiedlung Ennsfeld und zur Nahversorgungszone sichert und im Westen über den Schlossweg, einer direkten Verbindung zu Schlosspark und Hauptplatz. Der bestehende Weg durch den Schlosspark und das Schloss wird ganzjährig geöffnet und kann durch einen Verbindungsweg zu dem Platz, der durch die kürzlich abgetragenen Walchshoferhäuser entstehen könnte ergänzt werden. Die südlichere Teil des Schlosswegs wird als Fußgängerzone ausgebaut. Somit können über das Kasernenareal die bestehenden öffentlichen Zonen und Funktionen direkter verbunden werden und schneller für Radfahrer und Fußgänger erreichbar gemacht werden.



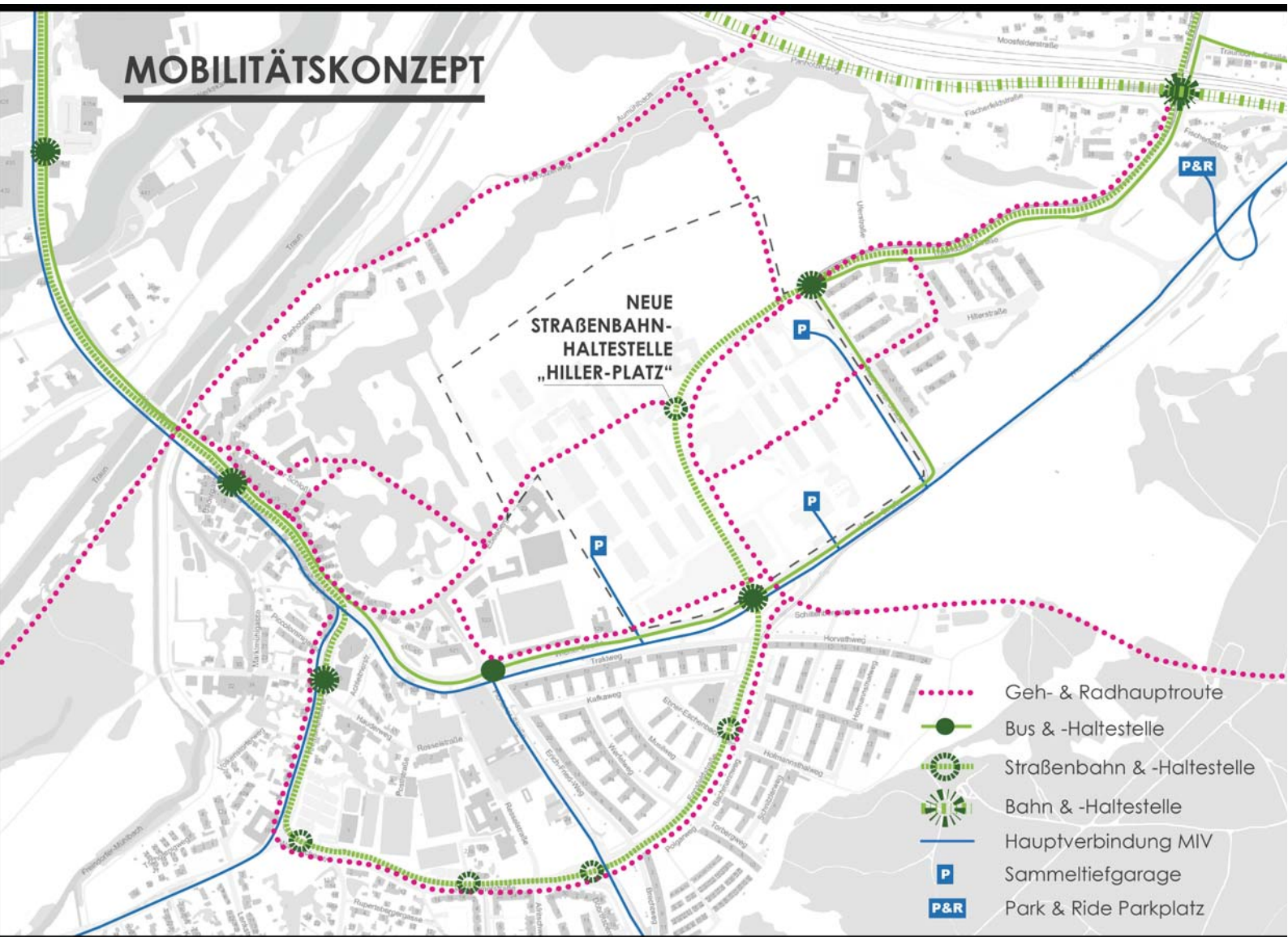
Der Hauptplatz, derzeit einziger öffentlicher Freiraum in Ebelsberg, wird durch eine **urbane Zone im Zentrum des Kasernenareals** ergänzt. Der Platz kann von allen Richtungen betreten werden und wird räumlich von den zu erhaltenden Kasernengebäuden und weiteren baulichen Nachverdichtungen begrenzt. Derzeit befindet sich dort eine große Grünfläche dessen Bepflanzung weitgehend erhalten werden soll. Dadurch gliedert sich die Zone in einen urbanen, versiegelten und in einen grünen Teil. Der Platz weist vorwiegend öffentliche Nutzungen auf, in den Erdgeschoßzonen befinden sich Gastronomiebetriebe und Geschäfte, jedoch herrscht in der Zone kein Konsumzwang. Der Freiraum besitzt Aufenthaltsqualität und ist multifunktional nutzbar, beispielsweise als Marktplatz, Zulieferweg, Veranstaltungsort, Treffpunkt und Spielfläche.
Über das Kasernengelände werden auch die **bestehenden Grünräume Traunauen, Schlosspark und Schiltenberg durch Alleen verbunden** und somit der Erlebnisgrad der Erholungsräume erhöht. Durch die Vernetzung dieser Lebensräume wird zusätzlich das Stadtklima verbessert. Die öffentliche Zone im Zentrum der Kasernenanlage dient als Ausgangspunkt der Vernetzung und dessen bestehende Bepflanzung muss bei einer baulichen Nachverdichtung bestehen bleiben.
Das Öffnen der Kaserne wirkt sich auf die bestehenden öffentlichen Zonen und Grünräume von Ebelsberg wie ein Hinzufügen eines letzten Puzzlestücks aus. Vor allem die Ost-West-Verbindung von Bahnhof zum Hauptplatz und die Nord-Süd-Vernetzung von Traunauen, Schlosspark und Schiltenberg wird durch die Öffnung erheblich verbessert. Das neue Quartier dient nun als Knotenpunkt für die Vernetzung und stellt durch die zentrale, öffentliche Zone zusätzlich eine Erweiterung der öffentlichen Freiräume und Grünräumen dar.

MOBIL

Das Mobilitätskonzept besteht hauptsächlich darin, die **Vernetzung von nichtmotorisiertem und öffentlichem Verkehr** zu verbessern und dadurch dessen Attraktivität zu erhöhen. Durch die Öffnung des Kasernenareals können vor allem die West-Ost Verbindung zwischen dem Hauptplatz und dem Bahnhof und die Nord-Süd Verbindung von Traunauen, Wohnsiedlung Ennsfeld und Schiltenberg direkter gestaltet werden und es müssen weniger Umwege in Kauf genommen werden. Sowohl der Hauptplatz als auch der Bahnhof von Ebelsberg sind vom zentralen Platz auf dem Areal in 10 Minuten zu Fuß erreichbar.
Um die Gehzeiten der künftigen Wohnungen und Arbeitsplätze zu den Haltestellen zu verkürzen wird die **Straßenbahnlinie mitten durch das Kasernenareal verlegt**, anstatt wie zuvor, das Grundstück analog zur Buslinie im Südosten zu umfahren. Im Zentrum des Areals entsteht die neue Haltestelle *Hiller-Platz* und die Doppelhaltestelle *Hillerstraße* für Bus und Straßenbahn wird nach Norden verlegt, wo die beiden Linien aufeinander treffen. Die zentrale Lage der Straßenbahn trägt neben einer Verkürzung der Gehzeiten zur Station auch dazu bei, den öffentlichen Platz zu beleben.

Durch die **Realisierung eines S-Bahn Betriebs** entlang der Westbahn ab 2021 verkürzt sich die Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmittel zum Hauptbahnhof Linz von 23 auf rund 10 Minuten und stellt somit eine mindestens gleichwertige Alternative zum eigenen PKW dar.

Die Verkehrsflächen für den MIV sind auf dem Kasernenareal auf die Zufahrtsstraßen zu den unterirdischen Sammelgaragen beschränkt, die sich am Rand des Grundstücks befinden, um die Lärm- und Schadstoffbelastung gering zu halten. Die **bewusst dezentrale Lage der Sammeltiefgaragen** trägt dazu bei, die Gehzeit von Wohnung zu Haltestelle bzw. PKW-Stellplatz anzugleichen und gleiche Ausgangsbedingungen für ÖV und MIV zu schaffen. Die Anzahl der Stellplätze kann die gesetzliche Vorgabe von einem Stellplatz je Wohneinheit aufgrund der guten ÖV Anbindung unterschreiten. Die Finanzierung der Sammeltiefgaragen geschieht rückwirkend durch Beiträge von kommerziellen Nutzungen und Bewohnern mit eigenem PKW. Der Verzicht auf das eigene motorisierte Fahrzeug erhält somit durch die Verringerung der Mietkosten zusätzlich einen finanziellen Anreiz. Durch ein eigenes **Car-Sharing Angebot** besteht für alle Bewohner die Möglichkeit bei Bedarf einen PKW mieten zu können. Dadurch werden Flächen und Errichtungskosten für Stellplätze reduziert.



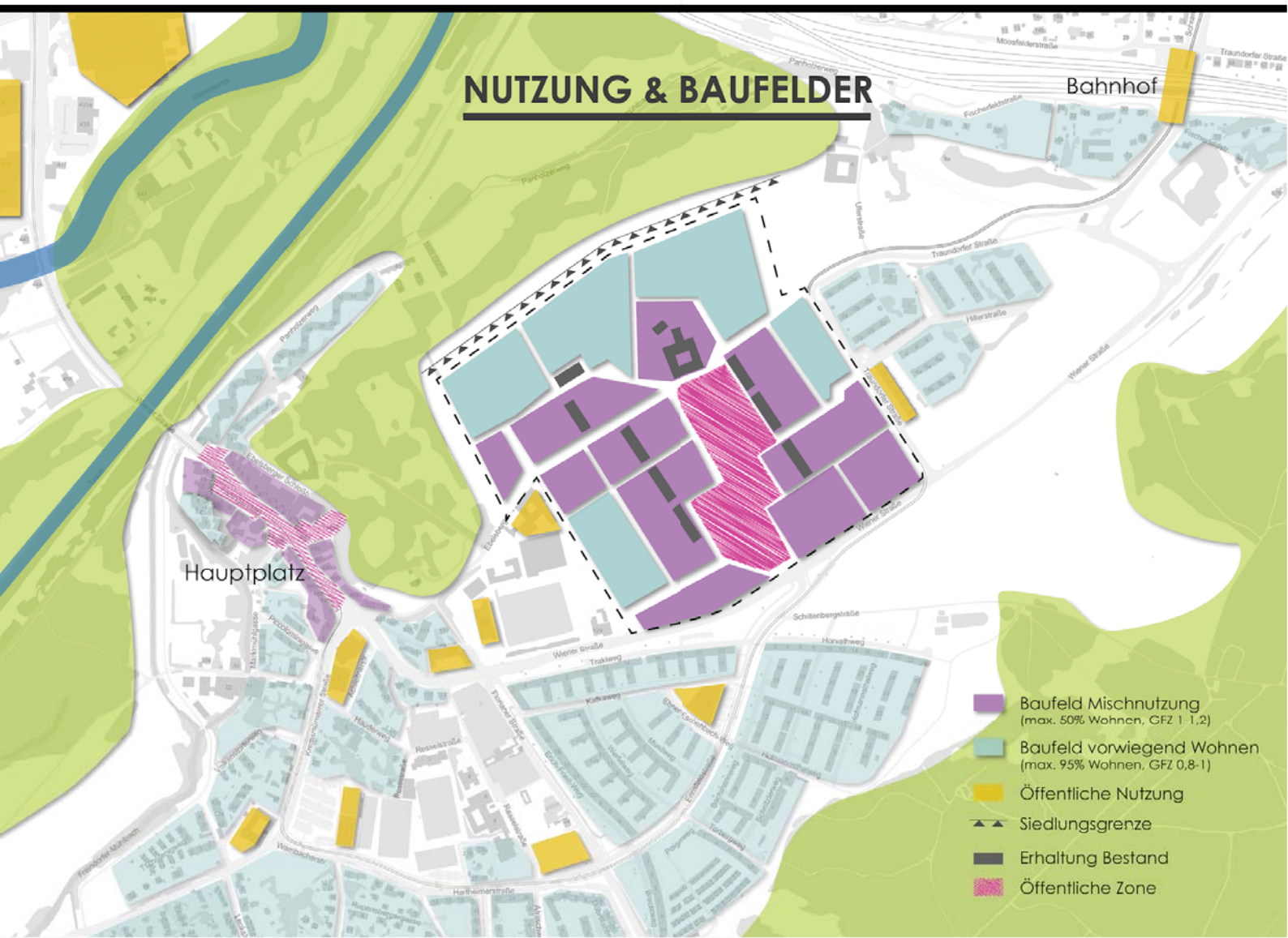
VIELFÄLTIG & EIGENSTÄNDIG

Die **kleinteilige Aufgliederung des Areals in mehrere Grundstücke** erhöht die Flexibilität und Anpassungsfähigkeit des Viertels auf künftige Herausforderungen. Die Parzellen können von verschiedenen Investoren, Bauträger oder privaten Baugruppen erworben und bebaut werden, müssen jedoch gewisse Rahmenbedingungen einhalten, die mittels städtebaulicher Verträge festgehalten werden: Auf Grundstücken entlang öffentlicher Zonen (violett) dürfen auf maximal 50% ihrer nutzbaren Geschoßfläche Wohnungen realisiert werden. Auf den restlichen Flächen, vor allem im Erdgeschoß, müssen **Nutzungen mit öffentlichem Charakter** entstehen**, wie Gastronomie, Geschäfte, Einrichtungen sozialer Infrastruktur, Dienstleistungen oder Büros**. Die unterschiedlichen Nutzungen erzeugen eine Frequenz für die öffentliche Zone und lockern die Wohnmonostruktur von Ebelsberg auf. Die jeweils innere der beiden Kasernengebäudereihen wird erhalten und mit unterschiedlichen Nutzungen versehen. Die Fassaden der Gebäude können teilweise die für die öffentliche Zone notwendige Raumkante bilden, wodurch ein Teil des ursprünglichen Erscheinungsbildes des Ortes erhalten wird. Die Bebauungsdichte dieser Parzellen muss eine Geschoßflächenzahl (GFZ) zwischen 1,0 und 1,2 aufweisen, um eine intensive Nutzung der öffentlichen Zone zu bewirken, durch eine erhöhte Bebauungsdichte die Besonderheit der Flächen zu signalisieren jedoch gleichzeitig das Ortserscheinungsbild nicht grundsätzlich zu verändern. Die weiteren Grundstücke (türkis) eignen sich aufgrund ihrer Lage entlang von Grünräumen oder beruhigten Zonen besonders gut für Wohnzwecke, dürfen auf bis zu 95% ihrer Geschoßfläche Wohnungen aufweisen und müssen mit einer GFZ zwischen 0,8 und 1,0 bebaut werden, um die wertvollen Flächen auszunutzen und Erschließungs- und Infrastrukturkosten gering zu halten. Bei diesen Vorgaben ist auf dem gesamten Areal die **Errichtung von rund 1.800 Wohneinheiten möglich**. Unter der Annahme einer Haushaltsbelegungszahl von 2 Bewohnern je Wohnung bedeutet das ca. 3.600 neue Bewohner für Ebelsberg. Abhängig von Umfang und Art der Mischnutzung finden auf dem Areal **mehrere 100 Arbeitsplätze** Platz. Um die wertvollen und sensiblen Grünräume im Norden der Liegenschaft dauerhaft zu schützen, wird entlang des Kasernenareals eine **Siedlungsgrenze** festgelegt.

Der Vierkanter-Bauernhof kann samt seiner umliegenden Agrarflächen weiterhin für Anbauzwecke genutzt werden. Im Falle einer Einstellung des landwirtschaftlichen Betriebs besteht die Möglichkeit, die wertvollen Agrarflächen durch Selbstanbauflächen zu ersetzen. In Form von **Gemeinschaftsgärten**, die von allen Interessierten durch einen Mitgliedsbeitrag genutzt werden können, besteht die attraktive Möglichkeit, in einer städtischen Umgebung sein eigenes Gemüse anzubauen. Neben diesem Selbstversorgungszweck sind Gemeinschaftsgärten höchst kommunikative Orte und werden deswegen oft eingesetzt, um positive Effekte auf Integration zu bewirken. Die ehemaligen Felder eignen sich jedoch auch für eine Bebauung und können aufgrund

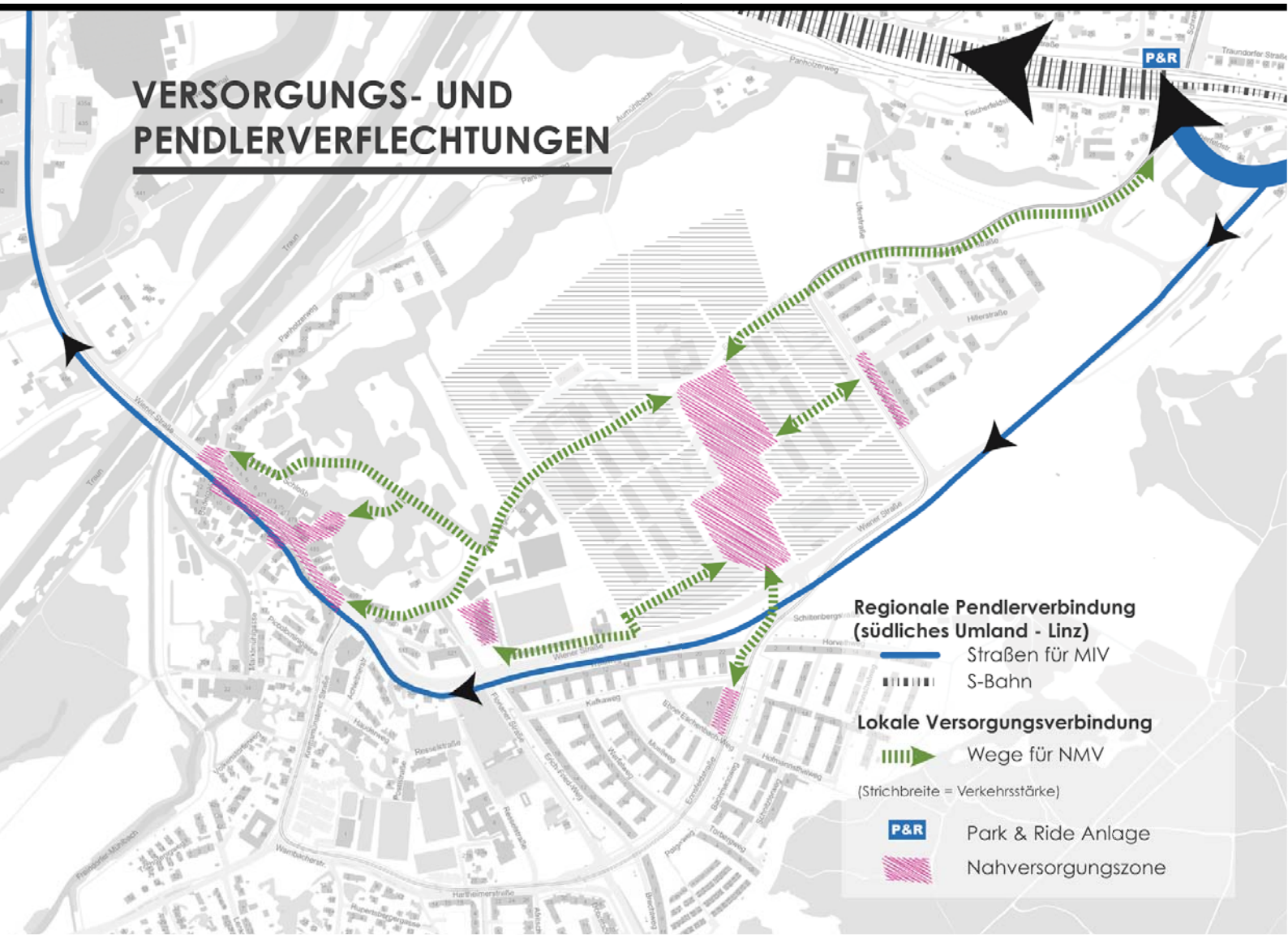
der Wertsteigerung durch die Angrenzung an die öffentliche Zone hohe finanzielle Erträge erzielen. Die Fassade des regional-typischen Vierkanter-Bauernhofs sollte jedoch erhalten bleiben, um die nördliche Begrenzung der öffentlichen Zone zu bilden.

Der zentrale, öffentliche Freiraum bietet Platz und **gute Standortqualitäten für temporäre Veranstaltungen oder Märkte** und kann dadurch lokale Künstler, Produzenten und Betriebe fördern. Das Gebiet ist durch seine Multifunktionalität, die eigenen Versorgungseinrichtungen, eine Energieversorgung durch Fern- oder Nahwärme und durch lokale Arbeitsplätze weniger von anderen Stadtvierteln abhängig und bewahrt aufgrund der teilweisen Erhaltung von Gebäuden einen eigenständigen Charakter.



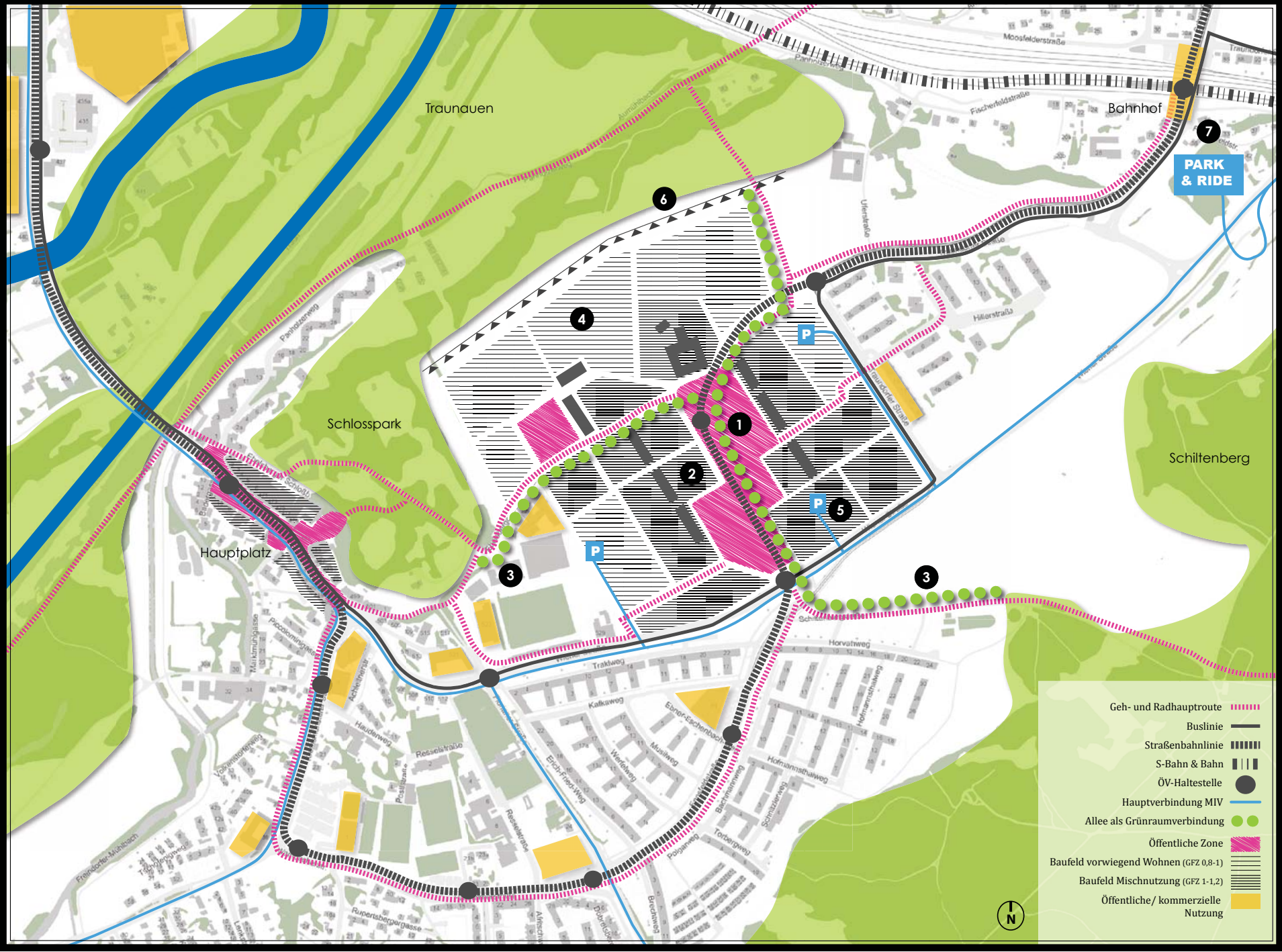
VERKEHRSBERUHIGT

Die Belastung durch den motorisierten Verkehr entsteht einerseits durch den hohen MIV-Anteil der Bewohner, jedoch hauptsächlich durch die Pendlerströme aus dem südlichen Linzer Umland. Die Reduktion dieser Belastung kann deshalb einerseits durch die **Vermeidung von lokal erzeugtem, motorisiertem Verkehr durch lokale Versorgungsverflechtungen** in Ebelsberg gelingen, die durch die vielfältigen Nutzungen in dem neuen Stadtteil entstehen. Durch das Angebot an neuen Einrichtungen und ein kleinmaschiges Wegenetz für eine schneller Erreichbarkeit ist eine Versorgung durch nicht motorisierte Verkehrsmittel möglich. Weiters kann durch die **Errichtung einer Park & Ride** Anlage beim Bahnhof Ebelsberg und die Einführung eines S-Bahn-Betriebs ein Großteil des motorisierten Pendlerverkehrs aus dem südlichen Umland abgefangen werden, welche für die Pendler eine attraktive Verbindung ins Zentrum von Linz bietet. Die Verkehrsbelastung wird dadurch für ganz Ebelsberg reduziert. Aufgrund der Lage des Grundstücks an der Bundesstraße liegen die Baufelder mit vorwiegend lärmsensibler Wohnnutzung im Norden, im Anschluss an Schlosspark und Traunauen. Die Emissionen der Bundesstraße werden durch bauliche und natürliche Lärmschutzmaßnahmen entschärft, um die Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität im Viertel zu erhöhen.



STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

NEUE PERSPEKTIVEN FÜR DIE HILLER KASERNE LINZ-EBELSBERG



1 Gestaltung einer urbanen, ÖFFENTLICHEN ZONE als Ort für Kommunikation und Integration mit neuer Straßenbahnhaltestelle „Hillerplatz“

2 BAUFELDER MIT GEMISCHTER NUTZUNG (Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie, Büros und Wohnen) und einer Anbaupflicht zur öffentlichen Zone bzw. ERHALTUNG DER KASERNENGEBÄUDE für eine Belebung der Zone

3 Vernetzung der öffentlichen Zonen, Nutzungen und Grünräume durch ATTRAKTIVE WEGE UND ALLEEN FÜR FUSSGÄNGER UND RADFAHRER

4 Schaffung von QUALITATIVEN WOHNRÄUMEN in beruhigten Zonen entlang der Grünräume

5 Errichtung von SAMMELTIEF-GARAGEN AM RAND DES GRUND-STÜCKS zur Beruhigung des Gebietes und als Anreiz für den Umstieg auf ÖFFIS

6 FESTLEGUNG EINER SIEDLUNGSGRENZE zum Schutz des Grünraums

7 Errichtung einer PARK & RIDE ANLAGE und Einführung eines S-BAHN BETRIEBs zur Reduzierung des motorisierten Pendler-Durchzugsverkehrs

04

Über den Prozess zu neuen Perspektiven

WARUM IST EIN PROZESS WICHTIG?
WER SOLL AN DER PLANUNG **BETEILIGT** WERDEN?
WIE KANN DER **PLANUNGSPROZESS GESTALTET** WERDEN?

DIE BEDEUTUNG DES PROZESSES

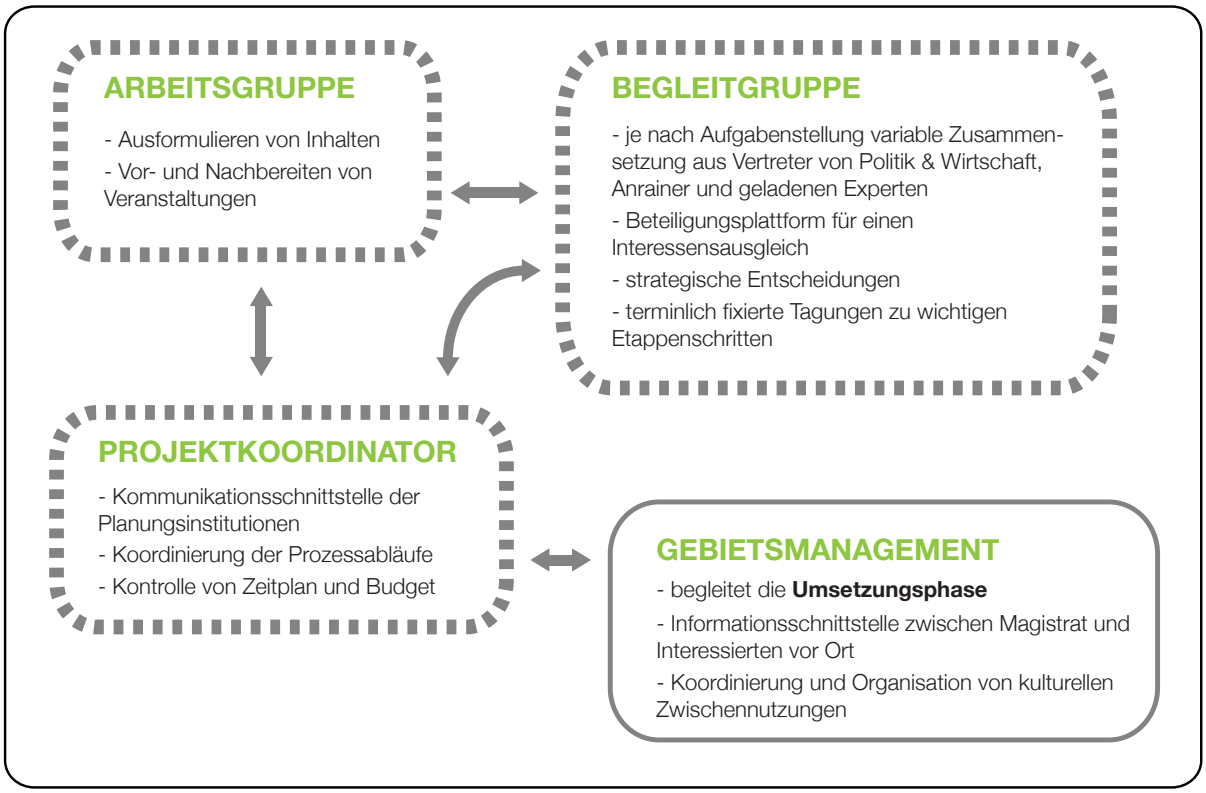
Jede legale Form von Stadterweiterung ist Produkt eines Planungsprozesses. Oft beschränkt sich dieser auf die formellen Teile der Legitimation, wie die Flächenwidmung und die Bebauungsplanung durch die kommunale Verwaltung. Aktuelle Trends in der Planungskultur zeigen jedoch, dass raumbezogene Entscheidungen nun zunehmend auch in kommunikativen Planungsverfahren ausverhandelt werden (vgl. Wachten, 2005: 324). Der Planungsprozess entsteht dabei aus einer Abfolge öffentlicher Veranstaltungen, bei denen von der Planung betroffene Akteure ihre Interessen abstimmen und Ideen einbringen und die eine Basis für einen umfassenden Lernprozess für alle Beteiligten aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Kultur und Öffentlichkeit bieten. Neben dieser „partizipativen Legitimation" findet bei diesen Veranstaltungen ein Informationsaustausch unterschiedlicher Fachexperten statt, der eine wichtige Wissensquelle für den Planer bedeuten kann.

Auch erfolgreiche Beispiele an Stadtentwicklungsprojekten wie das französische Viertel in Tübigen, ebenfalls ein ehemaliger Kasernenstandort, Graz Reininghaus und das Kabelwerk Wien, zwei alte Industriegelände wird deutlich, dass bei der Neuentwicklung eines Areals im bestehenden Siedlungsgebiet **unter der Beteiligung von Anrainern, Politikern, Betrieben und Planern eine sehr hohe städtebauliche Qualität erreicht werden kann**. Ziel dieser Prozesse ist es, den Plan auf eine breite Zustimmungsbasis zu stellen, um ein späteres Scheitern des Projektes zu vermeiden und gleichzeitig durch die Beteiligung von Fachexperten eine hohe Qualität der Planung zu erreichen. Die gemeinsame Definition von Zielen mit Anrainern bewirkt beispielsweise eine hohe Identifikation mit einem Projekt und symbolisiert eine offene, ehrliche Planung ohne vorprogrammierte politische Entscheidungen. Die Einbindung von politischen Entscheidungsträger trägt zur Berücksichtigung deren Interessen bei und verringert das Risiko eines Scheiterns des Projekts aus politischen Gründen.

Besonders für die Umsetzung der *Perspektiven für die Hiller Kaserne* ist eine frühe Einbindung relevanter Akteure von großer Bedeutung, da viele Maßnahmen, welche die Baufelder oder den Ausbau bzw. die Umgestaltung des ÖV betreffen, von privaten Bauträgern oder Unternehmen wie der Linz AG oder der ÖBB abhängig sind. Der bisher entworfene Rahmenplan stellt eine Ausgangsbasis resp. eine planungsrelevante Diskussionsgrundlage dar. Erst eine Weiterentwicklung dieses Rahmenplans durch die Beteiligung betroffener Akteure ermöglicht eine Umsetzung der Ideen. **Für die Realisierung der dargestellten Perspektiven für die Hiller Kaserne ist also die Kombination von Plan und Prozess unumgänglich.**

ORGANISATIONSSTRUKTUR & AKTEURE

Die Festlegung einer Organisationsstruktur umfasst die Definition von Planungsgremien, ihre Aufgaben und Zusammensetzung und hat den Zweck, wichtige Informationsflüsse für die Planung herzustellen, welche im administrativen Planungsablauf üblicherweise nicht berücksichtigt werden (vgl. Scheuvens, 2010: 30). Die zu Beginn dieser Arbeit formulierte planungsbezogene Perspektiven-Bedeutung der *Betrachtungsweise,* spielt diesbezüglich eine große Rolle, da unterschiedliche Standpunkte und Meinungen von Beteiligten ein Projekt bereichern können. In Form von Partizipation können diese Betrachtungsweisen und das örtliche Know–How in die Planung einfließen, das vorhandene Wissen vernetzt werden und somit sowohl die Unterstützung für das Projekt als auch die Qualität der Planung erhöht werden. Die folgende Organisationsstruktur gewährleistet die Beteiligung aller für die Planung wichtigen Akteure und deren Positionierung im richtigen Umfeld.



Projektkoordinator

Als zentrale Kommunikationsschnittstelle ist der Projektkoordinator für die gesamte Organisation des Planungsprozesses verantwortlich. Der Koordinator ist an keiner inhaltlichen Mitarbeit beteiligt und hat die Aufgabe, den Prozess im Rahmen des vereinbarten Zeitrahmens und Budgets durchzuführen. Neben der Organisation von Veranstaltungen muss der Projektkoordinator als neutrale Institution die Kommunikationsflüsse zwischen den Planungsinstitutionen sicherzustellen.

Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe hat mit der Ausformulierung von Inhalten die arbeitsintensivste Aufgabe des Planungsprozesses inne. Die Leistung kann entweder von einem Kern an Mitarbeitern der Stadtplanung Linz erbracht werden, oder an externe Planern übergeben werden. Je nach Aufgabe kann sich die Arbeitsgruppe in thematische Fachgruppen untergliedern, welche bei Bedarf die Unterstützung von Architekten, Konsulenten, Bauträgern und Wettbewerbssiegern anfordern können. Zu den Aufgaben zählen die Vorbereitung und Nachbereitung von Veranstaltungen, das Zusammenfassen von Wettbewerbsergebnissen, die Ausarbeitung von Planungsprodukten, wie Entwürfen, Leitkonzepten, Flächenwidmungsplan (Flwpl) und Bebauungsplan (Bbpl).

Begleitgruppe

Die Begleitgruppe hat die Aufgabe als Beteiligungsplattform einen Interessensausgleich zwischen allen betroffenen Akteuren herzustellen und trägt dabei nicht nur zu einer demokratischen Entscheidungsfindung bei, sondern erleichtert auch die Umsetzung des Projekts, da bereits zu einem frühen Zeitpunkt alle Interessen berücksichtigt werden. Die Gruppe weist aus diesem Grund eine sehr vielfältige Zusammensetzung auf und kann je nach Aufgabenstellung variiert werden. Die Gruppe kann sich aus Mitglieder von Politik und Verwaltung (Geschäftsgruppe 6 – Liegenschaft und Bau, Geschäftsgruppe 2 – Finanz- und Vermögensverwaltung, Geschäftsgruppe 5 – Stadtentwicklung), Unternehmen der Stadt Linz (Linz AG, ILG – Immobilien Linz, LIVA Linzer Veranstaltungsgesellschaft m.b.H., Creative Region, GWG – Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft der Stadt Linz GmbH), ÖBB, der Kunst Universität Linz, Anrainervertreter bzw. Vertreter aus lokalen Vereinen, Jugendvertreter, interessierte Baugruppen und geladenen Fachexperten zusammensetzen. Die Begleitgruppe tagt zu jedem wichtigen Etappenschritt und sichert somit auch

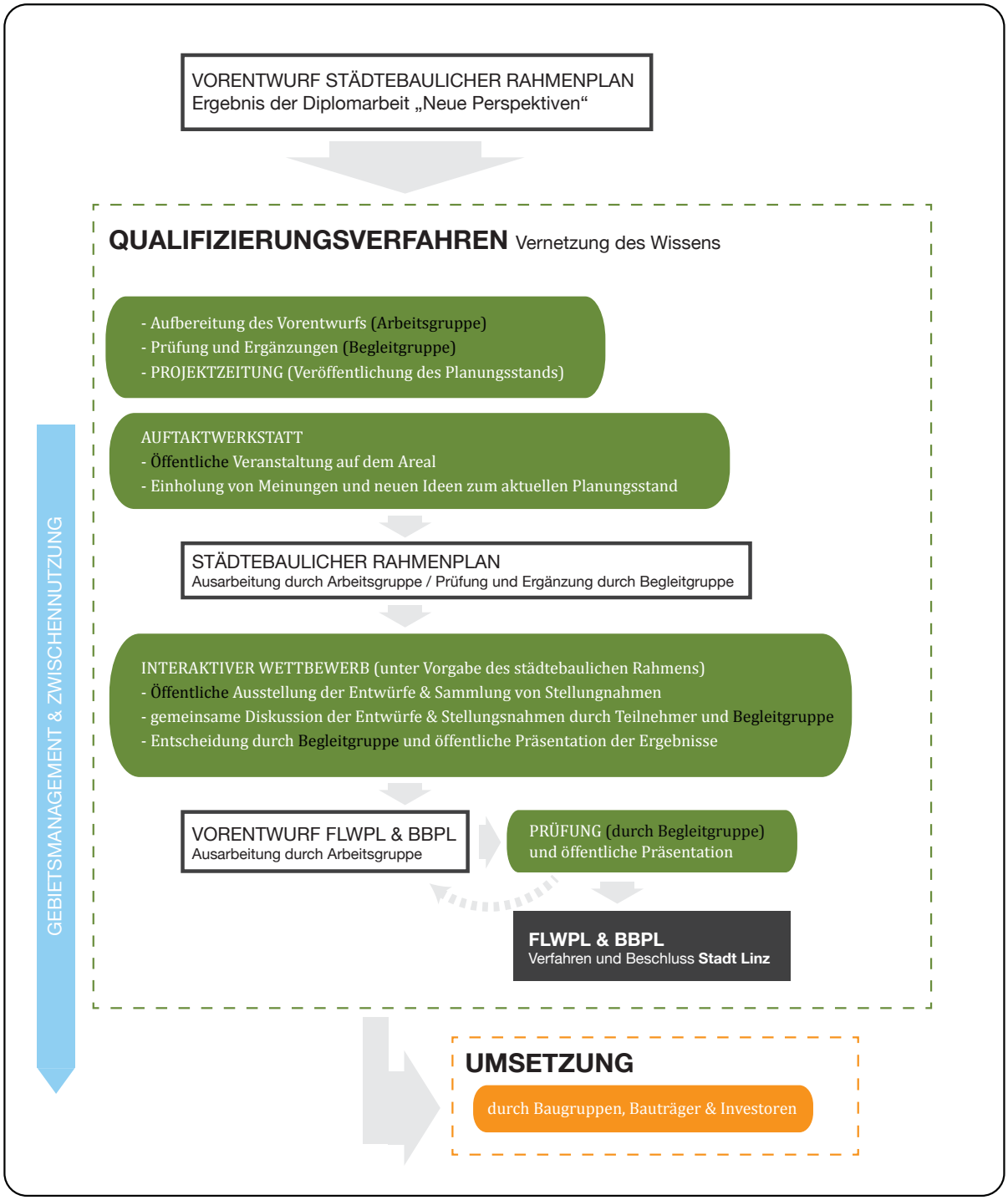
die Einhaltung des Zeitplans. Sie prüft und kommentiert die Entwürfe der Arbeitsgruppe und muss vor jeder Entscheidung einen Konsens unter ihren Mitgliedern herstellen, was eine sehr schwierigen Aufgabe darstellt. Sie trifft strategische Entscheidungen, gibt eine inhaltliche Richtung vor und gilt als die „Qualitätssicherung“ der Planung.

Gebietsmanagement

Das Gebietsmanagement ist die Schnittstelle zwischen dem Magistrat und den Interessierten vor Ort und hat seinen Sitz in einem offenen, zugänglichen Büro auf dem Kasernengelände. Die Institution ist nicht an der Planung beteiligt, hat jedoch während der Planungsphase die Aufgabe einerseits alle Interessierten vor Ort über den aktuellen Stand der Planung, die Möglichkeiten der Planungsbeteiligung und Zwischennutzungsmöglichkeiten zu informieren, und andererseits das Magistrat über die Nachfrage und Geschehnisse vor Ort am laufenden zu halten. Auch die Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt fällt in die Zuständigkeit des Gebietsmanagements. Neben der Funktion als Informationsschnittstelle, hat die Institution auch die Aufgabe diverse Zwischennutzungen der Immobilien zu organisieren, um das Areal sofort nach seiner Stilllegung zu öffnen und für kulturelle Nutzungen vorzubereiten. Das Gebietsmanagement hat als Institution vor Ort eine hohe Bedeutung für die Qualität der Bevölkerungsbeteiligung am Planungsprozess und spielt für das Öffnen des Areals und die Umsetzung von Zwischennutzungen eine Schlüsselrolle.

QUALIFIZIERUNGSVERFAHREN & UMSETZUNG

Als Qualifizierungsverfahren wird der öffentliche Abschnitt des Planungsprozesses bezeichnet, der aufbauend auf einer Planungsgrundlage durch verschiedene partizipative Veranstaltungen auf eine Vernetzung des Wissens abzielt und schließlich einen formellen Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan ergibt, der eine erfolgreiche Entwicklung des Areals ermöglicht.



Die Planungsgrundlage für das Qualifizierungsverfahren ist der städtebauliche Rahmen dieser Arbeit, der als Vorentwurf des städtebaulichen Rahmenplans die Basis für die öffentlichen Debatte darstellt.

Zu Beginn des Prozesses werden die Planungsinstitutionen Projektkoordination, Arbeitsgruppe, Begleitgruppe und Gebietsbetreuung gegründet. Die Begleitgruppe prüft und kommentiert den Vorentwurf des städtebaulichen Rahmenplans und die Arbeitsgruppe bereitet die Ergebnisse auf, die in Form einer **Projektzeitung** veröffentlicht werden und so einen öffentlichen Diskussionsprozess in Gang setzen können. Der Vorentwurf des städtebaulichen Rahmenplans bildet auch die Grundlage für eine **Auftaktwerkstatt**, eine öffentliche Veranstaltung, in welcher der Planungsstand präsentiert wird und Meinungen und Ideen von Anrainern und Interessierten eingeholt werden. Durch die Einarbeitung der Vorschläge durch die Arbeitsgruppe und Prüfung durch die Begleitgruppe entsteht ein **städtebaulicher Rahmenplan**, der als Grundlage für einen Wettbewerb dient und dazu beiträgt, dessen Ergebnisse vergleichbarer zu machen (vgl. Markvica, 2011: 132). Um eine vielfältige Gestaltung des Areals zu erzielen, kann der **Wettbewerb** analog zum Konzept der „parallel sketches" für die Entwicklung von *Hammarby Sjöstad* in Stockholm veranstaltet werden, bei dem für jedes der Grundstücke unterschiedliche Architekten einen Vorschlag liefern (vgl. Foletta, 2010: 32). Wenn sich zu diesem Zeitpunkt bereits Baugruppen formiert haben, die eine Entwicklung für ein bestimmtes Grundstück geplant haben, die den Voraussetzungen des städtebaulichen Rahmenplans entsprechen, kann für das betreffende Grundstück der Wettbewerb entfallen, wodurch Kosten eingespart werden. Die Ergebnisse des Wettbewerbs können wie beim Wettbewerb zum *Steinmüller Gelände* in Gummersbach 2005 im Zuge einer öffentlichen Ausstellung von Besucher mit **schriftlichen Stellungnahmen** versehen werden (vgl. Scheuvens, 2005: 7), die in weiterer Folge wie beim Freiraum-Wettbewerb zu Graz-Reininghaus gemeinsam von der Begleitgruppe und den Wettbewerbsteilnehmern diskutiert werden (vgl. Bork, 2008: 30f). Nach einer Entscheidung durch die Begleitgruppe, die auch eine Abänderung eines Entwurfs oder eine Verbindung von mehreren Entwurfselementen sein kann, wird das **Ergebnis öffentlich präsentiert**. Anschließend arbeitet die Arbeitsgruppe auf Basis des Ergebnisses einen **Vorentwurf eines Flwpl und Bbpl** aus, der wiederum von der Begleitgruppe geprüft wird. Dieser Ablauf von Ausarbeitung bzw. Nachbearbeitung und Prüfung kann mehrere Male wiederholt werden, bis ein Ergebnis erzielt wird, mit dem alle Betroffenen zufrieden sind. Der **Beschluss von Flwpl und Bbpl** stellt nach diesem umfangreichen Planungsprozess keine Hürde mehr dar, nachdem auch die Entscheidungsträger bereits in der Begleitgruppe repräsentiert wurden.

Die **Umsetzung** auf den Baufeldern kann durch unterschiedliche Akteure zu verschiedenen Zeitpunkten beginnen. Wenn sich während des Planungsprozesses bereits interessierte Entwickler, Investoren oder Baugruppen gefunden haben, kann unter Vergabe einer Sonderbaugenehmigung

die Bautätigkeit oder Neunutzung des Bestands schon vor Beschluss des rechtskräftigen Bbpl beginnen. Voraussetzung dafür ist jedoch die Einhaltung der Vorgaben des städtebaulichen Rahmenplans. Die noch nicht vergebenen Grundstücke werden nach Abschluss des Qualifizierungsverfahrens von der Stadt an Bauträger verkauft, wobei **städtebauliche Verträge zwischen Stadt und Projektentwickler** eine Gestaltung im Rahmen der Planung sichern und so Altbestände geschützt werden können, öffentliche Plätze durch anbaupflichtige Raumkanten entstehen und eine Vielfalt an Nutzungen gewährleistet werden kann. Baugruppen resp. Baugemeinschaften, also Kollektive, die für den eigenen Wohn- bzw. Gewerbebedarf bauen wollen, sollen bei der Vergabe von Grundstücken bevorzugt werden, da diese Akteure einen näheren Bezug zum späteren Stadtviertel haben und für ihre Nutzung offensichtlich einen besonderen Lagevorteil am Standort sehen. Vor allem im Hinblick auf eine angestrebte Mischnutzung stellen Baugruppen eine gute Lösung dar, weil die Beteiligten im Vorhinein darauf eingestellt sind bzw. sich dadurch sogar Vorteile erhoffen und somit weniger Nutzungskonflikte entstehen (vgl. Fischer, 2012: Das Viertel). Baugruppen in Form von Vereinen haben bereits in den Projekten Sargfabrik (vgl. VIL, 2012: Das Projekt) und Französisches Viertel in Tübingen (vgl. Fischer, 2012) erfolgreich Grundstücke entwickelt.

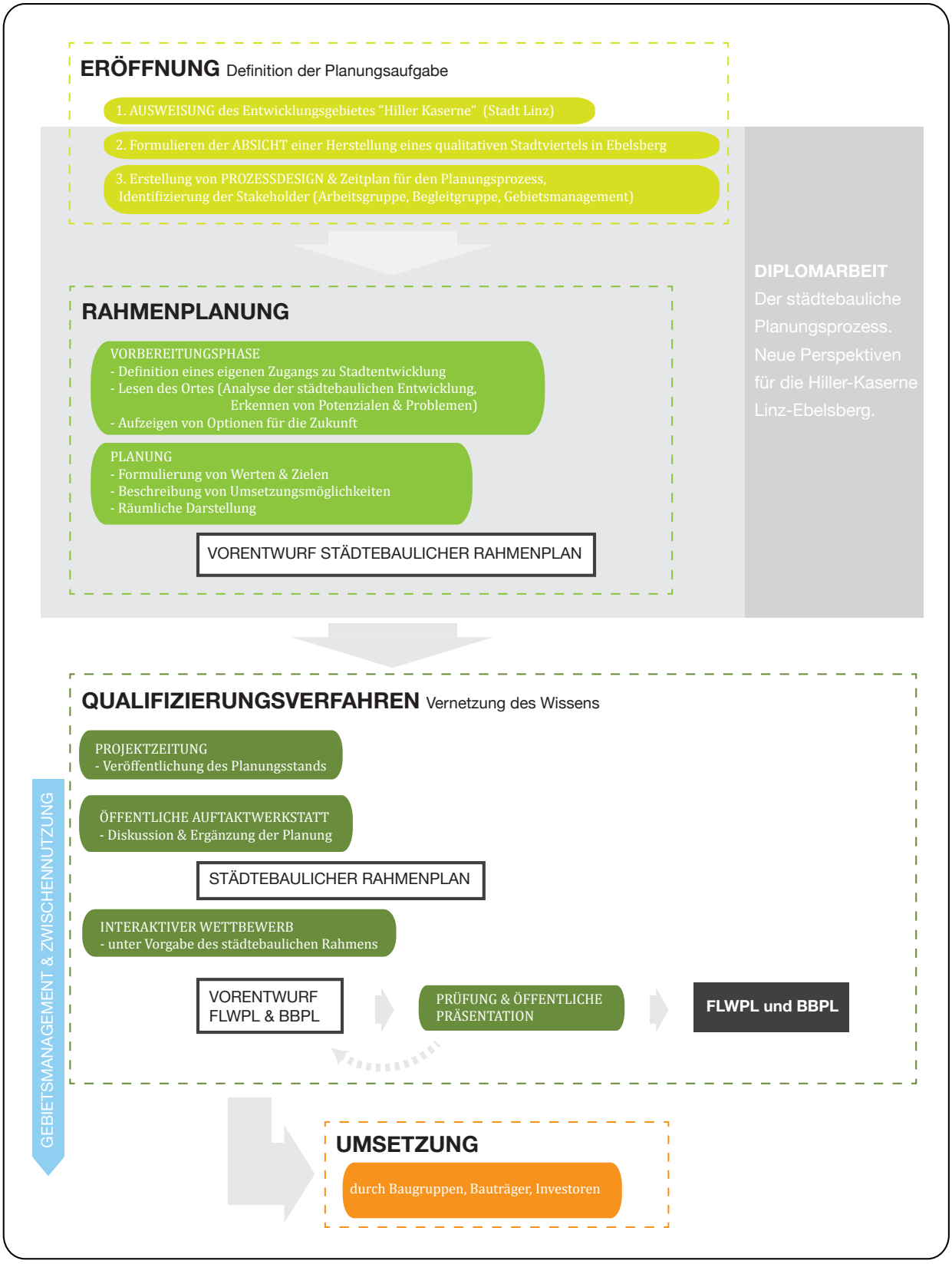
ZWISCHENNUTZUNG

Im Hinblick auf das Ziel, ein offenes, belebtes Stadtviertel auf dem für lange Zeit geschlossenen Kasernenareal zu schaffen, ist ein möglichst frühes **Öffnen der Liegenschaft** und die Ansiedelung von Nutzungen sehr wichtig. Der Gebäudebestand und der große Grünraum bieten für diverse Zwischennutzungen sehr gute Voraussetzungen, wobei damit nicht ausschließlich zeitlich begrenzte Nutzungen gemeint sind, sondern auch öffentliche Nutzungen, die für längere Zeit bestehen können. Auch beim Entwicklungsprozess des französischen Viertels in Tübingen stand zu Beginn die Verwertung und Nutzung des brauchbaren Altbestands, bevor die Planung und Entwicklung neuer Immobilien begann. Durch verschiedene Funktionen entstand auf dem Areal schon sehr früh urbanes Leben (vgl. Fischer, 2012: Das Viertel).

Das Gebietsmanagement auf dem ehemaligen Kasernenareal hat die Aufgabe, die Flächen und Räumlichkeiten für eine Nutzung vorzubereiten und für interessierte Gruppen zur Verfügung zu stellen. Die örtlichen Vereine stellen hier eine Haupt-Zielgruppe dar, aber auch lokale Künstler, Musiker, Bands oder einfach Interessensgemeinschaften können Flächen oder Räumlichkeiten kostenlos nutzen und öffentliche Veranstaltungen abhalten. In Form einer Kulturinitiative wird dadurch das kulturelle Angebot für die Bewohner verbessert, Vandalismus vorgebeugt (vgl. Pamer. oJ: 3) und aktives Standortmarketing betrieben, wovon das Areal und die zukünftigen Nutzer durch

eine positive Imagebildung profitieren können. Die daraus erzielte Wertsteigerung kann bei Veräußerungen die Kosten durch die kostenlose Zurverfügungstellung der Stadt wieder etwas ausgleichen. Aus den Zwischennutzungen können sich unter Umständen auch dauerhafte Einrichtungen entwickeln. Den Beginn der Aktivitäten auf dem Hiller-Areal kann die *Auftaktwerkstatt* sein, die als interaktive Informationsveranstaltung über die Planung in einer Fahrzeuggarage der ehemaligen Kaserne stattfinden kann. Bei dieser Veranstaltung wird auf die Möglichkeit einer kostenlosen kulturellen Nutzung von Räumlichkeiten hingewiesen. Aber auch öffentliche Veranstaltungen (beispielsweise Open Air Konzerte oder Freiluftkino) können am Standort stattfinden, um den Bekanntheitsgrad des Areals zu steigern und eine Erweiterung der Freizeitmöglichkeiten für die Anrainer zu bieten.

PLANUNGSPROZESS
NEUE PERSPEKTIVEN FÜR DIE HILLER KASERNE



05

Resümee

Planung hat als Gestaltung von Stadterweiterung sehr hohe Anforderungen zu erfüllen. Die vielen Ansprüche an neue Stadtquartiere, wie hohe Lebensqualität, verträgliche, ökologische Auswirkungen, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität stehen einer Kombination noch nie dagewesener Herausforderungen in Städten gegenüber. Gesellschaftliche Polarisierung, demografische Schrumpfungsprozesse, globale Wirtschaftskrisen und steigende Umweltbelastung machen Planung zu einer äußerst komplexen und sensiblen Aufgabe. Gleichzeitig ist durch den steigenden Einfluss privater Akteure auf die Raumentwicklung ein Verlust an planerischer Kontrolle zu verzeichnen. Auch in Linz sind diese internationalen, städtischen Trends erkennbar. Die Stadt ist durch eine intensive Suburbanisierungsphase von multifunktionalen Zwischenzonen umgeben, die sich durch eine unkoordinierte Anordnung von großflächigen Fachmarkt- und Einkaufszentren, Autobahnen, Gewerbestandorten und Einfamilienhaussiedlungen definieren. Die künftige Gestaltung dieser auf motorisierten Individualverkehr ausgelegten, zersiedelten Stadtrandzonen wird vor allem im Hinblick auf eine ungewisse Verfügbarkeit von fossilen Treibstoffen, demografische Schrumpfungsprozesse und hohe Kosten brachliegender Infrastruktur eine große Herausforderung und somit ein bedeutendes Planungs-Handlungsfeld der Zukunft sein.

Ebelsberg stellt durch seine Wohnfunktions-Monostruktur eine Ausnahme in der multifunktionalen Stadtrandzone von Linz dar und weist keine Versorgungseinrichtungen überregionaler Bedeutung auf. Trotz des dadurch entstehenden Schlafstadtcharakters, erhält der Ort durch seine Besonderheit an der Kombination an weitläufigen Grünräumen und hervorragendem Anschluss an die städtische Infrastruktur die Chance, einmalige Qualitäten am Stadtrand von Linz zu entwickeln. Die Gestaltung von Stadterweiterungsprojekten in Ebelsberg stellt durch dieses Potenzial eine große Herausforderung dar.

Die rund 17 Hektar große Hiller-Kaserne in Ebelsberg ist trotz ihrer unmittelbar angrenzenden, öffentlichen Nutzungen, wie beispielsweise einer Hauptschule, eine unbetretbare, verbotene Zone und aufgrund ihrer zentralen Lage auch eine räumliche Barriere für die Bevölkerung von Ebelsberg. Durch die Auflassung der Kaserne entsteht eine Erweiterungsfläche, die sich mitten im Ort befindet

und dadurch völlig neue Perspektiven für Ebelsberg eröffnet. Die hervorragende infrastrukturelle Erschließung und die zentrale Lage inmitten unterschiedlicher Nutzungen und großflächiger Grünräume bieten sehr gute Voraussetzungen für ein Stadterweiterungsprojekt. Aufgrund der Größe der Liegenschaft im Vergleich zum bestehenden Siedlungsgebiet, kann deren Entwicklung eine Veränderung für den gesamten Ort bedeuten.

Im Hinblick auf die unterschiedlichen, möglichen Auswirkungen von Stadterweiterungsprojekten im allgemeinen, ist an die Neugestaltung des Kasernenareals eine sehr große Verantwortung für die Zukunft gebunden. Aufgrund der angrenzenden Erholungsräume, der guten Anbindung an das öffentliche Verkehrsmittelnetz und dem ständigen Bedarf an neuen Wohnräumen in Linz, ist die Errichtung von Wohnungen auf dem Kasernengrundstück naheliegend. Jedoch ist für die volle Nutzung des Potenzials des Standortes ein Ausbrechen aus der ewigen Fortführung der monostrukturellen Wohnnutzung am Standort Ebelsberg erforderlich. Denn die Errichtung eines neuen, zentralen Stadtteils sollte einen Beitrag für die Verbesserung der Lebensqualität aller Bewohner leisten. Dies kann durch eine Erweiterung der ohnehin begrenzten öffentlichen Freiräume in Ebelsberg und die Entwicklung öffentlicher Kultur- und Versorgungseinrichtungen auf dem Grundstück gelingen. Der gute Anschluss an das öffentliche Verkehrssystem und die zentrale Lage in fußläufiger Entfernung zu Hauptplatz und Bahnhof ermöglichen durch eine Attraktivierung nicht motorisierter Wege und öffentlicher Verkehrsmittel einen Beitrag zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zu leisten, der eine große Belastung für die Bewohner darstellt. Um die Funktionalität des Areals auch langfristig gewährleisten zu können, muss die Planung auf flexible Raumstrukturen abzielen. Dadurch können Eigentumsverhältnisse, Nutzungen und Gebäude auf geänderte Rahmenbedingungen angepasst werden. Bei der Planung für die Neuentwicklung der Hiller-Kaserne müssen deshalb sowohl die stadtregionalen Rahmenbedingungen als auch die lokalen Herausforderungen berücksichtigt werden, um eine langfristig positive Entwicklung des Areals zu ermöglichen.

Die Erstellung eines umfassenden Plans garantiert jedoch noch keine Entstehung eines neuen, qualitativen Stadtviertels nach geplanten Vorgaben. Für eine erfolgreiche Umsetzung planungsrelevanter Ziele, ist die Gestaltung eines kommunikativen Planungsprozesses von großer Bedeutung. Unter einer öffentlichen Leitung durch die Stadt können so alle von der Planung betroffenen Akteure an der Planung mitwirken. Das beinhaltet sowohl eine Beteiligung von Anrainern, die als „Experten“ ihres Wohnraumes bedeutungsvolles Wissen über das Planungsgebiet haben und durch ihre unmittelbare Nachbarschaft zum Projektgebiet auch ein gewisses Recht auf Mitbestimmung haben. Aber auch die Zusammenarbeit mit Akteuren aus der Wirtschaft, Infrastrukturbetrieben oder der Politik spielt hinsichtlich von Maßnahmen, die nicht im Entscheidungsbereich der Stadt liegen eine große Rolle für die Umsetzung. Dadurch werden die Interessen frühzeitig abgestimmt, gemeinsame Ziele formuliert und es können raumbezogene

Strategien besser koordiniert werden. Eine Kombination von Plan und Prozess ist deshalb für eine verantwortungsvolle Umsetzung neuer Perspektiven für die Hiller-Kaserne unumgänglich.

06

Literatur

AMANN, Wolfgang et al: Nutzungsvielfalt für Graz-Reininghaus. Asset One AG. Graz 2008.

BAS VAN FRAASSEN: The Scientific Image. Oxford University Press. 1980

BECKER, Heidede et al (Hrsg.): Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa. Karl Krämer Verlag Stuttgart und Zürich. 1998.

BLOTEVOGEL, Hans Heinrich: Geschichte der Stadtplanung. 1998. In: BICK, Frank: Geographie Tutorium. URL: http://www.supplement.de/geographie/blotevog/raumpl/geschichte.htm

BMVIT (Hrsg.): Rahmenplan ÖBB und Prioritätenreihung ASFINAG. Oberösterreich. 2010

BORK, Herbert et al: Grün- und Freiraum in Graz-Reininghaus. Asset One AG. Graz 2008.

BOTT, Helmut et al (Hrsg.): Lehrbausteine Städtebau. Basiswissen für Entwurf und Planung. Städtebau-Institut Universität Stuttgart. 2010.

CARRINGTON, Manfred & REITER, Andreas: Der Süden von Linz. Vergangenheit und Gegenwart der Ortschaften Ebelsberg, Mönchgraben, Pichling, Posch, Ufer, Wambach. Linz 2007.

DALDRUP, Lütke Engelbert & ZLONICKY, Peter (Hrsg): Große Projekte in deutschen Städten. Stadtentwicklung 1990-2000. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Berlin 2009.

DELLESKE, Andreas: Freiburg-Vauban. Zugriff am 15.01.12.
URL: http://vauban.de/info/verkehrsprojekt/k1.html

FISCHER, Andreas: Werkstadthaus. Französisches Viertel Tübingen. Zugriff am 16.3.2012
URL: http://www.werkstadthaus.de

FOLETTA, Nicole: Hammarby Sjöstad. Case Study. In: Europe's Vibrant New Low Car(bon) Communities. Institute for Transportation & Development Policy Europe. New York 2010.

FRIEDMANN, John: The Prospect of Cities. University of Minnesota Press. Minneapolis. 2002.

GUIBERT, Florent: Souvenirs d'un sous-lieutenant d'infanterie légère (1805-1815) & Souvenirs de guerre (1790-1831). La Vouivre. Paris 1997.

GRANZOW, Ina et al: Stadtszenarien für Graz-Reininghaus. Asset One AG. Graz 2008.

VEREIN FÜR INTEGRATIVE LEBENSGESTALTUNG (VIL): Sargfabrik. Zugriff am 16.3.2012
URL: http://www.sargfabrik.at

LUDWIGSBURG (Hrsg.): Kasernen Ludwigsburg. Zugriff am 16.3.2012.
URL: http://www.kasernen-ludwigsburg.de

MARKVICA, Karin: Von der Auslobung zur Projektumsetzung. Der Wettbewerb im Rahmen der Projektumsetzung am Beispiel Stadt Wien. Diplomarbeit. TU Wien. 2011

MAGISTRAT LINZ (Hrsg.): Subprojektgruppe 6. Wohnen, Verkehr, Raumplanung und -entwicklung. Linz 2004.

OÖ LANDESREGIERUNG (Hrsg.): Oberösterreichisches Raumordnungsgesetz 1994. Linz.

OPEN KNOWLEDGE FOUNDATION (Hrsg): OpenData Linz CKAN. Zugriff am 16.3. 2012
URL: http://ckan.data.linz.gv.at

PAMER, Volkmar et al: Kabelwerk. Genese eines Stadtteils. MA 21. Wien o.J.

RAINER, Roland: An den Rand geschrieben. Wohnkultur – Stadtkultur. Böhlau. Wien 2000.

SCHEUVENS, Rudolf et al: Meinungen bilden. In: stadt:impuls. Projektzeitung für die Entwicklung des Steinmüller-Geländes in Gummersbach. 2. Ausgabe. Stadt Gummersbach 2005.

SCHEUVENS, Rudolf et al: Planung als Prozess. Gestaltung dialogorientierter Planungs- und Umsetzungsprozesse. Werkstattbericht Nr. 109. TU Wien. Wien 2010.

SEIß, Reinhard: Wer baut Wien? Hintergründe und Motive der Stadtentwicklung Wiens seit 1989. Pustet Verlag. Salzburg 2007.

SIEVERTS, Thomas: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt Raum und Zeit Stadt und Land. Birkhäuser Verlag Basel. Berlin1997.

SIEVERTS, Thomas: Der Entwurf des Planungsprozesses ist eine Kunst. In: Planung als Prozess. Gestaltung dialogorientierter Planungs- und Umsetzungsprozesse. TU Wien. Wien 2010.

STADTENTWICLKUNG WIEN, MA 18 (Hrsg.): Integration im öffentlichen Raum. Werkstattbericht Nr. 82. Wien 2006.

STADTFORSCHUNG LINZ (Hrsg.): Wanderungsbefragung 2000. Linz 2002.

STADTFORSCHUNG LINZ (Hrsg.): BürgerInnenberfragung 2004. Ebelsberg. Linz 2004.

STADTFORSCHUNG LINZ (Hrsg.): Bevölkerungsprognose für Linz 2007-2020. Linz 2007.

STADTFORSCHUNG LINZ (Hrsg.): Binnenwanderung 2010. Linz 2011.

STADTKOMMUNIKATION LINZ (Hrsg.): SolarCity Pichling. Linz. Besucht am 14.04.2011. URL: http://www.linz.at/leben/4701.asp

STADTPLANUNG LINZ (Hrsg.)(1): Grünflächenplan der Stadt Linz. Linz 2001.

STADTPLANUNG LINZ (Hrsg.)(2): Örtliches Entwicklungskonzept – Teilkonzept Süd. Linz 2001.

TREBERSPURG, Martin et al: Ergebnisse der Energiebilanz und Treibhausgasemissionen. Arbeitsgruppe Ressourcenorientiertes Bauen, Institut für Konstruktiven Ingenieurbau, Department für Bautechnik und Naturgefahren. Universität für Bodenkultur Wien. Wien 2010.

WACHTEN, Kunibert & NADROWSKI, Steffen: Planungskonzepte im gesellschaftlichen Wandel. In: Immobilienökonomie Band III - Stadtplanerische Grundlagen. Oldenburger Wissenschaftsverlag. München 2005.