

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<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/eng>



DIPLOMARBEIT

FRACHTENBAHNHOFSAREAL LINZ

Stadtmaschine als Prototyp für die Einbindung innerstädtischer
Brachflächen in das vorhandene Stadtgefüge

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des
akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs /
Diplom-Ingenieurin unter der Leitung

Ass.Prof. Mag.arch. Dr.techn. Walter Cernek

e 253.6 Abteilung für Gestaltungslehre und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Stefan Alois Windischbauer

0226176

Wien, am

KURZTEXT //

Das Freiwerden von innerstädtischen Flächen durch den Abzug von Industrie und Gewerbe aus den Stadtzentren, sowie die Umstrukturierung der zuvor notwendigen Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen stellt viele Städte vor die Herausforderung, für die daraus resultierenden Brachflächen neue Konzepte zu entwickeln.

In Linz bietet sich die Möglichkeit, auf einer Teilfläche des ehemaligen Frachtenbahnhofs einen neuen Stadtteil zu entwickeln. Entgegen den gängigen Konventionen stellt diese Arbeit einen Versuch dar, neue Möglichkeiten für städtebauliche Probleme zu erarbeiten und damit einen Prototyp für Linz zu generieren.

Eine Neuinterpretation von öffentlichem Raum bezüglich dem Zusammenspiel von Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur bildet die Basis für lebendige Städte. Das Einbeziehen umliegender Stadtteile und Bezirke in neue Konzepte stellt eine nachhaltige Aufwertung des gesamten Stadtraums dar.

Der Trend der Abwanderung aus den Städten in die Vorstädte und Umlandgemeinden ist ein weitverbreitetes Problem, welches in Linz besonders deutlich zu erkennen ist. Zersiedelung und ein hohes Pendleraufkommen sind die Folgen der bisherigen Entwicklung.

Um dieser Tatsache entgegen zu wirken gilt es, neue Ansätze zu erarbeiten und das bestehende Bild von Stadt und Stadtraum zu überdenken.

Nicht die Trennung von Funktionen, sondern das bewusste Durchmischen lassen neue Begegnungen zu und tragen zur kontinuierlichen Bespielung des Stadtraums bei.

Statt dem Ausblenden von Industrie und Verkehr gilt es, vorhandene Standortfaktoren neu zu interpretieren und trotz der bestehenden Nachteile ein hochwertiges Umfeld zu schaffen, welches den Anforderungen an eine lebenswerte Stadt gerecht wird.

ABSTRACT //

The abandonment of urban areas due to the relocation of commerce and industry from urban centres to the periphery as well as the restructuring of the now disused traffic- and infrastructure-facilities poses a challenge for many cities to develop new strategies for these underused areas.

In Linz there is a possibility to create a new district on a part of the former Frachtenbahnhof. Against established standards, this thesis is an attempt to work out new potentials to develop a pilot scheme for the city of Linz.

The reinterpretation of urban space regarding the interaction of working, living and infrastructure forms the base of an agile city. To involve the surrounding urban quarters and districts in new concepts is a sustainable upgrading of the entire cityscape.

The general tendency of migration from the city area to suburbs and surrounding municipalities is a prevalent problem which is particularly evident in Linz. Urban sprawl and a magnitude of commuters are the consequences of the previous development.

To counteract this fact it's necessary to work on new approaches and to rethink the existing image of cities and urban space.

Not the segregation of functions, but the deliberate mixture of utilizations allows for new encounters and contributes to a permanent increase in the usage of urban space.

Instead of blanking out industry and traffic, it's sensible to reinterpret the existing site-related factors and, despite of the hindrances on hand, create an environment of high quality which corresponds to the requirements of a livable city.

FRACHTENBAHNHOFSAREAL LINZ //

Stadtmaschine als Prototyp für die Einbindung innerstädtischer Brachflächen in den vorhandenen Stadtraum

INHALT //

1. MOTIVATION //					
1.1	Inspiration	01			
1.2	Studium	01			
1.3	Gehversuche	01			
1.4	Danke	02			
2. EINLEITUNG //					
2.1	Linz // Gegenwärtige Situation	03			
2.2	Trail and Error	04			
2.3	Lösungsansatz	04			
3. URBANE ENTWICKLUNG //					
3.1	Kontext	05			
3.2	Urbanisierung // Weltweit	06			
3.3	Urbanisierung // Europa	06			
3.4	Globalisierung	07			
3.5	Dilozierung	07			
3.6	Stadt // Land	07			
4. URBANE PHÄNOMENE //					
4.1	Urban Sprawl	08			
4.2	Shrinking Cities	08			
4.3	Gentrification	09			
4.4	Änderung der Stadtpolitik	09			
4.5	Wiedergeburt der Städte	10			
4.6	Öffentlicher Raum // Privates Eigentum	10			
5. STADTRAUM //					
5.1	Denkanstoß	11			
5.2	Standpunkt der Planer	11			
5.3	Bewohner	11			
5.4	Megastruktur	12			
5.5	Raumtypologie	13			
5.6	Bewegung und menschliches Verhalten	13			
5.7	Polarität im Stadtraum	14			
5.8	Attraktion und Markenentwicklung	14			
5.9	Zeichenhaftigkeit	14			
6. MOBILITÄT //					
6.1	Bewegung	15			
6.2	Mobilität	15			
6.3	Geschwindigkeit	16			
6.4	Zeit // Weg	16			
6.5	Fahrzeuge	16			
6.6	Bedürfnis	17			
6.7	Homogene Strukturen	17			
6.8	Fußgänger und Radfahrer	18			
6.9	Stadtplanung // Verkehrsplanung	18			
6.10	Automobil // Öffentlicher Verkehr	19			
6.11	Änderung der Strukturen	19			
6.12	Schlußfolgerung	20			
7. GESCHICHTE //					
7.1	Von der Besiedelung bis zur Antike	22			
7.2	Linz im Mittelalter	22			
7.3	Reformation und Gegenreformation	23			
7.4	Das barocke Linz	23			
7.5	Aufklärung, Reformen und Kriege	25			
7.6	Industrialisierung, Technik und Kultur	25			
7.7	Ausdehnung des Stadtgebiets	27			
7.8	Der Beginn d. 20. Jhdt // 1900-1938	28			
7.9	Linz während des Nationalsozialismus	28			
7.10	Linz // Hitlers Kulturhauptstadt	29			
7.11	Wohnbau in der Zeit des Nationalsozialismus	31			
7.12	Nachkriegszeit // Wiederaufbau	31			
7.13	Der Wiederaufbau der Schwerindustrie	32			
7.14	Ausbau des Verkehrsnetzes	32			
7.15	Wohnbau // Nachkriegszeit bis 1970	33			
7.16	Kultur und Bildung	33			
7.17	Resümee // Historische Entwicklung	34			
8. LINZ - STECKBRIEF //					
8.1	Stadtgebiet	35			
8.2	Statistische Bezirke bis 2014	35			
8.3	Statistische Bezirke ab 2014	35			
8.4	Stradtregion	36			
8.5	Einwohner // Dichte	37			
8.6	Linz // Autostadt	37			
8.7	Linz // Stadt der Pendler	37			
8.8	Gehen und Radfahren in Linz	38			
8.9	Öffentliche Verkehrsmittel in Linz	38			
8.10	Wohnen in Linz	38			
8.11	Grünflächen im Stadtgebiet	39			
8.12	Arbeiten in Linz	39			
8.13	Bildung in Linz	39			
9. FRACHTENBAHNHOF //					
9.1	Linz // Umschlagplatz an der Donau	41			
9.2	Die Erweiterung des Linzer Frachtenbahnhofs	41			
9.3	Stilllegung von Traktion und Frachtenbahnhof	43			
9.4	Grüne Mitte Linz // Chronologie	45			
9.5	Wettbewerbsergebnis // Projektstatus	46			
10. PLANUNGSGEBIET //					
10.1	Erweitertes Planungsgebiet?	47			
10.2	Trendzone?	47			
10.3	Planungsgebiet // Lageplan M=1:10.000	48			
10.4	Einfluss der Westbahn	49			
10.5	Ist - Zustand	50			
10.6	Masterplan	50			
10.7	Größenvergleich	51			
10.8	Straßennetz // Einbahnen	52			
10.9	Öffentlicher Verkehr	53			
10.10	Situationskarten // Umgebungsanalyse	54			
10.11	Eindrücke // Stimmungen	62			

11. KONZEPT //

11.1	Übergeordnetes Verkehrskonzept	66
11.2	Linie 4 // Erschließung Bauplatz	67
11.3	Nachbarschaften // Link zum Stadtgebiet	68
11.4	Bewegungsströme und Umwelteinflüsse	69
11.5	Maßnahmen // Verkehr	70
11.6	Gehwege // Radwege	71
11.7	Verteilung der Funktionen	72
11.8	Systemschnitt // Bebauungskonzept	73
11.9	Entwurfsraster // Maßstab	74
11.10	Erschließungssystem	75
11.11	Erschließung // Bebauung	76
11.12	Bauphasen // Akzeptanz der Nutzer	77
11.13	Bauliche Ausnutzung	81
11.14	Wohnungsschlüssel // temporäres Wohnen	83

12. ENTWURF //

12.1	Beschreibung	84
12.2	Schaubilder	85
12.3	Grundrisse	96
12.4	Schnitte	103
12.5	3D - Schnitte	111

13. VERZEICHNISSE //

13.1	Abbildungsverzeichnis	119
13.2	Literaturverzeichnis	122
13.3	Digitale Medien	122

GENDER HINWEIS

Im Sinne einer besseren Lesbarkeit der Texte wurde von mir entweder die männliche oder weibliche Form von personenbezogenen Hauptwörtern gewählt. Dies impliziert keinesfalls eine Benachteiligung des jeweils anderen Geschlechts.

Frauen und Männer mögen sich von den Inhalten dieser Diplomarbeit gleichermaßen angesprochen fühlen.

MOTIVATION //

1.1 Inspiration

Warum beschäftigt man sich mit Stadt bzw. Städtebau?

Die Mitarbeit an einem Projekt für Linz09 (what you really need - www.linz09.medienkulturhaus.at) weckte mein Interesse an diesem Thema. Das Jahr in dem Linz gemeinsam mit Vilnius, der Hauptstadt von Litauen, Kulturhauptstadt Europas war verstrich, und ich stellte mir die Frage, welche Erkenntnisse man aus Linz09 gewinnen kann.

In Publikationen rund um das Thema „Kulturhauptstadt“ wird oft der Begriff der Nachhaltigkeit und dessen Rolle für die weitere Entwicklung der Städte hervorgehoben. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass man nur schwer eine Bilanz über das gesamte Spektrum einer Kulturhauptstadt erstellen kann und man zwischen tatsächlichen monetären Aufwänden und den bereits entstandenen sowie den zukünftig entstehenden Prozessen auf kultureller und sozialer Ebene unterscheiden muss. Linz09 soll nicht zum Thema meiner Diplomarbeit werden. Trotzdem war dieses Ereignis ein wichtiger Einschnitt in meiner Studienzeit.

Die Tatsache, dass nicht nur die gebaute Umwelt in Form von Architektur, sondern vielmehr die sozialen und kulturellen Einflüsse für das urbane Erscheinungsbild einer Stadt verantwortlich sind, war für mich der Ausgangspunkt einer intensiven Auseinandersetzung mit dem Thema Städtebau.

1.2 Studium

Die Entwurfsarbeiten meiner Studienzeit konzentrierten sich meist auf sehr klar definierte Aufgabenstellungen, die während eines Semesters abgearbeitet wurden.

Die für mich logische Konsequenz zur Themenfindung für meine Diplomarbeit war also die Suche nach einem Projekt, das ich von grundauf entwickeln konnte, ohne dabei der konkreten Vorgabe eines Raumprogramms entsprechen zu müssen.

Die Entscheidung für ein Projekt mit städtebaulichem Schwerpunkt in Form eines Masterplans war die Grundlage für die meine Suche nach dem geeigneten Bauplatz.

Zahlreiche Texte über Brachflächen in Stadtgebieten und deren Umgestaltung zu „modernen“ Quartieren weckten mein Interesse zu diesem Thema.

Das Areal des ehemaligen Frachten- und Rangierbahnhofs in Linz bot sich mir als augenscheinlich idealer Bauplatz für meine weiteren Untersuchungen.

Angetrieben von der Neugier auf das für mich neue Thema begann ich 2010 mit den ersten Recherchen für meine Diplomarbeit.

1.3 Gehversuche

Erste Ansätze und Überlegungen zeigten sehr schnell, dass Städte nicht ohne Grund über sehr lange Zeitspannen entstanden.

Ein mir völlig neuer Maßstab und eine bis dahin unbekannt Dimension an Größe stellten mich vor neue Herausforderungen. Ich musste lernen, im städtebaulichen Maßstab zu denken.

Es gab viel mehr Dinge zu berücksichtigen als jene der tatsächlichen Umsetzbarkeit, Straßenbreiten oder Raumhöhen.

Die Frage nach den Menschen, die sich in meinem neuen Stadtteil aufhalten sollten, wie sie sich fortbewegen würden und wie ihre täglichen Abläufe in einer von mir konstruierten Umgebung aussehen könnten war wesentlich schwieriger zu beantworten.

Das Ergebnis meiner Arbeit sehe ich keinesfalls als fertigen Entwurf. Vielmehr soll es als Ansatz für weitere Untersuchungen und Überlegungen verstanden werden. Es zeigt den Charakter eines Prototyps, der zur ständigen Weiterentwicklung einlädt. Ein Konzept, das trotz der vielen Vorgaben offen für Veränderung bleibt und genauso in anderen Städten zur Anwendung kommen könnte.

1.4 Danke

Während der Zeit, in der ich an meiner Diplomarbeit geschrieben habe, haben mich viele Personen begleitet, die mir mit Rat und Tat zur Seite gestanden sind und mich unterstützt haben. Da dies nicht selbstverständlich ist, möchte ich mich an dieser Stelle bedanken.

Ich danke Ass.Prof. Mag.arch. Dr.techn. Walter Cernek, der es immer wieder geschafft hat mich zu motivieren und mir die Augen für Neues zu öffnen. Danke für die zahlreichen Bücher und dass du mir so viel über „die Großform“ beigebracht hast!

Ich danke Em. O. Univ. Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher, der mir während unserer Korrekturtermine vermittelt hat, wie wichtig es ist bestehende Klischees und Planungsmethoden zu hinterfragen.

Ich danke außerdem der Stadt Linz, der ASFINAG Service GmbH und dem Architekturbüro Kneidinger ZT, für die Bereitstellung von Planungsunterlagen und Daten.

Danke an Zirup!

- + Lukas Dieminger
- + Arch. Dipl. Ing. Thomas Karl
- + MSc Judith Köchl
- + Arch. Dipl. Ing. Michael Manigatterer
- + Franz Wolfgang Nachbauer
- + Mag. (FH) Peter Schreckensberger
- + Mag. Stephan Wiesinger

Mein besonderer Dank gilt meiner Familie für die Unterstützung während der letzten Jahre und meiner Freundin Victoria, die immer für mich da war und ist! // DANKE

EINLEITUNG //

2.1 Linz // Gegenwärtige Situation

Zwischen Salzburg und Wien an der Westautobahn gelegen ist Linz weniger für kulturelle Aktivitäten als für die bereits von weitem sichtbare Schwerindustrie bekannt.

In den vergangenen Jahren versuchte die Linz sich vom Bild der rauchenden Schloten der VOEST-Alpine AG zu distanzieren und einen Wandel zur kulturell hochwertigen Stadt zu vollziehen.

Institutionen wie das neue Landestheater (Eröffnung 2013), das Brucknerhaus, das Ars Electronica Center sowie das Lentos sind weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt und tragen einen wesentlichen Teil dazu bei, Linz zu einem neuen Auftritt zu verhelfen.

Durch die geografische Lage an der Donau und die umliegenden Berge des Mühlviertels liegt die Stadt in ein ländliches Idyll eingebettet, welches über viele andere Dinge hinwegsehen lässt. Martin Heller, damaliger Intendant von Linz09, meint sogar, Linz sei eine Stadt, in der Kultur, Industrie und Natur eine Verbindung eingehen wie kaum irgendwo sonst.

Trotz aller Bemühungen und dem Engagement im kulturellen Bereich sind die Folgen der wirtschaftlichen Entwicklung in Linz noch immer deutlich wahrnehmbar.

Wirtschaftswachstum geht einher mit Wohlstand. Steigende Umweltbelastungen und höheres Einkommen wecken vermehrt den Wunsch nach einem Haus im Grünen und fördern gleichzeitig den Ausbau der Verkehrssysteme. Gegenläufig kommt es im Stadttinneren zu Quartiersbildung. Es entstehen neue Anforderungen an die Stadtplanung.

In den 90er Jahren zeigte sich dieser Trend mit einer Bevölkerungsabnahme von rund -10% von 205.000 (1971) auf 183.133 Einwohner (2002).

vgl. Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Peter Arlt, Dimitri Broquard, Jonas Voegeli / Springer Wien New York / 2009 S. 16

Linz wird immer mehr zur Region. Umlandgemeinden wie Leonding, Pasching, Traun und Ansfelden bilden einen nahezu nahtlosen Übergang und verschmelzen mit der Stadt. Linz wird somit vor die gleichen städtebaulichen Probleme gestellt wie viele andere Städte.

Ein Entgegenwirken durch Verbesserungen der Umweltstandards im Bereich der Schwerindustrie und eine Aufwertung der Wohn- und Lebensverhältnisse lassen die Einwohnerzahlen zwar wieder steigen, trotzdem sind die Folgen weiterhin deutlich sichtbar. Das Anschwellen des Speckgürtels um Linz, mit all seinen Einkaufszentren und dezentralen Siedlungen, scheint weiterhin unverändert und stößt nur auf geringen Widerstand.

Bemühungen zur Verbesserung der innerstädtischen Situation sind zwar positiv zu werten, aber gesamt betrachtet stellt die Entwicklung um Linz die Kommunen vor immer größere Herausforderungen. Droht der Stadt Linz durch die Zersiedlung und Abwanderung in Umlandgemeinden eine leere Mitte? Wie kann man dem anhaltenden Trend der Verlagerung der Stadt nach außen entgegenwirken?



Abb. 00 Linz / Standpunkt Terminal Tower

2.2 Trail and Error

Außerhalb der Einkaufsstraßen prägen leere Geschäftslokale das Erscheinungsbild des Zentrums. Ein Grund dafür ist die Entwicklung von Shopping Centers in den nahe gelegenen Gemeinden. Renditen und Wirtschaftlichkeit stellen die Weichen für die Entwicklung von Projekten, die sich an der Konsumgesellschaft orientieren. Öffentlicher Raum wird auf die Interessen der Pop-Kultur reduziert.

In den Städten entsteht ein Vakuum, welches durch die Dezentralisierung von Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätzen sowie den Abzug der Bewohner ins naheliegende Umland erklärt werden kann.

Eine mögliche Reaktion auf diese Problematik ist die Stärkung der vorhandenen Areale innerhalb eines Stadtgefüges statt der Errichtung neuer Strukturen zwischen den Zentren.

Mit Bau von Satellitensiedlungen an Randzonen werden leblose Areale ohne die nötigen sozialen Strukturen geschaffen, während sich im Stadttinneren Leerstand und Quartiersbildung immer mehr ausbreiten.

Leider ist dem Trend der Shopping Malls nur sehr schwer entgegenzuwirken. Einkaufszentren entstehen nicht nur in den Städten, nahezu jede kleine Gemeinde errichtet diese an den Ortsrändern - im Glauben, dadurch die Kaufkraft zu erhöhen. Es entsteht ein Überangebot an der Peripherie, gleichzeitig entstehen hohe Kosten für die Erhaltung und die notwendige Infrastruktur während, die Ortskerne dem Verfall überlassen werden.

2.3 Lösungsansatz

Frei gewordene Flächen, die zuvor für Industrie oder für Verkehrsbauten genutzt wurden, sind keine Seltenheit in Städten.

Die Tatsache, dass in Linz auf dem ehemaligen Frachtenbahnhofsareal sozusagen Neuland mitten im urbanen Kontext zur Verfügung steht, ist daher nicht als Monopol zu sehen.

Besonders herausfordernd ist hierbei jedoch, auf einem Grundstück, das nicht den Idealvorstellungen entspricht, ein Pilotprojekt zu entwickeln, welches sich nicht zwingend den Faktoren der gängigen Benutzung und Rentabilität beugen muss.

In Linz bietet sich durch das Freiwerden des Areals für den ehemaligen Frachten- und Rangierbahnhof die Möglichkeit, ein innerstädtisches Gebiet neu zu erschließen und der Zersiedelung und Abwanderung entgegen zu wirken.

2001 wurde von Linz und der ÖBB gemeinsam die Projektgruppe „Trendzone Linz Mitte“ ins Leben gerufen und damit eine Plattform zur weiteren Projektentwicklung geschaffen. 2005 erfolgte der Kauf des ca. 8,5ha großen Geländes von der ÖBB. Es folgte ein EU-weit ausgeschriebener städtebaulicher Ideenwettbewerb. Das Siegerprojekt des bayrischen Architekten Albert Blaumoser. Grundkonzept des Entwurfs ist war zentraler Park mit umschließender Wohnbebauung.

Der ehemalige Rangierbahnhof gilt mit einer Größe von ebenfalls 8ha als Entwicklungsgebiet der ÖBB und wird im Masterplan als Gewerbegebiet mit umweltverträglichen Betrieben ausgewiesen.

Entgegen aller nachteiliger Eigenschaften, die die Lage an der Westbahn und der angrenzenden Mühlkreisautobahn bringen, zeigen sich dort genau jene Besonderheiten, welche Linz auszeichnen.

Umgeben vom Panorama der mühlviertler Berge kann man in der Ferne den Pöstlingberg sowie die Ausmaße der VOEST Alpine AG erkennen.

Warum sollte ein derart charakteristisches Gebiet inmitten der Stadt trotz der Nachteile, die es mit sich bringt, zum tristen Gewerbegebiet degradiert werden?

Städtisches Leben ist gekennzeichnet von einer Durchmischung der Funktionen. Es liegt nahe, ein Konzept zu entwickeln, welches genau dieses Thema aufnimmt und durch bewussten Funktionsmix eine lebendige Umgebung generiert. Der Bauplatz ist durch seine Lage zwar örtlich durch die Westbahntrasse eingegrenzt, kann aber durch die Belegung mit öffentlichen und sozialen Funktionen wesentlich zur Vernetzung mit den umliegenden Stadtteilen beitragen.

URBANE ENTWICKLUNG //

3.1 Kontext

Die Stadt ist jene Welt, in der sich der größte Teil aller kulturellen und die gesamte zivilisatorische Entwicklung abspielt; eine Welt, die sich der Mensch zu diesem Zweck nach allen Bedürfnissen seines persönlichen, gesellschaftlichen, geistigen Lebens, kurz nach seinem Geiste - oder Ungeiste - selbst schafft und immer wieder neu- und umschafft. Sie ist das umfassendste, vielseitigste, aber auch das wandlungsbedürftigste menschliche Gesamtwerk und Gesamtkunstwerk.

Städtebauliche Prosa / Praktische Grundlagen für den Aufbau der Städte / Roland Rainer / Universitätsverlag Wagner Innsbruck / 1948 / S.21

Die Auseinandersetzung mit dem Thema Stadt kann auf sehr vielseitige Weise passieren. Es gibt in der Entwicklung der Städte Tendenzen, die sich oft wiederholen und vielerorts anwendbar sind.

Stadtentwicklung passiert nicht nur in den internationalen Großstädten. Man kann ihre Resultate und Auswirkungen ebenso in regionalen Gebieten fernab von Megacities erkennen. Es bestehen also durchaus Parallelen zwischen der Entwicklung amerikanischer Großstädte und einer Kleinstadt wie Linz. Lediglich der Maßstab ist ein anderer.

Entscheidend für die Zukunft ist, das Thema Stadt nicht nur von einer planerischen Sicht aus zu behandeln, sondern vielmehr auf soziale Aspekte zu reagieren.



Abb. 01 links: Stadtautobahn Madrid / rechts: Mühlkeisautobahn

3.2 Urbanisierung // Weltweit

Angesichts des weltweiten Prozesses der Verstädterung, erkennt man einen Drang der Bevölkerung hin zu den Städten. Betrachtet man die Entwicklung der vergangenen Jahre, so lebten um 1900 ca. 86% der gesamten Menschheit außerhalb der Städte oder besser gesagt auf dem Land. Laut einer Studie der UN werden 2025 rund 60% der Weltbevölkerung in urbanen Gebieten leben.

In den Ländern des Südens ist ein besonders starker Zuzug zu den Städten zu verzeichnen, obwohl kaum Chancen auf formelle Arbeit und entsprechende Wohnverhältnisse vorhanden sind.

Diese Entwicklung zeichnet sich in einer Zunahme an Megacities wie z.B. Lagos und Bombay ab. Es entstehen rapide wachsende Armutsquartiere ohne Abwassersysteme und Wasserversorgung, die Bewohner fristen ein informelles Dasein. Bis 2015 ist ein Anstieg der Bewohner von Megacities auf rund 600 Millionen Menschen zu erwarten.

vgl. Stadtpolitik / Häußermann, Läßle, Siebel / Suhrkamp Verlag / 2008 / S.11

3.3 Urbanisierung // Europa

Im Gegensatz zum weltweiten Trend hin zur Stadt ist dieser in Europa bereits vor Jahren zum Stillstand gekommen. Man kann im europäischen Kontext die Verstädterung in vier historischen Abschnitten betrachten:

1. Abschnitt: vormoderne Urbanisierung

Durch Neuerungen und Verbesserungen im landwirtschaftlichen Bereich im 11. und 12. Jahrhundert vermehrte sich die Bevölkerung aufgrund des entstandenen Nahrungsmittelspielraums um ein Vielfaches. Es war somit möglich, dass Teile der Bevölkerung in anderen Bereichen als der Landwirtschaft tätig waren.

So entstanden Zentren für Gewerbe und Dienstleistungen, die sich in weiterer Folge zu den Städten Europas entwickelten. Im 17. Jahrhundert wandelten sich diese Strukturen zu Garnisons- und Residenzstädten, die sich - aufgrund der Zentralisierung von Verwaltung und administrativen Einrichtungen - weg von den Gemeinden der Handwerker und Händler hin zu Herrschaftszentren der Territorialstaaten entwickelten.

2. Abschnitt: Industrielle Urbanisierung

Im 18. Jahrhundert begann der Wandel von der traditionellen zur modernen Stadt. Mit der „Entfestigung“ der Städte und dem Aufheben von traditionellen Beschränkungen im Bezug auf die räumliche und soziale Mobilität entstand eine Modernisierungsdynamik mit der Tendenz zur Verstädterung und Industrialisierung. Durch die hohe Konzentration an Arbeitskräften in urbanen Gebieten wurde die Massenproduktion von Waren und Gütern erst ermöglicht. Ab diesem Zeitpunkt galten die Städte als Mittelpunkt der Innovationskraft und dehnten sich immer weiter aus.

3. Abschnitt: Deindustrialisierung

Mit dem Triumph der Industrie in den Städten geschah parallel zu dieser Entwicklung eine Aufhebung der damit entstandenen Urbanisierung. Die Umwandlung der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft ist auf die steigenden Lebensstandards und den raschen Anstieg der Produktivkräfte zurückzuführen.

Aufgrund von Innovationen und Wohlstandsentwicklung stand nun der Verstädterung ein dezentraler Trend gegenüber.

Durch neue Transporttechnologien und technische Errungenschaften war eine Ansiedlung von Produktionsstätten in den Zentren nicht mehr erforderlich.

So entstanden durch steigenden Wohlstand und verbesserte Mobilität zunehmend suburbane Wohnorte.

Der soziale und ökonomische Bedeutungsverlust von Städten ist somit überwiegend auf die Entwicklung der Massenproduktion und der damit verbundenen Konsum- und Wirtschaftsmodelle zurückzuführen.

Die einstigen Vorteile der zentralen Stadt werden durch neue Netzwerke des Verkehrs und der Kommunikation unterminiert. Die Städte haben ihre Bedeutung als Orte der industriellen Produktion zum größten Teil verloren.

4. Abschnitt: Reurbanisierung

Trotz des zu verzeichnenden Rückgangs der Bevölkerung und der durch die Deindustrialisierung entstandenen Verringerung von Arbeitsplätzen verlieren Städte nicht an Bedeutung, da nur im urbanen Umfeld ein deckendes Angebot an Dienstleistungen und Gütern zur Verfügung steht. Eine mögliche Chance der Städte zu einer Renaissance besteht in den neuen Arten der Wissensökonomie. Intellektuelle Arbeit, kreative Berufssparten, Interaktion auf sozialer Ebene und die Vernetzung dieser Felder bilden das Fundament für eine derartige Entwicklung. Neue Arbeits- und Lebensformen entstehen, Wohnen und Arbeiten werden vermischt, Singlehaushalte, Doppelerwerbstätigkeit und Ähnliches werden als Resultate Entwicklung häufiger.

Räumliche und soziale Differenzen werden in den Städten verstärkt zum Ausdruck kommen. Zugewanderten Personen etwa wird eine Integration unter diesen Voraussetzungen gegenüber den Zeiten der Prosperität wesentlich erschwert: der Rückgang der Einwohnerzahlen in den Städten erlaubt eine Entspannung der Wohnungsmärkte und somit nicht nur die Auswahl der Wohnung, sondern auch des sozialen Umfelds. Dieser Prozess der Segregation über die Wahlmöglichkeit der Wohnungen ist nicht steuerbar und führt häufig zur Quartiersbildung.

vgl. Stadtpolitik / Häußermann, Läßle, Siebel / Suhrkamp Verlag / 2008 / S.22-29

3.4 Globalisierung

Der Begriff Globalisierung bezeichnet den Vorgang, dass internationale Verflechtungen in vielen Bereichen (Wirtschaft, Politik, Kultur, Umwelt, Kommunikation) zunehmen, und zwar zwischen Individuen, Gesellschaften, Institutionen und Staaten.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Globalisierung>

Verallgemeinert versteht man unter dem Begriff der Globalisierung die Rahmenbedingungen für lokales Handeln, welche nur mehr in eingeschränktem Maß lokal kontrollierbar sind. Der Arbeitsmarkt und somit auch das Gewerbesteueraufkommen der Kommunen wird von den Investitionsstrategien der Global Player bestimmt. Es entsteht ein internationaler Wettbewerb um Investitionen und Arbeitskräfte. Wohnungs- und Kulturpolitik sind „weiche Standortfaktoren“ die im Konkurrenzkampf um die globalen Investitionen als Kriterien herangezogen werden. Sie dienen der Verbesserung der Wettbewerbschancen und unterliegen nicht mehr nur der Stadtpolitik. Der Wandel der Städte zu multinationalen und multikulturellen Orten ist vermutlich das sichtbarste Zeichen der Globalisierung. Kulturelle Differenzen, Armut und Konflikte sind mögliche Folgen dieser Entwicklung.

vgl. Stadtpolitik / Häußermann, Läßle, Siebel / Subkamp Verlag / 2008 / S.8

3.5 Dislozierung

Betrachtet man die Entwicklung der Weltwirtschaft, so basiert diese zwar auf transnationalen Netzwerken, deren Auswirkungen spiegeln sich aber in regionalen Gebieten, innerhalb von Staatsgrenzen und regionalen Gebieten wider. Die Resultate der Globalisierung stehen immer in direktem Zusammenhang mit lokaler Entwicklung.

Der Verlust der Standortbindung, basierend auf der Vernetzung und Dislozierung von Unternehmens-, Branchen- und Landesgrenzen, führt unweigerlich zum Wandel traditioneller Lebensstile.

Durch Globalisierung und Digitalisierung verschwinden zwar räumliche Grenzen, gleichzeitig entsteht aber ein Wettbewerb um die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit der Städte als Standorte in diesem Netzwerk.

Jede Entortung bewirkt anderswo eine Verortung. Arbeitsplätze, Standorte und Anbindungen sind maßgebend für Investitionen. Städte werden daher zu Schauplätzen internationaler Migration, um die nötigen Arbeitskräfte für die Standorte gewährleisten zu können. Das Angleichen kultureller Unterschiede stärkt dabei lokale Kulturen in deren Identität.

vgl. Stadtpolitik / Häußermann, Läßle, Siebel / Subkamp Verlag / 2008 / S.165-170

3.6 Stadt // Land

Im Mittelalter hatten die Städte Europas als politische und gesellschaftliche Zentren die wohl am stärksten ausgeprägte Differenz zwischen Stadt und Land. Die Stadt war als Innovationsträger für den sozialen Aufstieg ihrer Bewohner verantwortlich, während alle Menschen außerhalb der Stadtmauer lediglich Leibeigene waren.

Die zunehmende Angleichung lässt die Begriffe Stadt und Land mittlerweile zusehends verschwinden. Die Industrialisierung der Landwirtschaft, die Verbreitung von Massenmedien und Kommunikation sowie die gesteigerte Mobilität und ein hoher Anteil an Individualverkehr lösen die Grenzen zwischen Stadt und Land immer mehr auf.

Innerhalb der Städte zeichnet sich der Trend ab, dass sich Menschen mit gleicher Herkunft und gleichen Interessen zu Gemeinschaften zusammenschließen. Es entstehen die bereits erwähnten Quartiere, Dörfer in einer Stadt, die wiederum aus einer Vielzahl dieser Dörfer besteht. Faktoren zur Unterscheidung von Stadt und Land sind somit dabei, sich anzugleichen. Trotz dieser Tatsache spielt es noch immer eine Rolle, ob man am Land oder in der Stadt wohnt, da das Landleben oft mit Wohlstand und einem Wohnumfeld mit hoher Qualität verbunden wird.

vgl. Stadtpolitik / Häußermann, Läßle, Siebel / Subkamp Verlag / 2008 / S.30-42

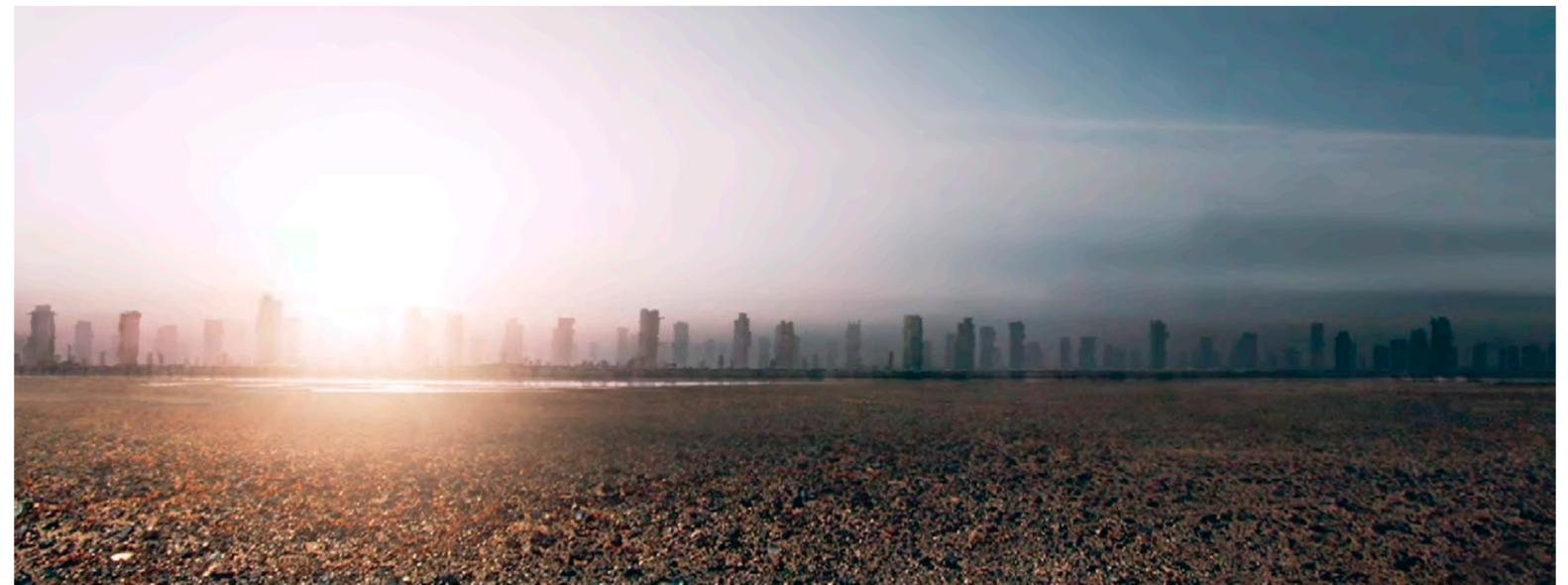


Abb. 02 Judge Dredd / Megacity 1

URBANE PHÄNOMENE //

4.1 Urban Sprawl

Urban Sprawl beschreibt die Ausuferung von Städten an den Stadträndern in das ländliche Umland. Ausgehend von Amerika ist dieses Phänomen keine Seltenheit und findet sich vielerorts wieder.

Ihren Ursprung fand die Zersiedelung in der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und dem Wunsch vom Haus im Grünen. Steigendes Einkommen und die neue Mobilität ermöglichten das Wohnen außerhalb der Stadt.

Nicht nur im Bereich des Wohnens erfolgte eine Suburbanisierung. Aufgrund niedrigerer Grundstückspreise wanderten auch Industrie und Dienstleistungsbetriebe in das Umland - gefolgt von den zugehörigen Arbeitskräften. So entstand eine Abhängigkeit der Suburbanisierungstendenzen untereinander.

Die Folgen Des Urban Sprawl sind ein hohes Verkehrsaufkommen durch Pendler und enorme Kosten für die Erhaltung und den Ausbau von Straßen. Eine Überbeanspruchung der vorhandenen Verkehrssysteme führt zu Staus und hohen Umweltbelastungen. In Folge fehlen den Städten durch den Abzug in Umlandgemeinden wichtige Einkommen, welche für die Erhaltung dieser Infrastruktur von Nöten wären.

Ein hoher Grad an Flächenversiegelung bei geringer Bebauungsdichte und die Zerstörung von Landschaft und Lebensräumen sind weitere Nachteile die Urban Sprawl mit sich bringt.

vgl. <http://arbeitsweltdergeographie.info/urban-sprawl-und-der-new-urbanism/>

4.2 Shrinking Cities

Die Weltbevölkerung wird bis 2070 auf rund 9 Mrd. Menschen ansteigen. Dabei wird sich die Zahl der in Städten lebenden Menschen in den kommenden 50 Jahren ungefähr verdoppeln. Gegenwärtig wird der Prozess des Schrumpfens als Sonderfall betrachtet da dieser nur lokal erkennbar ist und nicht dem globalen Trend des Wachstums entspricht.

Bis jetzt kann man beobachten, dass Schrumpfungsprozesse in Städten hauptsächlich aufgrund von Um- oder Einbrüchen der Wirtschaft und der Verlegung von Wirtschaftsstandorten erfolgten. In Zukunft wird sich das Schrumpfen in den momentan wachsenden Industrieländern aber vor allem aufgrund des bevorstehenden Bevölkerungsrückgangs verstärkt abzeichnen. Mit dem Entvölkerung der Städte entsteht auch ein neues Bewusstsein für eben jene Problematik und man erkennt, dass der Prozess der Reurbanisierung nicht nur Nachteile mit sich bringt.

Der Bevölkerungsrückgang in Vorstädten ist in Amerika bereits jetzt zu erkennen. Der Abzug in immer weiter weg gelegene suburbane Gebiete und der teilweise Rückzug in die Zentren - aufgrund von steigenden Kosten für Mobilität sowie dem zunehmenden Altersdurchschnitt der Bewohner - macht ein Schrumpfen unaufhaltbar. Aufgrund der sich ändernden Arbeitsbedingungen und der Verlagerung von Dienstleistungen werden beispielsweise heutige Standorte von Bürovierteln als Brachen der Zukunft angesehen. Durch Heimarbeit im Office-Bereich, mobile Arbeitsweisen und Auslagerung verliert das herkömmliche Bürogebäude an Bedeutung. Diesen zu erwartenden Leerständen kann man mit dem entsprechenden Wissen schon heute stadtplanerisch vorbeugen

vgl. <http://shrinkingcities.com/hypothesen.0.html>

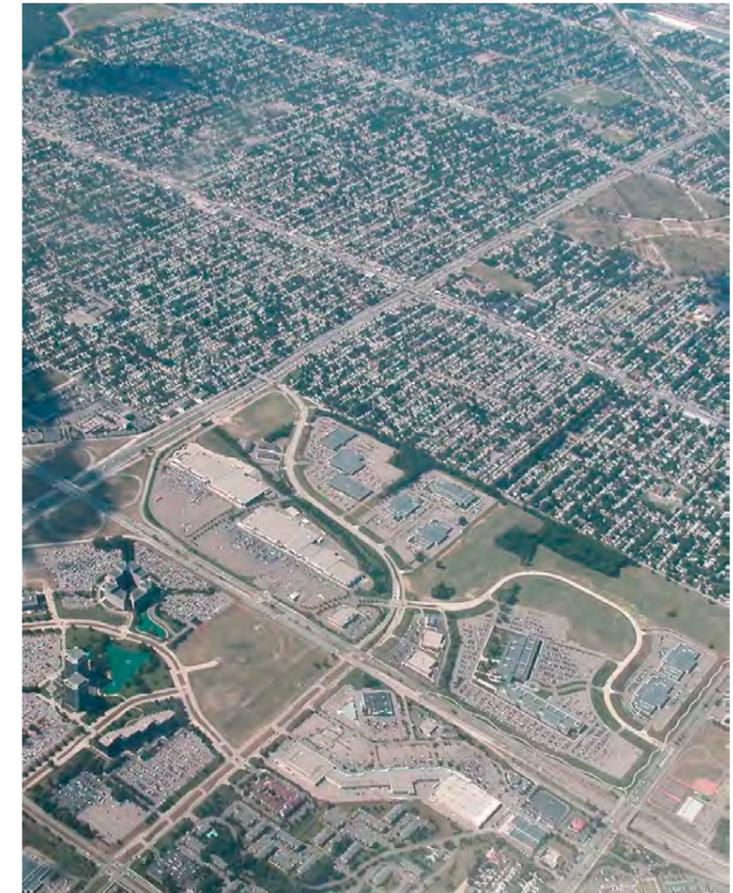


Abb. 03 Luftbild Detroit 2002 / Vorstadt

4.3 Gentrification

Gentrification beschreibt die Verdrängung einer sozial niederen Schicht aufgrund der baulichen Aufwertung und die damit verbunden sozialen und ökonomischen Veränderungen.

Mit der Änderung der Lebensstile hin zu stadtorientierten Formen der Wissensökonomie und einer Dienstleistungsgesellschaft nimmt die Bedeutung des urbanen Raums wieder zu. Mit der Zunahme dieser zuvor beschriebenen Tendenzen steigt die Nachfrage an hochwertigem innerstädtischen Wohnraum.

Neue Haushaltstypen wie Singlehaushalte und Wohngemeinschaften werden häufiger, sie lassen sich mit der Distanzierung zum traditionellen Familienbild begründen.

Erstmals tauchte diese Veränderung auf, als vermehrt Studenten und Künstler durch Deindustrialisierung frei gewordene Lokale als Wohnungen und Ateliers nutzten. Aufgrund der Änderung des gesellschaftlichen Umfelds in den vormals benachteiligten Gebieten änderte sich auch die Bereitschaft für Investitionen und die Preisentwicklung.

Das Umfeld wandelt sich von zuvor günstigen Mietobjekten hin zu hochpreisigen Wohnungen und Dienstleistungsbetrieben für die junge und gut verdienende Bevölkerung. Für die ursprünglichen Bewohner sind die Teuerungen nicht mehr tragbar, was eine Abwanderung in kostengünstigere Quartiere zu Folge hat. Der aufgewertete Raum führt immer mehr zu Verdrängungsinvestitionen von privaten Geldgebern.

vgl. Stadtpolitik / Häußermann, Läßle, Siebel / Suhrkamp Verlag / 2008 / S.242-245

4.4 Änderung der Stadtpolitik

Gegenüber der Zeit der Moderne steht die Stadt jetzt vor anderen Problemen. Es gilt nicht mehr, Wachstum in den Städten zu verteilen, es geht vielmehr darum, Wachstum im Sinne der wirtschaftlichen Entwicklung zu generieren.

Innenstädte werden zu Einkaufsstrassen. Themen wie Kultur, Tourismus und Marketing bilden neue Schwerpunkte und die politische Rolle von Stadt und Staat ändert sich.

Stadt wird geprägt von einer steigenden Heterogenität, welche durch differenzierte Einkommen soziale Ungleichheit mit sich bringt.

Sozial schwächere sammeln sich in Städten, während die besserverdienende Schicht dem Trend vom eigenen Haus im suburbanen Umfeld folgt.

Es entsteht eine Fragmentierung der Stadt, sowohl in Bezug auf die Bewohner als auch räumlich. Diese Tatsache führt wie eingangs beschrieben oft zu fehlenden Einnahmen in der Stadt und gleichzeitig zu erhöhten Ausgaben zur Erhaltung und Schaffung der nötigen Infrastruktur und Verkehrswege durch die täglich zu bewältigenden Pendlerströme.

Es gelten neue Herausforderungen für die Stadt, denn Wachstum alleine bewirkt keine Garantie für qualitativ hochwertigen Stadtraum. Es reicht nicht mehr, freie Flächen für Investoren bereitzustellen, denn für die Entwicklung der Städte sind viel mehr soziale und ökonomische Ansprüche an die Planung relevant.

vgl. Stadtpolitik / Häußermann, Läßle, Siebel / Suhrkamp Verlag / 2008 / S.260

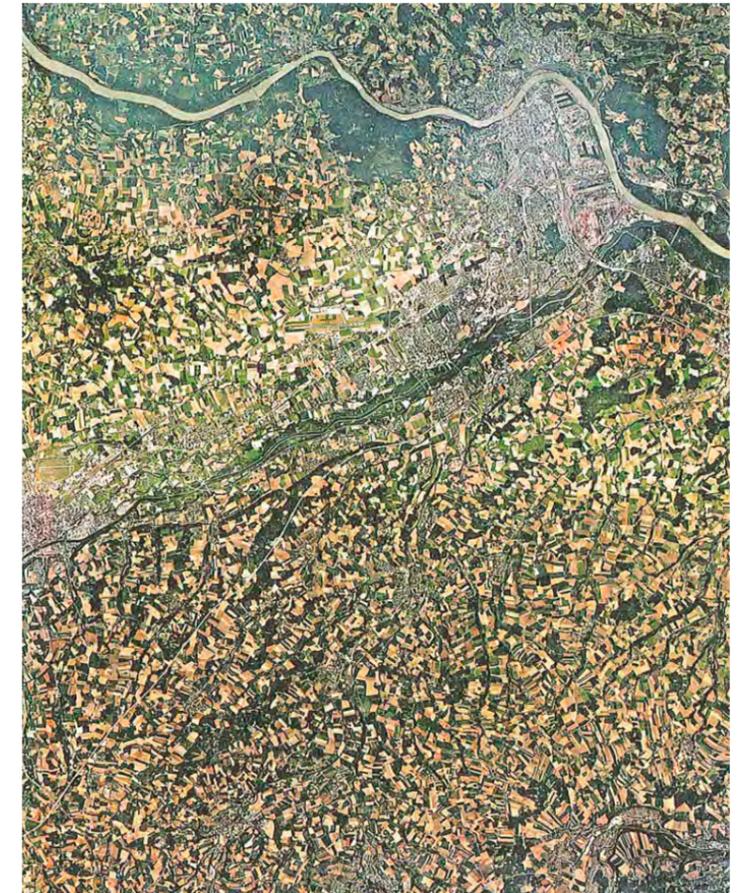


Abb. 04 Orthofotokarte Linz und Umgebung

4.5 Wiedergeburt der Städte

Es entsteht eine neue Form der Kultur- und Wissensproduktion innerhalb der Städte. Urbane Quartiere und deren Charakter gewinnen an Bedeutung für eine neue Form von Arbeit und Wohnen. Ein Netzwerk aus Infrastruktur und Dienstleistung schafft die idealen Bedingungen für die Bedürfnisse der Bewohner.

Im Gegenzug wandern die Produktionsstätten in die suburbanen Gebiete aus. Neue Transporttechnologien und Kommunikationsmöglichkeiten entwerfen die Stadtzentren als sinnvolle Standorte für die Industrie. Einkaufsmöglichkeiten erfahren die gleiche Entwicklung und wandern in Form von Shopping Malls ins Umland.

Es entstehen Übergangszonen - eine Trennung in Stadt und Randzone ist nicht mehr so einfach möglich. Diese Zwischenzonen beherbergen neue Eigenschaften und Funktionen.

Mit dem Bedeutungsverlust der fordistisch geprägten Produktionen erleben die urbanen Umgebungen wieder einen Aufschwung. Durch den allgemeinen Geburtenrückgang und die resultierende Bevölkerungsabnahme wird auch der vorherrschende Trend nach einem Haus im Grünen einen Rückgang erfahren.

Während die Produktion vermehrt in Länder mit Billiglöhnen verlagert wird, gewinnen Sparten wie Kreativität, Planung, Forschung, Kommunikation, etc. immer mehr an Bedeutung. Der städtische Raum schafft durch seine Dichte und die Verfügbarkeit von Netzwerken die idealen Voraussetzungen für die Ausübung dieser Tätigkeiten.

Diese Wiedergeburt der Städte bringt aber auch den zuvor beschriebenen Nachteil der Gentrification mit sich. Die in den Städten vorherrschende Heterogenität durch die Unterschiedlichkeit der Bewohnergruppen trägt wesentlich zur Belebung und Bessierung der Stadt bei und muss daher auch künftig gewahrt werden.

vgl. Stadtpolitik / Häußermann, Läßle, Siebel / Subkamp Verlag / 2008 / S.362-374

4.6 Öffentlicher Raum // Privates Eigentum

Innerhalb der Stadt erlebt der öffentliche Raum immer mehr eine Veränderung hin zur Privatisierung.

Shopping Malls und Unterhaltungszentren gelten als Attraktoren und erfreuen sich großer Beliebtheit. Diese Orte des öffentlichen Gebrauchs werden von privaten Investoren getragen (z.B. Bahnhöfe). Sie unterliegen deren Vorgaben und Beschränkungen - öffentlicher Raum unterliegt dem öffentlichen Recht, privater dem Hausrecht des Besitzers.

Zunehmende Überwachung spielt an diesen Orten eine wesentliche Rolle und die Anonymität der Nutzer hat keinen Stellenwert.

Vergleicht man die Einkaufsstraßen in einer Innenstadt mit dem Erscheinungsbild eines Einkaufszentrums, so gibt es auf den ersten Blick viele Ähnlichkeiten. Dennoch unterliegen die Geschäfte in den Malls den Richtlinien der Investoren, während Einkaufsstraßen meist eine gewachsene Struktur zugrunde liegt. Sie sind mit den Erinnerungen und der Geschichte der Stadt verbunden. Eine wesentliche Rolle spielt dabei auch die Identifikation der Bevölkerung mit den zum Teil schon seit langer Zeit bestehenden Strukturen.

vgl. Stadtpolitik / Häußermann, Läßle, Siebel / Subkamp Verlag / 2008 / S.301-312

Die Bedeutung von öffentlichem Raum sollte dahingehend hinterfragt werden, ob dieser tatsächlich nur auf die Interessen von Investoren reduziert werden sollte, oder ob es nicht doch weitaus wichtigere Funktionen als Unterhaltung und Konsum gibt. Die Belebung der Zentren als Orte der Begegnung und Kommunikation trägt hierbei weitaus mehr zum Bild einer funktionierenden Stadt bei.

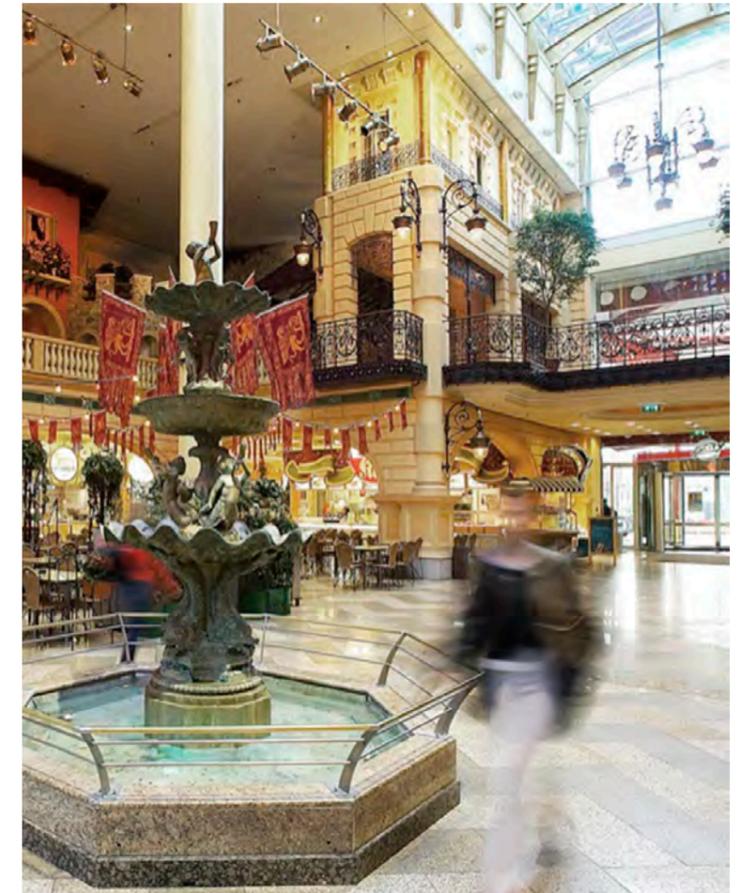


Abb. 05 Innenraum Pluscity Pasching

STADTRAUM //

5.1 Denkanstoß

Wir haben festgestellt, dass alle Menschen in den Städten jetzt vor allem Raum für gesundes und persönliches Leben brauchen. Wenn wir allen Grund haben zu glauben, dass die schweren, allgemein menschlichen Krisen unserer Zeit nicht zuletzt durch die massenhafte Zusammendrängung unübersehbarer Menschenmassen in zu engen, steinerenen Großstädten verursacht sind, werden wir eine menschlichere Welt nicht ohne neue Städte erwarten dürfen - brauchen wir Städte, die den Bewohnern ausreichenden und geeigneten Raum geben, um sich menschlich nahe zu kommen und zu verstehen. Städte von menschlichem Maßstab und menschlicher Atmosphäre.

Städtebauliche Prosa / Praktische Grundlagen für den Aufbau der Städte / Roland Rainer / Universitätsverlag Wagner Innsbruck / 1948 / S.197

5.2 Standpunkt der Planer

Als Planer reicht es nicht mehr, die Stadt als Konglomerat der verschiedenen Gebäude und der zur Aufrechterhaltung der Versorgung notwendigen Einrichtungen für Verkehr und Infrastruktur zu sehen.

Blendet man die gebaute Umwelt aus, so wird man eine Unmenge an Funktionen entdecken, die städtisches Leben generieren und bestimmen. Die gebaute Umgebung dient lediglich als Hardware, zur Behausung und zum Transport.

Die Auseinandersetzung mit gegenwärtigen Themen wie dem Wachsen und Schrumpfen der Städte, ihrer Dichte, Öffentlichkeit, Privatheit, mit sozialen Aspekten, Migration, Ökonomie, Ökologie, etc. bildet zentrale Schwerpunkte im städtebaulichen Diskurs.

Als Architekt ist man vordergründig auf das Räumliche konzentriert. Der am einfachsten zu erzeugende Raum ist der geschlossene Raum. Stadtraum ist im Vergleich dazu viel komplexer, er setzt sich aus einer Unmenge an Funktionen zusammen.

5.3 Bewohner

Geht man auf das Thema der Benutzer einer Stadt näher ein ist es notwendig, den Mensch in den Mittelpunkt zu stellen.

Die Bespielung der Stadtlandschaft und der von ihr beherbergten Funktionen erfolgt ausschließlich durch die Bewohner.

Flexible Nutzungen und Mobilität spielen für den Einzelnen eine wesentliche Rolle. Individualität ist die Grundvoraussetzung für eine lebendige Stadt.

Vereinfacht kann man drei elementare Bestandteile der Stadt als Grundlage für die Benutzer nennen: Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur.

Bewohner orientieren sich nach bestimmten Mustern, als Individuen oder in Gruppen. Subkulturen entstehen und Gebiete werden anhand von Aktionsradien definiert. Im Stadtraum entstehen eigene kleine Systeme, welche als Teil der Gesamtheit wiederum von bestimmten Nutzern bespielt werden. Eine Trennung der Funktionen führt unweigerlich zur Anonymität und zum Stillstand von städtischem Leben.



Abb. 06 Aktionsradien / Bewegungsmuster

5.4 Megastruktur

Als Reaktion auf die schlechten Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den Städten des frühen 20. Jahrhunderts befasste sich die Charta von Athen 1933 mit der Verbesserung der damaligen Situation. Als Lösung für die überbevölkerten Stadtzentren schien eine Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit als Lösung angemessen.

Die angedachte Trennung ließ zwar eine Verbesserung der einzelnen Gebiete erkennen, steigerte aber das Verkehrsaufkommen und führte zu leeren Stadtzentren.

Statt der Unannehmlichkeit von Schmutz und Konfusion haben wir es nun mit der Langeweile der Hygiene zu tun. Der materielle Slum ist verschwunden (...), doch was ist an seine Stelle getreten? Meile um Meile organisiertes Nirgendwo, und niemand hat noch das Gefühl, jemand zu sein, der irgendwo lebt.

Aldo van Eyck / Ruth Eaton / Ideal Cities: Utopianism and the (Un)built Environment / London / 2002

Die in den 1960er Jahren entstandenen Projekte der Megastrukturalisten (Archizoom, Archigram, Constant, Superstudio, Yona Friedman,...) galten damals als städtebauliche Utopien und waren die Gegenreaktion auf die Charta von Athen. Die rasante Entwicklung der Megacities vor allem im asiatischen Raum lässt aber die Frage offen, ob man den willkürlich wachsenden Vorstädten durch herkömmliche Methoden und Regulierungen entgegenwirken kann. Es gilt zu hinterfragen, ob die damaligen offenen Strukturen nicht doch ihrer Zeit voraus waren und zur Lösung gegenwärtiger Probleme herangezogen werden können.

vgl. <http://megastructure-reloaded.org>

Die Megastrukturen beschreiben einen Stadtraum der erweiterbar, wandelbar und flexibel ist. Es entstehen neue Denkmuster in Bezug auf die herkömmliche Entwicklung von Städten, Maßstab und Sinnhaftigkeit des Vorhandenen wird hinterfragt. Bisherige Normen wie Besitz, Heimat, Mobilität werden in Frage gestellt.

Grundvoraussetzung für Neues - oder reine Utopie? In Jedem Fall ein Ansatz für das Entstehen neuer Bilder für Stadtraum und Stadt.



Abb. 07 superstudio - supersurface

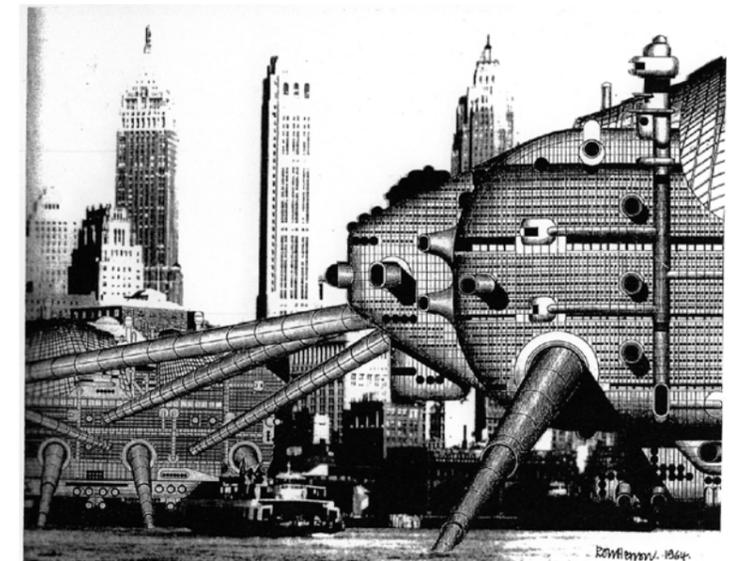


Abb. 08 Archigram - walking city

5.5 Raumtypologie

Eine Einteilung des Stadtraums in zwei Bereiche, jenen des glatten Raums und den der Insel, beschreibt den Gegensatz, den man während der Bewegung durch die Stadt erfährt.

Der glatte Raum bildet die Hardware der Stadt. Benutzer durchlaufen ihn ohne für sie wahrnehmbare Grenzen. Er ist Teil des Systems und gleichzeitig die Basis bzw. das Rückgrat des Stadtkontinuums.

Während der glatte Raum offen und bespielbar ist steht die Insel für Geschlossenheit. Die Introvertiertheit der Insel wird vom Benutzer gesteuert. Es liegt in deiner Entscheidung, ob und wann er den glatten Raum verlässt.

offen / geschlossen

Bewegung / Aufenthalt

Zwischen dem glatten Raum und der Insel besteht eine Abhängigkeit, da sie ohne den gegenseitigen Kontrast nicht bestehen könnte.

vgl. Tokyo Superdichte / Wolfgang Kölbl / Ritter Verlag / 2000 / S.104

Die Darstellung des Stadtraums in glatte Räume und Inseln bildet die vorhandene Situation in Städten auf sehr vereinfachte Weise ab. Obwohl es viel mehr relevante Funktionen und Abläufe innerhalb des Systems gibt reduzieren sich nichtsdestotrotz im Kern alle auf Bewegung und Aufenthalt, innen und außen, öffentlich und privat.

5.6 Bewegung und menschliches Verhalten

Jedem Ablauf und jeder Tätigkeit eines Menschen liegt ein bestimmtes Ritual zugrunde. Viele dieser von uns täglich angewendeten Bewegungs- und Verhaltensmuster kann man auf in der Evolutionsgeschichte notwendige Schutzmechanismen zurückführen, so beispielsweise Misstrauen oder Vorsicht.

Privatheit und Öffentlichkeit erzeugen durch die Eindrücke und Empfindungen der Nutzer somit automatisch unterschiedliche Verhaltensmuster, die von den Individuen dementsprechend exerziert werden.

Diese Anforderungen sind an bestimmte Funktionen anzupassen, somit bedarf Wohnbau anderen planerischen Methoden als die Gestaltung öffentlicher Räume.

vgl. Sozialer Wohnbau / Entstehung, Zustand, Alternativen / Kurt Freisitzer, Harry Glück / Molden Edition / 1979 / S.67

Das Verhalten der Menschen wird aber nicht nur von den eingepägten Ritualen bestimmt. Bewegungsmuster und Abläufe orientieren sich klarerweise auch stark an den Vorgaben der Umgebung im glatten Raum. Das Individuum wird von der Masse geleitet und verlässt den glatten Raum nach Bedarf. Bis dahin ist jede Einzelperson Teil des kollektiven Schwarms.

Wir sind wie Autos. Wir trinken wie Autos, laufen schnell wie Autos, haben keine Zeit mehr, guten Tag zu sagen. Wir sind wie das Kaninchen von Alice: schnell, schnell, schnell... wir kommen immer zu spät, auch wenn wir zu früh kommen.

Es gilt jetzt die Repression der Animalität des Menschen zu analysieren, den Gebrauch des Körpers in der Stadt zu untersuchen; entgegen der geläufigen Ansicht ist nämlich die Stadt nicht der Ort ungeheurer physischer, sondern der nervösen Aktivitäten.

Zum einen werden im Raum der Stadt die Aktivitäten des Körpers zunehmend abgebremst, und durch die technischen Prothesen, Fahrstühle, Rollbänder, Rolltreppen, Automobile ersetzt... Zum anderen beschleunigt sich die Verknappung von Zwischenräumen im Gewebe der Stadt wie im Inneren der Gebäude: Schmälerung der Bürgersteige, der Wohnungen, der Zimmerhöhe...

Ganz zu schweigen von den sich ständig mehrenden Verboten, die den Städter betreffen und ganz legal seine ihm noch verbleibende Bewegungsfreiheit einfrieren.

Paul Virilio / Fahren, fahren, fahren,... / Merve Verlag Berlin / 1978 / S.38

5.7 Polarität im Stadtraum

Städtisches Leben und somit das urbane Umfeld wird durch das Zusammenspiel von verschiedenen Funktionen und sozialen Bedingungen bestimmt.

Erst die Vereinigung und der Mix von unterschiedlichen Faktoren können eine lebendige Stadt am Leben erhalten. Durch die Trennung von Funktionen entstehen monolithische Quartiere, die nicht durchgehend belebt sind. Als Beispiel für diese Entwicklung kann man die Schlafstädte an den Stadträndern nennen: leblose Wohnsiedlungen, die nur abends mit Leben erfüllt sind.

Einhergehend mit der Funktionstrennung ist zudem ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Nachteile.

Die bei der Charta von Athen vorgeschlagene Trennung von Wohnen und Arbeiten führte nur bedingt zu den gewünschten Erfolgen. Funktionstrennung ist immer mit einem Mehraufwand an Mobilität verbunden und trägt zur Homogenität der Quartiere bei.

Der Alltag im urbanen Raum wird nicht nur durch die Belegung mit Funktionen, sondern auch durch das Zusammenleben verschiedener sozialer Schichten und Kulturen aufgewertet. Das Angebot der im Stadtraum vorhandenen Heterogenität muss erkannt und genutzt werden, da die Trennung sozialer Schichten und unterschiedlicher Kulturen zu Vorurteilen und Befremdung führt. Städte sind Orte mit einer Vielzahl ethnischer Hintergründe und kultureller Interessen.

Die in einer Stadt vorhandenen Bewegungen und Funktionen schaffen Begegnungs- und Treffpunkte, die unweigerlich mit der Qualität und der Heterogenität des urbanen Umfelds zusammenhängen. Entzieht man einer Stadt diese Eigenschaft, so verliert sie an Lebendigkeit.

5.8 Attraktion und Markenentwicklung

Betrachtet man den glatten Raum, erkennt man schnell die Tatsache, dass dieser nur das Gerüst für städtisches Leben bildet. Zur Befüllung bedarf es mehr als reinen Funktionen. Damit Stadt entstehen kann braucht es Menschen, Aktionen und Ereignisse. Ein Decken der Grundbedürfnisse wie Einkaufen und Mobilität reichen nicht mehr aus, um als potentieller Lebensraum in einem Überangebot an funktionalen Eigenschaften aufzufallen.

Die Urbanität verlangt nach Inszenierung und kann sich keineswegs mehr mit einem Mittelmaß an Attraktion zufrieden geben.

vgl. Tokyo Superdichte / Wolfgang Kölbl / Ritter Verlag / 2000 / S.174

Städte setzen auf Imageproduktion und kommunizieren die Marke Stadt. Anstatt Raum für Nutzungen zu schaffen werden Nutzungen für bestehende Räume generiert. Das Event ist eine typische Form der Inszenierung im urbanen Umfeld.

Die Kulturwirtschaft gewinnt zunehmend an Bedeutung und nimmt eine wichtige Rolle als Arbeitgeber ein. Die Planung bewegt sich weg von der physischen Gestaltung von Raum hin zur Reorganisation bestehender Strukturen.

vgl. Stadtpolitik / Häußermann, Läßle, Siebel / Suhrkamp Verlag / 2008 / S.260-267

5.9 Zeichenhaftigkeit

Stadträume werden geprägt von Zeichen, die in erster Linie das Kaufverhalten der Bewohner anregen sollen. Betrachtet man die Notwendigkeit von Zeichen, so hätten diese aber lediglich in Form von Hinweisen auf Gefahren eine Berechtigung.

Las Vegas ist eine Stadt, die ohne Zeichen kaum vorstellbar wäre. Abgestimmt auf die Automobilität und die Geschwindigkeit entstehen Korridore entlang der Straßen, die auf die optimale Wahrnehmbarkeit abgestimmt sind. Würde man die Geschwindigkeit in diesem System verändern, so wären die Zeichen im gerichteten Raum wirkungslos.

In dem Buch „Learning from Las Vegas“ aus dem Jahr 1979 beschreiben die Autoren Venturi, Brown und Izenour zwei Konzepte zur Umsetzung von Zeichen in der Architektur und dem Titel „Die Ente und der dekorierte Schuppen“.

vgl. Learning from Las Vegas / Venturi, Brown, Izenour / Birkhäuser 2007 / Originalausgabe 1979 / S.20

Die Geschwindigkeit spielt eine wesentliche Rolle bei der Wahrnehmung der Umgebung. Nicht nur optische Einflüsse können Aufmerksamkeit hervorrufen, auch Geruch, Geräusche, Temperaturunterschiede, etc. sind für Fußgänger wahrnehmbar und spürbar. Durch Änderung der Geschwindigkeit ändert sich auch die Art der wahrgenommenen Zeichen.

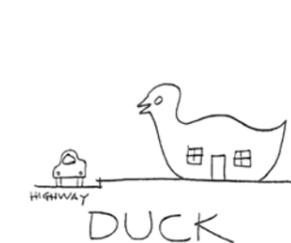


Abb. 09 Duck

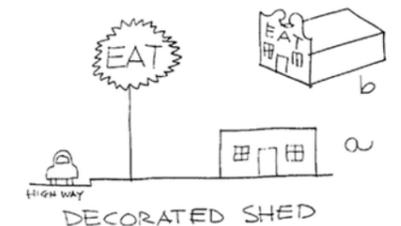


Abb. 10 Decorated shed

MOBILITÄT //

6.1 Bewegung

Aufbruch heißt sich fortbewegen, vom Quai ablegen, aus dem Hafen auslaufen, losfahren, heißt aber auch mit seiner Ruhe brechen, auf die Gewalt der Geschwindigkeit abfahren, jene unvermutete Gewalt, die das Fahrzeug erzeugt, jene Schnelligkeit, die uns so jäh von den durchquerten Orten losreißt und der wir uns im allgemeinen Verkehr hingeben.

Jeder Aufbruch ist ein Abbruch unseres Kontaktes, unserer direkten Erfahrung; die Bewegung, die das Fahrzeug vermittelt, zerreißt und foltert den Körper, dem seine Eigenbewegung genommen wird - eine sensorische Deprivation des Passagiers.

...Wir gehen nirgends hin, wir begnügen uns damit, aufzubrechen und Lebendiges abzubereiten, zugunsten der Leere und der Schnelligkeit.

Fahren, fahren, fahren,... / Paul Virilio / Merve Verlag Berlin / 1978 / S.80

6.2 Mobilität

Im allgemeinen Sprachgebrauch wird das Wort Mobilität meist in Zusammenhang mit dem Auto gebraucht. Generell scheint es so, als ob das motorisierte Fahrzeug für einen Großteil der Menschen das Optimum an Mobilität darstellt.

Mit der Industrialisierung stieg auch der Anteil der Motorisierung. Der Mobilitätsbegriff driftete immer mehr zu dem der Auto-Mobilität, obwohl er viel mehr beinhaltet als nur die Bewegung bzw. den Transport von Menschen und Gegenständen. Vielmehr beschreibt er eine soziale und geistige Haltung. Mobilität hat aber nichts mit dem Auto zu tun!

Mobilität bezeichnet in jeweils speziellen Handlungs- oder Gegenstandszusammenhängen den Wechsel zwischen Orten oder Positionen in physischen, geografischen, sozialen oder virtuellen Räumen.

Das bloße Vermögen zu Ortsveränderungen oder dem Einnehmen wechselnder Stellungen und Haltungen ohne Ortsveränderung wird dagegen eher als Beweglichkeit bezeichnet.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Mobilität>

Mobilität entsteht aufgrund von Bedürfnissen - und diese entstehen aufgrund von Missständen oder Problemen in der vorhandenen Struktur. Grundvoraussetzung für jede Art von Mobilität ist ein Aufwand, der als negativ empfunden wird und nur dazu dient, eine Abhilfe für das Bedürfnis zu erlangen.

Unter diesem Gesichtspunkt stellt man fest, dass der Begriff der Mobilität weit mehr beschreibt als die mit dem Auto zurückgelegten Fahrten oder die Möglichkeit zu Reisen.

Für Städte ist der Grad an Mobilität ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Meist besteht aber der Glaube, diese Qualität wird über den Ausbau des Straßennetzes definiert. Um den Grad an Mobilität bewerten zu können muss man sich klar werden, dass nicht das Automobil, sondern der Mensch als Ausgangspunkt für alle weiteren Betrachtungen herangezogen werden muss. Viel interessanter sind daher innere Strukturen und die Möglichkeit, zwischen Verkehrsmitteln zu wählen. Der Glaube, dass Mobilität und Wachstum einhergehen, ist weit verbreitet, erweist sich aber bei Entkopplung des Mobilitätsbegriffs vom Auto als falsch.

Der hohe Einsatz von Individualmotorisierung ist ein Hinweis auf Missstände in den Siedlung- oder Stadtstrukturen. Im Idealfall sollte der persönliche Aufwand für die bestmögliche Mobilität der Bewohner einer Stadt fast gleich Null sein.

Um diesen Zustand zu erreichen gilt es, weg vom Auto und hin zum Mensch als Ursprung für die Gestaltung der Städte zu gehen.

Erkennt man die Stadt also als soziale Struktur und als eigenständiges Netzwerk, merkt man, dass es bei dem Begriff Mobilität nicht um den Ausbau von Straßen, Geschwindigkeit oder Wirtschaftlichkeit geht.

vgl. Zur Harmonie von Stadt und Verkehr / Freiheit vom Zwang zum Autofahren / Hermann Knoflacher / Böhlau / 1996 / S.23-29

6.3 Geschwindigkeit

Mit der Erfindung der Dampfmaschine stellte sich eine neue Dimension von Geschwindigkeit ein, angetrieben durch mechanische Kraft. Anfangs war einzig der Mensch als Maß für Geschwindigkeit relevant.

Über das Phänomen der Geschwindigkeit schreibt Virilio:

Das spektakuläre Auftauchen der Linearität, der Geradlinigkeit mit der zunehmenden Geschwindigkeit der Fahrzeuge bekräftigt die der großen Kommunikationswege,...
...Der im Vordergrund vorbeihuschende Streifen spiegelt nur die Geradlinigkeit oder richtiger die Begradigung wieder, die Landschaft durch die Eisenbahnlinie erfährt.

Fahren, fahren, fahren,... / Paul Virilio / Merve Verlag Berlin / 1978 / S.23

Vergleicht man die Dörfer und Städte der Vergangenheit mit jenen der Gegenwart, stellt man fest, dass man Mitte des 20. Jahrhunderts noch viele alltägliche Erledigungen zu Fuß tätigen konnte. Heute ist es nur noch eine Seltenheit, dass man den Weg zur Arbeit ohne Fahrzeug bewältigen kann. Die Erhöhung der Geschwindigkeit durch technische Entwicklung bringt also nicht wirklich eine Verbesserung. Der erforderliche Grad an mechanischer Energie steigt mit der Geschwindigkeit, Distanzen erhöhen sich.

vgl. Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung / Hermann Knoflacher / Böhlau / 2012 / S.229

Ein weiterer Aspekt bei der Betrachtung von Geschwindigkeit wird meist außer Acht gelassen.

Mit steigender Geschwindigkeit steigt auch der Bedarf an Bewegungsfläche. Vergleicht man Radfahrer mit Fußgängern so kann man feststellen, dass ein 3m breiter Weg in der gleichen Zeit nur ca. ein Drittel an Radfahrern pro Stunde aufnehmen kann (ca. 3.000, gegenüber 9.000 Fußgängern). Als unwirtschaftlichste Form der Fortbewegung gilt das Automobil. Aufbauend auf der zuvor getroffenen Annahme eines 3m breiten Weges können in einer Stunde nur etwas 600 Fahrzeuge diesen Weg befahren. Hohe Betriebskosten, großer Flächenaufwand und nicht zu vergessen die Kosten für die Errichtung und Erhaltung der Straßen machen das Auto zum klaren Verlierer in diesem Vergleich.

vgl. Städtebauliche Prosa / Praktische Grundlagen für den Aufbau der Städte / Roland Rainer / Universitätsverlag Wagner Innsbruck / 1948 / S.117-118

6.4 Zeit // Weg

Zeit spielt eine wesentliche Rolle im urbanen Alltag. Zeitersparnis, Stress, Verspätungen, Terminplan, etc. all das sind Begriffe, die uns mehr als geläufig sind.

Ein hohes Maß an individueller Mobilität bedeutet für viele Zeitersparnis. Diese Annahme ist nicht zwingend richtig.

$\text{Geschwindigkeit} = \text{Weg} / \text{Zeit}$

Aufgrund der Gleichung wird der Zusammenhang von Weg, Zeit und Geschwindigkeit sichtbar. Durch technische Neuerungen können unter der Zuhilfenahme von Fahrzeugen höhere Geschwindigkeiten erreicht werden. Als Rückschluss aus der genannten Formel würde das bedeuten, dass man eine Zeitersparnis durch höhere Geschwindigkeiten erreicht - diese Aussage ist aber nur in der Theorie richtig. Leider findet diese Annahme auch in der gängigen Verkehrsplanung täglich ihre Anwendung.

Tatsächlich bringt die Steigerung von Geschwindigkeit im städtischen Bereich aber keine Einsparung an Zeit, sondern wegen des erhöhten Raumbedarfs lediglich eine Vergrößerung der Distanz des zurückgelegten Weges. Die Möglichkeit der raschen Fortbewegung geht einher mit zunehmender räumlicher Distanz.

Der Faktor Zeit kann daher nicht als Begründung für den Ausbau des Verkehrsnetzes herangezogen werden, da das eigentliche Problem im Aufbau der Städte selbst liegt. Erst durch die Tendenz der Dezentralisierung entstand die Notwendigkeit, große Distanzen in kurzer Zeit zurückzulegen.

Per Definition ist der Weg eine Distanz zwischen zwei Punkten, eine Strecke, die zu einem bestimmten Zweck zurückgelegt werden muss. Während Fußgänger flexibel auf die Umgebung reagieren können, ist man bei der Verwendung von Fahrzeugen auf Fahrbahnen oder Schienen angewiesen.

Der Weg ist also nicht nur als Distanz zu betrachten, man muss auch den Energieaufwand zur Herstellung, Kosten für den Erhalt der Verkehrsbauten und vor allem die Auswirkungen auf die soziale und gebaute Umwelt beachten.

Die Errichtung von Strukturen für den Verkehr hat somit eine weitaus größere Bedeutung als nur die Verbindung zweier Orte.

vgl. Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung / Hermann Knoflacher / Böhlau / 2012 / S.43

6.5 Fahrzeuge

Als technisches Hilfsmittel für den Transport von Menschen oder Gütern werden Fahrzeuge unterschiedlicher Bauart eingesetzt. Allen voran zieht das Automobil mit einem hohen Grad an Beliebtheit - trotz all der Nachteile, die es mit sich bringt - wohl die meiste Aufmerksamkeit auf sich.

Autos haben für viele Menschen einen hohen Stellenwert. In der Politik wird die Autoindustrie als wichtiger Faktor für wirtschaftliches Wachstum kommuniziert und in der Werbung werden Autos als Wunderwerk der Technik und Innovation vorgestellt.

Die Fortbewegung mit dem Auto wird mit Individualität verbunden. Unter genauerer Betrachtung erkennt man, dass man sich mit der Wahl des Fortbewegungsmittels auch bestimmten Parametern und Regeln fügen muss. Das Auto wird somit lediglich zum Behelf um sich auf den dafür vorhandenen Straßen bewegen zu können. Eine Benutzung ist durch gesetzliche Vorgaben geregelt und mit Kosten verbunden.

Mit der Verwendung von Fahrzeugen steigen auch die Geschwindigkeiten im System. Während man beim Gehen seine Umwelt wahrnimmt, entsteht bei erhöhter Geschwindigkeit ein Fokus auf den Verkehrsraum.

Das Verlassen des natürlichen Geschwindigkeitsbereichs des Menschen führt zum Wahrnehmungsdefizit. Der Gebrauch von Fahrzeugen schafft somit eine Abnahme der sozialen Kontakte.

Je höher die Geschwindigkeiten und je höher der Grad an individueller Nutzung des Fahrzeugs ist, desto mehr wirkt sich die soziale Abgrenzung auf die Umwelt aus.

Obwohl der Fußgänger selber ein Fahrzeug ist, ein metabolisches Fahrzeug mit eigenem Tempo, gibt es eine Identität und Identifikation des Körpers mit seiner Geschwindigkeit; leben, lebendig sein heißt Geschwindigkeit sein. Ich kenne meine Geschwindigkeit, so wie ich den Körper kenne, der sie produziert.

Fahren, fahren, fahren,... / Paul Virilio / Merve Verlag Berlin / 1978 / S.21

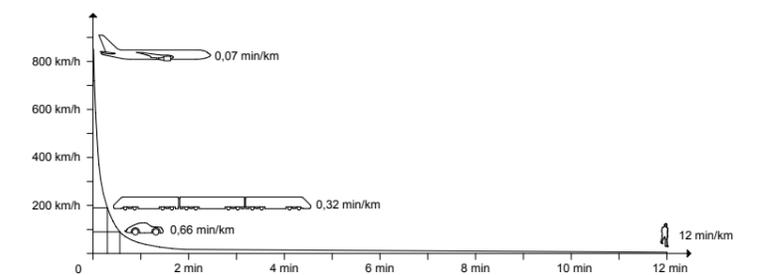


Abb. 11 Geschwindigkeit / Fahrzeug

6.6 Bedürfnis

Wären alle Voraussetzungen in einer Struktur perfekt, müsste sich der Grad an mechanischer Mobilität minimieren und alle Bedürfnisse innerhalb des Systems mit geringstem Aufwand zu bewältigen sein.

Mit der Dezentralisierung steigt die Notwendigkeit von Mobilität. Die Verlagerung von Funktionen wie Arbeiten und Einkaufen an die Stadtränder verlangt nach Mobilität, um die Grundbedürfnisse und Anforderungen des Lebens erfüllen zu können.

Ein weiterer Grund für das erhöhte Aufkommen von mechanischer Mobilität ist das Bedürfnis für eine befriedigende Wohnform. In den USA und Kanada erkennt man den Trend der schier unendlichen Vorstädte, in denen riesige Strukturen von Einfamilienhaussiedlungen fast flächendeckend das Landschaftsbild prägen.

In den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts lebten rund 80% der Stadtbevölkerung Amerikas in diesen suburbanen Gebieten. Grundvoraussetzung dafür war die Prosperität, das Vorhandensein von Land.

Die Stadtzentren waren zwar der Ausgangspunkt von urbanen Aktivitäten und Kultureinrichtungen, aber der Wunsch nach einem individuellen Eigenheim führte trotzdem zur Entwicklung des Einfamilienhauses als idealtypische Wohnform. Strahlenförmig verteilen Verkehrsadern die Menschen in die umliegenden Quartiere. Versorgungseinrichtungen bilden die Barrieren der Wohngebiete hin zu den Schnellstraßen.

Diese Entwicklung kann man nicht eins zu eins auf die europäische Situation anwenden. Es sind aber durchaus Parallelen zu erkennen. Auch hier ist das Einfamilienhaus als Sinnbild für die Idealvorstellung familiären Wohnens allgegenwärtig. Die Folgen der Abwanderung aus den Städten sind vielerorts sichtbar - wuchernde Siedlungen samt Einkaufszentren an den Stadträndern sorgen für hohes Verkehrsaufkommen. Die Realität sieht leider meist anders aus als die romantische Vorstellung vom Haus im Grünen. Der Traum wird aufgrund von kleinen Grundstücken, schlechter Anbindung und hohen Umweltbelastungen zunichte gemacht.

vgl. Sozialer Wohnbau / Entstehung, Zustand, Alternativen / Kurt Freisitzer, Harry Glück / Molden Edition / 1979 / S.69-70

Ein unbefriedigtes Bedürfnis als Ausgangspunkt für Mobilität legt somit die Lösung nahe, die Erfüllung aller Anforderungen im direkten Umfeld zu suchen um den Mobilitätsaufwand gering zu halten.

6.7 Homogene Strukturen

Die Notwendigkeit zur Mobilität in einer Stadt weist wie beschrieben auf ein mangelndes Angebot der inneren Struktur hin. Je mehr Energie man zur Erfüllung der sozialen und ökonomischen Ansprüche des alltäglichen Lebens braucht, desto gravierender sind die Mängel innerhalb des Systems.

Siedlungsformen mit homogenem Charakter verlangen zwangsläufig ein hohes Maß an mechanischer Energie, um die Bedürfnisse der Bewohner abdecken zu können. So entsteht mit der Bildung von reinen Wohnquartieren ein hohes Aufkommen an Pendlern. Fehlende Infrastruktur, Sozial- und Kultureinrichtungen steigern Mobilitätsaufkommen zusätzlich. Wohnquartiere verkommen zu Schlafstädten ohne urbanen Charakter und sozialer Interaktion der Bewohner.

Aufgrund der fehlenden Infrastruktur und vor allem durch den Mangel an Grünflächen kommt es zusätzlich zur Wochenendflucht und zu Zweitwohnsitzen außerhalb der Stadt. Als Ergebnis kann man wiederum ein erhöhtes Verkehrsaufkommen feststellen, ansteigender Pendlerverkehr und Staus sind die Folgen - und der Wunsch nach der Verlegung des Hauptwohnsitzes in das Umland wird immer größer.

Man kann sehr vereinfacht sagen, dass man durch die mangelnden Strukturen in Städten mechanische Mobilität in Form von Automobilverkehr erzeugt - oder umgekehrt intakte Systeme das Bedürfnis von Mobilität verringern.

Das Angebot bestimmt die Nachfrage - leider wird diese Redewendung in der Verkehrs- und Stadtplanung meist falsch interpretiert. Anstatt in die Qualität der Städte zu investieren wird in erster Linie der Bau von Straßen und Parkplätzen gefördert. Mit dem Neu- und Ausbau des Straßennetzes erhöht man aber nur den Automobilverkehr.

Würde man Anstatt in den Straßenbau in den Ausbau des Radwegenetzes einer Stadt investieren, so würde die Zahl der Fahrten mit dem Rad steigen, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sinken. Zudem ist ein geringerer Flächenbedarf für Radwege erforderlich als für Straßen.

vgl. Zur Harmonie von Stadt und Verkehr / Freiheit vom Zwang zum Autofahren / Hermann Knoflacher / Böhlau / 1996 / S.31-35

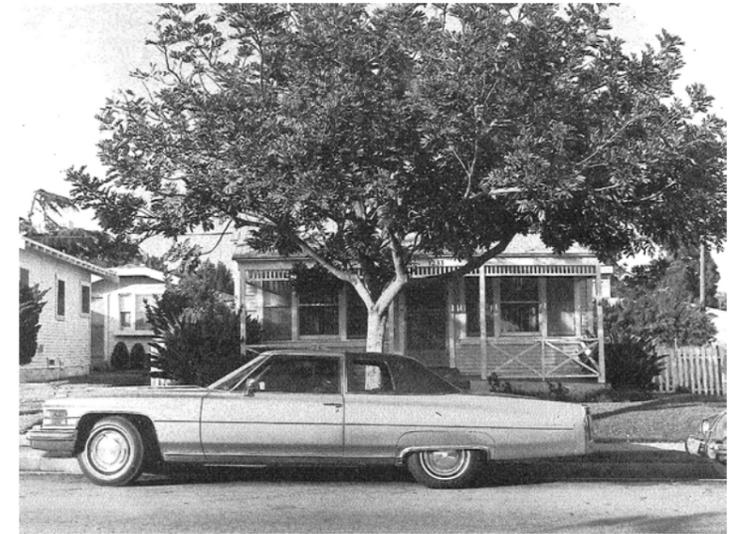


Abb. 12 Vorstadthaus / USA / Einfamilienhaus als Idealbild für Wohnen



Abb. 13 Lower Strip / Las Vegas / Autoarchitektur

6.8 Fußgänger und Radfahrer

Bewegt man sich im städtischen Raum zu Fuß oder mit dem Rad, so genießt man viele Vorteile. Trotz der niedrigeren Geschwindigkeiten kann man bei vorhandener Infrastruktur nahezu alle Dinge des alltäglichen Lebens ohne die Inanspruchnahme von mechanischer Mobilität erledigen. Durch die Angleichung der Geschwindigkeiten sind soziale Kontakte zwischen den verschiedenen Teilnehmergruppen im Verkehrs- und Stadtraum erst möglich. Der Mensch und seine natürliche Geschwindigkeit tragen somit zur Belebung des Stadtraums bei.

Könnte man in einer Stadt fast gänzlich auf den Automobilverkehr verzichten und die Straßen auf ein unbedingt notwendiges Minimum reduzieren, würde das einen unvorstellbaren Flächengewinn und eine Steigerung der Lebensqualität innerhalb der Struktur bedeuten.

Ein Grundproblem ist jedoch, dass sich - trotz der offensichtlichen Vorteile von Fuß- und Radverkehr - bei der Planung die Aufmerksamkeit vor allem auf das Automobil konzentriert. Vergleicht man den Platzbedarf eines geparkten Autos mit dem eines Fußgängers, erkennt man ein groteskes Verhältnis. Sogar dem geparkten Auto steht wesentlich mehr Raum zur Verfügung als einer sich frei bewegenden Person.

Es entsteht eine Architektur für Autos, nicht aber für die Bewohner der Stadt.

Warum wird in der Planung der Städte dem motorisierten Individualverkehr so viel Bedeutung geschenkt und der Mensch in seinen Bedürfnissen derart beschnitten?

Warum diese Entwicklung toleriert und weiter gefördert wird?

Eine mögliche Antwort auf diese Fragen ist die fälschliche Annahme, dass es einen vermehrten Bedarf an Mobilität gibt. Dieser Irrtum veranlasst die Instrumente der Planung und Politik immer wieder zum Ausbau des Straßennetzes und der dazugehörigen Parkplätzen, ohne Rücksicht auf die Lebensqualität und die Auswirkungen auf den Lebensraum Stadt.

Erst wenn man erkennt, dass ein wachsendes Bedürfnis nach Mobilität kein durch weiteren Straßenbau behebbarer Mangel ist, sondern einen Fehler im System signalisiert, kann man wirklich gegensteuern. Mit der Errichtung von Straßen steigt auch die Zahl der mit dem Auto zurückgelegten Wege einfach nur immer weiter an.

vgl. Virus Auto / Die Geschichte einer Zerstörung / Hermann Knoflacher / Überreuter / 2009 / S.60-61

6.9 Stadtplanung // Verkehrsplanung

Gewachsene Städte basieren auf lang andauernden Prozessen der Entwicklung und haben sich entsprechend der auftretenden Anforderungen angepasst. Grundlage für städtebauliche Überlegungen sollte daher die Möglichkeit einer Entwicklung und Flexibilität eines Systems und nicht ein starrer Plan sein. Funktionen müssen sich auf der Basis des sozialen und wirtschaftlichen Zusammenlebens ändern können. Starre Abläufe führen zwangsläufig zur Bildung von Quartieren mit homogenem Charakter.

Mit der Erschließung durch das Auto werden die kleinen Strukturen verdrängt, die Grundlage für städtische Gefüge bilden. Es entstehen Einkaufs- und Erholungszentren an den Stadträndern, welche zu noch mehr Verkehr führen. Es entstehen Kosten für die Schaffung und Erhaltung der Straßen steigen, während sich die Nahversorgung innerhalb der Zentren immer mehr zurückzieht. Die Überbetonung des Automobilverkehrs führt zu Fehlplanungen.

Der öffentliche Verkehr ist eine Lösung zur Reduzierung des Autoverkehrs - obwohl er nicht als Allheilmittel verstanden werden darf, da auch er Nachteile mit sich bringt.

Die hohen Geschwindigkeitsunterschiede bewirken eine ungleichmäßige Verteilung in der Stadt. U-Bahnen und Schnellbahnen halten nur an gewissen Punkten und schaffen so eine Wertigkeit zwischen einzelnen Gebieten in Städten. Mit der Erhöhung der Geschwindigkeit steigt wie erläutert auch die Distanz. Daher ist auch eine Stadt mit starkem öffentlichem Verkehrsnetz vor der Bildung von Satellitenstädten und der Verlagerung von Arbeitsplätzen in das Umland nicht gefeit, während die Städte selbst immer mehr verkommen und an Qualität verlieren.

Der öffentliche Verkehr bildet trotz dieser potentiellen Bedenken die Basis zum Kampf gegen das Verkehrsproblem in den Städten. Mit einer Verlegung zurück an die Erdoberfläche und einer dafür notwendigen Geschwindigkeitsreduzierung wäre eine weitaus bessere Vernetzung innerhalb der städtischen Strukturen möglich. Neben dem Personenverkehr könnte auch der Gütertransport mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zur wesentlichen Reduzierung des Automobilverkehrs beitragen.

vgl. Zur Harmonie von Stadt und Verkehr / Freiheit vom Zwang zum Autofahren / Hermann Knoflacher / Böhlau / 1996 / S.71-83

Die antike Stadt war ein Durchgangsort für menschliche und tierische Wanderungen. Am Kreuzungspunkt der Pisten gebaut nahm sie die Karawanen auf, den Einzug der Bauern, die Ankunft der Händler und Boten; wie das Dorf an der Wegkreuzung, so errichtete sie sich über den metabolischen Strömen der gezähmten Tiere und richtete ihre Plätze und Viertel nach der niedrigen Geschwindigkeit der Tierkörper ein.

Fußgänger und Reiter entwarfen ihre Kataster und bestimmten ihren Grundriss; Aufgang und Treppe, Stadt und Hafen, Fußweg und Landesteg bildeten die Infrastruktur der Langsamkeit.

Fahren, fahren, fahren,... / Paul Virilio / Merve Verlag Berlin / 1978 / S.32



Abb. 14 Verkehrsadern einer Kleinstadt / Schrobenshausen

GERICHTETER RAUM

	Raum	Maßstäblichkeit	Geschwindigkeit	Symbol
				Zerchen Symbol Bau Relationen
ORIENTALISCHER BAZAR			3 m p h	
MITTELALTERLICHE STRASSE			3 m p h	
HAUPTSTRASSE			3 m p h 20 m p h	
GESCHAFTS STRIP			35 m p h	
DER STRIP VON LAS VEGAS			35 m p h	
EINKAUFZ ZENTRUM			3 m p h 50 m o h	

Abb. 15 Gerichteter Raum / Verhältnis Architektur und Geschwindigkeit

6.10 Automobil // Öffentlicher Verkehr

Es ist unrealistisch, den Automobilverkehr vollkommen aus den Städten zu verbannen. Damit eine auf den Mensch bezogene Planung der Städte erfolgen kann ist es zwingend notwendig, den motorisierten Individualverkehr auf das Nötigste zu reduzieren.

Der Grund für viele Autofahrer, sich für das Auto und gegen den öffentlichen Verkehr zu entscheiden, liegt meist in der Annahme des höheren Komforts.

Um die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu forcieren ist es daher unbedingt notwendig, zumindest eine Gleichstellung des öffentlichen und des motorisierten Individualverkehrs zu erlangen.

Dazu bedarf es einerseits einer Qualitätssteigerung in Bezug auf die Dichte und den Komfort des öffentlichen Verkehrsnetzes, andererseits müssen die Autos aus den Siedlungen entfernt werden.

Sobald die Distanz vom geparkten Auto zumindest gleich groß ist wie die zur Haltestelle entsteht eine Chancengleichheit bei der Wahl der Verkehrsmittel.

Die somit freiwerdenden Flächen können wieder den Bewohnern zugeschrieben werden. Durch diese Maßnahme wäre eine Belebung des öffentlichen Raums gegeben. In Verbindung mit der Ansiedlung von Handel und Kleingewerbe entsteht die nötige Infrastruktur, um die Grundbedürfnisse der Bewohner erfüllen zu können.

Diese Systeme können in verschiedene Richtungen weiterentwickelt werden. Es gilt aber in jedem Falle, den Bewohnern entsprechende Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu bieten, welche mindestens den gleichen Anspruch an Komfort erfüllen.

vgl. Zur Harmonie von Stadt und Verkehr / Freiheit vom Zwang zum Autofahren / Hermann Knoflacher / Böhlau / 1996 / S.144-147

In der Praxis kann diese Gleichstellung durch die Errichtung von Sammelgaragen außerhalb der Wohnquartiere mit gleichzeitigem Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes erreicht werden. Durch eine Verlegung des Automobilverkehrs hinaus aus den Zentren entsteht eine Angleichung der Geschwindigkeiten innerhalb des Systems.

Die Städte würden unter diesen Voraussetzungen einen Um- und Rückbau erleben, welcher als Resultat neue, lebenswerte Strukturen mit sich brächte.

6.11 Änderung der Strukturen

Die urbane Entwicklung Europas konzentrierte sich nach dem zweiten Weltkrieg vor allem auf den Wohnbau, die Errichtung von Straßen und den Aufbau der Infrastruktur. Bedürfnisse der Bewohner waren zwar Bestandteil der Überlegungen in der Stadtplanung, jedoch wurden sie oft fehlinterpretiert.

Wie bereits zuvor beschrieben scheint das Einfamilienhaus als Wohnform nach wie vor ein Idealbild für Familien zu sein. Die Privatheit und der eigene Garten bilden, neben der Individualität im eigenen Heim, die Hauptbeweggründe für dieses Bedürfnis nach dem Haus im Grünen. Im Gegensatz zu den USA ist in Europa das Phänomen der Einfamilienhaus-Vorstädte noch wenig vorzufinden, Tendenzen in diese Richtung sind aber durchaus erkennbar.

Folgen unbefriedigter Wohnstrukturen sind wie bereits angeführt Wochenendflucht, Zweitwohnsitze am Land und der Abzug in Umlandgemeinden. Gleichzeitig wachsen besagte Einkaufszentren, Umfahrungen, Staus, etc. die aufgrund der unerfüllten Bedürfnisse der Bewohner in einem Mehrbedarf an mechanischer Mobilität gipfeln.

Roland Rainer beschreibt die Bedeutung des eigenen Gartens als wesentlich für die Wohnzufriedenheit. Während Parkanlagen zu hohen Kosten führen und keinen Ertrag bringen, ist ein eigener Garten im Vergleich viel höher frequentiert und kann wesentlich besser genutzt werden.

Durch die Fragmentierung der Städte durch übergroße Parkanlagen und die Trennung von Funktionen entstehen lange Wege, ergo wiederum erhöhtes Verkehrsaufkommen. Der vermeintliche Vorteil der aufgelockerten Stadt und des Grünraums kann somit leicht zum Nachteil werden.

Anstatt Wohntürme und große Parkanlagen zu bauen ist es sinnvoller, kleine Strukturen mit geringer Distanz zu schaffen und den Bewohnern die Möglichkeit für private Gärten zu geben.

vgl. Städtebauliche Prosa / Praktische Grundlagen für den Aufbau der Städte / Roland Rainer / Universitätsverlag Wagner Innsbruck / 1948 / S.94

Eine Änderung der Mobilitätsstrukturen sollte also dahingehend passieren, dass die Mikromobilität der Fußgänger und Radfahrer gefördert wird, während der Aufwand an mechanischer Mobilität (Makromobilität) möglichst gering gehalten werden soll. Dadurch entsteht in Konsequenz im Idealfall die Erkenntnis bei den Bewohnern, dass der Gewinn an Lebensqualität und die steigende soziale und kulturelle Aktivität innerhalb der Städte bereichernder ist als der trügerische Komfort des motorisierten Individualverkehrs.

Mikromobilität forciert das Zusammenleben und die Durchmischung der Städte. Würde man die durch das Weglassen von Fahrbahnen gewonnenen Fläche wiederum für private Gärten nutzen, könnte man erneut einen Aufwand an mechanischer Mobilität einsparen. Wege innerhalb einer solchen Stadt wären vordergründig für die Fußgänger und Radfahrer sowie für Handel und Gewerbe bestimmt. Der öffentliche Verkehr würde in diesem System eine nebensächliche Rolle einnehmen und Flächen dafür wären nur so knapp als nötig bemessen. Die Erdgeschosszonen wären für die Aufnahme von Handel und Infrastruktur bestimmt, während die restliche Bebauung dem Wohnen dienen würde. Mehrgeschoßige Baukörper könnten so eine Vielfalt an Funktionen aufnehmen ohne eine räumliche Trennung durch zu hohe Distanz zu schaffen.

Der Irrglaube, dass man durch das Stapeln der Geschoße einen Platzgewinn erzielt, relativiert sich zudem ab einer Höhe von vier bis fünf Geschoßen, das es ab dieser Gebäudehöhe kaum mehr relevante Einsparungen an Grundfläche gibt.

Städte mit Hochhäusern verlieren also lediglich den Charakter des menschlichen Maßstabs und verkommen durch die Anonymität ihrer Bewohner.

vgl. Zur Harmonie von Stadt und Verkehr / Freiheit vom Zwang zum Autofahren / Hermann Knoflacher / Böhlau / 1996 / S.60

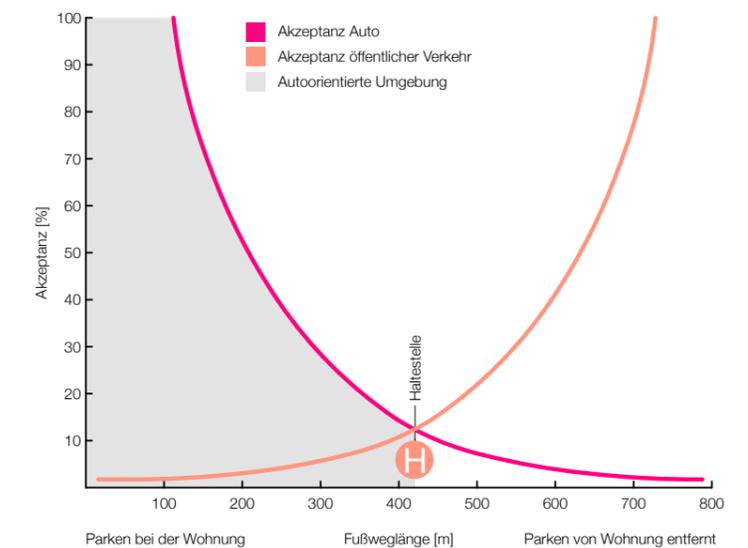


Abb. 16 Akzeptanzverhalten Auto // öffentliche Verkehrsmittel

6.12 Schlussfolgerung

Die gegenwärtige Situation der Städte lässt erkennen, dass im Bereich der Planung wenig Rücksicht auf die zuvor beschriebenen Tatsachen genommen wird. Als einfaches Beispiel kann man hierfür die Förderung von Parkplätzen nennen.

Noch immer gibt es in der Bevölkerung kein Umdenken was das Lieblingkind Auto angeht, und politisch stößt man kaum auf Resonanz wenn es um die Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr geht. Obwohl man eine generelle Tendenz zum Umweltschutz und der Aufwertung der Städte erkennen kann, schummeln sich Planer und Politiker am Thema Auto immer wieder vorbei und der Ausbau von Straßen wird weiterhin forciert.

Warum werden in den Bereichen der Planung die Erkenntnisse, die man schon vor über 60 Jahren hatte, nicht umgesetzt?

Mit dem Ansatz, dass durch eine Annäherung der Geschwindigkeiten innerhalb der Stadt und die Reduzierung der Netzweiten auf einen menschlichen Maßstab soziale und kulturelle Interaktion gefördert wird, kann man eine neue Art von lebendigem Stadtraum erzeugen.

Die Gleichstellung von Auto und öffentlichem Verkehr ist dabei eine Grundvoraussetzung. Durch das Reduzieren des Automobilverkehrs und den Ausbau der Radnetze und Gehwege werden die Zentren wieder belebt. Wie schon gesagt bestimmt das Angebot die Nachfrage - steigert man die Dichte an Angeboten, so werden diese auch genützt!

Eigentlich sollte man meinen, dass mit diesen einfachen Eingriffen eine Änderung der bestehenden Strukturen relativ schnell möglich sein sollte. Leider gibt es aber kaum Mut zu Neuerungen und die als innovativ vermarkteten Planungen für neue Stadtteile beruhen meist auf den gleichen Fehlern, die schon zuvor gemacht wurden.

Oft werden innovative Versuche, die bestehende Situation in den Zentren zu verbessern, bereits im Keim erstickt und von den Medien in ein falsches Licht gerückt.

Anstatt einer Wiederholung der Fehler der Vergangenheit muss bei weiteren Überlegungen und Planungen der Mensch als Grundlage für eine sozial und kulturell hochwertige Stadt in der Gestaltung des städtischen Lebensraums berücksichtigt werden!

Entgegen der Annahme, dass es einer Unmenge an technischen Hilfsmitteln für das Zusammenleben in einer Stadt bedarf, beruhen Lebensqualität und Wohlbefinden auf einfachen Grundlagen.



Abb. 17 Linz 1732

7.1 Von der Besiedelung bis zur Antike

Eine andauernde Besiedelung im Gebiet um Linz ist seit dem 4. Jahrtausend vor Christus nachweisbar. Fundstellen zeugen von einer Besiedelung ab dem Neolithikum (Jungsteinzeit, in Mitteleuropa ca. 5500 bis 2200 v. Chr.).

Zwischen dem Kürnberger Wald und dem Mühlviertel entstand durch die aus ihren Ufern tretende Donau eine nördlich orientierte, halbkreisförmige Ebene. Ausschlaggebend für die Ansiedlung war die günstige klimatische Lage und die fruchtbaren Böden um die im Ost-West-Verlauf fließende Donau.

Der Name „Lentia“ leitet sich vom keltischen „lentos“ (gekrümmt, biegsam) ab, und ist auf die Krümmung der Donau zurückzuführen. Mitte des ersten Jahrhunderts nach Christus legten die Römer aufgrund der Bedeutung der Donau als Handelsweg ein Kastell im Bereich des heutigen Landestheaters an.

Den Mittelpunkt der damaligen Zivilsiedlung bildeten der Hauptplatz und die Landstraße sowie ein Lagerdorf in Bereich der Altstadt. Gräberfelder aus dem 7. Jahrhundert im Bereich des Traunmündungswinkels weisen auf eine Besiedlung durch die Bajuwaren und deren Beziehungen zu südlichen (Italien) und östlichen (Byzanz) Regionen hin.

vgl. <http://www.linz.at/geschichte/de/1131.asp>

vgl. <http://www.linz.at/geschichte/de/1135.asp>

7.2 Linz im Mittelalter

Aufgrund der Ausdehnung der Bayern ausgehend von Enns Richtung des heutigen Stadtgebiets entsteht im Frühmittelalter ein Militär- und Verwaltungszentrum. 799 nach Christus wird das damalige Linz erstmals in einer Schenkungsurkunde erwähnt.

Linz hatte zur Zeit der Karolinger eine zentrale Rolle für Zoll- und Marktfunktionen. Die „Raffelstetter Zollordnung“ deutet auf den bereits damals regen Handel auf der Donau hin und gilt als ältestes wirtschaftliches Dokument aus dieser Epoche. Linz wird zum königlichen Mautort.

Ca. 1000 nach Christus verlagerte sich das Castrum hin zu dem hochwassersicheren Bereich am Fuße des Schlossbergs und die Burg wurde errichtet. Bis zum 13. Jahrhundert gibt es kaum Aufzeichnungen über Linz, was an der wirtschaftlichen Vormachtstellung von Enns liegen kann.

1205/1206 erwarb der Babenberger Herzog Leopold der IV das damalige Castrum und Linz wurde zur landesfürstlichen Stadt. 1242 ist erstmals eine urkundliche Erwähnung eines Stadtrichters und eines Stadtsiegels dokumentiert.

Linz gewann im 13. Jahrhundert vor allem durch die hohen Einnahmen als Mautstelle an Bedeutung.

vgl. <http://www.linz.at/geschichte/de/1135.asp>

vgl. Linz, eine kurze Geschichte der Stadt / Ursula Knappinger / Ueberreuter / 2003 / S.13-17

Ende des 13. Jahrhunderts residierte Eberhard von Wallsee auf der Linzer Burg und übte das Amt des Stadtrichters aus. Der Aufstieg der Wallseer zu einem der wichtigsten Adelsgeschlechter im Land hatte zur Folge, dass sie ab 1330 den Titel des Hauptmannes ob der Enns führten. Der Grundstein für Linz als Landeshauptstadt war somit gelegt.

Friedrich III. nahm nach dem Tod von Albrecht IV. das Land ob der Enns ein und wurde 1452 zum römisch-deutschen Kaiser gekrönt. Linz wurde dadurch zum Zentrum des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation.

1490 wurde die Stadt zu „Hauptstadt unseres Fürstentums ob der Enns“ ernannt und die Bürger erhielten das Recht, einen Bürgermeister zu wählen. Urkunden konnten fortan mit einem roten Wachssiegel versehen werden. Die Autonomie der Stadt war erstmals gegeben.

Nach dem Tod Friedrichs folgte sein Sohn Maximilian, der 1497 mit dem „Brückenbrief“ den Bau einer Donaubrücke erlaubte. Maximilian starb 1519 und als Erbe ebnete sein Enkel Ferdinand I. 1521 den Weg zur österreich-ungarischen Monarchie durch die Vermählung mit Anna von Ungarn.

vgl. <http://www.linz.at/geschichte/de/1135.asp>

vgl. Linz, eine kurze Geschichte der Stadt / Ursula Knappinger / Ueberreuter / 2003 / S.33-36

7.3 Reformation und Gegenreformation

Die Bewegung der Wiedertäufer war ab 1521 ein erstes Anzeichen für eine Reformation. Durch die Lutheraner wurden sie später von den Protestanten abgelöst. Das in dieser Zeit grob vernachlässigte Minoritenkloster wurde ab 1562 von den Ständen erhalten. Zum Zeichen ihrer Macht errichteten diese das Landhaus als Renaissancebau, in dem die Landschaftsschule - eine voruniversitäre Lateinschule für den adeligen Nachwuchs - untergebracht war.

Im 16. Jahrhundert wurde die Gegenreformation von den Jesuiten eingeleitet und später von den Kapuzinern unterstützt. Als Graf Hans Adam von Herberstorff 1523 zum Stadthalter im Land ob der Enns ernannt wurde, bringt er mit den „Frankenburger Würfelspielen“ das Fass zum überlaufen. 1626 wurde Linz von den aufständischen Bauern unter der Führung von Stefan Fadinger belagert und erlitt großen Schaden.

Der 1645 abgeschlossene Linzer Frieden bestätigte den calvinistischen Siebenbürgern ihre Religionsfreiheit und war für Linz von großer Bedeutung.

Johannes Kepler (1571-1630) war einer der wichtigsten Intellektuellen dieser Zeit und lehrte an der Landschaftsschule in Linz. Zuvor studierte er an der Universität Tübingen Theologie, Mathematik und Astrologie, geriet aber durch die Weiterentwicklung der Lehren von Kopernikus in Tübingen in Missgunst und musste deshalb das Land verlassen. Seine Stationen waren Graz, Prag und Linz. Der Dreißigjährige Krieg und die Bauernaufstände veranlassten ihn 1626 dazu, Linz zu verlassen.

vgl. <http://www.linz.at/geschichte/de/1135.asp>
 vgl. *Linz, eine kurze Geschichte der Stadt* / Ursula Knappinger / Ueberreuter / 2003 / S.33-36

7.4 Das barocke Linz

Mit dem Amtsantritt von Ferdinand II. 1637 folgte nach dem Ende des Dreißigjährigen Kriegs ein Bauboom. Die Stadt wurde barockisiert. Während sich sein Vorgänger Ferdinand II. vor allem auf den Ausbau der Schlossanlage konzentrierte, entstanden unter Ferdinand II. zahlreiche Kirchen und Klöster.

Entgegen anderen Städten erholte sich Linz rasch von den Folgen der Bauernkriege. Die Stände verloren ihre Stellung und die Kirche erlebte gleichzeitig eine Ausbreitung. Mit dem Einzug verschiedener Orden (Karmeliten 1672, Ursulinen 1679, Karmelitinnen 1709, Elisabethinen 1745, Barmherzige Brüder 1756) wurden die bekanntesten Baumeister dieser Ära mit der Errichtung von Kirchen und Klöstern beauftragt.

Die von den Jesuiten zwischen 1669 und 1678 errichtete Ignatiuskirche galt damals als eine der schönsten Kirchen Mitteleuropas und wurde schließlich 1738 zur Domkirche. Durch den Bau des Maria Empfängnis Doms wurde die Ignatiuskirche ungefähr hundert Jahre später zum „Alten Dom“, welcher seine Bekanntheit vor allem der Tatsache, dass Anton Bruckner dort von 1856 bis 1868 als Domorganist fungierte.

Trotz der Bedeutung der Stadt als Handelsknoten konnte man im Bereich der Wirtschaft keinen Aufschwung verzeichnen. Die 1672 gegründete Wollzeugfabrik bereitete dem Merkantilismus den Einzug in Linz. Erstmals wurde unter der Voraussetzung der Arbeitsteilung in Massen produziert. Trotz der zu Beginn guten Absätze stagnierte die Fabrik und musste mehrmals die Besitzer wechseln. Nach einer Verstaatlichung musste die Wollzeugfabrik schließlich 1850 endgültig schließen.

Linz blieb während der Zeit des Barock zwar von den Angriffen der Türken verschont, aber die Stadt wurde von zunehmender Verarmung der Bevölkerung und der Pest heimgesucht. Von 1717 bis 1723 wurde am Linzer Hauptplatz die Pestsäule nach dem Entwurf des italienischen Architekten Antonio Beduzzi errichtet.

vgl. *Linz, eine kurze Geschichte der Stadt* / Ursula Knappinger / Ueberreuter / 2003 / S.37-43



Abb. 18 Linz aus der Vorgeschau von Osten 1649



Abb. 19 Die Innenstadt von Süden 1654

PLAN DER PROVINCIAL-HAUPTSTADT LINZ.



bei Kinsky Fuchs 1847

Abb. 20 Stadtplan von 1847

7.5 Aufklärung, Reformen und Kriege

Nach dem Tod von Karl IV. folgte Erzherzogin Maria Theresia von Österreich als regierende Königin von Ungarn und Böhmen. Ihr Erbe wurde ihr aber sofort von Seiten der Spanier, Sachsen, Preußen und dem Kurfürsten Albrecht streitig gemacht. Es folgte der Österreichische Erbfolgekrieg, in dem sich die Stände gegen die Kaiserin richteten und ihr finanzielle und militärische Hilfe untersagten. Bereits 1741 trafen erste Besatzungsgruppen aus Bayern und Frankreich ein. Die Rückeroberung verursachte große Schäden in den Vorstädten.

Aufgrund des Treubruchs enthob Maria Theresia die Stände ihrer Rechte und reformierte Verwaltung und Schulwesen.

Ihr Sohn, Joseph II., löste gleich mehrere Klöster in Linz auf und gründete die Diözese. Kontemplative Orden wurden aus der Stadt verwiesen, und nur jene, die sich der Krankenpflege annahmen, wurden wieder aufgenommen (etwa die Barmherzige Brüder 1756).

Am 15. August 1800 brach im Linzer Schloss ein Feuer aus, das verheerende Folgen für ganz Linz hatte. Die damalige Stadtmauer wurde aufgrund der massiven Beschädigung in Folge vollständig geschliffen.

Kurz nach dem Brand zogen die französischen Truppen unter Napoleon in Linz ein. Nach dem zweiten Sieg Napoleons 1805 bei Ulm zog er erneut in Linz ein. Die dritte Schlacht vor Ebelsberg im Jahr 1809 hatte viele Opfer zu verzeichnen. Eine Reaktion auf diese wiederholten Angriffe auf Linz war die Errichtung der Maximilianischen Turmlinie, die mit 32 Türmen, einem Fort und einer Donausperre die neue Festungs- und Verteidigungsanlage von Linz bilden sollte.

vgl. Linz, eine kurze Geschichte der Stadt / Ursula Knappinger / Ueberreuter / 2003 / S.44-50

7.6 Industrialisierung, Technik und Kultur

1832 kam Franz I. nach Linz, um den Baufortschritt seiner Festungsanlage zu begutachten. Ein weiterer Anlass für den Besuch war die Einweihung der Pferdeisenbahn von Linz nach Budweis. Abgesehen von einer Bahn in England war diese damals die erste ihrer Art am europäischen Festland. 1836 entstand mit der Anbindung der Strecke Linz Gmunden eine durchgängige Befahrbarkeit bis Budweis. Die Pferdeisenbahn war vorwiegend für den Gütertransport (Salz) bestimmt und wurde erst später für den Personentransport genützt.

Der Anschluss an das bayrische Eisenbahnnetz wurde von 1856 bis 1860 durch den Bau der Kaiserin Elisabeth-Bahn Wien - Linz - Salzburg bzw. Passau fertiggestellt worden.

Im September 1837 legte das erste Dampfschiff in Linz an. Für die Strecke Wien - Linz benötigte die „Anna-Maria“ etwas mehr als 55 Stunden.

Parallel zur technischen Entwicklung siedelten sich auch neue Betriebe in Linz an. Die erste Linzer Schiffswerft wurde 1840 gegründet und 1880 wurde eine Zweigstelle der bayrischen Lokomotivfabrik Krauß eröffnet. Im gleichen Jahr wurde die Linzer Pferdetrampway eingeführt und bereits 1897 auf elektrischen Fahrbetrieb umgestellt.

Parallel zum technischen Fortschritt entstanden auch im Bereich der Kultur wichtige Projekte für Linz. Der von Anton Sprau initiierte Verein des vaterländischen Museums für Österreich ob der Enns war der erste Schritt für ein Landesmuseum.

Das größte Projekt dieser Zeit war der Bau des Mariendoms von 1862 bis 1924. Er ist bis heute der größte Dom Österreichs, allerdings ist seine Spitze um ca. zwei Meter niedriger als die des Stephansdoms. Anton Bruckner eröffnete die Votivkapelle 1869 mit einer Uraufführung seiner e-Moll Messe.

Weitere Vertreter dieser Epoche waren Marianne von Willemer, die als Goethes Muse bekannt wurde, Adalbert, Stifter der im Revolutionsjahr 1848 von Wien nach Linz kam und Franz Stelzhammer, Komponist der Landeshymne.

Der steigende Grad der Industrialisierung ließ die Bevölkerung auf das rund Vierfache anwachsen. Es wurde ein Generalplan nach Pariser Vorbild entwickelt, um auf den Zuwachs reagieren zu können. Polygonal angeordnete Plätze bildeten die Knotenpunkte für neue großflächige Bebauungen. Eine Umsetzung dieses Plans kann man nur im Bereich des heutigen Bulgariaplatzes erkennen, da in weiterer Folge das Platzproblem durch Eingemeindung gelöst wurde.

Eine Vielzahl von Betrieben entstand: Die Fahrrad- und Nähmaschinenherstellung Johann Jax, Adolf Tietzes Feigenkaffeebetrieb, die Zündwarenfabrik Solo, die Poschacher Brauerei, die Feuerwehrgüterfabrik Johann und Konrad Rosenbauer. Kleinmünchen wurde zum Zentrum der Baumwollspinnerei und in Urfahr waren die Branntweinerzeuger zu Hause. Das konnte alles nicht darüber hinwegtäuschen, dass es der Mehrheit der Bevölkerung nicht gut ging.

Linz, eine kurze Geschichte der Stadt / Ursula Knappinger / Ueberreuter / 2003 / S.65

Es herrschte große Wohnungsnot, einhergehend mit katastrophalen Wohnverhältnissen. Erste Ansätze für sozialen Wohnbau lieferten Unternehmer durch den Bau günstiger Arbeiterwohnungen. Aufgrund der Wohnungsnot und mangelnder Infrastruktur brachen zahlreiche Krankheiten aus. Der 1863 amtierende Bürgermeister Reinhold Körner ließ daher das Allgemeine Krankenhaus errichten.

Der Bau von Badehäusern und die Errichtung von Freizeit- und Erholungsanlagen wie der Gugl und dem Jägermayrwald verliefen gleichzeitig mit dem Bau zahlreicher Schulen.

vgl. Linz, eine kurze Geschichte der Stadt / Ursula Knappinger / Ueberreuter / 2003 / S.52-67



Abb. 21 Der Linzer Bahnhof 1860

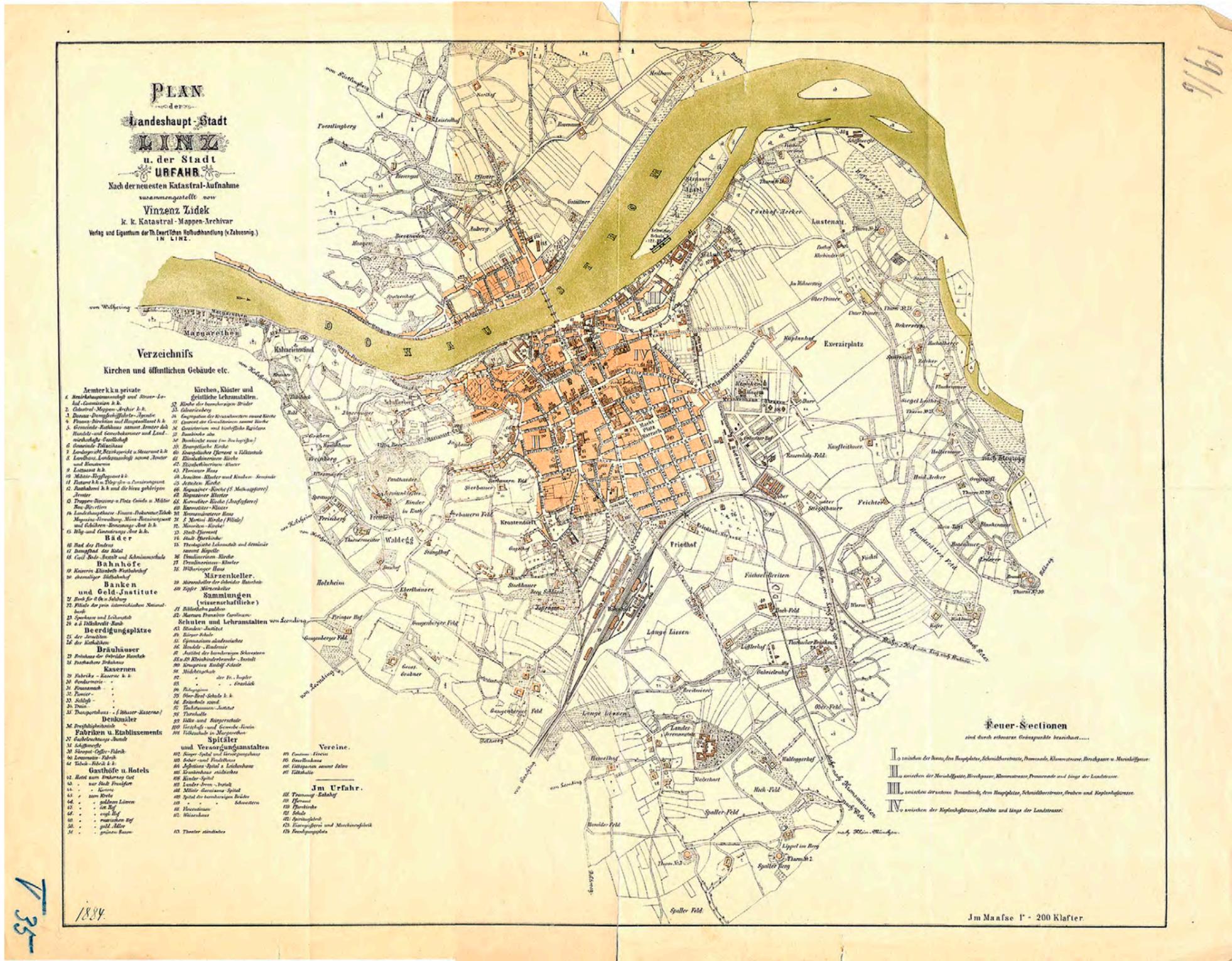


Abb. 22 Stadtplan von 1884

7.7 Ausdehnung des Stadtgebiets

Aufgrund der technischen Entwicklungen wie der Schifffahrt und dem Ausbau der Eisenbahn bekam Linz eine immer bedeutendere Rolle als Verkehrsknotenpunkt und Wirtschaftsstandort.

Der Zuwachs der Bevölkerung war somit ein logisches Resultat aus der fortschreitenden Industrialisierung.

Die ersten Anzeichen einer Ausdehnung der Linzer Kernstadt erkennt man an der Tatsache, dass der 1860 erbaute Kaiserin Elisabeth-Bahnhof (Gemeinde Waldegg) und das 1866 fertiggestellte Allgemeine Krankenhaus (Gemeinde Lustenau) nicht auf Linzer Gemeindegebiet lagen.

Eine vorläufige Erweiterung des Stadtgebiets und schlussendliche Eingemeindung von Waldegg und Lustenau im Jahr 1873 konnten dem Expansionsbedarf der Stadt vorerst gerecht werden.

Die bestehenden Eingrenzungen durch umliegende Gemeinden, die Westbahn und die noch immer vorhandenen Maximilianischen Befestigungsanlagen (fortifikatorisches Bauverbotsrayon) bremsten zwar das Wachstum, verhinderten aber gleichzeitig eine willkürliche Ausdehnung des Stadtgebiets.

Mit der Aufhebung des Bauverbots 1883 war der Grundstein zum 1887 ausgeschriebenen, internationalen städtebaulichen Wettbewerb für die Gebiete Margarethen, den Freinberg und den Froschberg, die Bahnlinie, Niederhart und die offenen Bereiche Richtung Osten bis zum Donauufer. Das Siegerprojekt vom städtischen Ingenieur-Adjunkten und späteren Baudirektor Josef Kamp basierte auf zahlreichen Polygonplätzen, einer Ring- und einer Gürtelstraße, die die bis dahin als Hauptverkehrsader geltende Landstraße entlasten sollten. Heute kann man nur noch den Bulgariaplatz aus dem damaligen Entwurf erkennen.

Der Mangel an Grünflächen, vor allem in den Gebieten mit einer sozial benachteiligten Bevölkerung, führte 1892 zu einem Regulierungsplan. Es wurde eine Baufluchtlinie von fünf Metern zur Auflockerung der Bebauung eingeführt, und nach jedem dritten Haus musste ein Luftraum von acht Metern vorgesehen werden. Die gewonnenen Flächen durch die neuen Richtlinien wurden wegen der schlechten Freiraumverhältnisse nicht verbaut, dienten aber später zum Ausbau des Straßennetzes und für die Verbreiterungen der Fahrbahnen.

Urfahr erstellte 1888 eine Bauordnung, welcher 1894 ein Bebauungsplan folgte, der eine Art Ergänzung zu jenem von Linz war. Mit dem Bau einer kombinierten Eisenbahn- und Straßenbrücke wurde die Beziehung zwischen den beiden Städten weiter verstärkt.

Mit zunehmender Erkenntnis über die Bedeutung von innerstädtischen Freiflächen zur Aufwertung der Wohnqualität und der hygienischen Bedingungen wurde 1857 der Volksgarten von der Stadt Linz angekauft, um den dort geplanten Bau eines Krankenhauses zu verhindern.

vgl. Geschichte der Stadt Linz, Band II / Fritz Mayrhofer, Willibald Katzinger / J. Wimmer / 1990 / S.139-146

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gewannen die Städte durch den Ausbau der technischen und sozialen Infrastruktur weiter an Attraktivität. Umliegende Gemeinden konnten mit dieser Entwicklung nur schwer mithalten und eine Eingemeindung war für die Bewohner durchaus mit Vorteilen verbunden.

Einzig die Verhandlungen mit der Stadt Urfahr führten zu keiner Einigung, da sie immer wieder aufgrund von wirtschaftlichen Differenzen scheiterten. Urfahr hatte gegenüber der Stadt Linz kaum Nachteile (Ver- und Entsorgung, Kanal, Verkehr, etc.).

Eine erste Annäherung erfolgte 1914 mit der Einbindung der Gemeinde Pöstlingberg zu Urfahr, schließlich gefolgt von der Zusammenlegung mit Linz 1919. Von da an war der Pöstlingberg, der zuvor schon als Linzer Hausberg gehandelt wurde, auch offiziell Bestandteil der Stadt.

vgl. Geschichte der Stadt Linz, Band II / Fritz Mayrhofer, Willibald Katzinger / J. Wimmer / 1990 / S.164-166

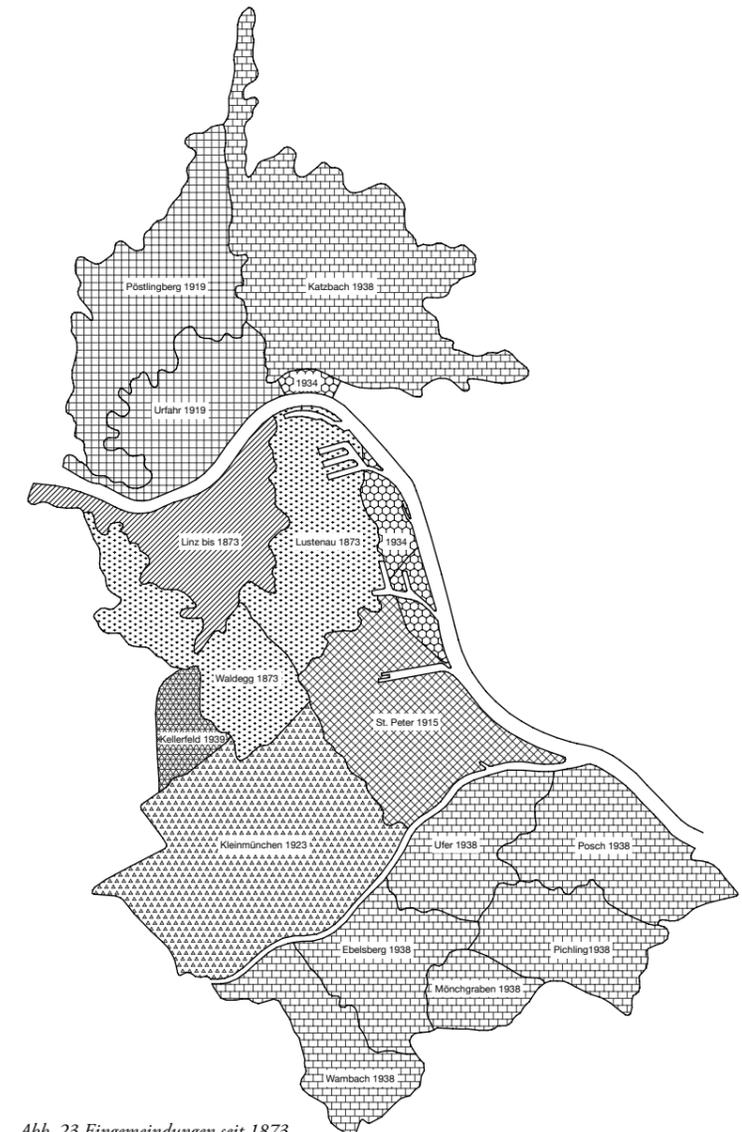


Abb. 23 Eingemeindungen seit 1873

7.8 Der Beginn des 20. Jhdt. // 1900 bis 1938

Am 28. Juli 1914 wurde die Kriegserklärung von Österreich-Ungarn an das Königreich Serbien nach dem Attentat der Untergrundorganisation Mlada Bosna an Erzherzog Franz Ferdinand ausgesprochen. Zu Beginn des ersten Weltkriegs wurden rund 19.000 Mann einberufen, diese Zahl stieg bis zum Kriegsende 1918 aber auf 60.000 Soldaten an. In dieser Zeit verschlechterte sich die wirtschaftliche Lage in Linz, Lebensmittel wurden immer knapper und die Spitäler waren mit Verwundeten überfüllt. Die Weltwirtschaftskrise und die zunehmende Inflation hinterließen auch in Linz ihre Spuren. Viele Produktionsbetriebe wurden geschlossen, einzig die Tabakwarenfabrik konnte weiterhin schwarze Zahlen schreiben. Dieser von Peter Behrens und Alexander Popp 1929 geplante Bau ist eines bedeutendsten Industriedenkmäler Österreichs.

Die Zahl der Arbeitslosen stieg weiter an, und die Stimmen der politischen Gruppierungen wurden zunehmend lauter. Der Brand des Justizpalastes am 15. Juli 1927 trug auch in Linz zur Verschlechterung der politischen Verhältnisse bei. Im Jahr 1934 kam es zu den Februarunruhen, welche ausgehend von Linz in vielen anderen Städten Österreichs zu gewalttätigen Gefechten, in denen die sozialdemokratischen Truppen gemeinsam mit dem Schutzbund gegen die Heimwehren, das Bundesheer und die Polizei kämpften.

Bundeskanzler Dollfuß wurde am 25. Juli 1934 bei einem Putschversuch der Nationalsozialisten ermordet. Der Aufstand war zwar niedergeschlagen, die Nationalsozialisten gewannen aber zunehmend an Macht.

vgl. Linz, eine kurze Geschichte der Stadt / Ursula Knappinger / Ueberreuter / 2003 / S.68-76

1936 wurde das Juliabkommen zwischen dem austrofaschistischen Österreich und dem Deutschen Reich geschlossen. Hitler anerkannte zwar die österreichische Unabhängigkeit und verwarf die verhängten Wirtschaftssanktionen, verlangte aber Amnestie für die Nationalsozialisten und eine Nationale Opposition in der Regierung. Jene Bewegung, die zuvor eingesperrt wurde, erlangte mit dem Juliabkommen nun großes Aufsehen. Ende 1937 war Hitler fest entschlossen, Österreich unter deutschen Einfluss zu bringen und zwang Bundeskanzler Schuschnigg bei einem Treffen im Februar 1938, seine Bedingungen zu akzeptieren. Am 11. März 1938 erteilte Hitler nach dem erzwungenen Rücktritt des Bundeskanzlers der deutschen Wehrmacht den Befehl, in Österreich einzumarschieren.

vgl. Patenstadt des Führers, Eine Politik- und Sozialgeschichte von Linz 1908-1945 / Evan Burr Bukey / Campus-Verlag / 1993 / S.227-238

7.9 Linz während des Nationalsozialismus

Ab Februar 1938 prägten Demonstrationen und Nazi-Aufmärsche das Tagesgeschehen in Linz. Am 10. April 1938 stürzte Hitler Europa in den Krieg.

Hitler richtete sein Hauptaugenmerk auf Linz. Der gebürtige Braunauer zog nach einer kurzen Zeit in Steyr mit seiner Mutter in die Humboldtstraße nach Linz. Er durchlebte seine Jugend in Leonding und besuchte vier Jahre die Realschule in Linz. Hitler beschrieb diese Zeit als die „wohl glücklichsten Tage“ seiner Lebens, welche er nach seinem Wegzug aus Linz 1908 nicht vergessen sollte.

vgl. Evan Burr Bukey / Patenstadt des Führers, Eine Politik- und Sozialgeschichte von Linz 1908-1945 / Campus-Verlag / 1993 / S.12

Mit rasch wirkenden Sozialmaßnahmen und dem wirtschaftlichen Aufschwung fand Hitler innerhalb kurzer Zeit eine Lösung für die lokal hohe Arbeitslosigkeit und die Linzer Stadtbevölkerung zeigte durchaus Begeisterung für das nationalsozialistische Regime. Der Nationalsozialismus widmete sich in Linz ganz der Industrialisierung, widersprach aber den traditionell verhafteten Vorstellungen der Landbevölkerung und der Kirche.

vgl. Patenstadt des Führers, Eine Politik- und Sozialgeschichte von Linz 1908-1945 / Evan Burr Bukey / Campus-Verlag / 1993 / S.12

Neben Hamburg, Nürnberg, Berlin und München sollte Linz zur „Führerstadt“ heranwachsen. Die Zahl der Einwohner sollte von 100.000 auf rund eine halbe Million angehoben werden.

Bereits vor dem Anschluss gab es in Linz Pläne für einen Eisen- und Stahlkomplex an der Donau. Die Umsetzung scheiterte allerdings am fehlenden Kapital und am Widerstand der Gewerbebetriebe. Nach Kriegsausbruch sank die Nachfrage an traditionell erzeugten Gütern, lediglich die Industrie konnte Wachstum verzeichnen.

Die Beauftragung deutscher Architekten mit der Neuplanung von Linz und dem Aufbau der notwendigen Industrie bildete für Hitler die notwendige Voraussetzung, um Linz zu Führerstadt zu machen.

Ohne den Einsatz von Fremd- und Zwangsarbeitern wäre die wirtschaftliche Entwicklung kaum realisierbar gewesen. Bereits vor 1943 waren rund ein Drittel der geschätzten 350.000 Arbeiter aus dem Ausland (ca. 25.000 Kriegsgefangene und 100.000 Fremdarbeiter). Die Lebensbedingungen für Fremdarbeiter waren äußerst schlecht, und sie unterlagen strengen Kontrollen und Regeln.

Ein weitaus größerer Teil der Versorgung mit Arbeitskräften erfolgte durch die Konzentrationslager. Das nur 20 Kilometer entfernte Konzentrationslager Mauthausen wurde zwar zum Abbau von Baumaterial errichtet (Steinbruch), diente aber vordergründig der wirtschaftlichen Ausbeutung der Gefangenen als Arbeitskräfte. Zum Kriegsende gab es in Oberösterreich mehr Konzentrationslager als in irgendeinem anderen Gau des großdeutschen Reichs.

vgl. Patenstadt des Führers, Eine Politik- und Sozialgeschichte von Linz 1908-1945 / Evan Burr Bukey / Campus-Verlag / 1993 / S.283-298

Der Einzug der Nationalsozialisten wurde zu Beginn in vielen Städten Österreichs begrüßt.

Durch die immer größer werdende Knappheit von Wohnungen in Linz stieg die Ablehnung der Stadtbevölkerung gegen die Reichsdeutschen aber zusehends. Das Vorgehen gegen die Kirche verstärkte die zunehmende Distanzierung gegen den Nationalsozialismus zusätzlich.

Nach dem Rückschlag für die NS-Armee im Dezember 1941 bei Moskau konnte man innerhalb der Bevölkerung die Ablehnung gegen den Krieg immer mehr spüren. Mit der Kapitulation vor Stalingrad gut vierzehn Monate später war die Verdrossenheit bereits im ganzen Land greifbar. Als Antwort auf diese negative Stimmungslage reagierten die Nationalsozialisten mit Hinrichtungen und Todesurteilen. Im Jahr 1943 war die allgemeine Ablehnung gegen den Krieg substantiell geworden und die anfängliche Euphorie war verblasst.

Auf Linz bezogen gilt trotzdem, dass der Nationalsozialismus von Kriegsbeginn bis zum Ende allgegenwärtig war.

Nach dem missglückten Anschlag auf Hitler am 20. Juli 1944 schickten die Nationalsozialisten die Linzer Bevölkerung zum „Dank der Rettung des Führers“ auf die Straßen. Vier Tage später erfolgte ein fataler Luftangriff auf die Stadt, und bei einem weiteren wurden die Hermann-Göring Werke (die heutige VOEST-Alpine) schwer beschädigt.

vgl. Patenstadt des Führers, Eine Politik- und Sozialgeschichte von Linz 1908-1945 / Evan Burr Bukey / Campus-Verlag / 1993 / S.300-307

Am 30.04.1945 trafen die Amerikaner bei ihrem Vormarsch nach Österreich entlang den Inns kaum auf Widerstand. Die Nachricht über den Selbstmord Hitlers löste eine Welle der Euphorie in der Bevölkerung aus, Widerstandskämpfer öffneten Straßenblockaden und erwarteten die Ankunft der Alliierten.

Während anderswo die Übernahme durch die Alliierten ohne Widerstand verlief, wollte Gauleiter Eigruber die Stadt zur Festung erklären und bis zum letzten Mann verteidigen. Die überraschende Ankunft von US-Panzern in Urfahr veranlasste den damaligen nationalsozialistischen Bürgermeister Langoth und den Kreisleiter Danzer, den Gauleiter von diesem Plan abzuhalten.

Nachdem die ersten Bomben auf Linz gefallen waren und der Gauleiter seine Flucht vorbereitet hatte, autorisierte er Danzer im Namen der Gauleitung und der Stadtverwaltung, die Verhandlungen über die Kapitulation mit den alliierten Streitkräften zu führen.

Am 5. Mai 1945 wurde die Stadt Linz von Danzer zur offenen Stadt erklärt und die ersten Panzer der Alliierten rollten über Nibelungenbrücke.

Dr. Ernst Koref wurde am 7. Mai 1945 zum neuen Bürgermeister von Linz ernannt.

vgl. Patenstadt des Führers, Eine Politik- und Sozialgeschichte von Linz 1908-1945 / Evan Burr Bukey / Campus-Verlag / 1993 / S.308-313

Das Ausmaß der Folgen der NS-Herrschaft war in Linz anfangs kaum überschaubar. Unzählige Flüchtlinge, Fremdarbeiter und KZ-Insassen prägten nach der Kapitulation das Linzer Stadtbild.

Die Opfer des Nationalsozialismus reagierten mit Plünderung und Zerstörung. Nahrungsmittelknappheit und Krankheiten verschlimmerten die ohnehin schon katastrophalen Zustände in der zerstörten Stadt. Das Versorgungsnetz von Gas, Wasser und Strom war so stark beschädigt, dass sogar die wichtigsten Dienstleistungen eingestellt werden mussten.

Bürgermeister Ernst Koref galt als Schlüsselperson in der Nachkriegszeit, da er durch seine absolut antinationalistische Vergangenheit das Vertrauen der Amerikaner auf seiner Seite hatte.

vgl. Patenstadt des Führers, Eine Politik- und Sozialgeschichte von Linz 1908-1945 / Evan Burr Bukey / Campus-Verlag / 1993 / S.314-315

7.10 Linz // Hitlers Kulturhauptstadt

Bereits im Alter von 16 Jahren befasste sich Hitler mit der Umgestaltung von Linz. In seinen Skizzen entwarf er die neu gestaltete Donaubrücke, einen neuen Bahnhof und ein Museum. Er betonte immer seine Beziehung zu Linz und stellte eine Verbindung zu Heimat und Bodenständigkeit im Zusammenhang mit der Donaustadt her. Er bezeichnete Linz als seine Heimatstadt, obwohl er nur wenige Jahre seiner Jugend dort verbracht hatte.

Linz hatte für ihn eine besondere Stellung im Gegensatz zu Wien, das dem jungen Hitler als Architekten und Künstler keine Aufmerksamkeit geschenkt hatte. Die Eindrücke in Wien prägten Hitler und waren für seine Pläne, Linz in eine Kulturhauptstadt an der Donau zu verwandeln, maßgebend. Er ernannte Linz zu seiner Patenstadt und war an den Plänen für den geplanten Umbau stets beteiligt. Er sah sich als Förderer und Wohltäter der Stadt, und mit der Idee ein Kunstmuseum zu errichten, entstand auch der „Sonderauftrag Linz“.

vgl. Nationalsozialismus in Linz, Band I / Fritz Mayerhofer, Walter Schuster / Archiv der Stadt Linz / 2002 / S.563-564

Abgesehen von der Bedeutung von Linz als Industriestandort sollte die Stadt also ein Ort für Kultur und Bildung mit internationaler Bedeutung werden. Linz würde über Nacht von einer unbekanntenen Kleinstadt zum künftigen Zentrum des deutschen Reiches und galt als Versuchsobjekt für die Darstellung nationalsozialistischer Vorstellungen und zur Repräsentation der Macht. Aus Linz sollte „Groß Linz“ werden. Die schrittweise Anhebung der Bevölkerung auf 420.000 Einwohner konnte nur durch Eingemeindungen gelöst werden.

Hitler ließ bereits 1938 einen ersten „Raumverteilungsplan“ erstellen, der zwar nur einen geringen Teil seiner gesamten Vorstellung darstellte, aber trotzdem als Leitfaden für die Planungen der kommenden Jahre war und als Grundstein für den Wirtschaftsplan galt.

Mit dem Bebauungsplan von 1943 verfolgte er das Ziel, die Einwohnerzahl von Linz gut zu vervierfachen. Dies erforderte die Einbeziehung der umliegenden Städte Enns, Wels und Steyr.

Im Neugestaltungsplan von 1938 fanden sich wie gesagt zahlreiche Projekte Hitlers wieder, die er bereits in seiner Jugendzeit entwickelt hatte. Sein Hauptaugenmerk richtete er dabei auf die Verlegung des Bahnhofs außerhalb des Zentrums, die Neugestaltung des Hauptplatzes mit Blick auf den Pöstlingberg, die Errichtung eines Konzerthauses und die Vergrößerung des Landesmuseums. Mit dem Anschluss an das Dritte Reich erfuhr Linz eine bis dahin noch nie dagewesene Neuplanung.

Der Ausbau zum kulturellen Zentrum Europas wurde als Prestigeprojekt des Regimes betrachtet und von den bedeutendsten Architekten des Deutschen Reiches (Albert Speer, Hermann Giesler, Roderich Fick, etc.) in Angriff genommen. Das Ziel war, ein Gesamtbild der deutschen Baustile in Linz zu kreieren und Linz zur bedeutendsten Donaumetropole zu machen. Hitler beauftragte mit der Planung zwar die Architektelite des Dritten Reiches, jedoch behielt er stets die alleinige Entscheidungsmacht.

Das neue Linz sollte sich durch zwei neu errichtete und dem nationalsozialistischen Gedankengut entsprechende Zentren präsentieren: Am Donauufer war ein Verwaltungs- und Fremdenverkehrszentrum geplant, während in Richtung Süden die Kultur- und Bildungsbauten entlang einer Achse vorgesehen waren.

Im Bereich der Industrie setzte man vor allem auf den Ausbau der Schwerindustrie und der Verkehrswegen auf dem Wasser sowie dem Ausbau des Schienen- und Straßennetzes. Mit der geplanten Anhebung der Einwohnerzahl waren auch Siedlungsbauten nötig. Aufgrund der ohnehin schon vorherrschenden Wohnungsnot verschlechterte sich die Situation durch den Abbruch von ca. 7.000 Wohnungen für die Umgestaltung der Linzer Innenstadt noch weiter. 1942 war insgesamt ein Bedarf an ca. 15.000 Wohnungen allein in Linz zu verzeichnen.

Die Umsetzung der Neuplanung konzentrierte sich also vor allem auf Wirtschaft und Infrastruktur, die angestrebten angestrebten Pläne für eine Kulturmetropole blieben aber fast zur Gänze unausgeführt.

Die Ansiedlung der Schwerindustrie, die schon bald auf Rüstungsindustrie umgestellt wurde, und die Sympathie Hitlers für Linz waren ein bitteres Los für die Stadt. Knapp vor Kriegsende wurde das Zentrum samt den Vorstädten von zahlreichen Bombenangriffen heimgesucht, deren Folge tausende Todesopfer und eine immense Zerstörung waren.

vgl. Bauen unterm Hakenkreuz, Architektur des Untergangs / Helmut Weihsmann / Promedia / 1998 / S.942-954

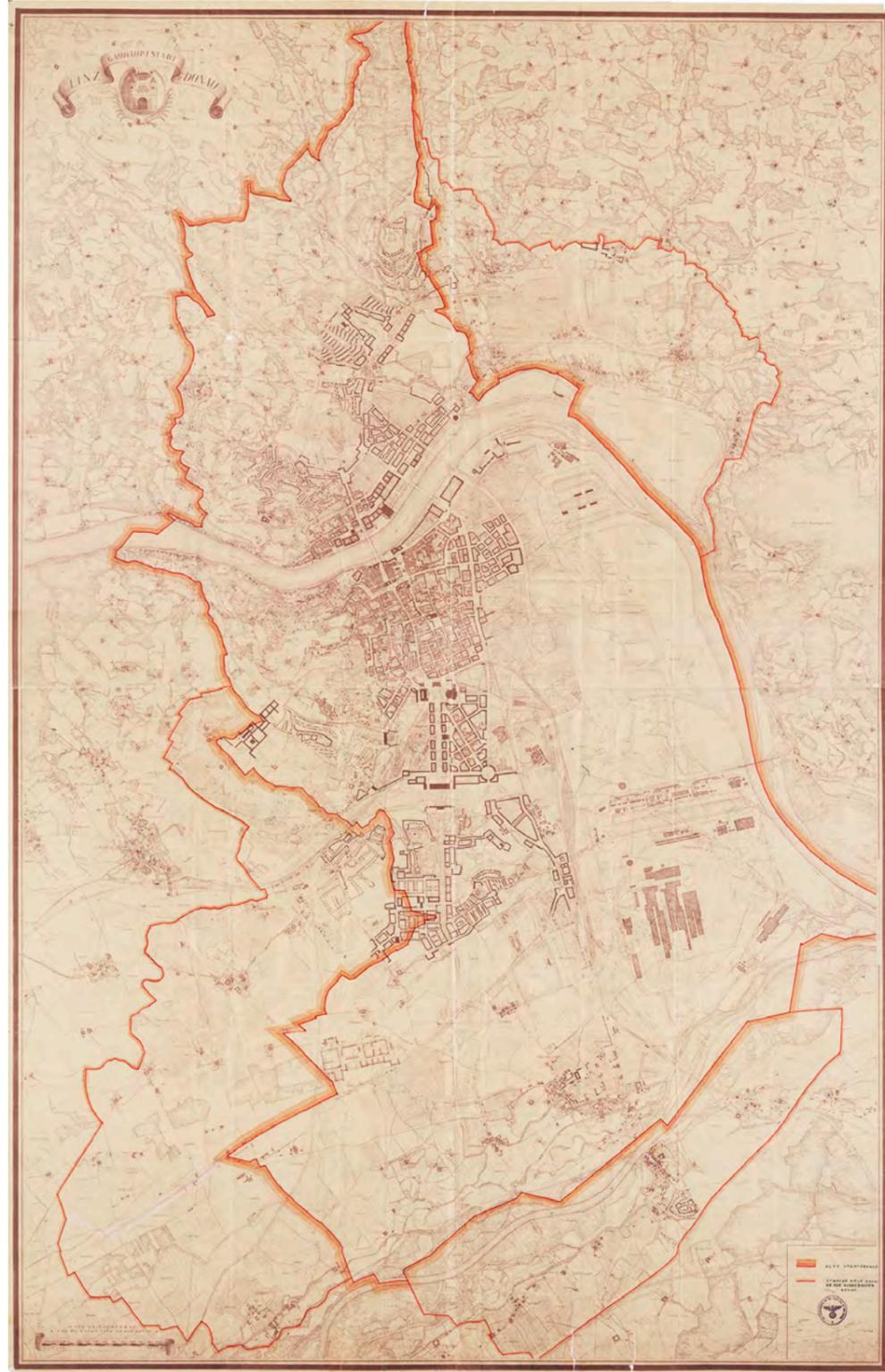


Abb. 24 Plan zur Neugestaltung von Linz während des Zweiten Weltkriegs // Datum nicht bekannt

7.11 Wohnbau in der Zeit des Nationalsozialismus

Hitler erkannte rasch die Problematik und Not aufgrund der Wohnungsknappheit und nutzte sie für seine Propaganda.

Anstatt das Defizit an Wohnungen zu verringern, wurde es durch den Ausbau der Industrie und die damit verbundene Zuwanderung von rund 60.000 Menschen bis zum Jahr 1942 auf ca. 15.000 fehlende Wohnungen vergrößert.

In den Kriegsjahren 1938 bis 1945 wurden 11.000 Wohnungen errichtet. Diese waren meist für Beamte der Reichsbahn, der Hermann-Göring Werke, der Stickstoffwerke oder der Wehrmacht vorgesehen.

Ab 1941 wurden nach Anweisung Hitlers nur noch Werkswohnungen und Volkswohnungen für die Unterschichten gebaut. Diese Wohnungen unterschieden sich in Größe und Ausführung stark von denen, die bis dahin errichtet worden waren.

Die Wohnsiedlungen wurden meist auf freier Fläche errichtet und prägen bis heute das Linzer Stadtbild. Sie wurden meist in mehrgeschoßiger Bauweise ausgeführt und unterlagen oft dem Grundrisstyp des geschlossenen Vierkanter. Siedlungen mit Einfamilien- und Doppelhäusern waren ebenso übliche Bauformen.

In Linz galten die ersten Baumaßnahmen der Schließung der Baulücken im städtischen Bestand (Eisenhandstraße, Figulystraße, Waldeggstraße, Mozartstraße und Grünauerstraße).

Die Stadt Linz trat als Bauträger für die Erweiterung der bestehenden Bebauungen auf. Die größten Siedlungen (Spallerhof, Bindermichl und Keferfeld) waren für Werksarbeiter der Hermann Göring Werke und die Umsiedler aus St. Peter vorgesehen, da der Ort zur Raumgewinnung für die Stahlwerke völlig abgesiedelt wurde. Weitere Wohnbauprojekte waren die Wambachsiedlung in Ebelsberg, der Bereich Froschberg-Gugl und Kleinmünchen.

Zahlreiche Projekte scheiterten an der „Kriegswichtigkeit“ und am Mangel an Arbeitskräften und Baumaterial. Gleich wie in der Industrie wurden auch in der Baubranche unzählige Fremdarbeiter, Kriegsgefangene und Ostarbeiter eingesetzt.

Aufgrund der Notwendigkeit der Errichtung neuer Wohnungen wurde auf die ebenso nötige Infrastruktur wie Schulen, Badehäuser oder Krankenhäuser nur in geringem Maß Rücksicht genommen.

vgl. Geschichte der Stadt Linz, Band II / Fritz Mayrhofer, Willibald Katzinger / J. Wimmer / 1990 / S.318-320

7.12 Nachkriegszeit // Wiederaufbau

Die Teilung von Oberösterreich in eine russische und eine amerikanische Zone teilte auch die Stadt Linz. Urfahr und das Mühlviertel fielen in die russische Zone, während Linz von den Amerikanern besetzt war. Die Demarkationslinie verlief mittig in der Donau und das 1919 zu Linz eingemeindete Urfahr war wieder eine separate Stadt.

Der Gang über die Brücke war nur mit einem Ausweis gestattet. Das tägliche Pendeln zwischen Linz und Urfahr wurde somit für viele Menschen zur Herausforderung.

Am 15. Oktober 1953 erreichte der letzte russische Rückbringtransport Linz, die Aufhebung der Demarkationslinie erfolgte vier Tage später. Die offizielle Teilung der Stadt blieb noch bis 1955 bestehen. Linz erholte sich von den Folgen des Kriegs und schien wieder in wirtschaftlichem Aufschwung.

vgl. Linz, eine kurze Geschichte der Stadt / Ursula Knappinger / Ueberreuter / 2003 / S.84-89

Eine der wichtigsten Entscheidungen der Stadt war der Wiederaufbau der massiv zerstörten Hermann-Göring Werke, dem Eisenwerk Oberdonau und den Stickstoffwerken Ostmark. Die wirtschaftliche Stellung der Stadt war vorwiegend von der Großindustrie abhängig.

Das Interesse der Amerikaner an den Hermann-Göring Werken bestand darin, die eigenen Truppen in Europa versorgen zu können. Bürgermeister Koref veranlasste die Bildung einer Interessengemeinschaft von Sozialdemokraten, Christlich Sozialen, Gewerkschaftern, US-Managern und amerikanischen Offizieren, um den Abbau der Anlagen durch die bestehenden österreichischen Stahlwerke zu verhindern.

Am 18. August 1945 wurde die Produktion wieder gestartet, und eine Namensänderung auf „Vereinigte Österreichische Eisen- und Stahlwerke“, kurz „VOEST“, folgte. Die Stickstoffwerke wurden mit dem Gas aus der Kokerei betrieben und lieferten die für die Landwirtschaft notwendigen Düngemittel.

vgl. Patenstadt des Führers, Eine Politik- und Sozialgeschichte von Linz 1908-1945 / Evan Burr Bukey / Campus-Verlag / 1993 / S.316



Abb. 25 Wobnanlage Wimhölzel-Hinterland



Abb. 26 Wohnsiedlung Spallerhof der Hermann Göring-Werke

7.13 Der Wiederaufbau der Schwerindustrie

Trotz des Zweifels aus Wien und der steirischen Erzregion über die Wirtschaftlichkeit eines weiteren Standortes für die Schwerindustrie setzte man alle Hebel in Bewegung, um den Betrieb wieder aufnehmen zu können.

Eine Weiterführung der ehemaligen Hermann-Göring Werke und der Stickstoffwerke Ostmark war für die Stadt Linz und das Land Oberösterreich von großer Bedeutung.

Die Umstellung von der Rüstungsindustrie auf herkömmliche Produkte war eine Grundvoraussetzung für die Weiterführung. Die Instandsetzung der durch Bombenanschläge schwer in Mitleidenschaft gezogenen Anlagen nahm zwei Jahre in Anspruch. 1947 konnten man den ersten Hochofen wieder in Betrieb nehmen.

Während des zweiten Weltkriegs waren rund 19.000 Menschen in den Stahl- und Stickstoffwerken tätig gewesen. Den Großteil der damaligen Belegschaft bildeten aber Zwangsarbeiter aus den Konzentrationslagern. Nach Kriegsende sank die Zahl der Arbeiter auf rund 4.400 Personen.

Das 1949 in Linz entwickelte LD-Verfahren (LD für Linz-Donauwitz) zur Stahlgewinnung sorgte für eine internationale Anerkennung des Unternehmens. Ähnlich wie bei der VOEST verlief auch die Umstrukturierung der Stickstoffwerke, welche heute unter dem Namen „Chemie Linz“ bekannt sind.

Mit dem Wiederaufbau der Schwerindustrie wurde auch das Bild einer dynamischen Stadt mit hoher Betriebsamkeit wiederbelebt. Parallel zu dieser Entwicklung tauchten erste kritische Stimmen zu den negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und den hohen Umweltbelastungen durch die Industrieanlagen auf.

Neben VOEST und Chemie Linz gab es noch weitere Fabriken, welche wesentlich für die wirtschaftliche Entwicklung in Linz waren. Einige Beispiele sind die Schiffswerft, die Solo-Fabrik, die Kaffeeerzeuger Franck und Titze und die Brau AG.

vgl. Geschichte der Stadt Linz, Band II / Fritz Mayrhofer, Willibald Katzinger / J. Wimmer / 1990 / S.331-333

7.14 Ausbau des Verkehrsnetzes

Bald nach dem Krieg wurde festgestellt, dass der damalige PKW-Bestand von rund 3.000 Fahrzeugen in der Stadt Linz mit Sicherheit rasch ansteigen würde. Der bis dahin weit verbreitete Typus der Wochenpendler stellte sich schon bald auf die tägliche Anreise in die Stadt um.

Eine Folge dieses Anstiegs an motorisiertem Individualverkehr war der Ausbau des Straßennetzes - basierend auf den Grundlagen nationalsozialistischer Planungen.

Ein Projekt des NS-Regimes war die Verkehrsachse vom Bulgariplatz, welcher unter Hitler der neue Standort für den Hauptbahnhof sein sollte, zur Donau. Das Vorhaben war aufgrund der Querung des Barbarafriedhofs besonders umstritten und wurde nur in einem kleinen Abschnitt im Bereich des Lenauparks umgesetzt. Die Anbindung an die Donau erfolgte durch eine Einbahnstraßenregelung in der Humboldtstraße und der Dinghoferstraße. Zur Entlastung der Innenstadt wurde für die Westtangente ein Tunnel von der Kapuzinerstraße zur Donaulände errichtet. Parallel dazu entstand die Bahnhofsspinne, die eine Anbindung des Individualverkehrs an die Bahn und den öffentlichen Verkehr gewährleisten sollte.

1975 wurde die Errichtung des Autobahnzubringers Mitte der Mühlkreisautobahn beschlossen.

Die dafür notwendigen Grundstücke wurden bereits zur Zeit des NS-Regimes freigehalten.

Obwohl man in den 1970er Jahren noch nicht mit dem Fall des eisernen Vorhangs der CSSR rechnen konnte, wurde der Ausbau der Mühlkreisautobahn vorangetrieben. Mit der Schließung der Stadtautobahn bei der Wankmüllerhofstraße und der Franckstraße war der Ausbau der Autobahn vorerst abgeschlossen.

Der Linzer Hauptplatz erlebte durch den zunehmenden Anstieg des motorisierten Individualverkehrs einen Wandel zum reinen Parkplatz. Die Einführung von Kurzparkzonen führte anstatt einer Verkehrsberuhigung zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen. Die Stadt Linz verabsäumte den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes über viele Jahre.

vgl. Geschichte der Stadt Linz, Band II / Fritz Mayrhofer, Willibald Katzinger / J. Wimmer / 1990 / S.347-350

Spricht man vom Ausbau des Verkehrsnetzes in Linz, meint man in erster Linie den Ausbau des Straßennetzes. Linz kämpft aufgrund dieser Tatsache noch bis heute mit einem starken Pendleraufkommen, hohen Umweltbelastungen und Staus. Aufgrund der Aufwertung der Stadt durch das steigende Umweltbewusstsein, verändert sich dieser Trend zwar, aber noch immer werden gigantische Straßenbauprojekte vorangetrieben. Der momentane Bau der Mühlviertler Schnellstraße S10 und die geplante Linzer Autobahn A26 sind die Resultate einer autoorientierten Planung.

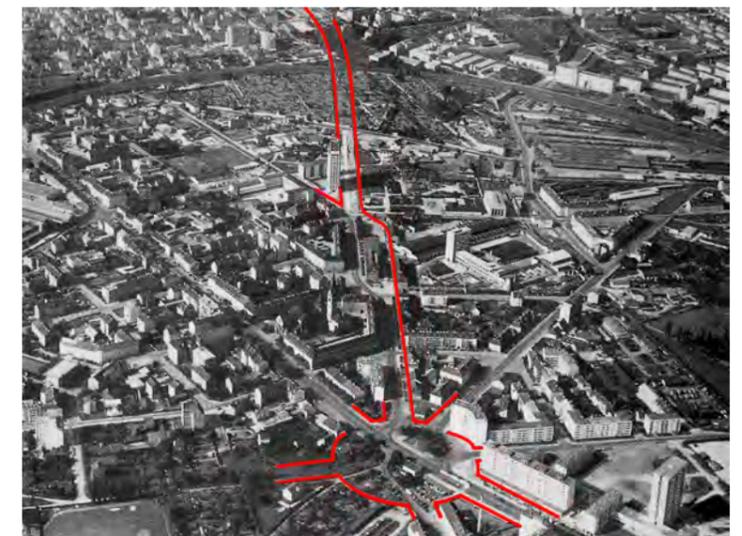


Abb. 27 Generalverkehrsplan / Bulgariplatz

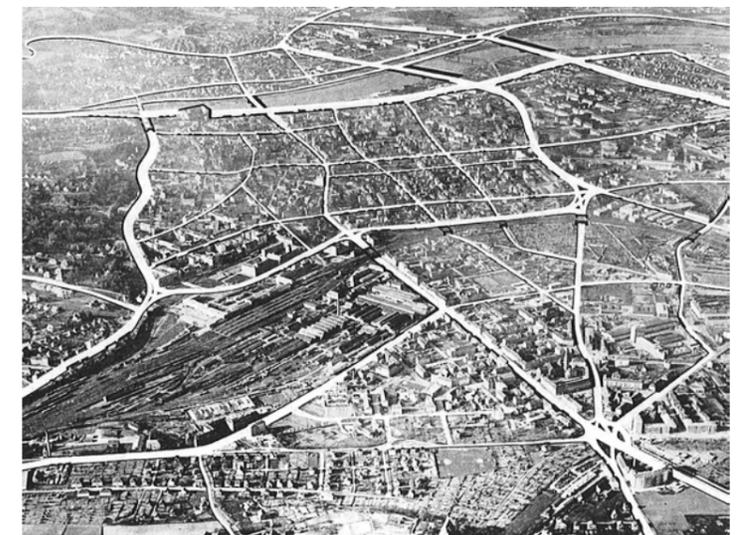


Abb. 28 Generalverkehrsplan Linz 1971

7.15 Wohnbau // Nachkriegszeit bis 1970

Die Gebäude der Nachkriegszeit erfuhren einige Kritik, die zum Teil auch berechtigt war. Dennoch muss man erwähnen, dass die zu dieser Zeit entstandenen Wohnbauten dem damaligen europäischen Standard entsprachen.

In den fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts konnte man erstmals einen Großteil der Wohnungsnot lindern, aber der Wunsch, in der Nähe des Arbeitsplatzes zu wohnen und die noch vorherrschende Anziehung der Stadt waren für den fortwährenden Bedarf an zusätzlichem Wohnraum verantwortlich.

Die Wohnbauförderung und die Mietzinsbeihilfe sorgten für eine jahrelange Auslastung in der Baubranche. Steigende Grundstückspreise und die bessere Gebäudeausstattung führten in den Jahren 1978 bis 1981 zu einer erheblichen Teuerung bei der Errichtung von Wohnbauten.

Durch den verstärkten Wohnbau entstanden zahlreiche neue Stadtviertel, die oft nahe an den Wohnbauten aus der Zeit des NS-Regimes gebaut wurden, wie z.B. Bindermichl-Spallerhof, Muldenstraße, Dornach-Auhof, Schögenhub, Oed, etc.

In den Jahren zwischen 1945 und 1978 entstanden in Linz 41.000 neue Wohnungen. Mit den neuen Stadtteilen Auwiesen und der Erschließung der Kast-Gründe in Ebelsberg wurden nochmals 10.000 Wohnungen geschaffen.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen, steigende Umweltbelastungen und der Qualitätsverlust am Wohnungsmarkt, führten ab 1970 zu einer Abwanderung der Bevölkerung. Innerhalb von 10 Jahren sank die Einwohnerzahl von Linz um 5.000 Personen, während die Umlandgemeinden Traun, Ansfelden, Leonding, Pasching und Puchenu Zuwächse verzeichnen konnten.

Der Trend zum Wohnen im Grünen und die Möglichkeit der Finanzierung eines Eigenheims waren gemeinsam mit den ausgebauten Verkehrswegen die Hauptgründe für die Abwanderung.

Als gebautes Beispiel für diesen Trend kann man die Gartenstadt Puchenu nennen (Roland Rainer, Puchenu I 1963-1968, Puchenu II 1978-1995).

vgl. Geschichte der Stadt Linz, Band II / Fritz Mayrhofer, Willibald Katzinger / J. Wimmer / 1990 / S.351-352

7.16 Kultur und Bildung

Bereits in der frühen Nachkriegszeit wurde ein Kulturreferat gegründet, welchem in den darauffolgenden Jahren eine Reihe von Institutionen unterlagen: das Institut für Landeskunde von Österreich, das Adalbert Stifter Institut, das Landesinstitut für Volksbildung und Heimatpflege und das Brucknerkonservatorium.

Bereits in der Zwischenkriegszeit trug der spätere Bürgermeister Dr. Ernst Koref wesentlich zur Bildung eines städtischen Kulturamts bei. Das Archiv der Stadt Linz und das Museum wurden unter dem Begriff „Städtische Sammlungen“ zusammengefasst und bildeten den Grundstein für wissenschaftliche Arbeiten und Forschung.

1947 wurde gemeinsam von der Stadt und der Arbeiterkammer eine Volkshochschule gegründet, um dem Defizit im Bereich der Erwachsenenbildung entgegenzuwirken. Trotz der vorherrschenden Not in den ersten Jahren nach dem Krieg war es möglich, eine Kunsthochschule zu errichten. Mit dem Ankauf der Wolfgang Gurlitt-Sammlung 1948 erlangte das Institut unter dem Namen Neue Galerie Wolfgang Gurlitt-Museum, internationale Anerkennung und erhielt 1979 einen neuen Standort im Lentia 2000.

Weitere bedeutende Bauten im kulturellen Bereich waren der 1963 ausgeführte Umbau der Schlosskaserne für den kulturgeschichtlichen Bereich des Landesmuseums und das 1974 errichtete Brucknerhaus.

Das Ars Electronica Festival wurde 1982 erstmals als Nebenprojekt zum Brucknerfest veranstaltet und gewann gemeinsam mit der Linzer Klangwolke immer mehr Bedeutung im Linzer Kulturwesen.

Der 1984 eröffnete Posthof war eine erste Aktion der Stadt Linz, um Kulturförderung auch außerhalb des urbanen Zentrums zu verwirklichen. Durch derartige Investitionen sollte eine Aufwertung und Belebung der betroffenen Stadtteile erreicht.

1977 wurde das Landekulturzentrum Ursulinhof und 1990 das Offene Kulturhaus (OK) eröffnet. Im Jahr 2003 eröffnete das Lentos Kunstmuseum und nahm ab diesem Zeitpunkt die Wolfgang Gurlitt-Sammlung auf. 2008 nahm das Stadtmuseum Nordico nach einer mehrjährigen Sanierung seinen Betrieb auf, und 2009 eröffnete das neu gestaltete Ars Electronica Center seine Pforten.

Linz verstärkt seine Bemühungen immer mehr in Richtung Kultur und versucht damit, sich vom Image der Stahlstadt zu distanzieren.

Im Bildungsbereich sah sich die Stadt ebenso mit den Auswirkungen der NS-Zeit konfrontiert. Man hatte sich auf den kriegsrelevanten Wohnbau, die Industrie sowie den Ausbau der Verkehrswege konzentriert, darüber aber die nötige Bildungs-Infrastruktur völlig vernachlässigt. Der ohnehin schon knappe Schulraum wurde während des Krieges noch mehr in Mitleidenschaft gezogen und in der Zeit des Wiederaufbaus gezwungener Weise oft als Notunterkunft zweckentfremdet. Nach Kriegsende wurde ein umfangreiches Programm für den Neu- und Umbau der Bildungseinrichtungen erstellt, das sich vor allem auf die Stadtränder konzentrierte und bis in die 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts umgesetzt wurde.

Der Wunsch Linz zu einer Hochschulstadt zu machen war schon lange vorhanden. Während der NS-Zeit stand die Verlegung der technischen Hochschule Brünn zur Debatte, diese wurde aber nur in Form der Errichtung einer Architekturfakultät (1943-1945) in Wilhering umgesetzt. Nach dem Krieg gab es diverse Pläne, die von einer Verlegung der montanistischen Hochschule aus Leoben über die Umsiedlung der Hochschule für Bodenkultur aus Wien bis zur Errichtung einer Außenstelle der technischen Hochschule reichten.

1957 fiel der Entschluss zum Bau einer Hochschule für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften. Nach der Eröffnung 1966 wurde die noch junge Universität um eine technisch-naturwissenschaftliche Fakultät erweitert und nach diversen Umstrukturierungen und Änderungen 1975 unter dem Namen „Johannes Kepler Universität“ betrieben.

1973 entstand nach langen Bemühungen eine Hochschule für künstlerische und industrielle Gestaltung. Der starke Andrang verlangte bald einen Umzug in die Ringbrot-Werke nach Urfahr. Mit den Ausstellungen „Forum Metall“, „Forum Design“ und „Textilkunst Linz“ erreichte die Schule internationale Anerkennung.

Ab 1978 wurde die Theologische Lehranstalt der Diözese Linz als „Katholisch-Theologische Hochschule Linz“ unter staatlicher Anerkennung mit dem Rang einer päpstlichen Fakultät geführt.

vgl. Geschichte der Stadt Linz, Band II / Fritz Mayrhofer, Willibald Katzinger / J. Wimmer / 1990 / S.356-362

Mittlerweile hat sich das Angebot an Hochschulen in Linz noch durch die Pädagogische Hochschule Oberösterreich und dem Campus Linz (FH-Studiengänge für Sozial- und Verwaltungsmanagement, Medizintechnik und Soziale Arbeit) erweitert.

7.17 Resümee // Historische Entwicklung

Der Ausbau der Wasser- und Verkehrswege und die technische Entwicklung in der Schifffahrt verhalfen der Stadt während der industriellen Revolution zu Einnahmen und waren maßgebend für die spätere Ansiedlung von Betrieben.

Durch die Pferdeisenbahn, welche damals als Glanzwerk der Ingenieurskunst galt, machte die Stadt einen weiteren Schritt zum Ausbau ihrer Handelsbeziehungen. Mit der fortschreitenden Industrialisierung und der Lage an der Westbahn wurde die Bedeutung als Industriestandort nochmals verstärkt.

Die Zeit des Nationalsozialismus in Linz war mit Sicherheit einer der prägendsten Abschnitte für das heutige Erscheinungsbild der Stadt.

Das Interesse Hitlers an Linz und die Sympathie für seine sogenannte Heimatstadt waren der Grund für zahlreiche Veränderungen und den Plan, aus Linz eine Donaumetropole zu machen.

Anfangs schienen die von Hitler propagierten Maßnahmen als Lösung für die vorherrschende Not. Gegen Kriegsende wurde aber die Tatsache, dass Hitler Linz so viel Bedeutung geschenkt hatte, zum bitteren Los für die Stadt. Zahlreiche Bombenangriffe zerstörten große Teile von Linz.

Nach Kriegsende bildete die in der NS-Zeit aufgebaute und durch die Luftangriffe stark beschädigte Schwerindustrie jene Basis, die Linz in weiterer Folge zu einem wichtigen Wirtschaftsstandort in Österreich heranwachsen ließ. Bis heute prägen zahlreiche Wohnsiedlungen aus der Zeit des National-Sozialismus das Stadtgebiet.



Abb. 29 Hochofengruppe 1940

LINZ - STECKBRIEF //

8.1 Stadtgebiet

Mit einer Fläche von rund 96 km² liegt die Stadt an der Donau im Linzer Becken. Sie hat eine Nord-Süd Ausdehnung von 18,6 km und eine Ost-West Ausdehnung von 12,3 km.

Im Norden grenzt das Stadtgebiet an den Pöstlingberg, den Lichtenberg und die Mühlviertler Berge. Im Osten bildet der Lauf der Donau die Grenze der Stadt, südlich markiert das angrenzende Alpenvorland das Ende des Stadtgebiets. Im Westen grenzt Linz an das Eferdinger Becken.

vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Linz#Stadtgliederung>

Bezüglich der Flächenausdehnung durch Eingemeindung sei auf Kapitel 7.7 Ausdehnung des Stadtgebiets S. 27 verwiesen.

Geografische Lage der Stadt:

48° 18' 11'' nördliche Breite und
14° 17' 26'' östliche Länge von Greenwich
Mittlere Seehöhe 260 m

Vereinfacht dargestellt kann man sagen, dass sich die Stadtfläche aus rund 50% Grünland und 30% Bauland zusammensetzt. Die restlichen Flächen sind Verkehrsflächen, Gewässer und Sonderflächen.

vgl. http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/015_Flaechen

Die Grünflächen befinden sich vor allem im Norden und zu geringerem Teil im Süden und setzen sich hauptsächlich aus Waldflächen zusammen.

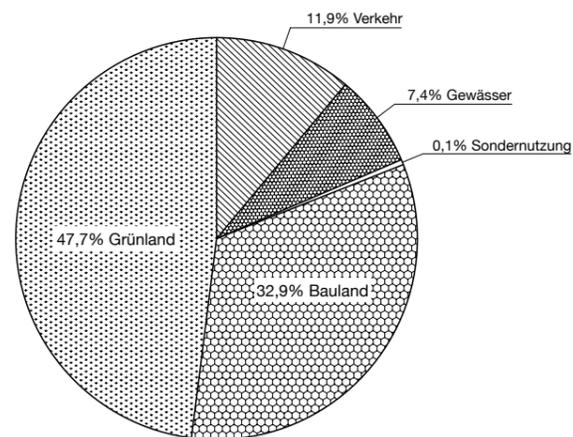


Abb. 30 Flächenverteilung im Stadtgebiet

8.2 Statistische Bezirke bis 2014

1957 erfolgte die Einteilung des Linzer Stadtgebiets in 36 statistische Bezirke, diese war bis Ende 2013 gültig.

Die Gliederung basierte auf den damals bestehenden Wohngebieten und jenen Flächen, die noch zu Siedlungen werden sollten. Ein weiteres Merkmal der damaligen Einteilung war die Einhaltung der Grenzen der alten Katastralgemeinden.

vgl. http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/

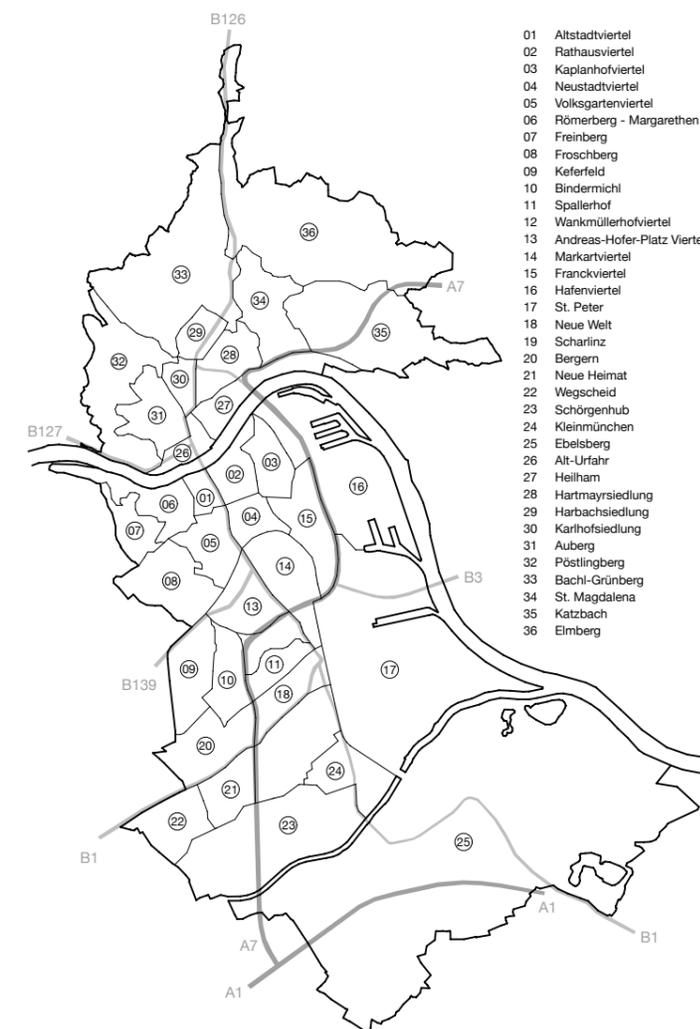


Abb. 31 Statistische Bezirke bis 2014

8.3 Statistische Bezirke ab 2014

Die Entwicklung der Stadt und die damit verbundenen Veränderungen der Strukturen waren der Anlass für die Überarbeitung der statistischen Bezirke zur besseren Darstellung der sozioökonomischen Daten.

Die Rahmenbedingungen für die Erarbeitung der neuen Bezirke waren die Definition klarer Grenzen, die Darstellung der Siedlungsstrukturen sowie die Abdeckung kultureller Belange und historischer Bestände.

Des Weiteren sollten die Bezirke und deren Namensgebung identitätsstiftend und gut kommunizierbar sein. Es wurde eine neue Einteilung in 16 Bezirke beschlossen, die seit 1. Jänner 2014 gültig ist.

vgl. http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/

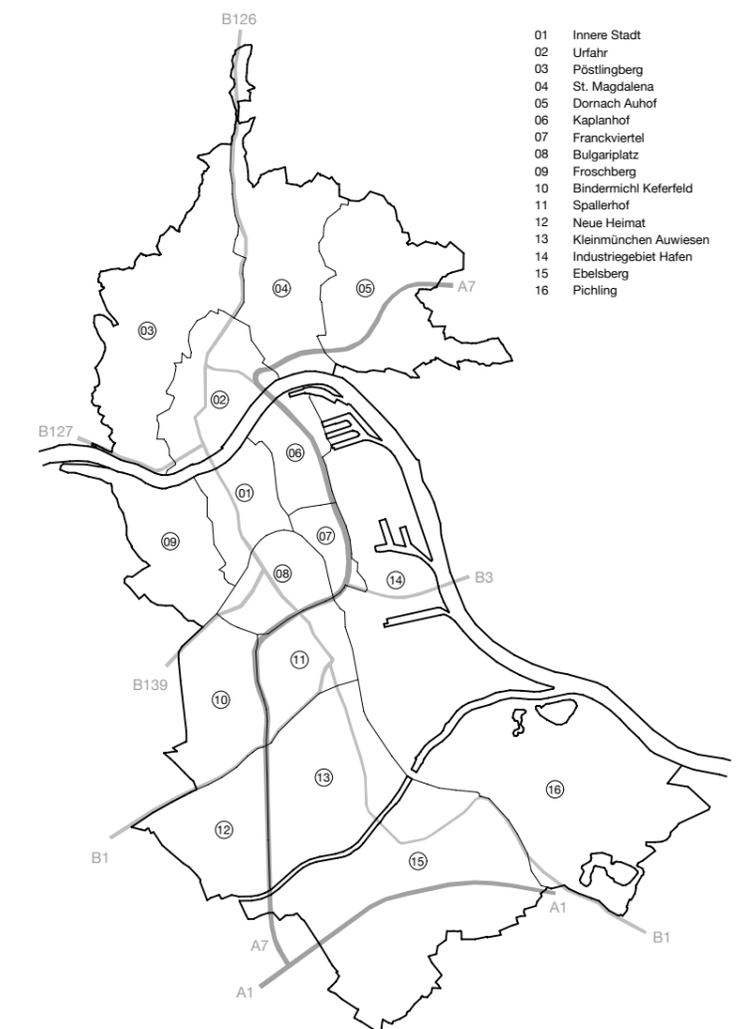


Abb. 32 Statistische Bezirke ab 2014

8.4 Stadtregion

Eine Agglomeration (lateinisch *agglomerare* ‚fest anschließen‘) ist nach Definition der Vereinten Nationen (UNO) von 1998 eine Kernstadt samt ihrem suburbanen Umland oder dem zumindest dicht besiedelten Umlandgebiet, das außerhalb der Stadtgrenzen liegt, aber direkt an sie angrenzt. Eine solche Agglomeration besteht aus einer oder mehreren Städten und ihren Vorstadtgemeinden, die den Agglomerationsgürtel (sogenannter Speckgürtel) bilden. Agglomeration bezeichnet also eine „Stadt“ im rein siedlerischen Sinne (*de facto*), ohne Berücksichtigung von administrativen Grenzen (*de jure*).

<http://de.wikipedia.org/wiki/Agglomeration>

Bei der Betrachtung einer Stadt ist es wichtig, nicht nur das unmittelbare Stadtgebiet, sondern die gesamte Stadtregion miteinzubeziehen. Linz ist im österreichischen Vergleich die drittgrößte Stadt hinter Wien und Graz. Betrachtet man jedoch die Stadtregion, so liegt Linz laut Angaben der Statistik Austria 2007 als zweitgrößter Agglomerationsraum hinter Wien.

Trotz des Bevölkerungsrückgangs der Kernstadt Linz in den neunziger Jahren um ungefähr 10% konnte die Region weiterhin ständig Wachstum verzeichnen. Grund dafür ist sicherlich der Abzug der Bevölkerung in das nahegelegene Umland.

Eine Stadtregion ist laut Definition wie beschrieben die jeweilige Kernstadt und die direkt an das Stadtgebiet anschließenden Regionen. Wichtig ist dabei, dass diese im Naheverhältnis mit der Kernstadt stehen und eine stetige Beziehung vorhanden ist. Es gibt also eine Definition für den Beginn einer Stadtregion, aber keine genaue Regelung für das Ende. Diese Tatsache führt dazu, dass man die Aussagen über die Größe von Stadtregionen nur schwer vergleichen und auswerten kann.

Die Gebiete innerhalb der Stadtregion müssen im sozialen und ökonomischen Sinn städtischen Charakter aufweisen. Die Stadtregion Linz besteht aus folgenden Bezirken:

Linz Stadt, Linz Land, Wels, Wels Umgebung, Eferding und Urfahr Umgebung.

vgl. *Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo* / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.16

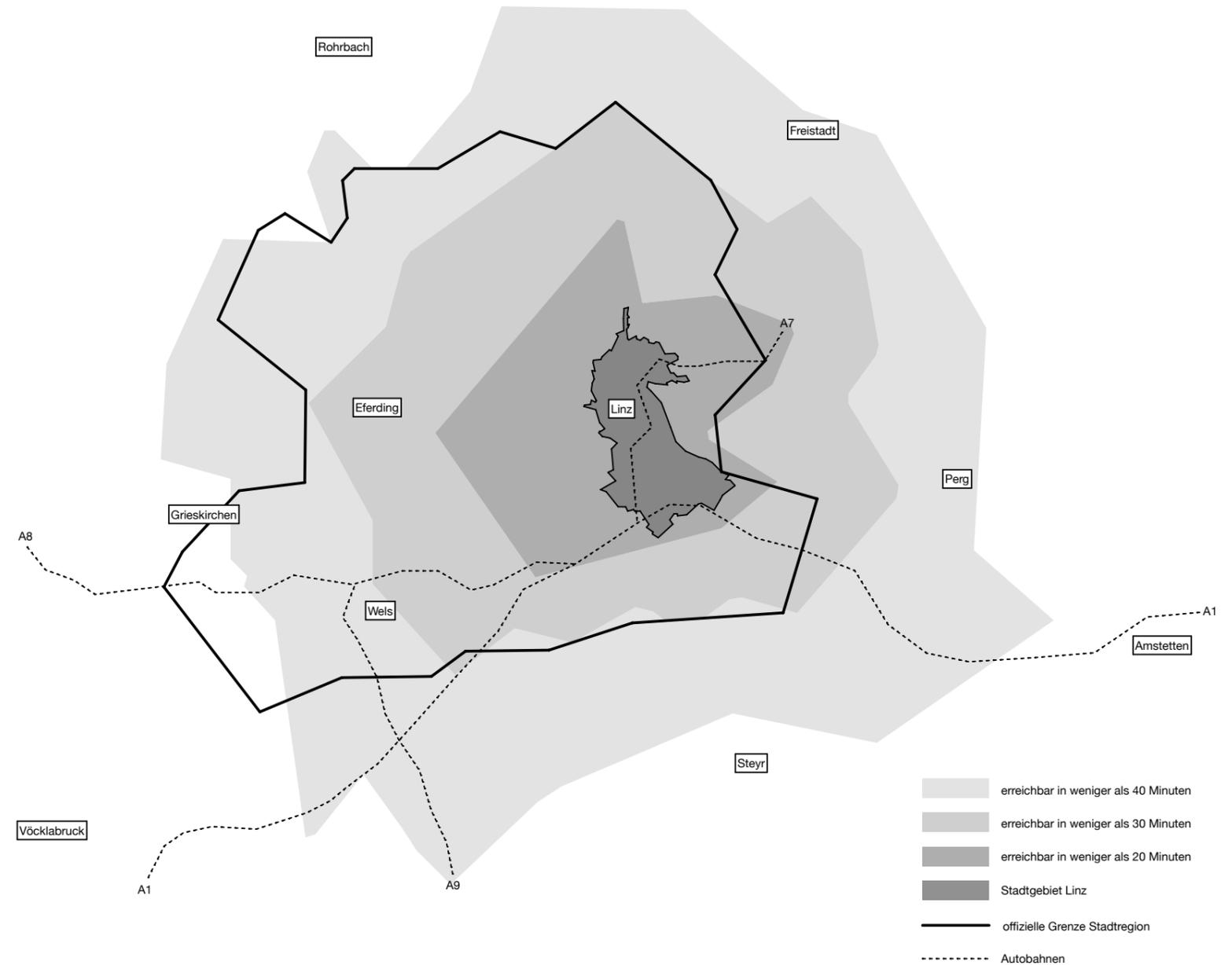


Abb. 33 Stadtregion Linz

8.5 Einwohner // Dichte

Linz hat 194.522 (Stand 1. Jänner 2014) Einwohner. Die Zahl der Bevölkerung mit Hauptwohnsitz in der Stadt ist in den letzten zehn Jahren von 186.261 (Stand 1. Jänner 2004) um 4,4% angestiegen.

vgl. http://www.linz.at/zahlen/040_Bevoelkerung/

Von der Gesamtbevölkerung sind rund 52% Frauen und 48% Männer. 82,2% der Bewohner sind österreichischer Nationalität und 17,6% kommen aus dem Ausland, davon sind 6,5% aus Europa.

Gut die Hälfte der Linzer ist ledig und rund 37% sind verheiratet. Ungefähr 9% der Linzer leben in Scheidung und 6% sind verwitwet. Der Anteil eingetragener Partnerschaften ist mit 0,1% ist verschwindend gering.

vgl. http://www.linz.at/zahlen/040_Bevoelkerung/040_Bevoelkerungsstruktur/

Linz ist im Vergleich zu anderen Städten Europas eine Kleinstadt. Unter Berücksichtigung der Stadtregion Linz mit über 500.000 Einwohnern ist Linz aber der zweitgrößte Agglomerationsraum in Österreich.

Die Dichte einer Stadt wird anhand der Anzahl der Einwohner pro Quadratkilometer gemessen. Bezogen auf das Linzer Stadtgebiet sind das 1.931 Personen/km². Diese Zahl ist zwar grundsätzlich interessant, doch weitaus wichtiger und aussagekräftiger ist eine Betrachtung jener Personen, die im Dauersiedlungsraum bzw. in Wohngebieten leben. Diese Betrachtung ist vor allem dann wichtig, wenn Städte einen Anteil an nicht bewohnten Flächen (z.B. Grünraum, Berge, Flüsse,...) aufweisen. Mit dieser Art der Berechnung stellt man fest, dass Innsbruck mit 3.543 Einwohnern/km² im Dauersiedlungsraum, nach Wien mit 4.784 Einwohner/km², die zweit dichteste Stadt Österreichs ist.

Linz liegt in dieser Wertung auf Platz vier mit 2.513 EW/km², knapp hinter Salzburg mit 2.743 EW/km² und vor Graz mit 2.381 EW/km².

vgl. *Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo* / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.14

Das am dichtesten Besiedelte Gebiet innerhalb Linz ist die innere Stadt mit bis zu 9.610 EW/km².

vgl. *Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo* / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.18

8.6 Linz // Autostadt

Vergleicht man Städte, so kann man feststellen, dass mit steigender Größe die Anzahl der Autos in einer Stadt bis zu einem gewissen Grad abnimmt. In Italien kann man einen völlig anderen Trend erkennen. Rom ist die Autostadt schlechthin, dort kommt man auf rund 1,7 Autos pro Haushalt. Leider gehört auch Linz mit 1,16 Autos je Haushalt zum Spitzenfeld der Autostädte in Europa.

In Zahlen bedeutet das, dass von 1.000 Bewohner 610 Besitzer eines Autos sind und rund 65% der Linzer mit dem Auto zur Arbeit fahren.

vgl. *Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo* / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.124

Den Stellenwert des Autos in Linz erkennt man z.B. daran, dass Parken vergleichsweise günstig ist. Für eine Bewohnerparkkarte bezahlt man 54,40 Euro/Jahr (Stand 2014). Eine Stunde Parken kostet in Linz 2 Euro.

In Linz stehen den Autofahrern rund 7.000 Parkplätze in Tiefgaragen und Parkhäusern zur Verfügung. Des Weiteren gibt es zusätzlich rund 6.300 Kurzparkplätze und 2.500 Dauerparkplätze die im Stadtgebiet verteilt sind.

vgl. <http://portal.linz.gv.at/Serviceguide/viewChapter.html?chapterid=122178>

Aufgrund des hohen Angebots an innerstädtischen Parkplätzen verliert das Auto nur wenig an Attraktivität. In den Jahren 1992 bis 2001 stieg der Anteil der Autofahrer in Linz um 9% (lt. oberösterreichischer Verkehrserhebung 2001). Die Stadt Linz reagiert auf den steigenden Individualverkehr mit dem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und dem Versuch, den Verkehr auf übergeordnete Straßen zu leiten, um beruhigte Zonen in den Wohngebieten zu schaffen. Gleichzeitig werden innerstädtische Begegnungszonen und der Ausbau des Radnetzes vorangetrieben.

Diese Bemühungen sind durchaus positiv, trotzdem wird im Vergleich zu den großen Straßenbauprojekten - wie der S10 (Mühlviertler Schnellstraße) und der A26 (Linzer Autobahn, geplanter Baubeginn 2015) - nur wenig Energie in umwelt- und stadtverträgliche Mobilitätsformen investiert.

Das Gefühl einer Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs bleibt bestehen.

8.7 Linz // Stadt der Pendler

Im österreichischen Vergleich ist Linz die Stadt mit dem höchsten Aufkommen an Einpendlern. Die Stadt verfügt über rund doppelt so viele Arbeitsplätze wie erwerbstätige Bewohner, daher werden rund 57% der Arbeitsplätze von Pendlern eingenommen.

Im europäischen Vergleich ist dieser Wert sehr hoch und wird lediglich in wenigen Städten übertroffen. Berlin hat zum Vergleich mit 13% eine verhältnismäßig niedrige Einpendler-Quote. Täglich pendeln rund 89.000 Personen nach Linz. Dazu kommen noch Schüler und Studenten sowie Personen, die in Linz einkaufen oder das kulturelle Angebot nutzen. Insgesamt kann somit sagen, dass jeden Tag 111.000 Personen nach Linz einpendeln, während nur gut 20.000 Personen auspendeln.

Rund 75% (lt. oberösterreichischer Verkehrserhebung 2001) der Pendler fahren mit dem Auto. Ein Grund dafür ist, dass Gebiete, die nicht direkt an der Westbahn liegen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich schlechter erreichbar sind als mit dem PKW. Die meisten Personen pendeln aus dem nördlichen Teil des Mühlviertels und dem südlichen Gebiet von Linz-Land und Wels ein.

vgl. *Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo* / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.128

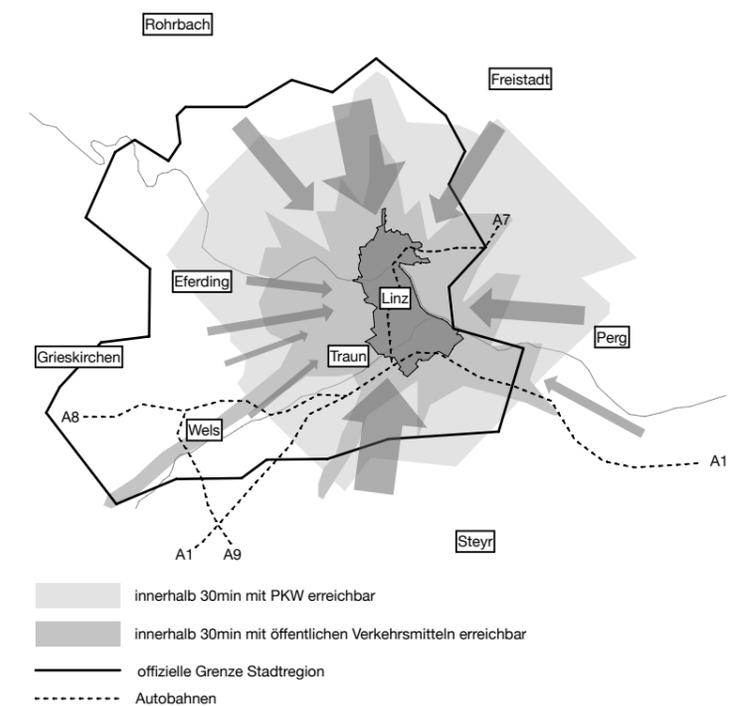


Abb. 34 Pendlerströme / Erreichbarkeit

8.8 Gehen und Radfahren in Linz

Linz bildet mit 28% (Verkehrserhebung Land Oberösterreich 2001) das Schlusslicht aller österreichischen Städte was die Anteile an Radfahrern und Fußgängern in der Stadt angeht. Lediglich 2,3% der Linzer fahren mit dem Rad zur Arbeit und 6,4% gehen den Weg zu Fuß.

Ein wesentlicher Grund für den geringen Einsatz des Fahrrads in Linz ist die dezentrale Lage der Johannes Kepler Universität. Normalerweise sorgen Studenten für ein hohes Fahrradaufkommen innerhalb der Städte. In Linz ist es aber eher umgekehrt, man findet einen großen Parkplatz direkt bei der Uni.

vgl. Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.116

Ein weiterer Grund für den geringen Anteil an Fußgängern ist die momentane Verkehrspolitik, welche sich nach wie vor hauptsächlich mit dem Auto beschäftigt. Parallel finden Planungen für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und der Radwege nur in geringerem Maß statt, die Fußgänger werden aber meist gänzlich vernachlässigt. Außerhalb der großen Einkaufsstraßen erkennt man nur wenig Bemühungen, diese Situation zu verbessern.

Die Landstraße in Linz ist nach der Mariahilfer Straße in Wien die zweitgrößte Einkaufsstraße Österreichs und hat eine Fußgängerfrequenz von 227.000 Personen pro Woche. Die Seitenstraßen werden im Vergleich nur sehr gering frequentiert, da der schlechtere Ausbau der Gehwege und der Infrastruktur für eine Ansiedlung von Geschäften nicht gerade förderlich ist.

In den Nebenstraßen sind die Gehwege durchwegs schmal gestaltet, Ampelphasen sind für den motorisierten Individualverkehr optimiert.

vgl. Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.118

8.9 Öffentliche Verkehrsmittel in Linz

Verallgemeinert kann man sagen, dass mit zunehmender Größe einer Stadt der Anteil an öffentlichem Verkehr steigt. In Linz nutzen rund ein Viertel der Bewohner öffentliche Verkehrsmittel, um in die Arbeit zu gelangen. In der Stadtregion Linz ist der Anteil mit knapp 15% leider weit geringer.

Der Grund, warum Linz den Ruf einer autofreundlichen Stadt hat, liegt aber nicht unbedingt am schlechten Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, sondern vielmehr am mangelnden Angebot in den angrenzenden Gemeinden der Stadtregion.

vgl. Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.120

Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist in österreichischen Städten im Allgemeinen gut. Die Hauptschuld am generell geringen Anteil des öffentlichen Verkehrs trägt aber die Tatsache, dass die Linien meist an der Stadtgrenze enden. Der innerstädtische Ausbau und eine Steigerung des Angebots werden daher in Linz zu keinem wesentlichen Anstieg der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel führen und auch keine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bringen.

Nachteilig in Linz sind zudem lange Wartezeiten und vergleichbar wenig Haltestellen. Während es in Graz 1.080 Haltestellen gibt, sind es in Linz nur 618, die durchschnittliche Wartezeit beträgt 15 Minuten.

Es gilt die gleiche Regel wie bei vielen anderen Dingen: das Angebot bestimmt die Nachfrage. Ein Umdenken in der Planung sollte sich daher auf die Bereiche des Benutzungskomforts und des Ausbaus der Verkehrsmittel über die Stadtgrenzen hinaus konzentrieren.

vgl. Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.122

8.10 Wohnen in Linz

Der Großteil der Linzer Wohnungen sind, ähnlich wie in Wien, Mietwohnungen. Nur knapp 25% der Linzer besitzen eine Eigentumswohnung.

Im Jahr 2007 gab es in Linz ca. 106.000 Wohnung, von denen nur gut 15% vor der Zeit des Zweiten Weltkriegs gebaut wurden. Aufgrund der Wohnungsnot nach Kriegsende kam es vermehrt zum Bau von Genossenschaftswohnungen, die heute rund 52% der Wohnungen am Wohnungsmarkt ausmachen. Insgesamt leben rund 70% der Linzer Bevölkerung in Mietwohnungen.

vgl. Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.164

Im europäischen Vergleich ist die Qualität der Wohnungen in Linz gut. Der Anteil an Wohnungen ohne Bad und WC beträgt 4,2% pro Person stehen 36,1m² zur Verfügung.

Die durchschnittliche Größe der Linzer Wohnungen beträgt 70 m². Die kleinsten Wohnungen sind im Franckviertel vorzufinden. Dort haben 71% der Wohnungen unter 60 m². Der Pöstlingberg weist die größten Wohnungen mit durchschnittlich 102 m² auf.

Der Mietpreis von Genossenschaftswohnungen beträgt zwischen 3,00 und 4,50 Euro/m², während sich die Preise für privat vermietete Wohnungen ungefähr auf das Doppelte belaufen.

vgl. Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.166-170

8.11 Grünflächen im Stadtgebiet

Bezogen auf die gesamte Stadtfläche hat Linz einen Grünlandanteil von 48,8%. Die Grünflächen konzentrieren sich vor allem auf die nördlichen und südlichen Stadtteile, welche 42% des Stadtgebiets ausmachen, aber nur von 12% der Linzer Bevölkerung bewohnt werden. Dieses Grünland setzt sich vor allem aus Waldflächen und Flächen für die Landwirtschaft zusammen, die sich aufgrund der Eingemeindungen an den Stadträndern konzentrieren.

Diese Grünflächen haben auf die unmittelbare Qualität im Stadtzentrum zwar keinen Einfluss, trotzdem hat man in Linz den Vorteil, dass man sehr schnell von der Stadt ins Grüne kommt.

Für die Bewohner sind aber jene Erholungsräume relevant, die nahe am Wohnort liegen und gut erreichbar sind. In Linz stehen 11,46 m² an öffentlichen Erholungsflächen je Einwohner zur Verfügung. Diese setzen sich aus Parkflächen, Sport- und Spielplätzen zusammen.

Während der Norden und Süden von Linz mit ausreichend zugänglicher Grün- und Erholungsfläche ausgestattet sind, herrscht im Zentrum von Linz ein Mangel. Die Nähe zum Freinberg und zum Donaupark gleichen dieses Defizit aber wieder aus und bieten eine gute Alternative zum Park vor der Tür.

Zahlreiche Gebiete in Linz mit Einfamilienhaus-Siedlungs-Charakter können nur geringe öffentliche Grünflächen aufweisen, sind aber aufgrund der privaten Gärten ausreichende begrünt.

Gärten haben in Linz einen verhältnismäßig kleinen Anteil von nur 12% an der Stadtfläche. Graz hat im Vergleich gut 24% und auch in Wien und Salzburg sind die Anteile der Gartenflächen höher.

Auf den Grünflächenplan sei an dieser Stelle auf Kapitel 10.3 / Abb. 47 verwiesen.

vgl. Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.172

8.12 Arbeiten in Linz

Im internationalen Vergleich hat Linz eine hohe Erwerbsquote von ca. 74%. Der frühe Einstieg in die Berufstätigkeit ist als Grund für die hohe Erwerbsquote bei Jugendlichen von über 60% und den gleichzeitig niedrigen Studentenanteil verantwortlich. Bei der Erwerbsquote der 55- bis 65 Jährigen verhält es sich umgekehrt. Diese liegt ungefähr bei 27%, was auf den frühen Berufsantritt und das im EU-weiten Vergleich niedrige Pensionsalter zurückzuführen ist.

In den Jahren 1997 bis 2007 stieg die Zahl der Arbeitsplätze um 17%, so dass in Linz insgesamt ein Arbeitsmarkt für 178.000 nicht selbständig Erwerbstätige und zusätzlich 22.000 Arbeitsplätze für Beamte und Selbstständige vorhanden war.

Linz hat im Vergleich zu den restlichen Städten Österreichs die geringste Anzahl an Selbständigen und ist damit eine Stadt der Arbeiter. Es gibt ein Überangebot an Arbeitsplätzen in Bezug auf die Bevölkerung.

Die beiden größten Arbeitgeber in Linz sind die VOEST-Alpine (Stahl) mit 9.800 Arbeitsplätzen und die ÖBB mit 3.640 Arbeitsplätzen.

Die für Linz wichtigsten Branchen in Hinsicht auf die Beschäftigten sind die öffentliche Verwaltung (26.000), unternehmensbezogene Dienstleistungen (24.000), Gesundheits- und Sozialwesen (16.500), Einzelhandel (13.500), Bauwesen (13.000), Handelsvermittlung (10.000), Metallerzeugung (9.000), Chemikalien (3.500) und Maschinenbau (2.500).

Linz zählt laut einer 2007 durchgeführten Studie der EU zur Typisierung der Urban-Städte, zu den „spezialisierten Städten“, und wird als modernes Industriezentrum klassifiziert.

Laut dieser Studie zeichnen sich Städte dieses Typus durch folgende Kriterien aus: internationale Produktion, Produktionsstandort multinationaler Unternehmen, mindestens 33% der Beschäftigten im Baugewerbe und in der Produktion tätig, von Schließungen und Umstrukturierungen bedroht.

vgl. Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.192-196

8.13 Bildung in Linz

In Linz weist der Norden ein höheres Bildungsniveau auf als die südlichen Stadtteile. Auch im Zentrum von Linz ist das Bildungsniveau hoch.

Betrachtet man die gesamte Bevölkerung in Linz, so haben 68% einen Pflichtschulabschluss sowie eine abgeschlossene Lehre. Insgesamt haben rund 18% einen Tertiärabschluss, wobei nur 13% Akademiker sind. Mit diesem Wert bildet Linz das Schlusslicht der österreichischen Städte und liegt auch europaweit unter dem Durchschnitt.

In Linz sind nur ca. 2,4% der Bewohner Studenten. Das Verhältnis von Bewohnern zu Studenten ist ungefähr 13:1, während man in Innsbruck von einem Verhältnis von 4:1 ausgeht.

Entgegen anderen Städten ist die Linzer Johannes Kepler Universität nicht zentral gelegen, sondern am nördlichen Stadtrand situiert. Die Studentenheime befinden sich ebenfalls im Norden und gut die Hälfte der Studenten pendelt nach Linz ein.

Durch die dezentrale Lage der Universität und den hohen Anteil von Pendlern sind die Studenten kaum im Linzer Stadtzentrum gegenwärtig.

vgl. Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009 / S.186-190

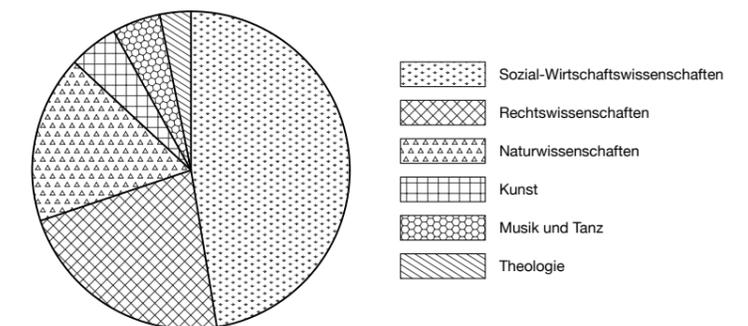


Abb. 35 Studentenverteilung / Studienrichtungen

FRACHTENBAHNHOF //



Abb. 36 Lage innerhalb der Stadt Linz

9.1 Linz // Umschlagplatz an der Donau

Bereits 1882 wurde von der k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb der Auftrag zum Bau eines Umschlagplatzes an der Donau, mit Anbindung an den Staatsbahnhof Linz an die Stadtgemeinde Linz gerichtet.

Als Bauplatz wurde der Bereich von der Donaubrücke bis zum damaligen Holzlagerplatz gewählt. 1894 wurde der Umschlagplatz mit der Schleppbahn in Betrieb genommen, eine Erweiterung der Schleppbahn zum Winterhafen und der Schiffswerft erfolgte 1908.

Am Umschlagplatz war der Bau von vier Lagerhäusern vorgesehen, der 1913 eine Erweiterung der Gleisanlagen zur Folge hatte. Nach dem Ersten Weltkrieg konnte der Warenumschat die 100.000 Tonnen-Grenze überschreiten. Obwohl der Standort keine südöstliche Verbindung aufweisen konnte, stieg der Güterumschlag in Linz stetig an. Wien verlor hingegen im Bezug auf den Warenumschat an Bedeutung. Trotz der Vergrößerung der Anlagen und zusätzlichen Kränen und Kaibereichen konnte man den Andrang kaum bewältigen.

vgl. Oberösterreichs Eisenbahnen / Geschichte des Schienenverkehrs im ältesten Eisenbahnland Österreichs / Franz Aschauer / OÖ Landesverlag / 1964 / S.62-64

Die Einführung des Lokomotivbetriebs auf der Strecke Linz-Budweis hatte 1872 die Umnutzung des Südbahnhofs zum Frachtenbahnhof zur Folge. 1882 wurde der Frachtenbahnhof aufgrund des unzureichenden Platzangebots wieder zurück zum Staatsbahnhof verlegt.

Während der Zeit des Zweiten Weltkriegs wurde durch den Bau der Hermann Göring-Werke 1938 und der Stickstoffwerke 1939 eine eigene Werksbahnanlage mit einem Anschluss an den Verschiebbahnhof Linz notwendig. Ein eigenes Verbindungsgleis zu Linie Wien-Linz wurde bei Ebelsberg abzweigend, um die Erzanlieferung aus Eisenerz bewältigen zu können. Der übrige Ausbau des Liniennetzes beinhaltete vor allem die Strecke nach Südböhmen und die Erweiterung des Einzugsgebiets der Hafenanlage.

Die ab Mitte 1944 immer häufiger stattfindenden Luftangriffe der amerikanischen Luftwaffe auf Oberösterreich konzentrierten sich vor allem auf die Bahnhöfe und die Großindustrie. Linz, Wels und Attnang Puchheim zählten zu den am schwersten betroffenen Anlagen. Die Angriffe des 16. Oktober, 7. November und 15. Dezember 1944 galten in erster Linie den Bahnanlagen und dem Frachtenbahnhof. Der Großangriff am 25. April 1945 zerstörte das Bahnhofshauptgebäude, die Gleisanlagen und die Werkstatteengebäude nahezu vollständig.

vgl. Oberösterreichs Eisenbahnen / Geschichte des Schienenverkehrs im ältesten Eisenbahnland Österreichs / Franz Aschauer / OÖ Landesverlag / 1964 / S.224-232

9.2 Entwicklung des Linzer Frachtenbahnhofs

Das steigende Verkehrsaufkommen und zusätzliche Bahnlinien erschwerten in den Anfangsjahren vor allem im Bereich der Personenbeförderung den Betrieb aufgrund der mangelnden Platzverhältnisse. Die anfänglich günstige Anordnung des Bahnhofs mit einem angrenzenden Frachtenmagazin, zwei Heizhäusern sowie Werkstätten wurde im Laufe der Zeit zum Problem, da man keinen Platz für Erweiterungen hatte.

Ein erster Vorschlag für den Umbau des Bahnhofs wurde 1898 eingereicht. Bis zum Jahr 1912 folgten noch acht weitere Vorschläge. Bei allen Entwürfen blieb der Personenbahnhof an seinem Ort bestehen und eine Verlegung der Kohle- und Heizhäuser sollte den dringend benötigten Raumgewinn zum Ausbau der Gleisanlagen schaffen.

Bis zum Ausbau wurden zwei von sieben Gleisen des Hauptbahnhofs für den Güterverkehr genutzt. Mit der Eröffnung der Pyhrnbahn 1906 war der geplante Umbau durch die neue Nord-Süd-Verbindung, immer notwendiger geworden.

1911 folgte ein Entwurf für ein großzügiges neues Bahnhofsgelände am damaligen Stadtrand, das mit einem Gesamtausmaß von 7,5 km die Trennung von Personen- und Eilgutverkehr von den Frachten- und Verschiebetätigkeiten vorsah. Durch die dezentrale Lage am Stadtrand wollte man negative Auswirkungen auf die Stadtentwicklung vermeiden.

Der Aufstell- und Reihungsbahnhof war insgesamt 3 km lang und hat eine maximale Breite von 180 m. Der Reihungsbahnhof bestand aus drei Gleisgruppen an denen die Zugförderanlagen für Güterzüge angeschlossen. Diese Anlagen bestanden aus zwei Heizhäusern, Administrationsgebäuden, Werkstätten und zwei elektrischen Drehscheiben. Die Lagerplätze konnten insgesamt 21.000 Tonnen Kohle aufnehmen. Die gesamte Anlage wurde von 1912 bis 1916 erbaut. Der Reihungsbahnhof diente ab 1936 nur mehr als Abstellbahnhof.

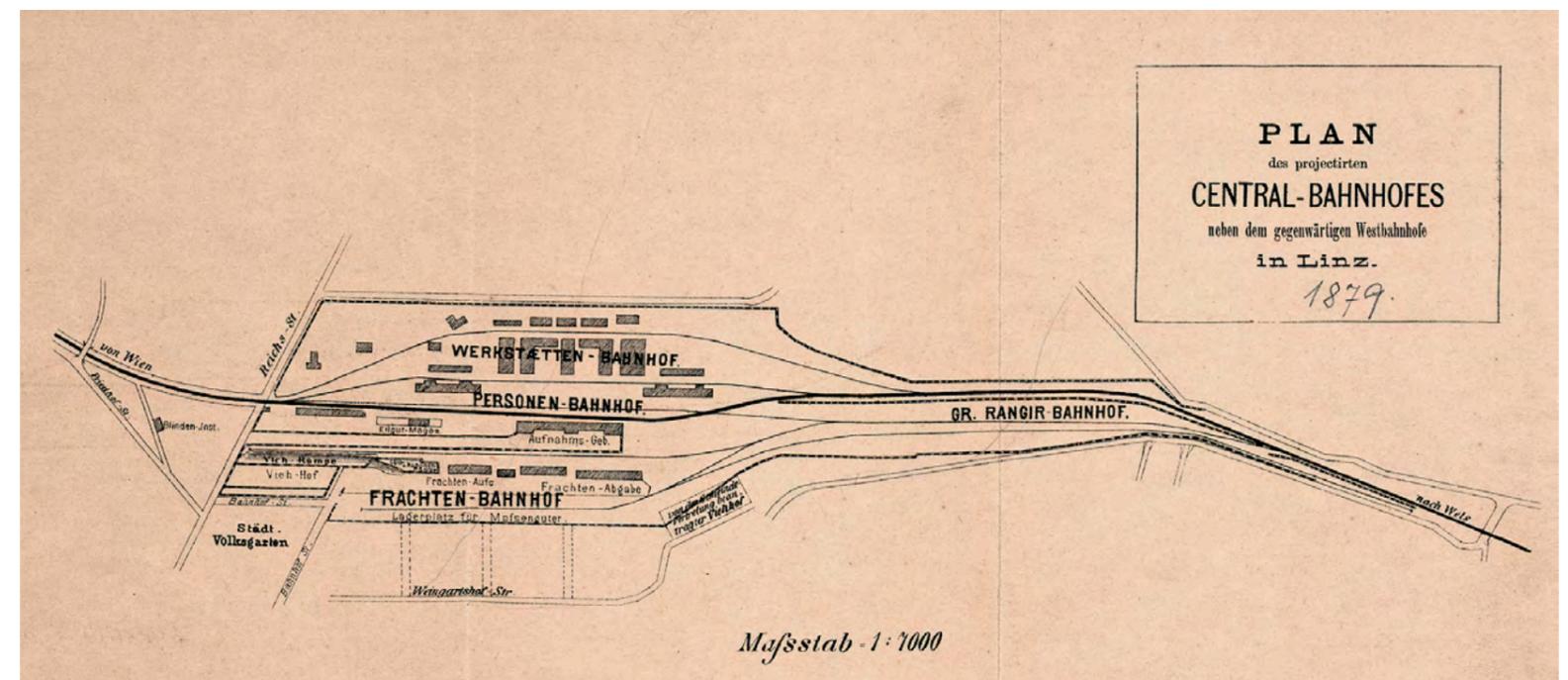


Abb. 37 Personen- und Frachtenbahnhof 1879

9.3 Stilllegung von Traktion und Frachtenbahnhof

Gegen Ende der Umbauarbeiten am Linzer Hauptbahnhof 1938 wurden die Linzer Heizhäuser an ihren letzten Standort in der Raimundstraße verlegt. Um die komplette Versorgung des gesamten Zugverkehrs übernehmen zu können, mussten diese entsprechend erweitert werden, und eine gemeinsame Zugförderungsdienststelle wurde eingerichtet. Zuvor waren die Heizhäuser für Personen- und Güterverkehr getrennt.

Die zum Teil schwer beschädigten Heizhäuser wurden nach dem Krieg wieder aufgebaut und im Zuge der technischen Entwicklung mehrmals in ihrer Funktion angepasst und umgebaut. Die letzte Adaption fand 1980 statt. Die ehemaligen Heizhäuser in Linz waren aufgrund bestimmter Fahrzeugtypen lange Zeit die größten ihrer Art in Österreich und bis zuletzt unter dem Namen „Traktion und technischer Service Standort“ geführt. Der Standort in Linz galt aufgrund seiner zentralen Lage in Österreich als besonders wichtig und wurde daher von zahlreichen Fahrzeugen frequentiert.

Mit der Umstellung der Fahrzeuge auf elektrischen Betrieb veränderte sich auch der Wartungsaufwand der Lokomotiven. 1975 fuhr in Linz die letzte Dampflokomotive. Die bis dahin notwendigen großen Flächen für Wartung und Reparaturarbeiten wurden nicht mehr benötigt und dienten als Abstellflächen. Durch die weitaus weniger wartungsintensiven E-Lokomotiven war auch der Bedarf an Werkstattflächen auf ein Minimum gesunken.

vgl. <http://kochleo.at/html/geschichte.html>

Mit der Errichtung eines neuen Traktionsstandorts im ehemaligen Werkstättengebäude am Hauptbahnhof Linz wurden die Heizhäuser am bestehenden Standort Raimundstraße aufgrund zu hoher Betriebskosten im Jahr 2003 endgültig geschlossen.

Die Gleisanlagen und Räumlichkeiten wurden ab diesem Zeitpunkt nur noch als Abstellfläche für alte Lokomotiven genutzt und letztendlich abgerissen.

Der Frachtenbahnhof Linz erfuhr ein ähnliches Schicksal wie die Traktion Linz. Er konnte seiner Hauptfunktion - den Warenverkehr von Schienenfahrzeugen auf LKW und umgekehrt zu bewältigen - aufgrund technischer Neuerungen im Transport- und Logistikbereich wirtschaftlich nicht mehr gerecht werden. Die veralteten Systeme veranlassten die ÖBB zur Schließung des Standorts.

Die gesamte Anlage war als Kopfbahnhof ausgeführt. Die Gleisanlagen endeten in den Magazinen und Verschubbühnen. Zahlreiche überdachte Gleise dienten dem Be- und Entladen der Wagons.

Der Zugang zum Frachtenbahnhof erfolgte über die Lastenstraße. Das Bahnhofsgebäude beinhaltete Büros, Lagerräume, ein Archiv, Wohnungen für Bahnbedienstete und ein Lokal. Mit dem Abbruch der baulichen Anlagen 2006 erfuhr dieser Stadtteil eine wesentliche Veränderung, da mit dem Bahnhof ein wichtiger Identitätsbezug aus dem Stadtbild verschwunden war.

Die Umstrukturierung der ÖBB führte 1992 zur Gründung der Rail Cargo Austria, welche für die gesamte Abwicklung des Güterverkehrs zuständig ist. 2003 wurde am Standort Linz das neue, multifunktionale Logistic-Center eröffnet. Der Bau ist ein Teil des ÖBB-Großprojekts „Verschiebebahnhof Linz“ und erfüllt alle Anforderungen an ein modernes und automatisiertes Logistikzentrum. Der Standort etwas außerhalb der Kernstadt eignet sich durch die Verkehrsanbindung zur Autobahn besser als jener des Frachtenbahnhofs. Das neue Logistik-Center beinhaltet einen Lagerbereich für 30.000 Paletten und 7 Ebenen für ungefähr 5.000 Artikel. Eine 7.500 m² große Gleisebene und ein 6.000 m² großer LKW-Bereich mit 55 Toren bilden die Grundlagen für eine effiziente Abwicklung.

vgl. http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20000516_OTS0226/das-logistik-center-linz-setzt-europaweit-neue-massstaebe-am-logistikmarkt

Man kann nur schwer einen Vergleich bezüglich der Wirtschaftlichkeit zwischen dem Rail Cargo Austria Logistik-Center und dem alten Frachtenbahnhof anstellen, da diese unter völlig unterschiedlichen technischen Voraussetzungen errichtet wurden. Trotzdem stellt sich die Frage, ob der vollständige Abbruch sinnvoll war, und ob es nicht zu teilweisen Umnutzungen hätte kommen können, ohne einen historisch bedeutenden Stadtteil völlig zu erneuern.



Abb. 39 Traktion Linz und Frachtenbahnhof



Abb. 40 Frachtenbahnhof vor dem Abbruch

Lageplan M = 1:5000 // Vor dem Abbruch



9.4 Grüne Mitte Linz // Chronologie

Mit der Gründung einer Projektgruppe unter dem Namen „Trendzone Linz Mitte“ wurden 2001 gemeinsam von der Stadt Linz und der ÖBB erste Überlegungen für die zukünftige Nutzung des Frachtenbahnhofs angestellt.

Im Jahr 2003 wurde das Architekturbüro Kneidinger / Stögmüller mit der Erstellung eines Masterplans beauftragt. Dabei sollten die zuvor erarbeiteten Ziele umgesetzt werden. Der Masterplan wurde 2004 vom Gemeinderat einstimmig beschlossen.

2005 kaufte die Stadt Linz das Areal des alten Frachtenbahnhofs und verpflichtete sich, zwei der noch am Gelände befindlichen Betriebe umzusiedeln. Im Gegenzug übernahm die ÖBB die Kosten für den Abbruch der bestehenden Gebäude und den Abbau aller Gleisanlagen. Die Stadt Linz erwarb das ca. 85.000 m² Grundstück zu einem Kaufpreis von 7,65 Millionen Euro. Die ÖBB behielten einen kleinen Teil des Areals in ihrem Eigentum, mit der Absicht, an diesem Standort ein Bürohaus zu realisieren.

Im Frühjahr 2006 wurde gemeinsam von der Immobilien Linz GmbH und der ÖBB Immobilienmanagement GmbH ein EU-weit offener, städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgearbeitet. Gleichzeitig wurde durch Bodensondierungen die Dekontaminierung am Areal vorangetrieben.

Im September 2006 wurde das Projekt des Architekten Albert Blaumoser als Siegerprojekt des Wettbewerbs gekürt und als Grundlage für die weitere Bearbeitung durch die Stadt Linz herangezogen. Insgesamt waren 26 Projekte zum Wettbewerb eingereicht worden.

Bis 2009 wurden die Ergebnisse des Wettbewerbs weiter bearbeitet und für die Verhandlungen mit den Wohnungsgenossenschaften herangezogen. Insgesamt wurden sieben Projektpartner für das Vorhaben gefunden: Der erste Architekturwettbewerb zur Bebauung am Areal wurde Ende 2009 durch die Bauträger GWG und GWB ausgelobt.

2010 wurde im Gemeinderat ein neuer Flächenwidmungsplan für das Areal beschlossen, das Land Oberösterreich sichert die Finanzierung über die Wohnbauförderung.

Für die Freiraumgestaltung wurde 2011 ein Wettbewerb ausgeschrieben. Als Siegerprojekt ging der Entwurf der Landschaftsarchitektin Heidemarie Holzinger hervor.

Ende des Jahres 2011 konnten die Verträge über die Grundstücksverkäufe zwischen der Immobilien Linz GmbH und den einzelnen Wohnbau-gesellschaften abgeschlossen werden. Dies war ein wesentlicher Schritt für die anstehende Umsetzung der einzelnen Projekte.

2012 erfolgte schließlich der Spatenstich für den ersten Bauabschnitt. Das Projekt wird unter dem Namen „Grüne Mitte Linz“ kommuniziert und auch per Internet der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

vgl. <http://www.linz.at/leben/gruenemitte-meilensteine.asp#2001>

Für das Projekt „Trendzone Linz Mitte“ oder später „Grüne Mitte Linz“ wurde von der Stadt von Anfang an die Umsetzung klar definierter städtischer Ziele angestrebt. Es geht vor allem um hohe Wohnqualität, den Ausbau innerstädtischer Grünflächen und die Aufwertung und Stärkung von Linz als Wirtschaftsstandort.

Mit der Umnutzung des ehemaligen Betriebsareals der ÖBB versucht die Stadt, eine neue Urbanität innerhalb der Kernzone zu generieren. Durch Medien und Internet wird der Stadtteil stark beworben. Problematisch an dieser Herangehensweise ist jedoch der Versuch, Stadtteile anhand rein wirtschaftlicher Überlegungen zu entwickeln.

Der Fokus bei der Planung liegt allein auf dem Areal des ehemaligen Frachtenbahnhofs. Im Masterplan ausgewiesene Flächen für weitere Wohngebiete oder betriebliche Nutzungen werden nicht weiter berücksichtigt.

Linz Mitte ist unter dieser Betrachtung eine Siedlung im innerstädtischen Bereich, die sich wirtschaftlichen Bedingungen beugt, und allen Anforderungen der Bauträger entsprechend, das Bild eines modernen Stadtteils vermittelt. Der Name „Grüne Mitte Linz“ lässt aber weitaus mehr hoffen.

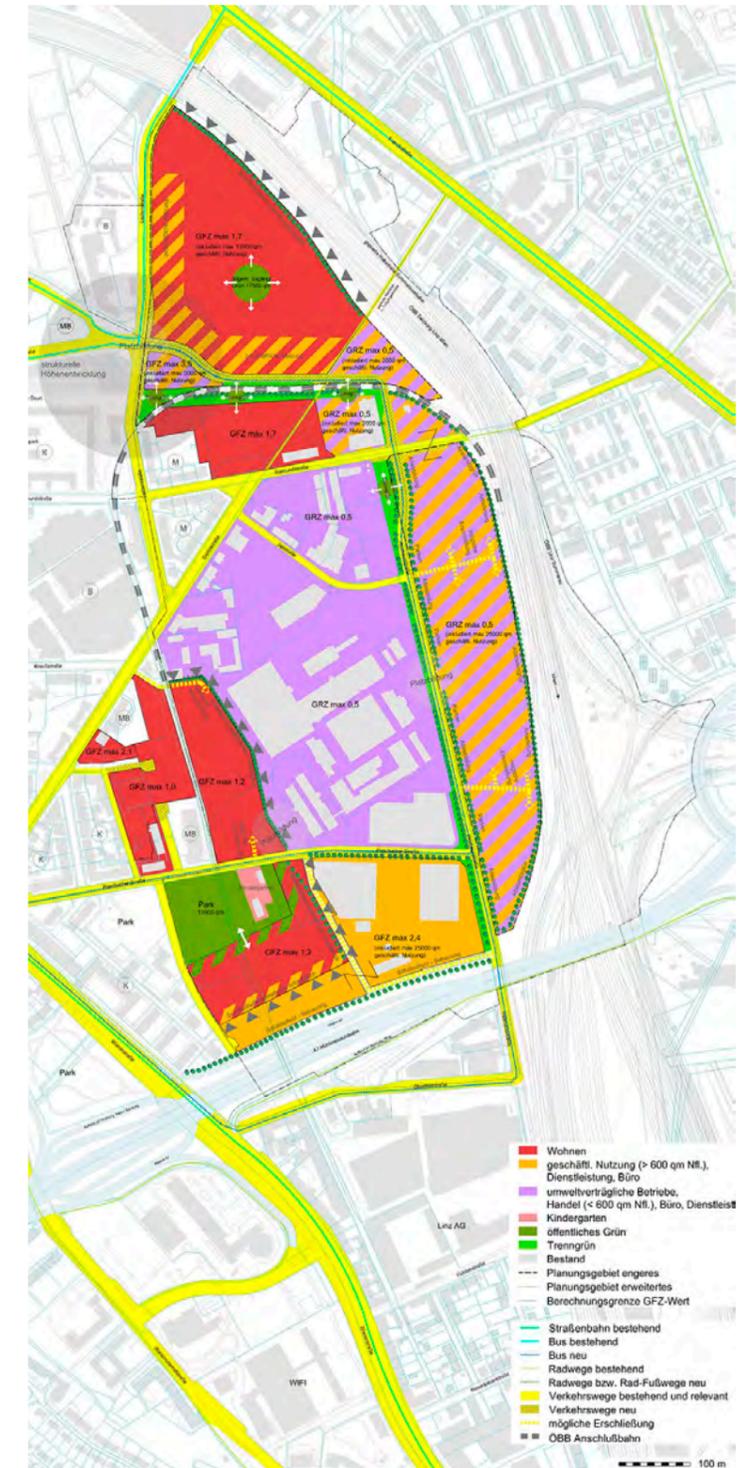


Abb. 41 Masterplan - Architekturbüro Kneidinger / Stögmüller

9.5 Wettbewerbsergebnis // Projektstatus

Das Siegerprojekt des städtebaulichen Ideenwettbewerbs von dem deutschen Architekten Albert Blaumoser basiert auf dem Grundkonzept einer innenliegenden zentralen Freifläche, welche von hofartigen Gebäuden umschlossen wird. Die Baukörper orientieren sich zur grünen Mitte und bilden eine Abschirmung zur Lastenstraße und zur Westbahn.

Die vier- bis sechsgeschoßigen Baukörper orientieren sich nach innen sowie zur Parkfläche, und schaffen durch eine Höhenstaffelung eine entsprechende Akzentuierung. Es entstehen verschiedene Ausblicke und räumliche Beziehungen innerhalb der Bebauung, während diese nach außen hin geschlossen wirkt.

Das Siegerprojekt beinhaltet den Bau von insgesamt 718 Wohnungen, von denen 50 betreubar sind. Weiters sind im Entwurf rund 9.000 m² Bürofläche und ca. 1.000 m² gewerblich genutzte Flächen vorgesehen. Der Entwurf sieht zudem die Flächen für einen Kindergarten und eine Krabbelstube vor.

Die Stadtplanung Linz hat unter Beibehaltung der wesentlichen Eigenschaften des Siegerprojekts den Entwurf entsprechend des akuten Lärmaufkommens durch die Lastenstraße und die angrenzende Westbahn weiterentwickelt und adaptiert. Die hofartigen Gebäude wurden in ihren Grundzügen nur dahingehend verändert, dass die Baukörper zum zentralen Park hin in ihrer Höhenentwicklung abnehmen und eine Begrünung der so entstehenden Terrassen vorgesehen wurde. Die Grünfläche entlang der Westbahn und der Bebauung soll vorrangig als Pufferzone und Lärmschutz dienen.

vgl. <http://www.linz.at/leben/gruenemitte-staedtebauundarchitektur.asp>

Die in weiterer Folge von den Bauträgern ausgeschriebenen Wettbewerbe basieren auf der von der Stadt Linz vorgenommenen Überarbeitung. Der Spatenstich für die erste Bauphase erfolgte im Februar 2012. Die Fertigstellung der gesamten Bebauung ist für 2016 geplant.



Abb. 42 Grundriss / Siegerprojekt städtebaulicher Ideenwettbewerb / Architekt Albert Blaumoser

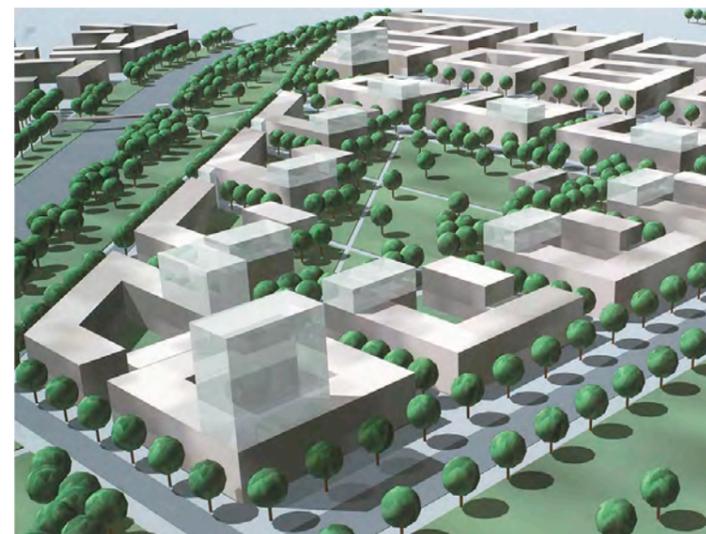


Abb. 43 Perspektive / Siegerprojekt städtebaulicher Ideenwettbewerb / Albert Blaumoser

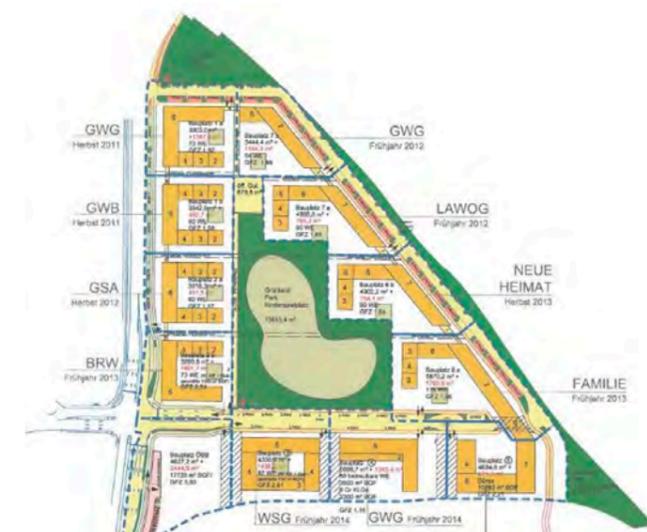


Abb. 44 Weiterentwicklung des Siegerprojekts durch die Stadt Linz



Abb. 45 Modell mit den Siegerprojekten der einzelnen Architekturwettbewerbe

PLANUNGSGEBIET //

10.1 Erweitertes Planungsgebiet?

Als 2001 zum ersten mal Überlegungen von der Stadt und den ÖBB für die weitere Nutzung des Frachtenbahnhofs angestellt wurden, war der Bereich der alten Traktion Linz samt Gleisanlagen ebenso Bestandteil des Entwicklungsgebiets.

Bei der Erstellung des Masterplans im Jahr 2003 bildete dieses Gebiet einen wesentlichen Bestandteil des gesamten Konzepts. Die Fläche ist mit einer Nutzung für Gewerbe und umweltverträgliche Betriebe ausgewiesen, und wird in der Ausschreibung für den städtebaulichen Ideenwettbewerb als erweitertes Planungsgebiet angeführt.

Der Masterplan wurde bereits in Kapitel 9.4 / Abb.41 angeführt.

Die ÖBB bleiben weiterhin Grundstückseigentümer, da die Stadt Linz nur die Fläche des Frachtenbahnhofs kauft.

Man stellt sich die Frage, warum dieses Gebiet in der weiteren Projektentwicklung so gut wie keine Rolle mehr spielt. Betrachtet man die Grundstückseigenschaften, so kann man im Wesentlichen keine Vor- oder Nachteile gegenüber dem Areal des Frachtenbahnhofs erkennen.

Das gesamte Projekt wird seit Anfang an als eines der größten Stadtentwicklungsprojekte der nächsten Jahre beworben. Man erkannte die Chance, durch die Umnutzung des ÖBB-Areals eine neue innerstädtische Situation generieren zu können. Um so mehr verwundert es, dass es keine Anzeichen für eine weitere Entwicklung auf dem angrenzenden Grundstück der Traktion gibt. Seit dem Abbruch der Heizhäuser wird dieses lediglich zur Lagerung von Aushub herangezogen und ist mittlerweile zu einer Brachfläche verkommen.

10.2 Trendzone?

Ein wesentlicher Grund dafür, dass sich alle planerischen Bemühungen auf das Frachtenbahnhofsareal konzentrieren, ist mit Sicherheit die Bewerbung als „Trendzone Linz Mitte“. Die Präsentation und Vermarktung des neuen Stadtteils ist bereits voll im Gang. Die „Grüne Mitte Linz“ scheint als Projekt durchaus erfolgreich und die ersten Gebäude sind im Bau, bzw. nahe der Fertigstellung. Der Begriff „Linz-Mitte“ sollte jedenfalls für mehr als nur eine abgeschlossene Siedlung innerhalb der Stadt stehen.

Das Entwicklungsgebiet auf dem Frachtenbahnhofsareal hat gegenüber dem Entwicklungsgebiet der ÖBB sicher einige Vorteile durch die bessere Lage zur Innenstadt und den angrenzenden Lenaupark, der bereits von Anfang an eine Grundversorgung in Form von Einkaufsmöglichkeiten für das neue Gebiet gewährleistet.

Die Stadtentwicklung konzentriert sich in erster Linie auf die Errichtung einer inselartigen Siedlung, die den wirtschaftlichen Anforderungen der Bauträger entspricht. Das urbane Umfeld und weitere Entwicklungen scheinen bei der aktuellen Planung nur wenig berücksichtigt zu werden.

Der neue Stadtteil wird mit Sicherheit allen beschriebenen Funktionen und Anforderungen in Bezug auf Wohnqualität und Arbeiten entsprechen. Für die Stadt Linz bedeutet dieses Projekt eine Steigerung der weichen Standortfaktoren und somit eine weitere Verbesserung des wirtschaftlichen Stellenwerts.

Die Frage, ob ein Stadtteil wie die „Grüne Mitte Linz“ tatsächlich in seiner Alleinstellung eine Trendzone darstellen kann, bleibt allerdings offen. Welche Auswirkungen kann dieses isolierte Projekt auf umliegende Stadtteile haben?

ÖBB Immobilien

Stadtteilentwicklung
Linz Frachtenbahnhof

Eine bedeutende Aufwertung eines ganzen Stadtteils erfahren die Flächen des Linzer Frachtenbahnhofs und der ehemaligen Gleisbereiche der ÖBB-Traktion. Durch Standortkonzentrationen im ÖBB-Konzern kann ein ca. 17 ha umfassendes, durch seine Lage in Linz Mitte innerstädtisch immens bedeutendes Gebiet wirtschaftlich völlig neu genutzt werden. Das freierwerbende Potenzial befindet sich gemeinsam mit innovativen planerischen Initiativen am Start einer Entwicklung, welche sich die Aufwertung eines ganzen Stadtteils zum Ziel gesetzt hat. Die Bereiche Wirtschaft, Wohnbau und Arbeitsmarkt profitieren so von der schrittweisen Rückgewinnung ehemaliger Bahnflächen, die als wesentliche Draufgabe eine optimale Verkehrsanbindung zu leisten haben. In einem ersten Schritt wurde ein Areal von fast 90.000 Quadratmetern an eine Linzer Immobiliengesellschaft verkauft. Auf diesem werden in den kommenden Jahren Wohnviertel, Grünflächen und zahlreiche andere Projekte realisiert, die der Stadt Linz sowie starken wirtschaftlichen Partnern eine beachtliche innerstädtische Entwicklungsreserve für zukunftsreiche Perspektiven bietet. Das Großprojekt basiert auf einem Masterplan, der von den ÖBB und der Stadt Linz im August 2004 ausgearbeitet wurde.

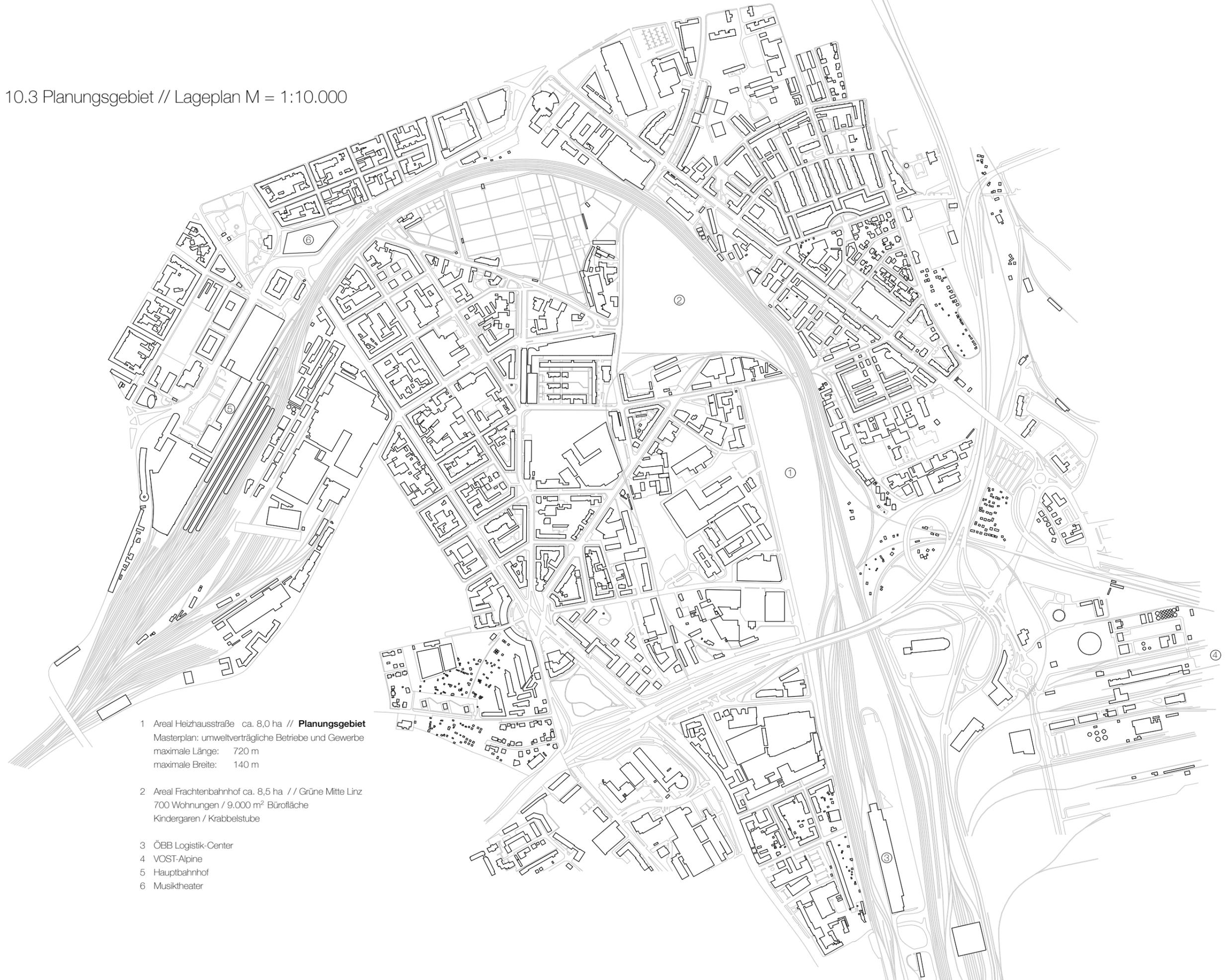
Fakten

- Gemeinsamer städtebaulicher Masterplan mit Stadt Linz abgeschlossen
- Das Planungsgebiet besteht aus mehreren Teilflächen
- Bauland: ca. 137.000 m²
- Areal Frachtenbahnhof: ca. 90.400 m², davon 85.000 m² verkauft und ca. 5.000 m² als Entwicklungsraum für die ÖBB (Bruttogeschosfläche ca. 17.500 m²)
- Areal Heizhausstraße: ca. 50.000 m², Zone für Mischung: Handel, Büro, Dienstleistung
- Gute Erreichbarkeit mit Individualverkehr und öffentlichen Verkehr

ÖBB-Immobilienmanagement GmbH
Clemens-Holzmeister-Straße 6, 1100 Wien
Tel. +43 1 93000-35142, immo.service@oebb.at
www.oebb-immobilien.at

Abb. 46 ÖBB-Immobilien / Folder Stadtteilentwicklung Frachtenbahnhof Linz

10.3 Planungsgebiet // Lageplan M = 1:10.000



- 1 Areal Heizhausstraße ca. 8,0 ha // **Planungsgebiet**
Masterplan: umweltverträgliche Betriebe und Gewerbe
maximale Länge: 720 m
maximale Breite: 140 m
- 2 Areal Frachtenbahnhof ca. 8,5 ha // Grüne Mitte Linz
700 Wohnungen / 9.000 m² Bürofläche
Kindergarten / Krabbelstube
- 3 ÖBB Logistik-Center
- 4 VOST-Alpine
- 5 Hauptbahnhof
- 6 Musiktheater

10.4 Einfluss der Westbahn

Aufgrund der Tatsache, dass die Westbahntrasse durch das Stadtgebiet verläuft, spielt diese eine wesentliche Rolle bei der Betrachtung der vorhandenen Strukturen.

Die ursprüngliche Situierung des Bahnhofs 1860 wurde bewusst außerhalb des damaligen Stadtgebiets gewählt, um mögliche städtebauliche Einschränkungen vermeiden zu können.

Auch die später erschlossenen Gebiete für einen Frachten- und Reihungsbahnhof sowie Zugförderanlagen wurden stets unter der Voraussetzung errichtet, eine Ausdehnung der Stadt nicht zu gefährden. Hitlers Plan, den Bahnhof in Linz Richtung Süden zu verschieben, entstand basierend auf dem Wunsch nach einer Vergrößerung des damaligen Zentrums, durch die Errichtung einer städtebaulichen Achse Richtung Donau.

Durch die fortschreitende Ausdehnung des Linzer Stadtgebiets ist die Bahntrasse mittlerweile integriert und ein fixer Teil innerhalb der Struktur.

Die Flächen, die von den Betriebsanlagen und Gleisen der ÖBB im Stadtgebiet Linz eingenommen werden, sind durchaus beachtlich. Problematisch ist aber weniger das Ausmaß der Flächen, vielmehr geht es um die stadträumliche Trennung, die Linz durch die Westbahn erfährt.

Die Fragmentierung der Stadt geschieht aber nicht nur durch die baulichen Anlagen der ÖBB, ebenso durch das dichte Straßennetz und die Autobahn. Aufgrund der vielen Verkehrswege entstehen hochfrequente Zonen, die meist zur Minderung der Grundstücks- und Wohnungspreise führen und Quartiersbildung fördern, während sich in ruhigen Wohngebieten sozial stärkere Schichten sammeln.

Im Planungsgebiet stellt die Bahntrasse eine nur schwer überwindbare Trennung zu den östlichen Stadtteilen dar. Eine Verbindung ist bisher nur über zwei Unterführungen im Bereich der Raimundstraße und der Lastenstraße möglich. Eine Kommunikation zwischen den Stadtteilen ist aufgrund der räumlichen Trennung schwierig. Aufgrund der großen Distanz der Unterführungen, kaum vorhandenen Radwegen und mangelnden öffentlichen Verkehrsmitteln gilt das Auto in diesem Bereich als das Verkehrsmittel Nummer eins.

Es entsteht eine enorme räumliche Trennung der Stadtteile, die durch ein soziales Ost-West Gefälle noch verstärkt wird. Durch das Freiwerden von Flächen an der Bahntrasse entsteht die Chance, dieser Entwicklung entgegenzuwirken und einen Link zu umliegenden Stadtteilen herzustellen. Leider gibt es wie zuvor erläutert bei dem Projekt „Grüne Mitte Linz“ keine Bemühungen, die Stadtteile zu vernetzen.

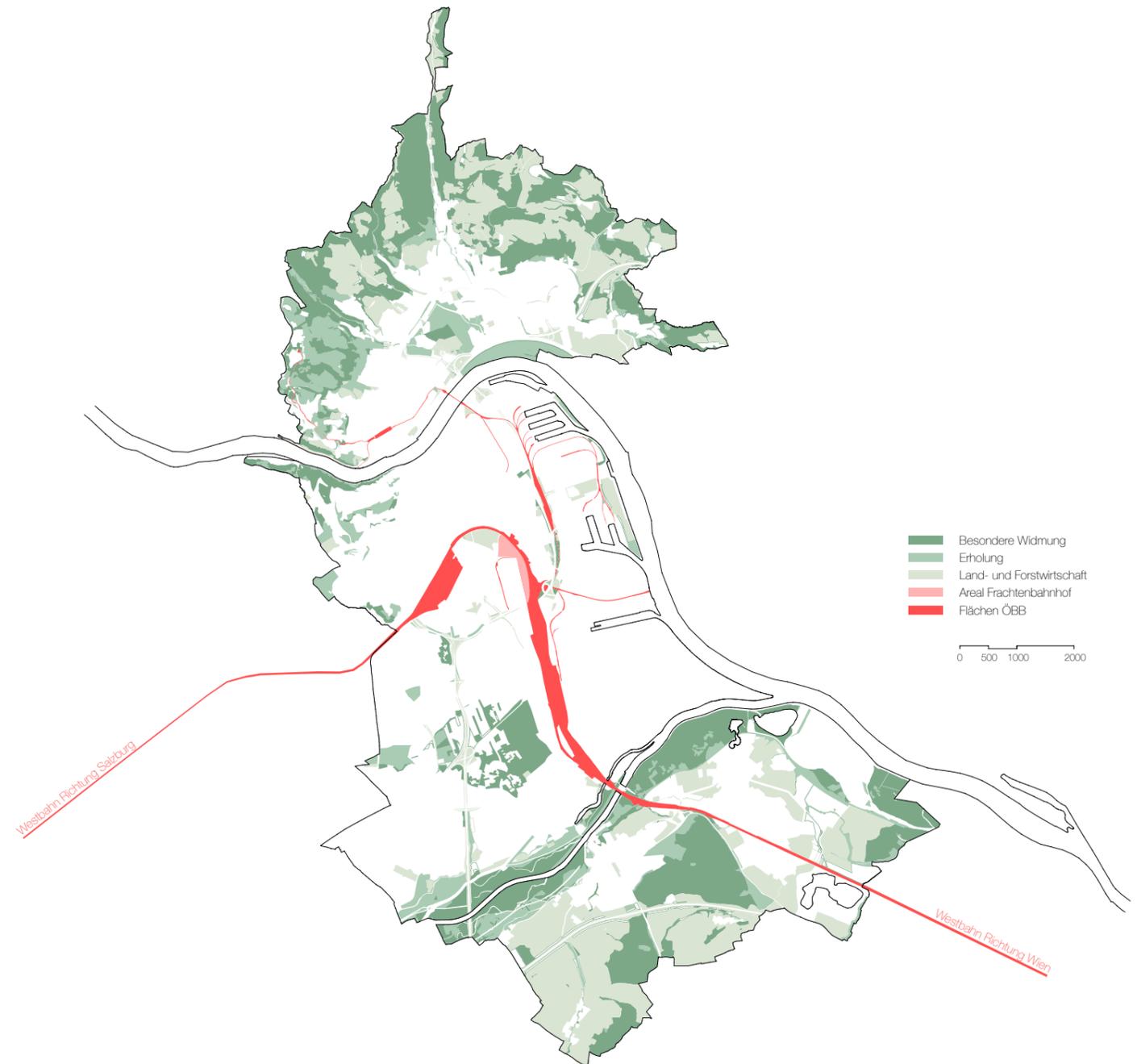


Abb. 47 Flächen der ÖBB innerhalb des Stadtgebiets / Grünflächen

10.5 Ist-Zustand

Während am ehemaligen Frachtenbahnhofsareal bereits die ersten Baukörper entlang der Bahntrasse Gestalt annehmen und man mit der Bebauung der restlichen Grundstücke beginnt, finden am ehemaligen Standort der Traktion Linz in der Heizhausstraße keine Aktivitäten mehr statt.

Seit dem Abbruch der Heizhäuser und dem Abbau der Gleisanlagen kann man lediglich anhand der bekiesten Bereiche am Grundstück die ehemalige Bebauung und den Verlauf der Schienen errahnen. Fährt man auf der Westbahnstrecke, so fällt einem auf, dass der nördliche Teil des Grundstücks entlang der Raimundstraße gelegentlich als Lagerfläche für Aushub oder Abstellplatz für Baumaschinen und Fahrzeuge dient.

Es entsteht eine Brachfläche von rund 7 ha Größe mitten im Stadtgebiet von Linz. Mittlerweile ist ein Großteil des Grundstücks von Bäumen und Sträuchern dicht bewachsen. Über die Jahre hinweg hat die Natur das Grundstück dahingehend verändert, dass man beim Betreten nicht mehr das Gefühl hat, sich an einem Ort zu befinden, der zuvor als Drehscheibe für die Wartung und Instandhaltung von Lokomotiven diente.

Durch den hohen Pflanzenanteil vermittelt die Brachfläche einen eigenen Charme, obwohl diese direkt an der Westbahn liegt, im Norden an die Mühlkreisautobahn angrenzt und hohen Umweltbeeinträchtigungen ausgesetzt ist.

Während das ÖBB Logistik-Center im Süden den Ausblick begrenzt, kann man im Osten die Anlagen der VOEST-Alpine und im Hintergrund die mühlviertler Berge erkennen. Der Ausblick Richtung Norden reicht sogar bis zum Pöstlingberg, und im Westen spürt man die angrenzende Stadt, die hinter den Gebäuden der Brau Union erst so richtig beginnt.

Obwohl dieses Grundstück den Einflüssen des Verkehrs und dem damit verbundenen Lärm ausgesetzt ist, besticht es durch eine bestimmte Qualität, die objektiv nur schwer zu beschreiben ist. Die Orientierung des Grundstücks und sein Verhältnis von Länge zu Breite bilden eine interessante Ausgangssituation. Die benachbarte Schwerindustrie und die direkt angrenzenden Gleisanlagen bilden trotz der negativen Beeinflussungen einen Anreiz, sich mit dem Grundstück weiter auseinanderzusetzen.

10.6 Masterplan

Als 2003 der Masterplan für das gesamte Areal des Linzer Frachtenbahnhofs erstellt wurde, konnte man bereits sehr stark die Tendenzen für die weitere Entwicklung für dieses Gebiet erkennen. Während der im Norden gelegene Frachtenbahnhof als Trendzone weiterentwickelt wurde blieb das Gebiet der Traktion Linz vorerst unangetastet.

Der Masterplan wurde bereits in Kapitel 9.4 / Abb.41 angeführt.

Der gesamte Masterplan präsentiert sich in seiner Ausführung als durchaus angemessen und gelungen. Sämtliche Angaben und Werte bezüglich der bebauten Flächen, Geschossflächenzahlen, etc. sind nachvollziehbar und entsprechen den realpolitischen Anforderungen.

Auf den ersten Blick scheint es naheliegend, lediglich das Gebiet des Frachtenbahnhofs für eine Wohnnutzung vorzusehen und das südliche Areal, das weiter entfernt von der vorhandenen Infrastruktur und näher am Autobahnanschluss liegt, mit gewerblicher Nutzung zu bespielen.

Genau bei dieser offensichtlich richtigen Herangehensweise zur Stadtteilentwicklung kann man aber einen Versuch wagen, Dinge und Gegebenheiten zu hinterfragen. Es gibt also keinen Grund, die Richtigkeit oder die Ausführung des Masterplans zu bekräfteln, da er all den gestellten Anforderungen der Stadt Linz und der ÖBB entspricht. Trotzdem sollte man die konventionellen Methoden nicht als einzige Lösung ansehen.

Betrachtet man die umliegenden, bereits bestehenden Wohngebiete und jene die im Masterplan zukünftig für Wohnnutzung vorgesehen sind, erkennt man das Potential, das dem augenscheinlich eher benachteiligten Grundstück in der Heizhausstraße auf den ersten Blick nicht anzumerken ist.

Die alleinige Nutzung durch Gewerbe und umweltverträgliche Betriebe kann aufgrund der im nahen Umfeld gelegen Wohnsiedlungen durchaus hinterfragt werden, da man auf dem Grundstück mehr als nur einfache Bauten für Betriebe mittlerer Größe errichten kann. Sinnvoller scheint es, über eine inhaltliche Erweiterung des Masterplans nachzudenken und dadurch eine Aufwertung des gesamten Gebiets zu bewirken, auch wenn man dabei nicht zwingend den Ansprüchen der Rentabilität gerecht wird.



Abb. 48 Bauplatz / Blickrichtung Süden



Abb. 49 Bauplatz / Blickrichtung Lenau-Hochhaus

10.7 Größenvergleich

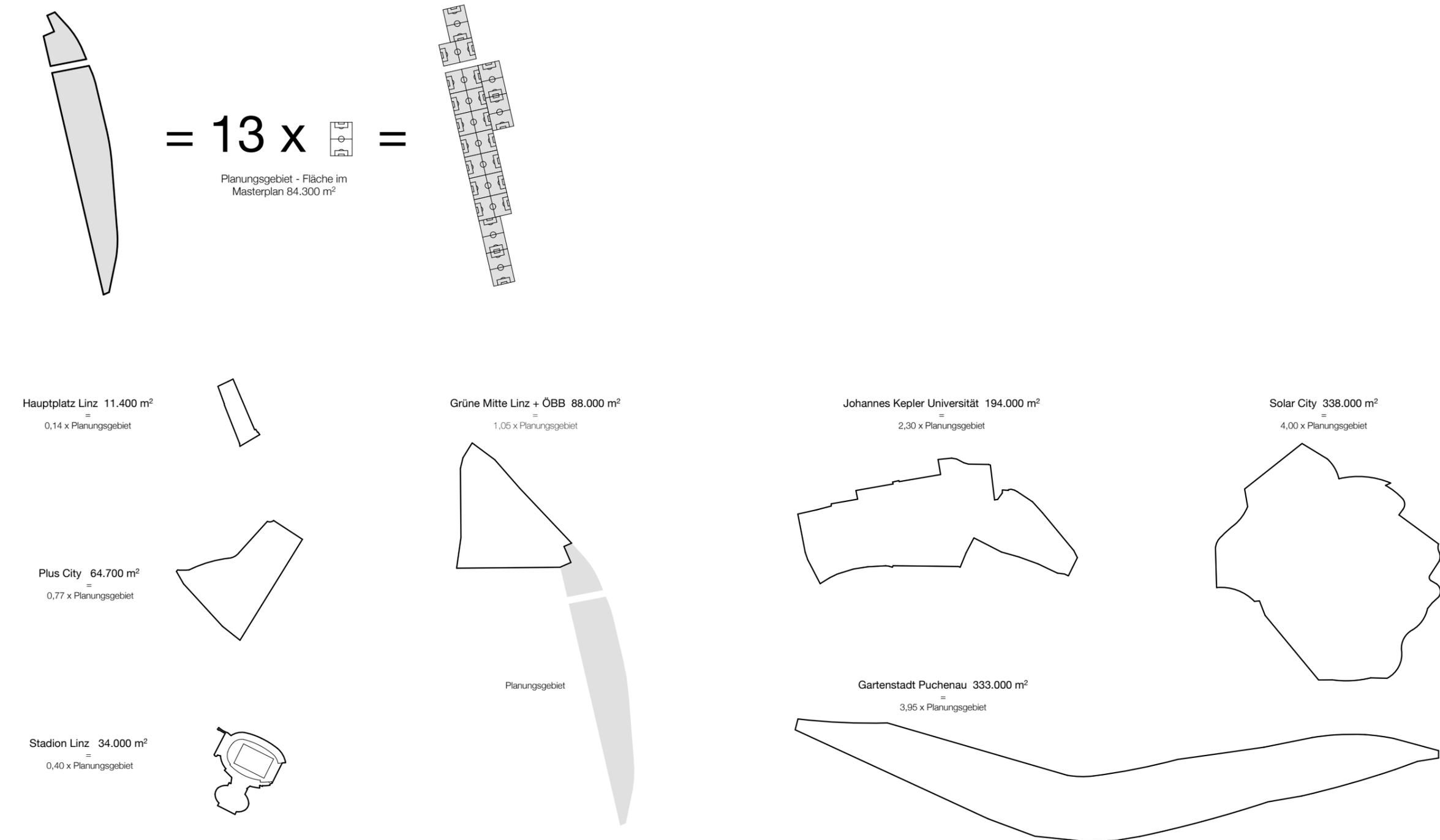
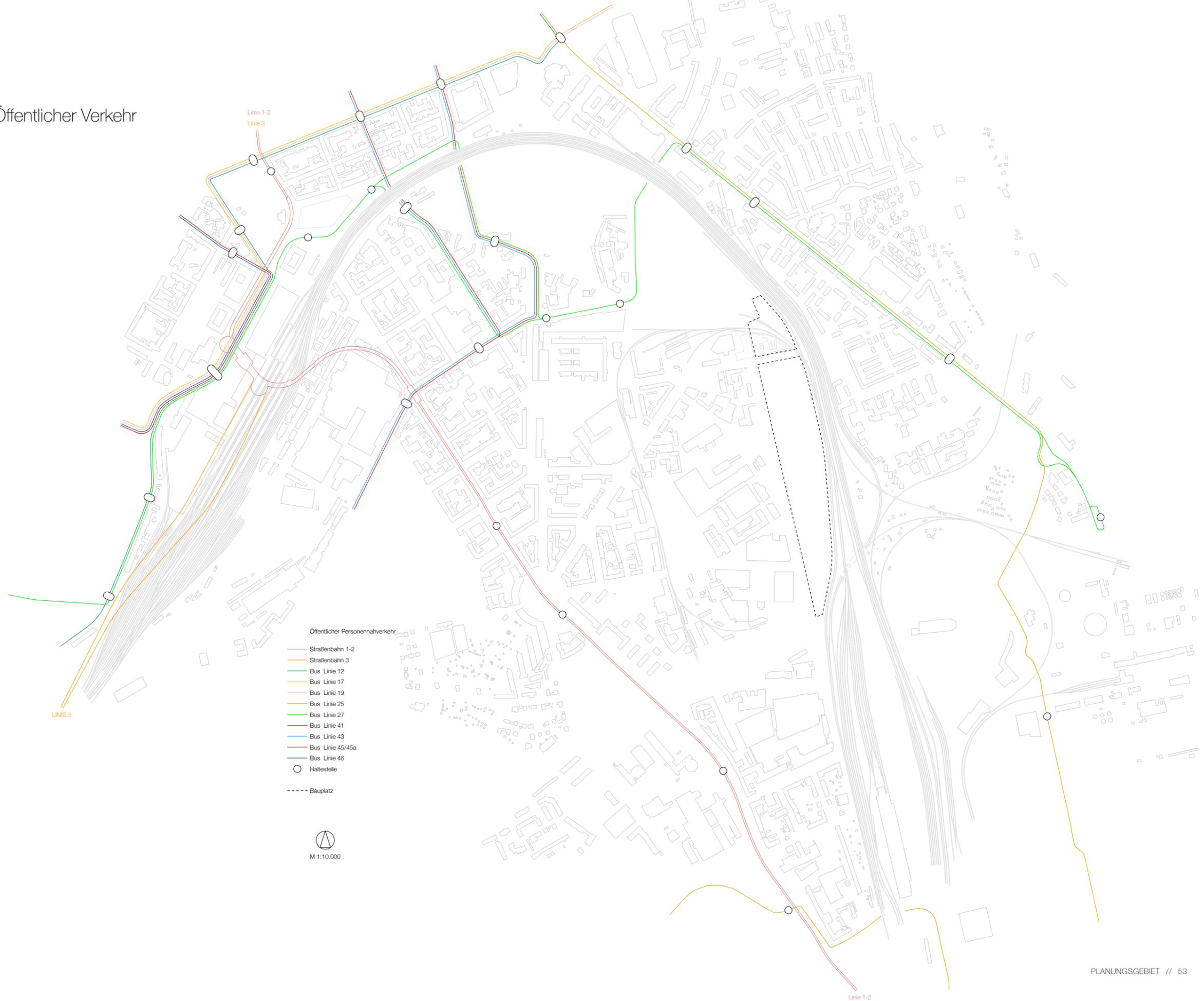


Abb. 50 Vergleich der Größe bestehender Projekte mit dem Planungsgebiet

10.8 Straßennetz // Einbahnen



10.9 Öffentlicher Verkehr



10.10 Situationskarten // Umgebungsanalyse

Die Situationskarten dienen zur einfachen Darstellung der vorhandenen Strukturen im näheren Umfeld des Planungsgebiets. Eine genauere Betrachtung erfolgt in einem Umkreis von 1000 m, während für die Stadt relevante Orte mit größerer Distanz mittels Richtung und Entfernung angegeben werden.

Anhand der Situationskarten erkennt man, dass in Linz bezüglich der Dichte von Sozial- und Kultureinrichtungen ein starkes Nord-Süd-Gefälle vorherrscht. Bei den Kultureinrichtungen zeichnet sich die gleiche Entwicklung ab. Grundsätzlich sind fast alle relevanten Institutionen des Linzer Kulturbetriebs nahe dem Stadtzentrum und der Donau situiert.

Das gleiche Schema erkennt man bei den Bildungseinrichtungen. Lediglich Berufsschulen und Institutionen im Bereich der Erwachsenenbildung sind im Süden angesiedelt.

Bei den Erholungsflächen hingegen kann man eine Ausgeglichenheit zwischen dem Norden und Süden erkennen, da die Stadt vom angrenzenden Grün umschlossen wird. Im Norden stehen der Pöstlingberg und die Berge des Mühlviertels, während das Stadtgebiet im Süden von den Traun-Auen, dem Weikler- und dem Pichlingersee begrenzt wird.

Die Ausbildung eines Nord-Süd-Gefälles zeichnet sich nicht nur in dem Vorhandensein von Kultur- und Bildungseinrichtungen ab, sondern ist auch anhand der Immobilien- und Mietpreise deutlich erkennbar. Das historisch gewachsene Zentrum und die angrenzenden Gebiete bilden auch das soziale Zentrum der Stadt, während die Gebiete der Stadterweiterung nach wie vor eher den Arbeitern zugeordnet werden.

Während sich im Norden das kulturelle Zentrum gebildet hat, welches den Kriterien an eine lebendige Stadt gerecht wird, versucht man mit Projekten wie „Grüne Mitte Linz“ neue Stadtteile zu schaffen um einen Ausgleich in der Struktur zu erzeugen.

Diese Tendenzen sind durchaus positiv anzusehen, jedoch fehlt es bei den meisten Projekten dieser Art an der für eine belebte Stadt notwendigen Durchmischung der Funktionen. Aufgrund der Vorgaben von Bauträgern bleibt nur wenig Spielraum zur Gestaltung des Lebensraums Stadt und die Projekte ähneln sich meist in ihrem Aufbau, da sie alle den gleichen wirtschaftlichen und politischen Anforderungen entsprechen.

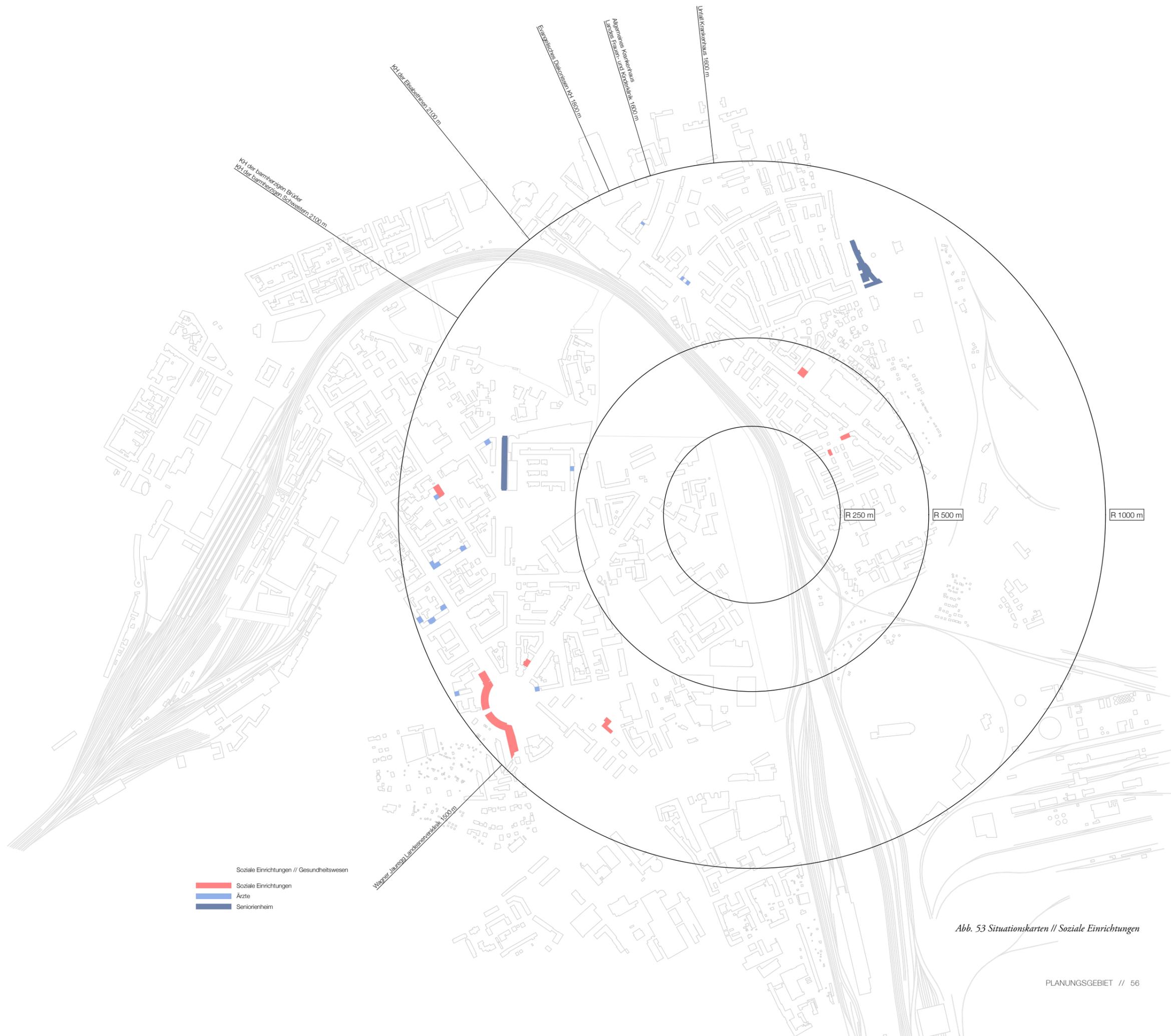


Abb. 51 Situationskarten // Grundlage



- Wohnen // Gewerbe
- Wohnen
- Gewerbliche Nutzung
- Grüne Mitte Linz - Wettbewerbsprojekt
- Wohngebiet / Masterplan

Abb. 52 Situationskarten // Nutzung



Kfz der barmherzigen Brüder
Kfz der barmherzigen Schwestern 2100 m

Kfz der Elisabethen 2100 m

Evangelisches Deaconissen Kfz 1800 m

Altenheim Kerkenshaus
jüdisches Friedhof und Umlaufkernk 1800 m

Umlaufkernhaus 1800 m

Wagner-Jauregg LandesrenovierKfz 1920 m

- Soziale Einrichtungen // Gesundheitswesen
- Soziale Einrichtungen
- Ärzte
- Seniorenheim

R 250 m

R 500 m

R 1000 m

Abb. 53 Situationskarten // Soziale Einrichtungen

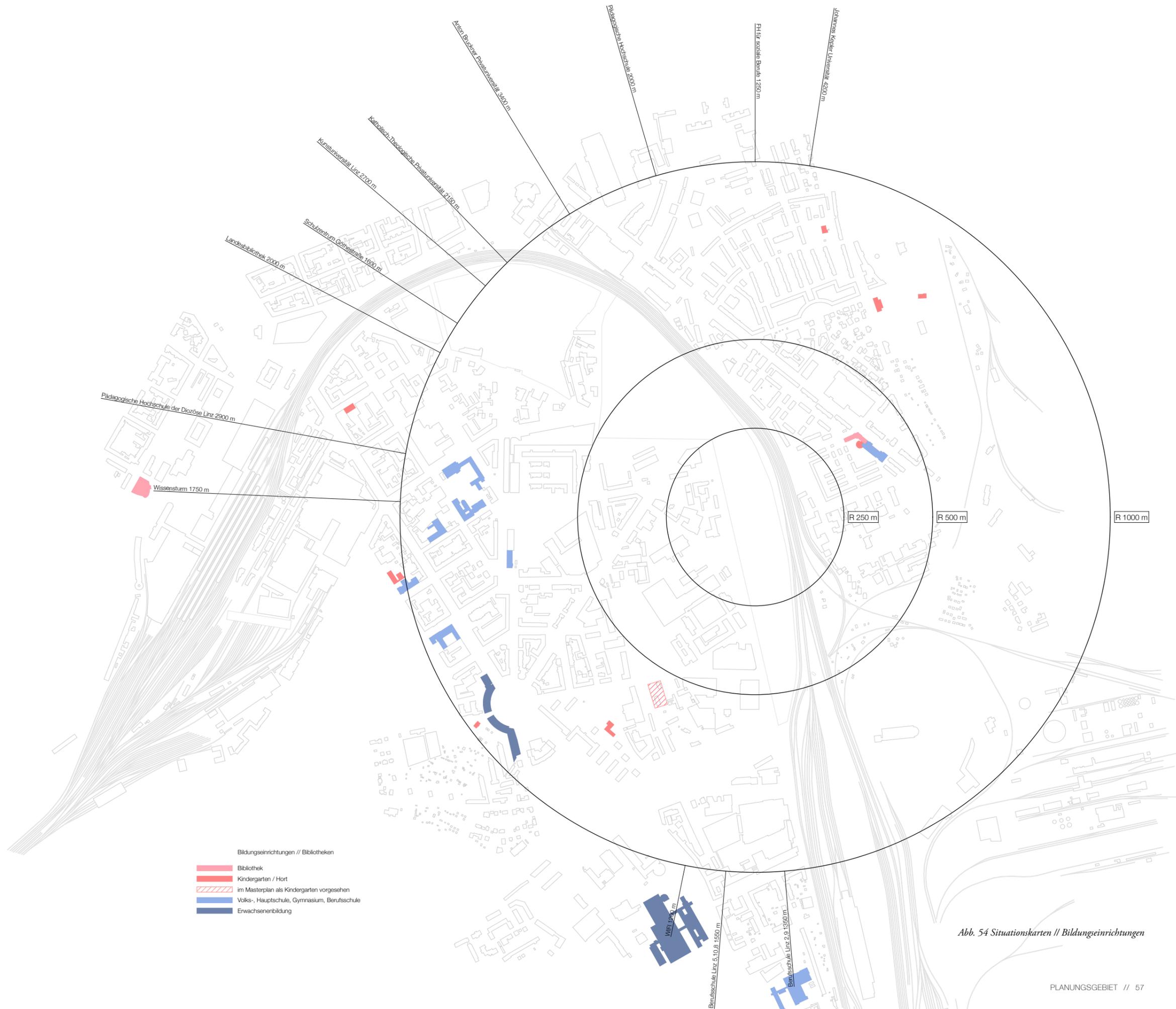


Abb. 54 Situationskarten // Bildungseinrichtungen

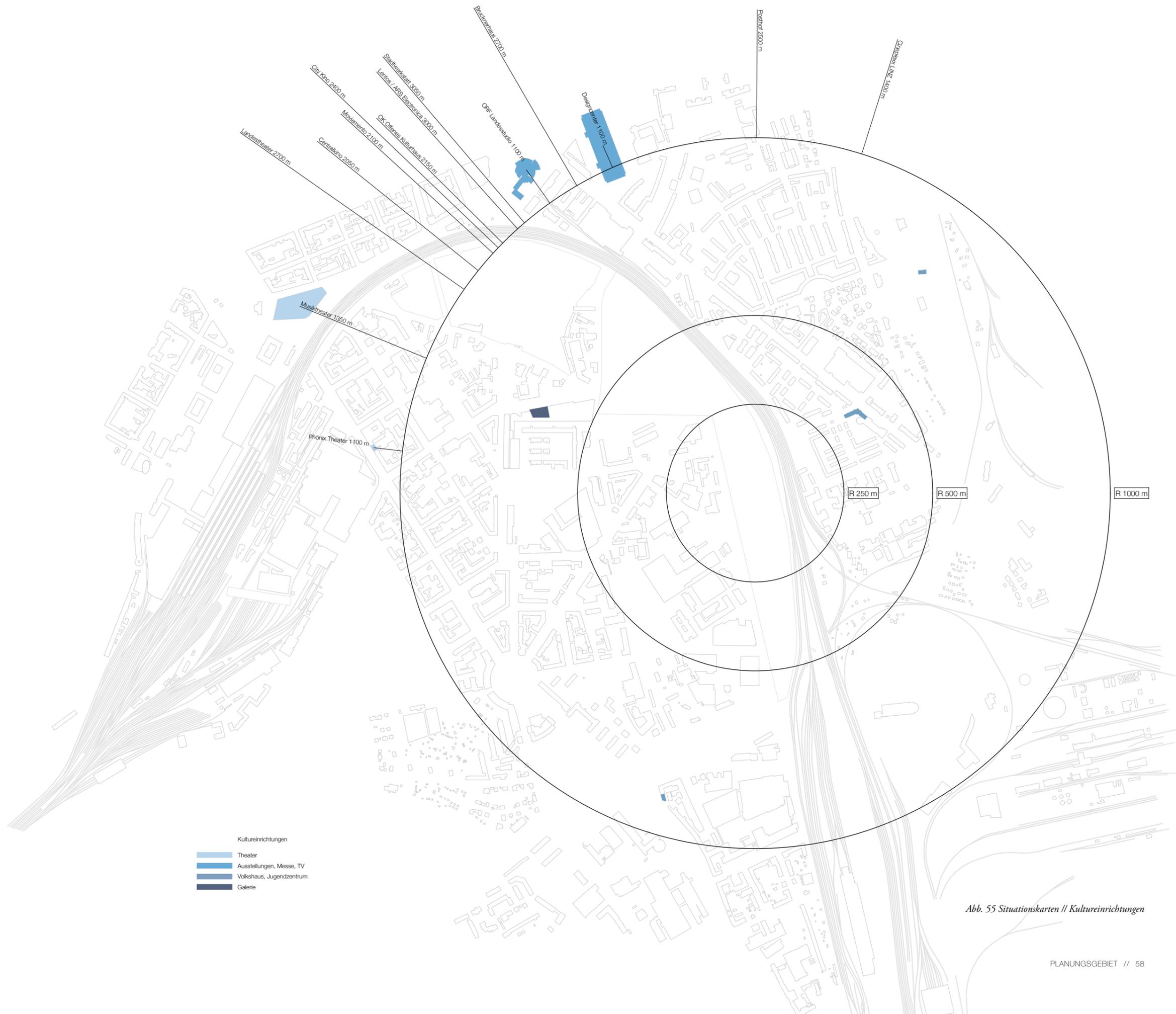


Abb. 55 Situationskarten // Kultureinrichtungen

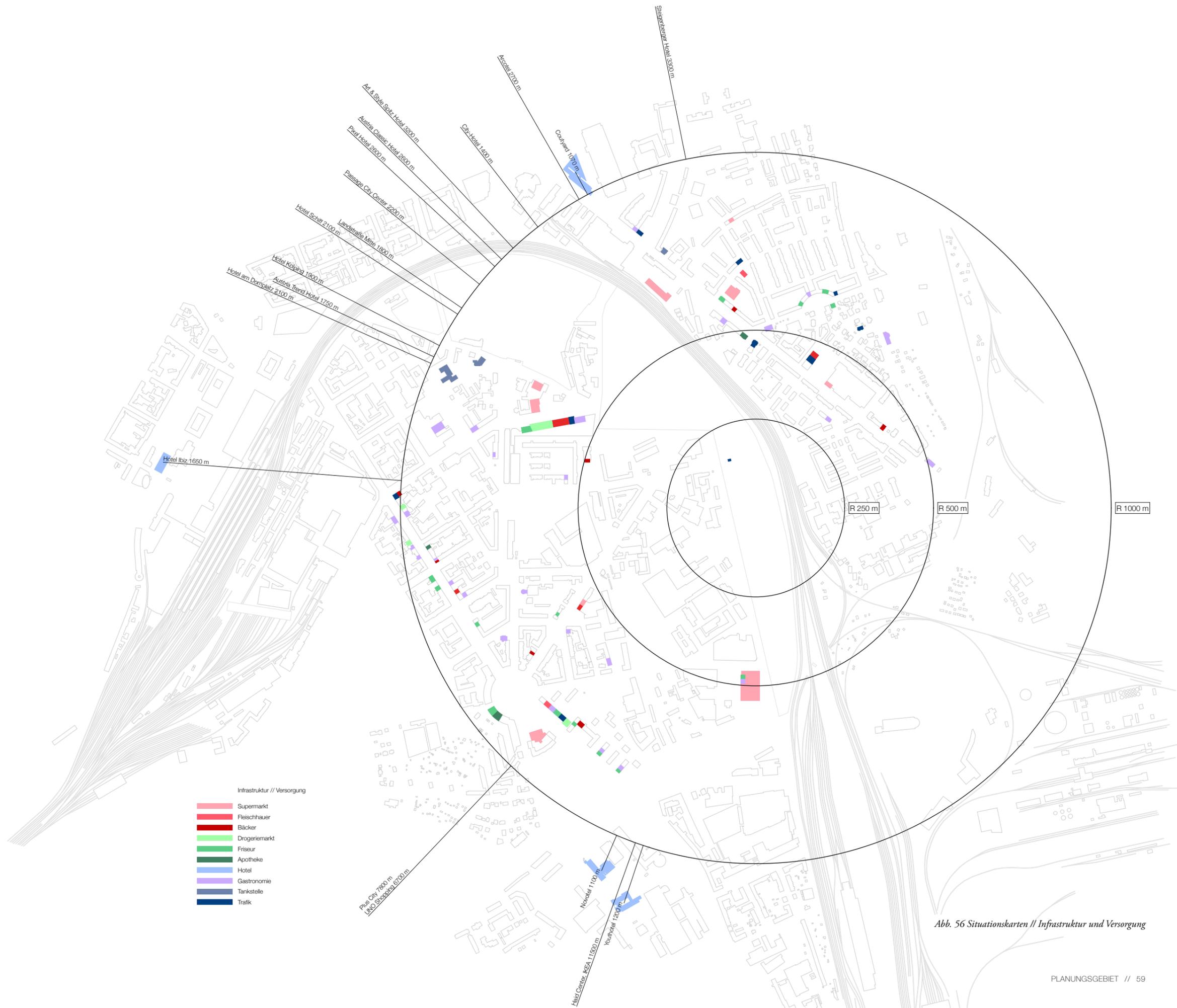


Abb. 56 Situationskarten // Infrastruktur und Versorgung

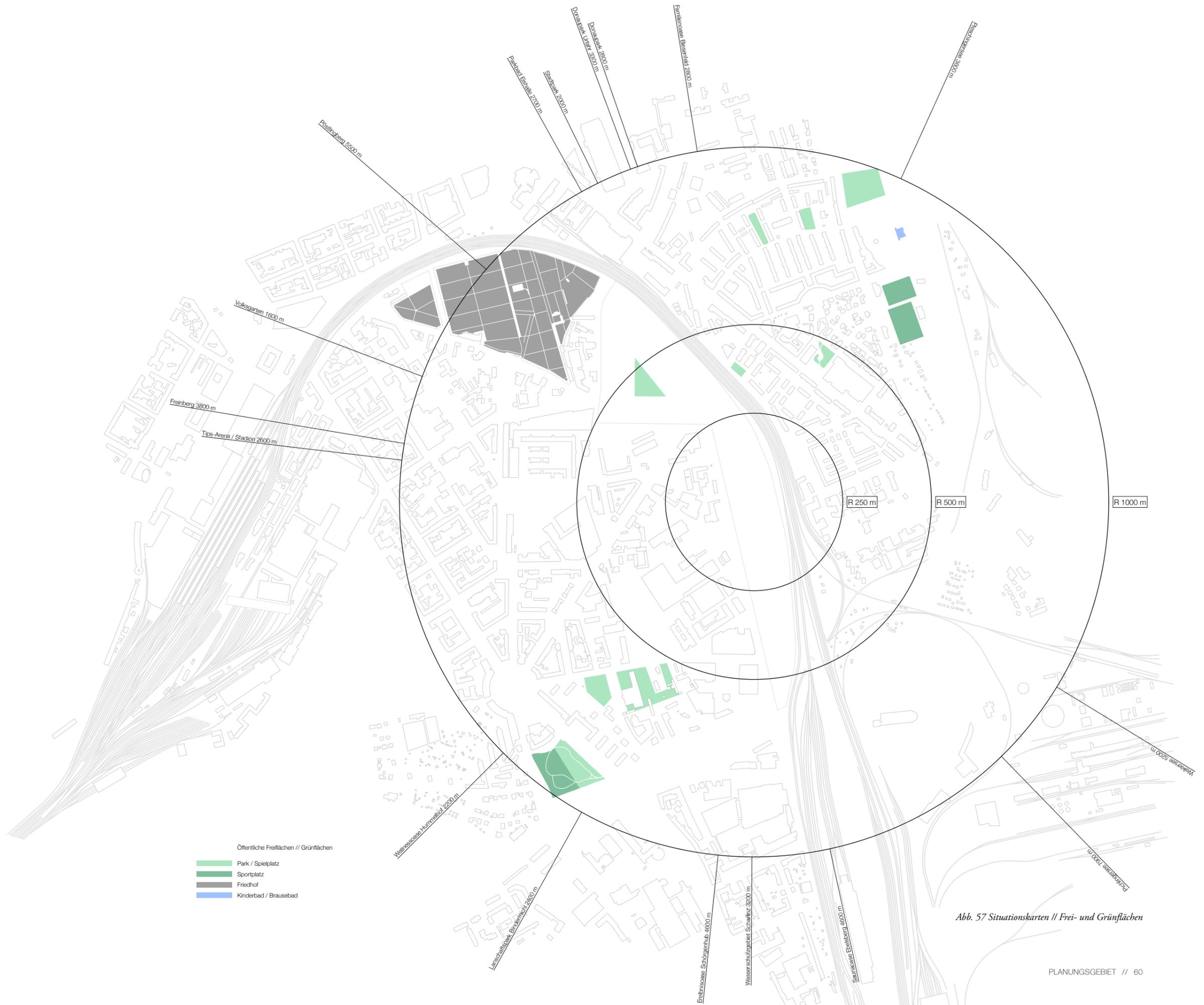


Abb. 57 Situationskarten // Frei- und Grünflächen

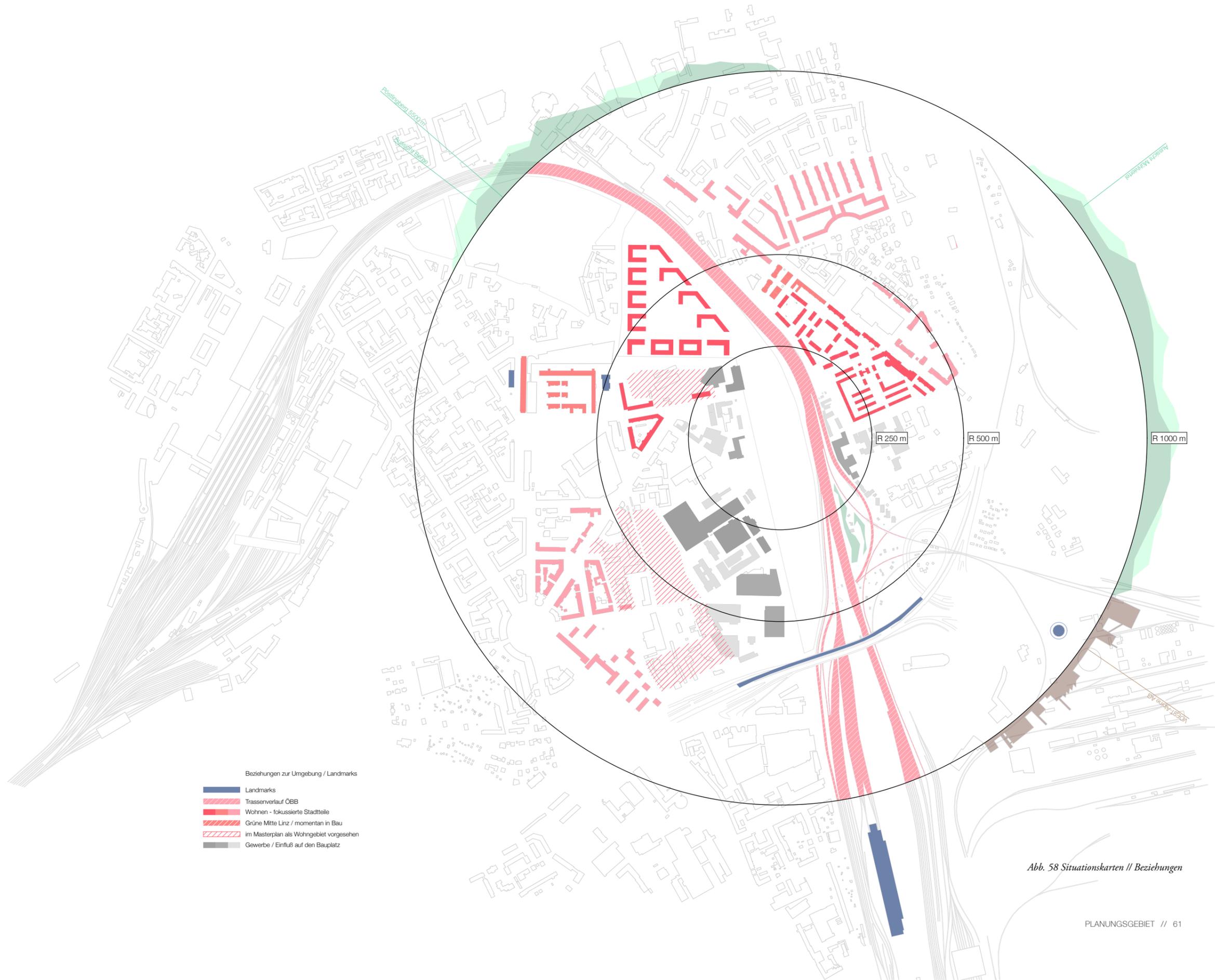


Abb. 58 Situationskarten // Beziehungen

10.11 Eindrücke // Stimmungen



Abb. 59 Bauplatz / Heizhausstraße / Blickrichtung Süden



Abb. 60 Westbahnstraße / Blickrichtung Norden / Mühlkreisautobahn / Westbahn



Abb. 61 Bauplatz / Blickrichtung Osten



Abb. 62 Bauplatz / Blickrichtung Süd-Ost / VOEST-Alpine

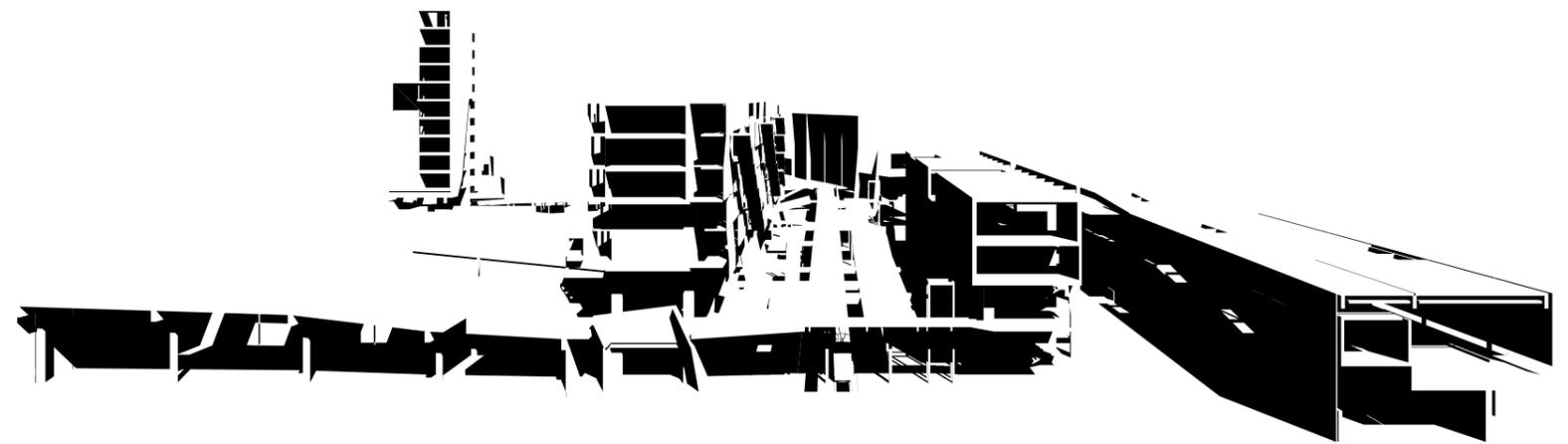


Abb. 63 Bauplatz / Blickrichtung Norden



Abb. 64 Bauplatz / Blickrichtung Süden

KONZEPT //



11.1 Übergeordnetes Verkehrskonzept

Trotz der relativ guten Lage des Bauplatzes innerhalb des Stadtgebiets kann man diesen nur schwer mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Es gibt nur zwei Busverbindungen mit denen man zwar in die Nähe des Areals kommt, aber immer noch einen Weg von mindestens 600m zu Fuß zurücklegen muss. Die nächste Straßenbahnhaltestelle liegt rund 900 m weit vom Bauplatz entfernt. Aufgrund dieser Tatsache und der hohen Anzahl von Parkplätzen wird das Auto zum bevorzugten Fortbewegungsmittel in diesem Gebiet.

Es gibt zwei Studien der Stadt Linz zum Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Ausgehend vom Linzer Hauptbahnhof sollen beide Linien (Regioliner und City S-Bahn) an den Müllkreisbahnhof anschließen. Der Regioliner würde auch das Gebiet des ehemaligen Frachtenbahnhofs erschließen und bildet somit eine gute Anbindung für die „grüne Mitte Linz“ und das östliche Stadtgebiet im Bereich des Hafens.

Betrachtet man die vorhandene Infrastruktur und die im Stadtgebiet zur Verfügung stehenden Flächen der ÖBB, so stellt sich die Frage, warum diese nicht mehr in die Planung neuer öffentlicher Verkehrsmittel wie Straßenbahnen mit eingebunden werden.

Durch die von der Stadt geplanten Linien und die Einbindung des Mühlkreisbahnhofs werden die Pendler aus dem nördlichen Mühlviertel sicherlich Vorteile haben. Eine weitere Straßenbahnlinie zur Abdeckung des östlichen Bereichs um Mauthausen, Perg und Steyregg ist hingegen nicht geplant.

Die in Abb. 65 vorgeschlagene Straßenbahnlinie 4 ist dem Verlauf der Westbahntrasse bis zur Mühlkreisautobahn angepasst. Eine Fortführung Richtung Steyregg würde ebenso nur auf bereits bestehenden Flächen der ÖBB verlaufen, welche mittlerweile ungenutzt scheinen. Selbst die an das Planungsgebiet angrenzende Unterführung unter der Westbahntrasse wäre für die geplante Straßenbahnachse bereits vorhanden.

Einerseits würde die vorgeschlagene Linie 4 eine Verlängerung der Linie 3 bedeuten, womit eine Erschließung des Industriegebiets im Bereich der VOEST-Alpine direkt vom Hauptbahnhof möglich wäre; andererseits würde für Pendler aus der Region um Perg und Mauthausen eine Alternative zum Auto geboten.

Dieses übergeordnete Konzept ist ein Vorschlag, um dem enormen Pendleraufkommen und den damit verbundenen Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr entgegenzuwirken und eine ideale Erschließung für das gesamte Gebiet des Frachtenbahnhofs zu gewährleisten.

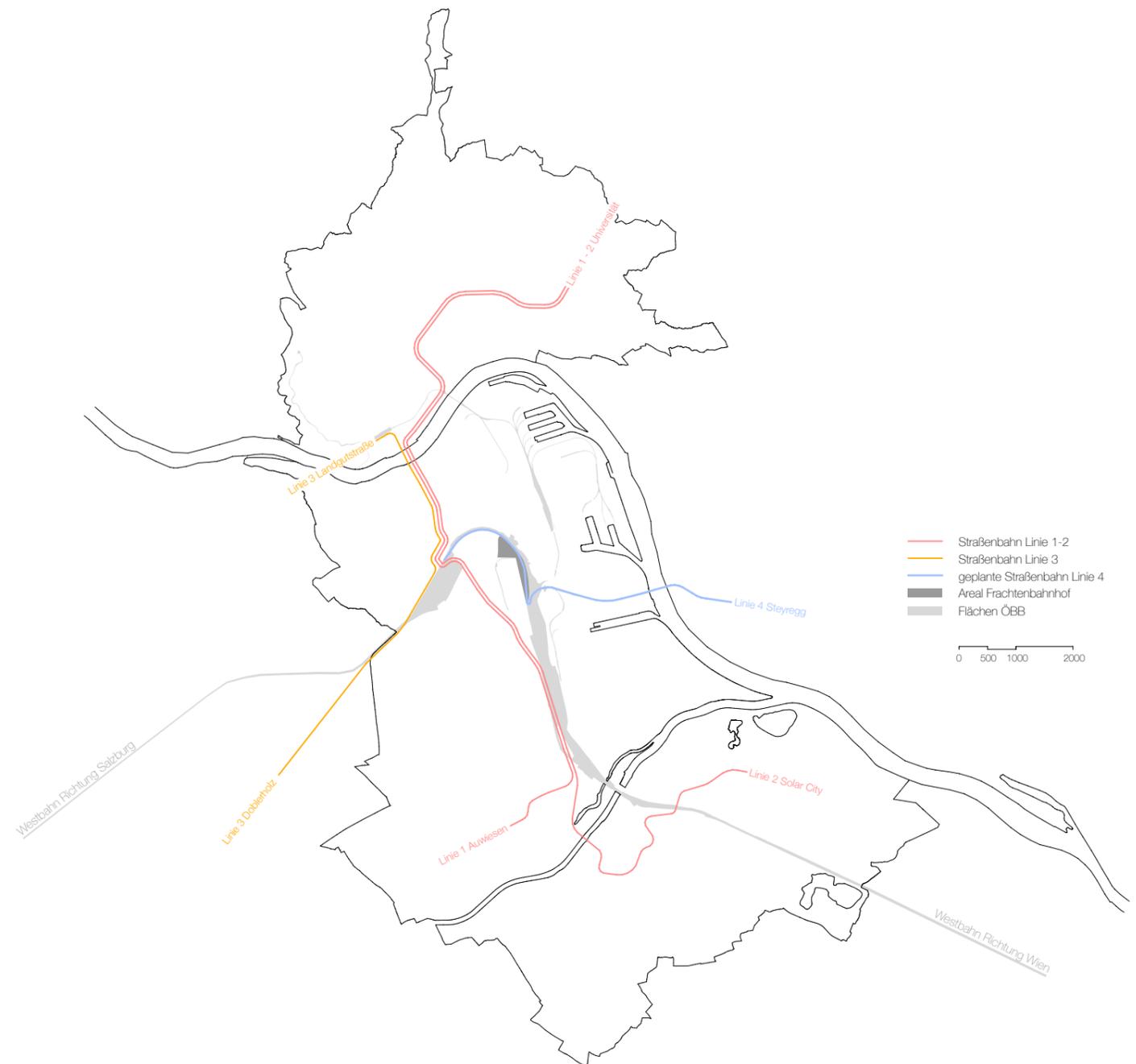
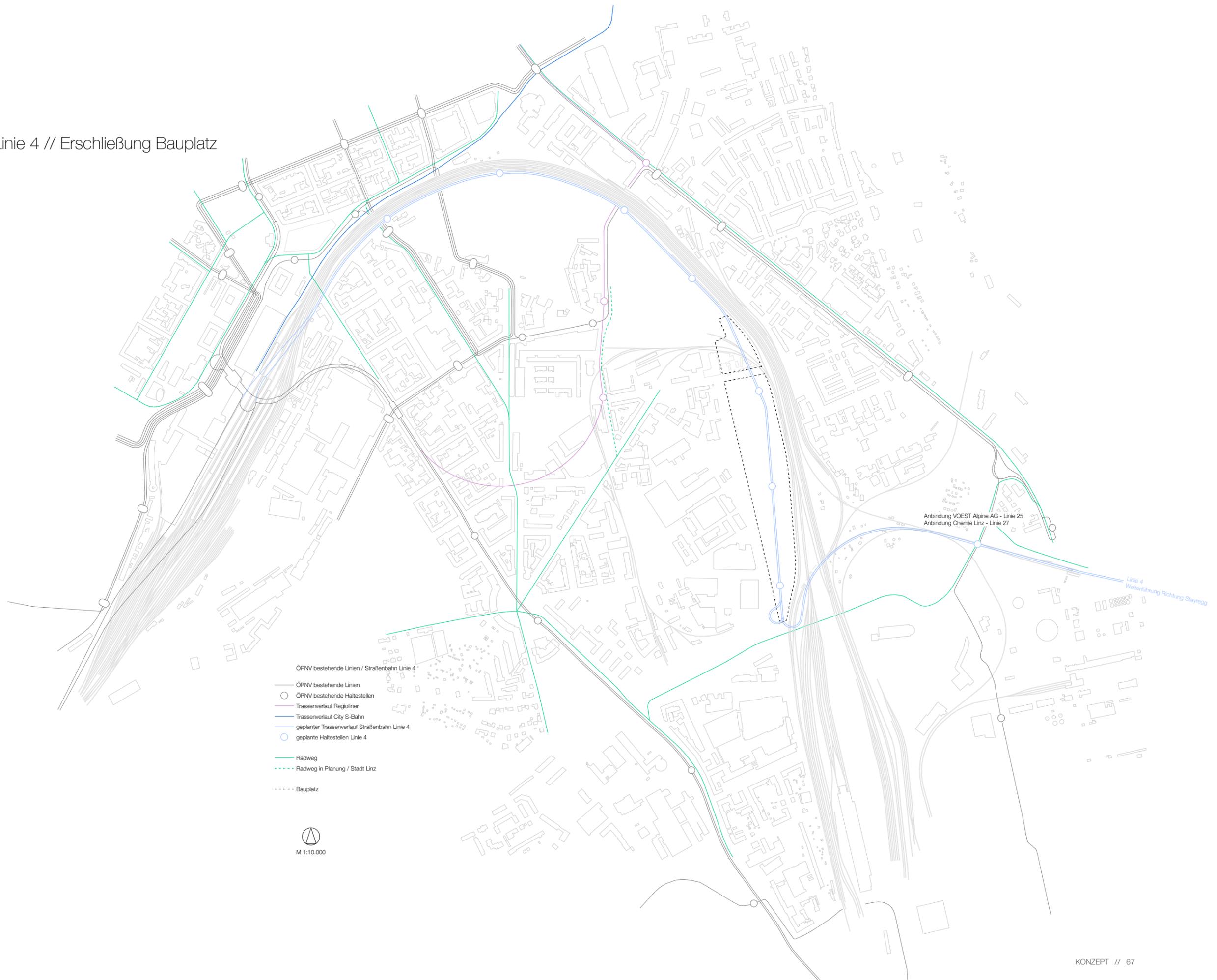


Abb. 65 Straßenbahnachsen / Trassenverlauf der geplanten Linie 4 im Stadtgebiet

11.2 Linie 4 // Erschließung Bauplatz



- ÖPNV bestehende Linien / Straßenbahn Linie 4
- ÖPNV bestehende Haltestellen
- Trassenverlauf Regioliner
- Trassenverlauf City S-Bahn
- geplanter Trassenverlauf Straßenbahn Linie 4
- geplante Haltestellen Linie 4
- Radweg
- Radweg in Planung / Stadt Linz
- Bauplatz

M 1:10.000

11.3 Nachbarschaften // Link zum Stadtgebiet

Aufgrund der Tatsache, dass Stadtentwicklung meist nur unter der Einhaltung wirtschaftlichen Aspekte geschieht, entstehen oft homogene Strukturen innerhalb der Zentren, ohne dabei auf die Umgebung und Einflüsse umliegender Quartiere zu reagieren.

Betrachtet man die „grüne Mitte Linz“ so zeigt sich relativ schnell, dass dieser neue Stadtteil in seiner gesamten Erscheinung und Ausführung die Ansprüche seiner zukünftigen Bewohner mit Sicherheit erfüllen wird. Während im Wettbewerbsprojekt noch Brücken zur Anbindung der Stadtteile auf der östlichen Seite der Westbahntrasse vorgesehen waren, gibt es mittlerweile keine Bemühungen mehr, diese Gebiete mit dem neuen Stadtteil zu verbinden.

Auch die im Masterplan vorgesehenen Wohngebiete nahe dem Planungsgebiet wirken wie einzelne Inseln zwischen der bestehenden Bebauung und sind nur Flächen für die weitere Nachverdichtung des Stadtgebiets. Aufgrund der Vorgaben von Bauträgern werden Stadtentwicklungsprojekte anhand von Kennzahlen und theoretischen Werten entwickelt, ohne auf soziale und kulturelle Bedürfnisse der Stadtbevölkerung einzugehen.

Der Entwurf beruht daher auf der bewussten Durchmischung von Funktionen. Durch soziale Einrichtungen, Veranstaltungsorte und Bildungseinrichtungen entsteht ein neues kulturelles Zentrum. Mit dem hohen Angebot an Funktionen entsteht eine Anlaufstelle für umliegende Quartiere im nahen Umfeld. Nachbarschaftsbeziehungen und Netzwerke mit den bereits bestehenden Stadtteilen und jenen, die in den kommenden Jahren noch gebaut werden, sind die Voraussetzung für eine hochwertige urbane Situation. So bildet der neue Stadtteil einerseits ein in sich funktionierendes System, andererseits stellt er den sozialen und kulturellen Link zur den umliegenden Gebieten her. Trotz der räumlichen Trennung durch die Westbahn gibt es den Versuch, die angrenzenden Wohnbauten mit einzubinden und ein Zentrum innerhalb der neuen Nachbarschaft zu generieren.

Durch das Einbringen der fehlenden Funktionen entsteht für die Bewohner der Umgebung eine Alternative und erstmals auch die Möglichkeit, diese Angebote in der direkten Umgebung zu nützen. Der Aufwand an Mobilität wird somit verringert, während sich neue soziale Kontakte innerhalb der Nachbarschaft bilden können.

Unter der Prämisse, dass man urbanen Raum nur durch die Bespielung mit Funktionen und den daraus resultierenden sozialen Kontakten generieren kann, stellt dieser Entwurf eine von vielen Möglichkeiten dar, wie Stadtteile entgegen der gängigen Konventionen geplant werden können.

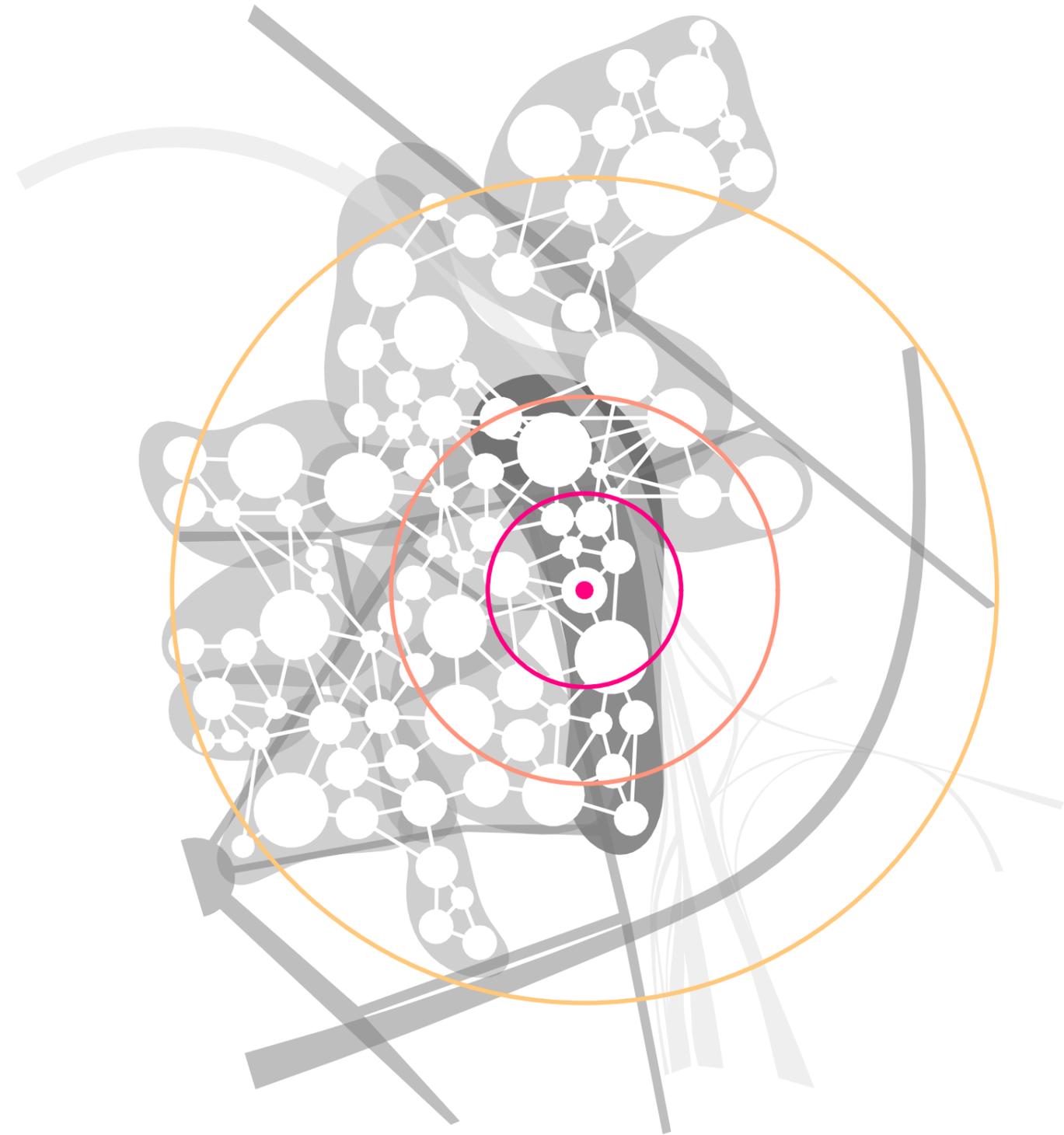


Abb. 66 Nachbarschaftsbeziehungen / Einbinden der umliegenden Areale

11.4 Bewegungsströme und Umwelteinflüsse

Die Hauptbewegungsrichtung am Bauplatz orientiert sich entlang der Längsachse. Funktionen, Bereiche und Plätze sind an diese Haupterschließung angedockt und erreichbar.

Die bestehende Heizhausstraße bildet die westliche Grenze des Grundstücks. Im Entwurf soll die Erschließung weiter nach Osten verlegt werden, damit im Westen eine beruhigte Zone entstehen kann.

Mit dieser Trennung entstehen Bereiche mit hohen und langsamen Geschwindigkeiten innerhalb des Planungsgebiets.

Umweltbelastungen durch den auftretenden Lärm der Westbahn und der Mühlkreisautobahn können durch das Verlegen der Erschließung und der damit verbundenen Bebauung verringert werden.

Während sich das Bewegungsmuster am Grundstück klar längs orientiert, schließen die Zugänge im rechten Winkel zum Hauptbewegungsstrom an. Es entstehen Zonierungen und Bereiche, die die Größe des Bauplatzes relativieren und auf einen für die Bewohner angenehmen Maßstab herunterbrechen.

-  Bewegungsstrom Bauplatz
-  Beruhigte Zone
-  Platz
-  Umweltbelastungen / Lärm
-  Zugang Bauplatz
-  Treffpunkt
-  Verlauf Straße Bestand
-  Verlauf Straßenbahn Linie 4



M 1:5000



Abb. 67 Bewegungsstrom // Einflüsse

11.5 Maßnahmen // Verkehr

Entsprechend der Bewegungsströme am Grundstück wird die bestehende Heizhausstraße an die Bahntrasse verlegt. So entsteht eine Bündelung der lärmbildenden Verkehrsmittel und gleichzeitig kann man das Grundstück Richtung Westen frei gestalten. Die durch die Heizhausstraße entstehende Grenze zur bestehenden Bebauung wird aufgehoben.

Durch die Verkürzung der Jaxstraße (siehe 10.8 Straßennetz / Einbahnen S.52) als reine Zubringerstraße für die bestehenden Betriebe kann der Bauplatz in seiner vollen Länge ohne querende Straße bebaut werden.

Zur Aufwertung der Situation in den Wohngebieten östlich der Westbahn werden die Straßenverläufe minimiert und Sammelparkplätze vorgesehen. Dies bewirkt eine Reduzierung der Straßen zugunsten einer Zunahme an Grünflächen im verkehrsberuhigten Außenraum.

Der Wunsch nach einer größtmöglichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führte zur Überlegung, lediglich zwei große Garagen im Norden und Süden des Bauplatzes zu errichten. Die Erschließung soll weitgehend durch das Geh- und Radwegenetz und die neue Straßenbahnlinie erfolgen.

Zur Versorgung der Gewerbebetriebe wird eine Verloaderampe an die Gleisanlagen der Westbahn gekoppelt. Waren können somit direkt von der Bahn mittels Trolleys oder Klein-LKW intern am Bauplatz transportiert werden. Während der Bauzeit kann die Anbindung an die Westbahn für den An- und Abtransport der Baumaterialien genutzt werden.

-  Heizhausstraße / Änderung Verlauf
-  Anlieferung / Zufahrt
-  Garage
-  Straße Abbruch
-  Parkplatz
-  Verlauf Straßenbahn Linie 4
-  Verlauf Straßenbahn Linie 4 Tieflage
-  Haltestellen Straßenbahn
-  Gleis Ergänzung
-  Gleis Abbruch
-  Verloaderampe
-  Verteiler



M 1:5000

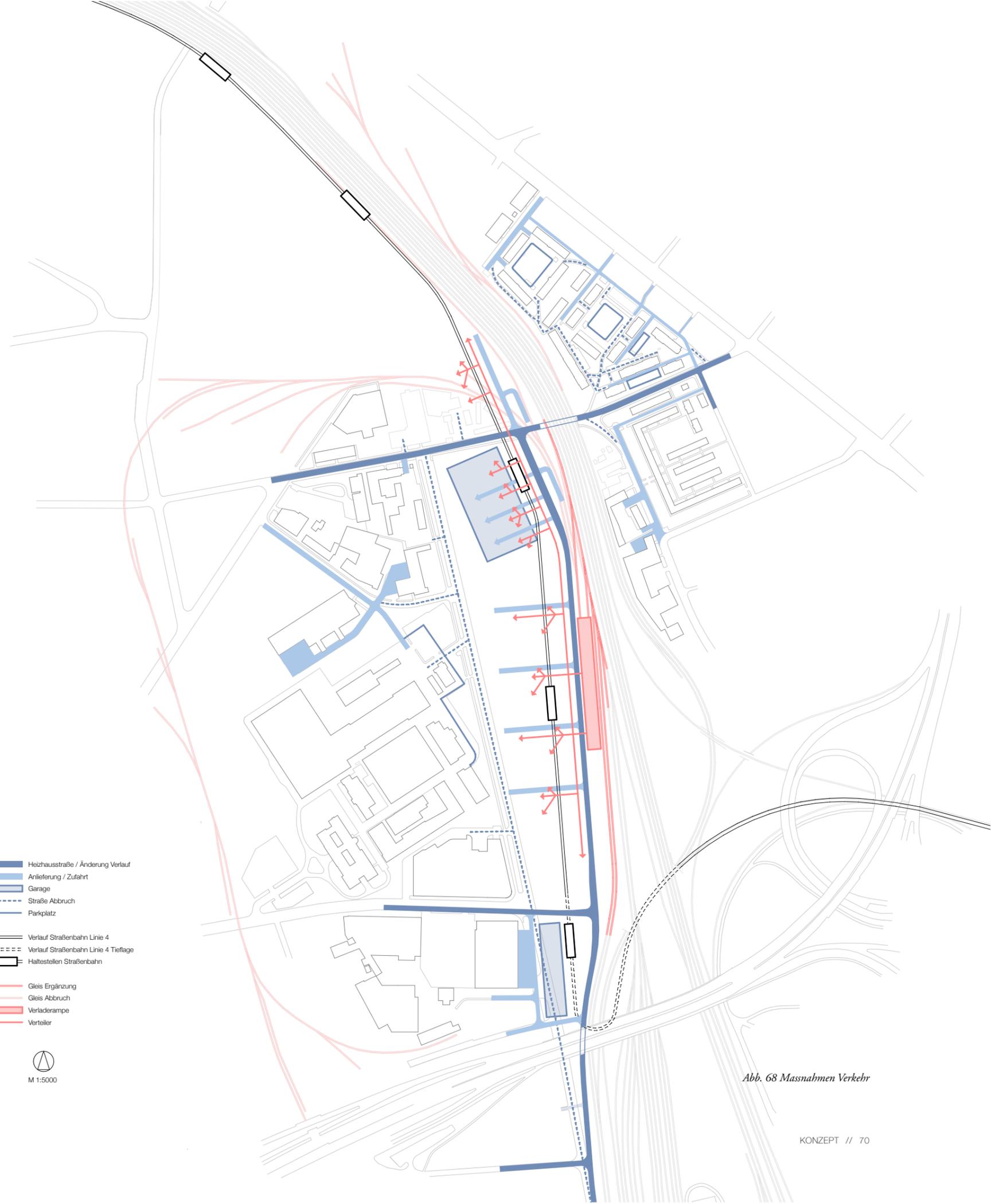


Abb. 68 Massnahmen Verkehr

11.6 Gehwege // Radwege

Parallel zur Straßenbahn verlaufen die beiden HAUPTerschließungswege am Bauplatz. Diese sind vertikal in zwei Ebenen gestaffelt und bilden dadurch ein räumliches Erschließungssystem.

Während das Straßennetz relativ einfach ausgeführt ist, bilden die Geh- und Radwege ein dichtes Netzwerk, welches sich über den gesamten Bauplatz erstreckt. Die Zugänge zu den umliegenden Bebauungen und die Anbindung an das bestehende Radwegenetz waren bei der weiterführenden Planung besonders wichtig.

Das Einbeziehen der umliegenden Stadtteile östlich der Westbahntrasse in die neue Wegestruktur ist nur punktuell möglich, da Über- oder Unterführungen nur mit großem technischen Aufwand zu bewerkstelligen sind. Trotzdem wurde bei der Gestaltung der Zugänge und der Weiterführung der Wege auf eine deutliche Erkennbarkeit und Großzügigkeit geachtet, damit diesen Verbindungsachsen eine entsprechende Bedeutung zukommt.

Das große Angebot an Rad- und Gehwegen in Kombination mit der neuen Straßenbahnlinie soll die Menschen zur bewussten Nutzung alternativer Fortbewegungsmittel animieren, während man auf den motorisierten Individualverkehr theoretisch fast zur Gänze verzichten könnte.

-  Erschließung Niveau -2,0 m
-  Erschließung Niveau ±0,0 m
-  Erschließung Niveau +3,0 m
-  Radweg Niveau -2,0 m
-  Radweg Niveau ±0,0 m
-  Radweg Niveau +3,0 m
-  Verlauf Straßenbahn
-  Verlauf Straßenbahn Tieffage
-  Haltestellen Straßenbahn



M 1:5000

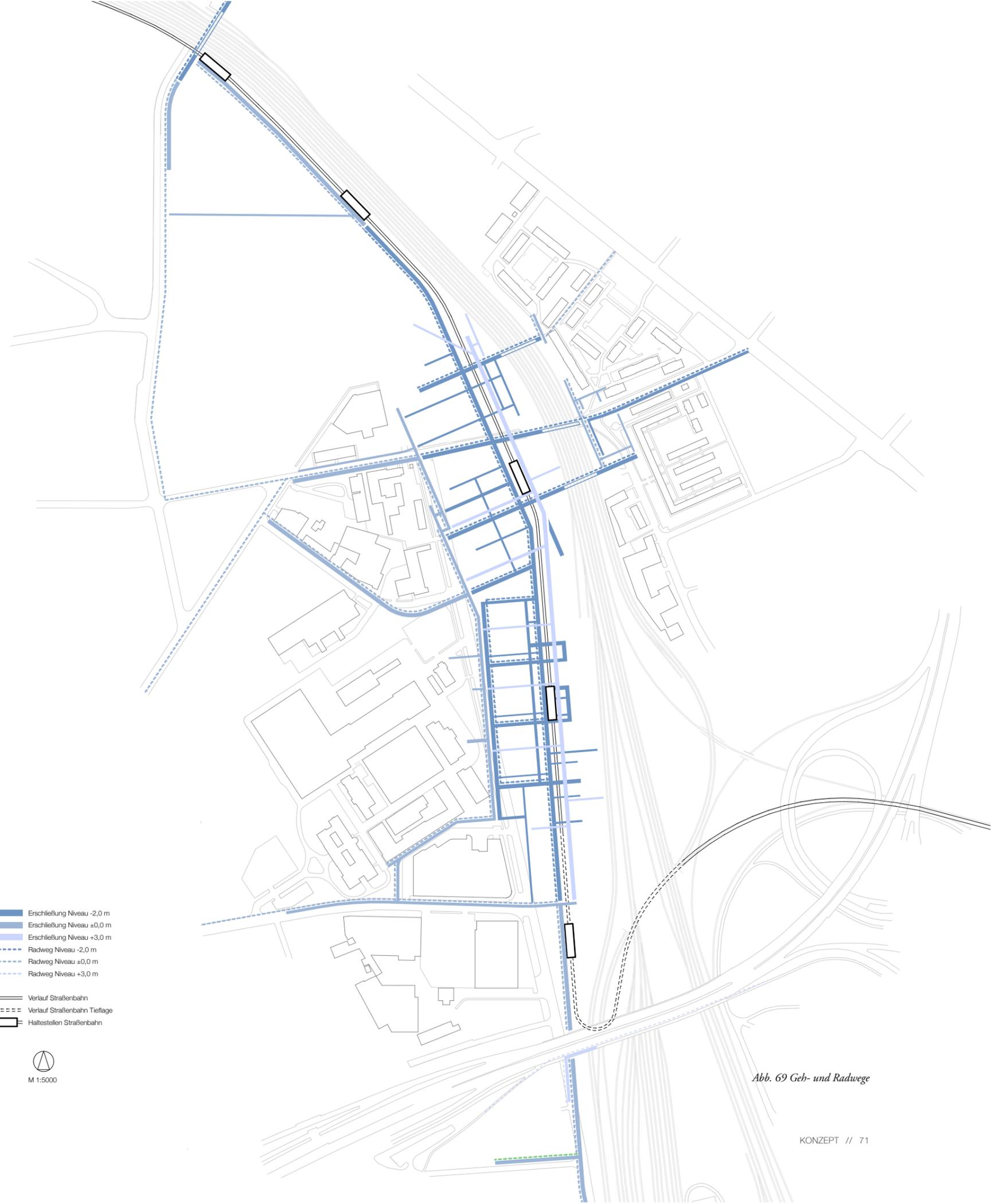


Abb. 69 Geh- und Radwege

11.7 Verteilung der Funktionen

Durch das bewusste Mischen von Funktionen entsteht eine lebendige Struktur, die auf gegenseitiger Wahrnehmung und Kommunikation zwischen den Bewohnern aufbaut.

Entgegen des Trends, Funktionen räumlich voneinander zu trennen, stellt dieser Entwurf einen Versuch dar, ein kompaktes System innerhalb der Stadt zu entwickeln, welches eigenständig existieren kann und gleichzeitig als Anlaufstelle für umliegende Gebiete das Defizit an Sozial- und Kultureinrichtungen ausgleicht.

Im Norden befinden sich die öffentlichen Einrichtungen und der große Marktplatz, der zahlreiche Funktionen in der Struktur aufnimmt und ein identitätsstiftendes Zentrum für die Bewohner darstellt.

Komplementär sind im Süden die Wohn-, Büro- und Gewerbebauten angeordnet.

Das Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Sport ist zum einen für eine permanente Bespielung des Bauplatzes verantwortlich, zum anderen entsteht ein Austausch unter den Bewohnern und den Nutzern dieser Struktur. Die soziale Qualität steigt mit der Verschiedenheit der Nutzergruppen und der Bewohner, die sich aufgrund der Funktionsmischung am Bauplatz aufhalten.

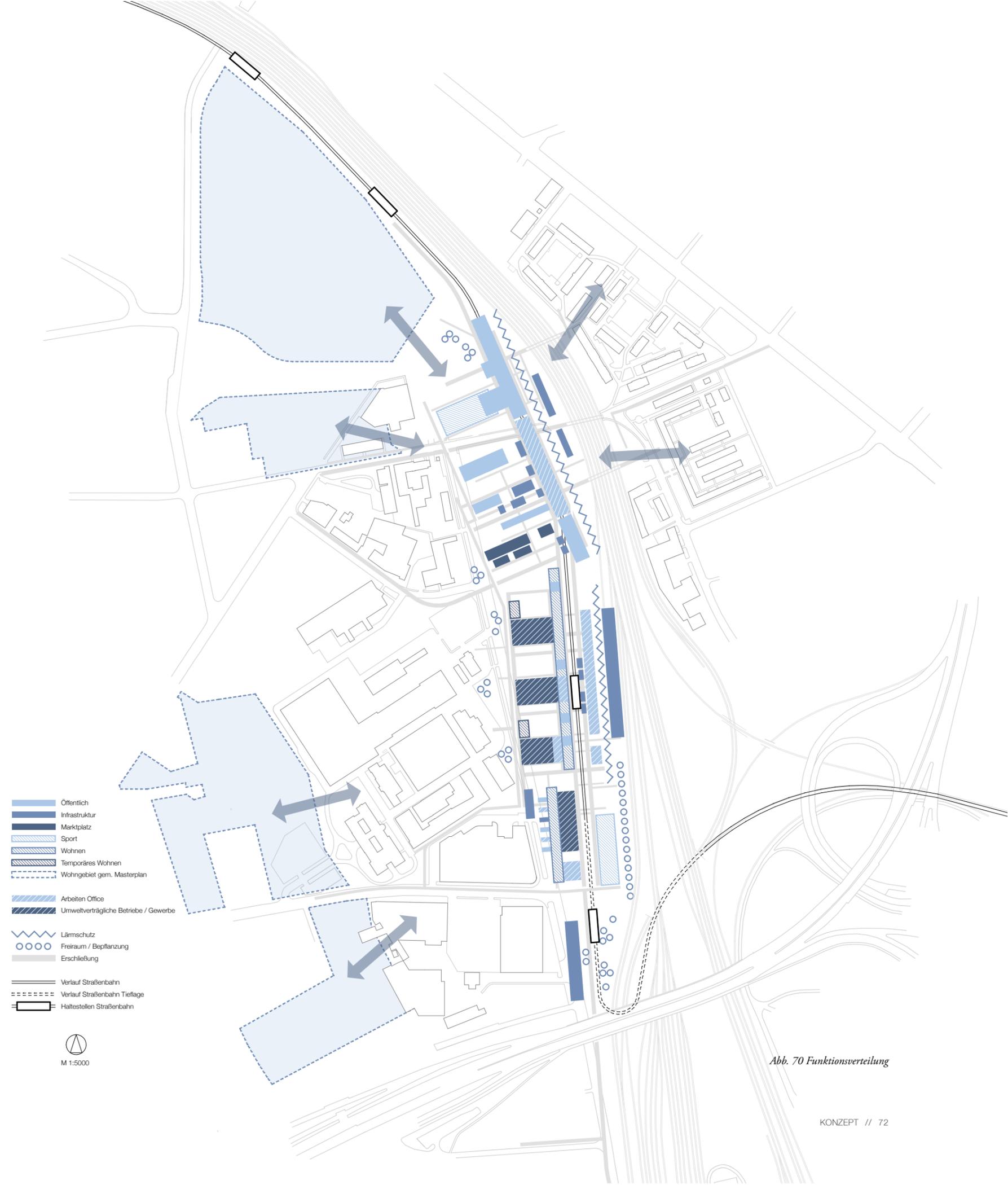


Abb. 70 Funktionsverteilung

11.8 Systemschnitt // Bebauungskonzept

Durch die Verlegung der Heizhausstraße zur Westbahntrasse entsteht eine Fläche mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 125 m. Aufgrund dieser Verlagerung des Verkehrs kann man die beiden Hauptlärmquellen am Bauplatz bündeln und schafft eine beruhigte Zone zwischen der neuen Straße und der bestehenden Bebauung.

Das Gelände wird auf das Niveau der bestehenden Bahnunterführung in der Raimundstraße abgesenkt. Durch diese Maßnahme entsteht eine neue Ebene, die im Süden die gewerblich genutzten Bauten samt Ladebereichen für die Warenanlieferung beherbergt und den gesamten motorisierten Verkehr in diesem Bereich aufnimmt. Im Norden bildet die abgesenkte Ebene den neuen Marktplatz, der gleichzeitig das neue soziale und kulturelle Zentrum für die umliegenden Wohnbauten darstellt.

Oberhalb des abgesenkten Bodenlevels entsteht eine neue Haupteerschließungsebene in ungefähr 5m Höhe, welche sich über den gesamten Bauplatz erstreckt. Diese ist nur für Fußgänger gedacht und stellt eine bewusste Reduzierung der Geschwindigkeit dar. Sie wird somit zum Verteiler, in dem Nutzer zwischen schnell und langsam, öffentlichem Verkehr und Rad- und Fußwegen wählen können.

Die Bebauung ruht grundsätzlich auf Stützen und ist vom Bauplatz abgehoben. Durch die Errichtung großer Volumina zur Westbahn hin entsteht ein Schallschutz, welcher die dahinterliegenden Baukörper abschirmt.

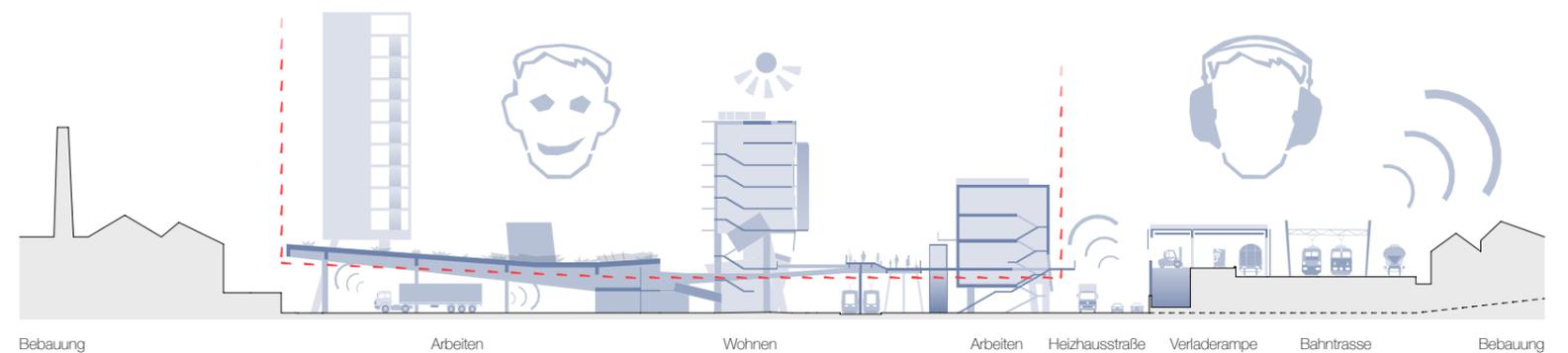
Während die großen, längs orientierten Baukörper maschinenartig die Funktionen aufnehmen, entsteht durch das Erschließungssystem und die quer verlaufenden Adern eine Strukturierung, die dem Maßstab des Fußgängers angepasst ist.

Der Bauplatz wird in schnelle und langsame, laute und leise Bereiche unterteilt. Dem motorisierten Individualverkehr wird bewusst nur die unbedingt notwendige Aufmerksamkeit geschenkt, während die Rad- und Fußwege ein dreidimensionales Geflecht am Bauplatz bilden.

Richtung Westen nimmt die Geschwindigkeit innerhalb der Struktur zur bestehenden Bebauung hin ab. Wohnungen und Grünflächen sind gemeinsam mit dem öffentlichen Marktplatz so orientiert, dass sie vom Verkehrslärm abgeschirmt werden.



Bestehende Situation



Systemschnitt Entwurf

Abb. 71 Systemschnitt / schematische Darstellung der Bebauung

11.9 Entwurfsraster // Maßstab

Aufgrund der Größe des Bauplatzes (Darstellung in Kapitel 10.3 / Lageplan M = 1:10.000) war es naheliegend, mit einem Entwurfsraster zu arbeiten. Die Gliederung vereinfacht die Orientierung am Grundstück und einzelne Bereiche können einfacher definiert und lokalisiert werden.

Das Raster dient als Hilfestellung beim Umgang mit der Größe des Bauplatzes. Zu Beginn des Entwurfs war es schwierig im städtebaulichen Maßstab zu arbeiten. Mit dem Raster, das auf einem Achsenabstand von 12,5 m beruht, wurde es einfacher, die Dimension zu realisieren und ein Gefühl für die Maße am Bauplatz zu entwickeln.

Das Grundraster war für die Entwicklung der Tragstruktur und die Situierung der Baukörper am Bauplatz wesentlich. Für die weitere Entwicklung im Entwurf wurden Abstufungen in Schritten von 2,5 m und 1,25 m vorgenommen.

Die Verwendung eines Rasters ist sinnvoll, da man große Flächen leichter bearbeiten und strukturieren kann. Es besteht aber die Gefahr, dass man sich zu sehr am Raster orientiert und seine Einhaltung zum Zwang wird.

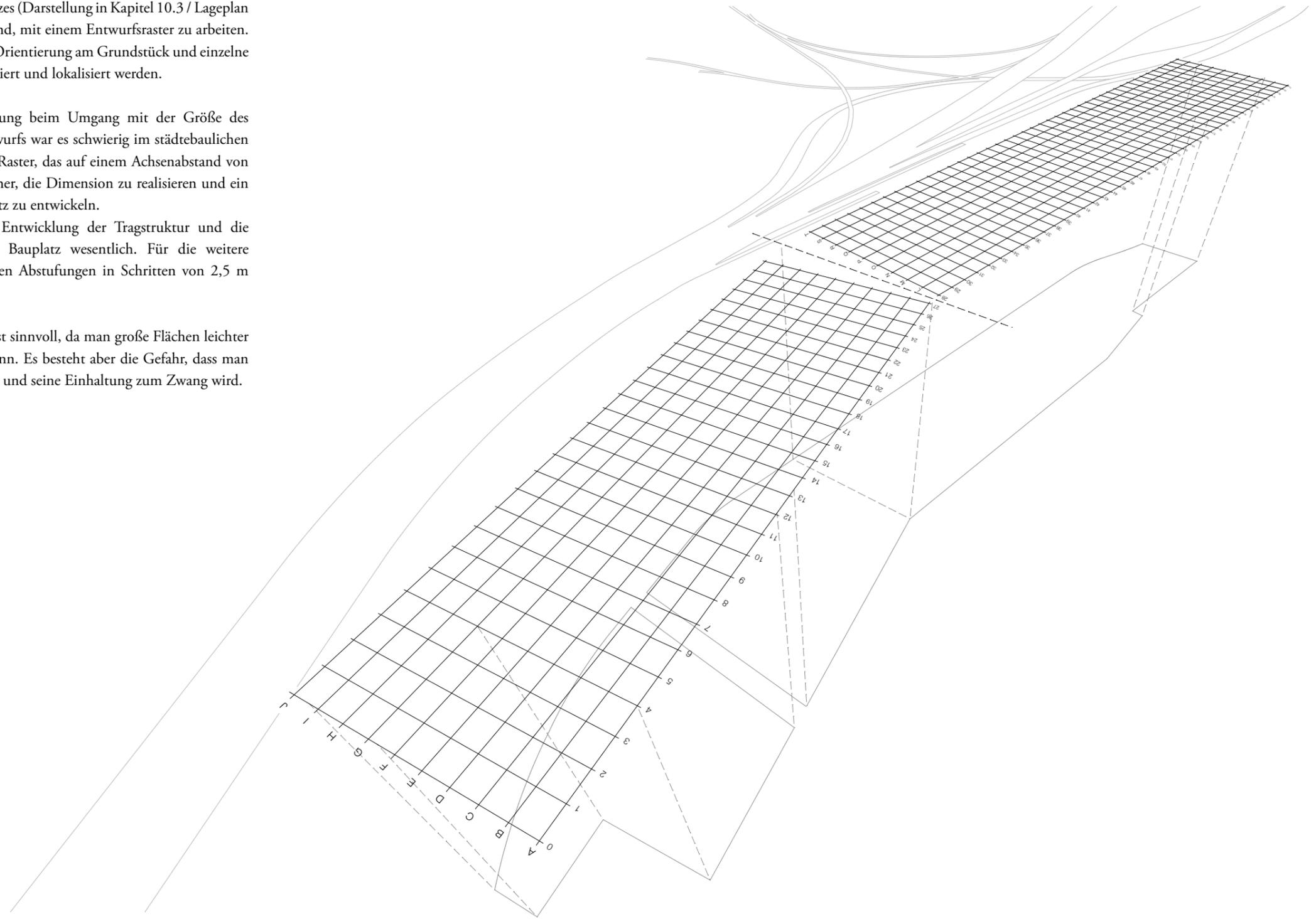


Abb. 72 Entwurfsraster

11.10 Erschließungssystem

Die längs orientierte Haupterschließung verläuft gleich wie die Straßenbahn. Durch das Absenken des Geländeneiveaus im Bereich der Hauptachse entsteht eine zusätzliche Ebene, welche sich ca. 2 m über dem natürlichen Gelände und auf Höhe der Westbahntrasse befindet.

Quer zur Haupterschließung bilden Rampen und Treppen den Anschluss an die umgebende natürliche Geländehöhe und ermöglichen den Nutzern Zutritt zu den Baukörpern und den teilweise begehbaren Dächern. Durch das dreidimensionale Netz ist es möglich, den motorisierten Individualverkehr zu filtern und auf einen eigenen Bereich zu konzentrieren. Es entstehen Plätze und Bereiche, die zum Verweilen einladen und für eine klare Strukturierung des längs orientierten Bauplatzes sorgen. Das komplexe Erschließungssystem ist für Fußgänger und Radfahrer optimiert und bildet das Rückgrat für die gesamte Bebauung. Die Anschlusspunkte der umliegenden Bebauung verbinden die bestehenden Stadtteile mit dem neuen Projekt und ziehen sich wie Adern über die Grenzen des Bauplatzes hinaus.

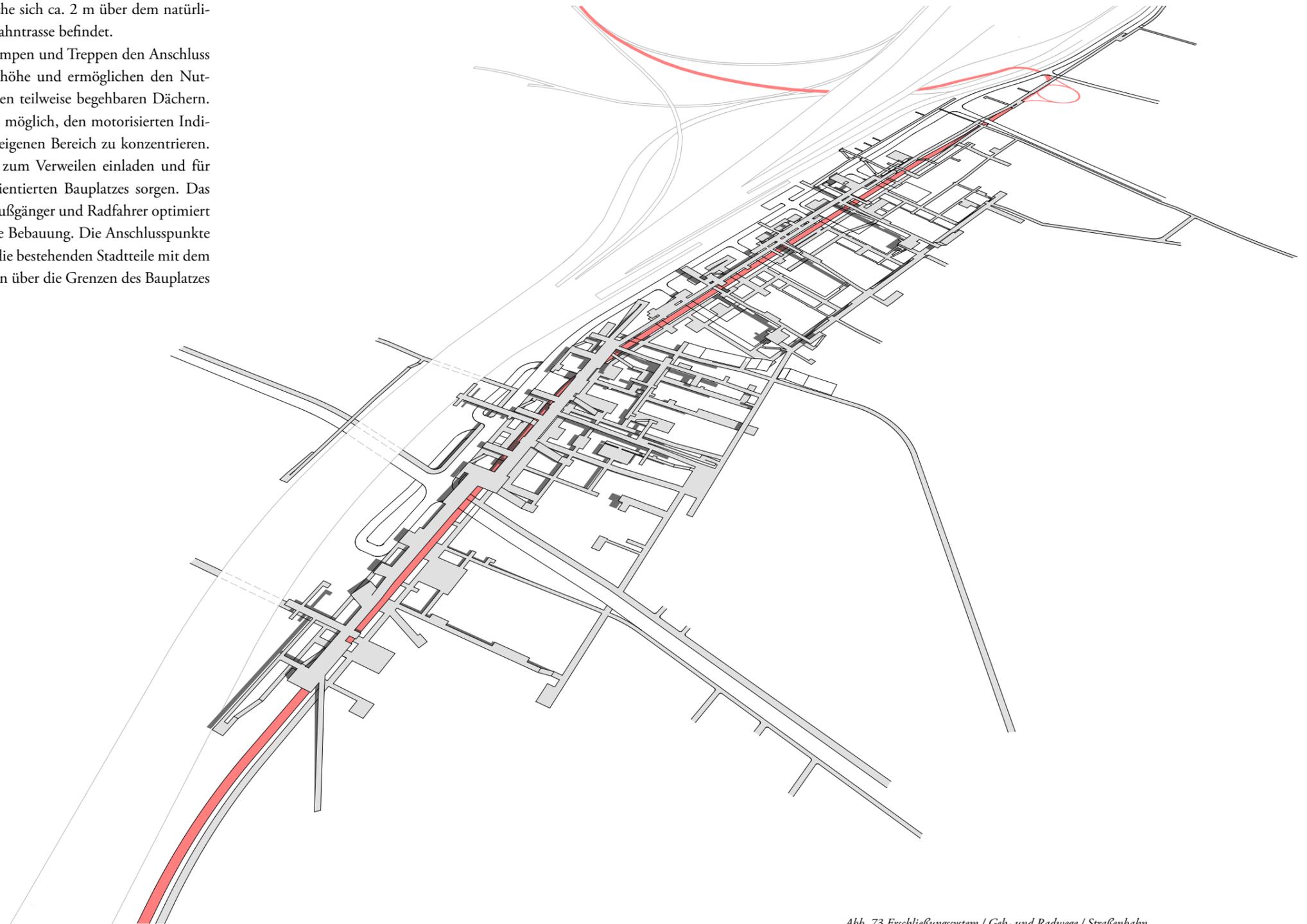


Abb. 73 Erschließungssystem / Geh- und Radwege / Straßenbahn

11.11 Erschließung // Bebauung

Viele Entwürfe von Stadtteilen beruhen auf bereits bestehenden Erschließungssystemen. Diese spielen meist eine untergeordnete Rolle und müssen ihrem Zweck entsprechend die Bewohner von Punkt A nach Punkt B transportieren.

In diesem Entwurf spielt die Erschließung eine wesentliche Rolle. Durch die vertikale Verschiebung wird sie zum raumgreifenden Element. Zu den gestalterischen Maßnahmen zählen daher nicht nur die Baukörper, sondern genauso Einschnitte in das bestehende Gelände. Durch Rampen, Stiegen und aufgeständerte Wege entstehen Übergänge zum umgebenden Gelände. Dieses dichte Wege-Netzwerk bildet die Basis für die horizontale Erschließung des Bauplatzes und bindet an die vertikale Erschließung der Baukörper an.

Es entsteht eine strukturierte Stadtlandschaft mit fließenden Übergängen, die aufgrund der bewussten Geschwindigkeitsreduzierung durch das Ausblenden der motorisierten Verkehrs den Stadtteil mit Leben füllt.

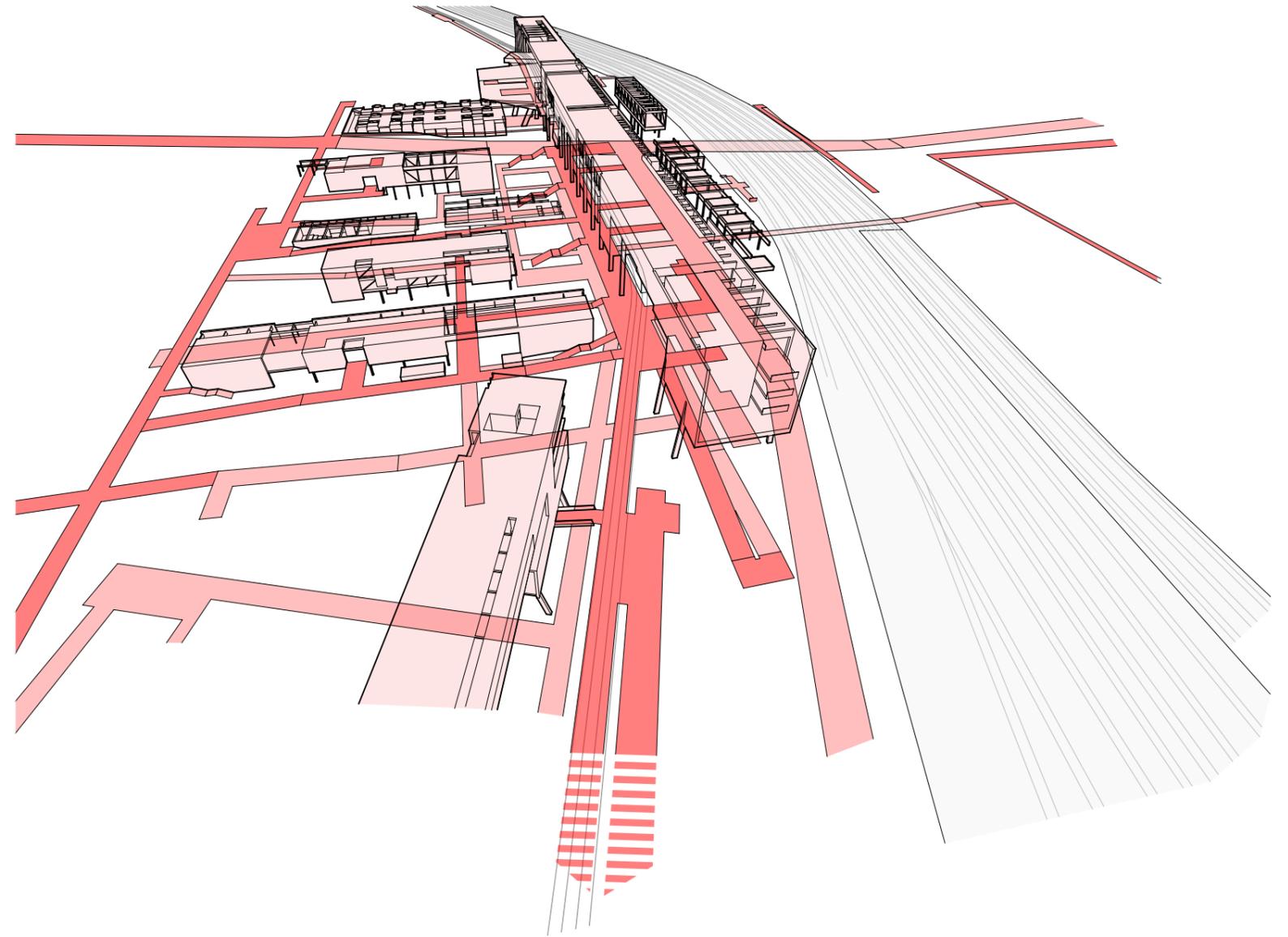


Abb. 74 Erschließungssystem / Bebauung im Bereich Marktplatz

11.12 Bauphasen // Akzeptanz der Nutzer

Die meisten Stadtentwicklungsprojekte basieren auf den Vorgaben von Bauträgern und unterliegen zahlreichen Parametern zur Berechnung der Wirtschaftlichkeit. Sobald die Weichen für die Realisierung gestellt sind, werden diese Projekte medial beworben und einer breiten Masse präsentiert, um potentielle Mieter und Käufer anzusprechen.

Diese Areale werden ähnlich wie Container mit Baumasse befüllt, um anschließend gewinnbringend verkauft zu werden. Es wäre falsch, die Notwendigkeit wirtschaftlicher Faktoren für derartige Projekte außer Acht zu lassen, trotzdem muss sich die Stadtentwicklung wieder mehr den menschlichen Anforderungen und sozialen Aspekten widmen.

Eine Änderung dahingehend, dass die Bevölkerung und somit die Nutzer dieser Stadtteile mehr in das Gesamtprojekt eingebunden werden, ist daher anzustreben. Durch eine schrittweise Bebauung und bei gleichzeitigem Öffnen des Bauplatzes steigt das Bewusstsein und die Akzeptanz der Nutzer für ein Projekt. Die Integration der Benutzer kann so weit gehen, dass man während des Bauprozesses Änderungen anhand der bereits bestehenden Nutzungen erkennen und entsprechend reagieren kann.

Bauphase I: Wiederbeleben

Als erster Schritt werden die Verlegung der Heizhausstraße und die Errichtung der Verladerampe zum An- und Abtransport der Baumaterialien vorgenommen. Durch den Bau der neuen Straßenbahnlinie, und der Rad- und Gehwege wird das Grundstück zugänglich gemacht. Entgegen der üblichen Vorgehensweise wird der Bauplatz geöffnet, das Betreten ist erwünscht.

Anhand eines Infopoints können sich Interessierte über den Projektstatus und die weiteren Schritte informieren. Es entsteht ein Austausch zwischen möglichen Bewohnern bzw. Nutzern und der Projektplanung.

Durch die Errichtung der Straßenbahnlinie und der Rad- und Gehwege erfährt das Grundstück bereits vor der Bebauung eine Bespielung. Durch Vermeidung einer großräumig abgesperrten Baustelle kann man so das Interesse der Bevölkerung wecken und gleichzeitig durch die Beobachtbarkeit die Akzeptanz für derartige Großprojekte steigern.

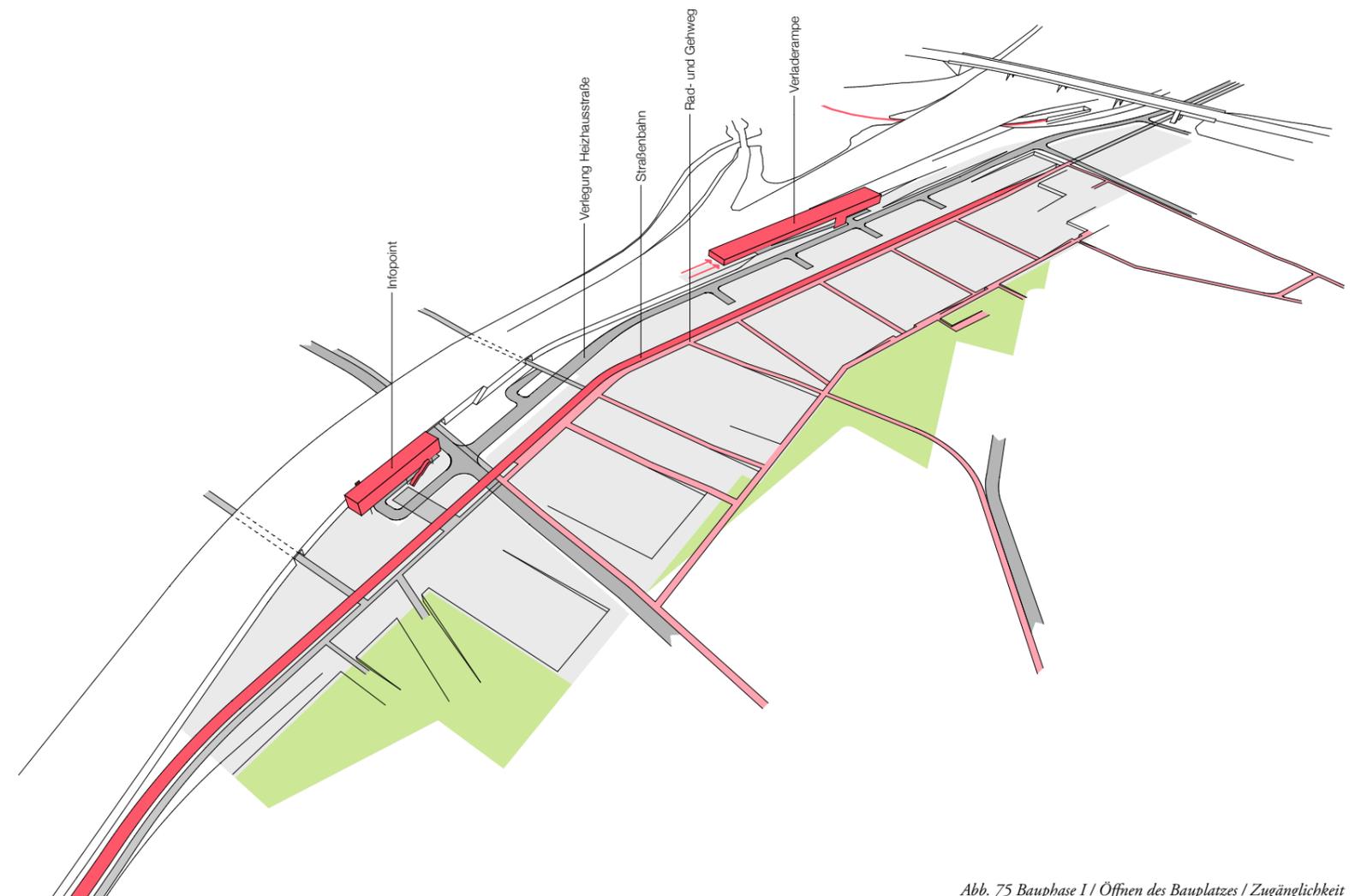


Abb. 75 Bauphase I / Öffnen des Bauplatzes / Zugänglichkeit

Bauphase II: Ein neues Zentrum

Durch das Öffnen des Bauplatzes und den Beginn des Ausbaus der Verkehrswege kann man in Bauphase II mit der ersten Bebauung im Bereich des zukünftigen Marktplatzes anschließen.

Mit der Errichtung erster öffentlicher Institutionen wie einer Sporthalle, eines Museums, einer Bibliothek, eines Sozialzentrums und diverser Einkaufsmöglichkeiten, erreicht man eine Belebung des zukünftigen Zentrums. Gleichzeitig gewinnt der Platz durch die Nutzung für öffentliche Veranstaltungen an Bedeutung als neuer Ort für Kultur und Bildung in der Stadt. Es entstehen Nachbarschaftsbeziehungen und ein Austausch zwischen den bestehenden Quartieren.

Die Restflächen am südlichen Teil des Bauplatzes werden für temporäre Nutzungen adaptiert. Durch einfache Eingriffe entsteht so eine Aufwertung der Brachfläche bei gleichzeitiger Akzeptanzsteigerung. Durch diese Zwischennutzung könnten sich auch neue Verhaltensmuster und Wünsche für die weitere Bebauung abzeichnen. In diesem Fall müsste man entsprechend auf die neuen Anforderungen reagieren und eine eventuelle Änderung des Entwurfs vornehmen.

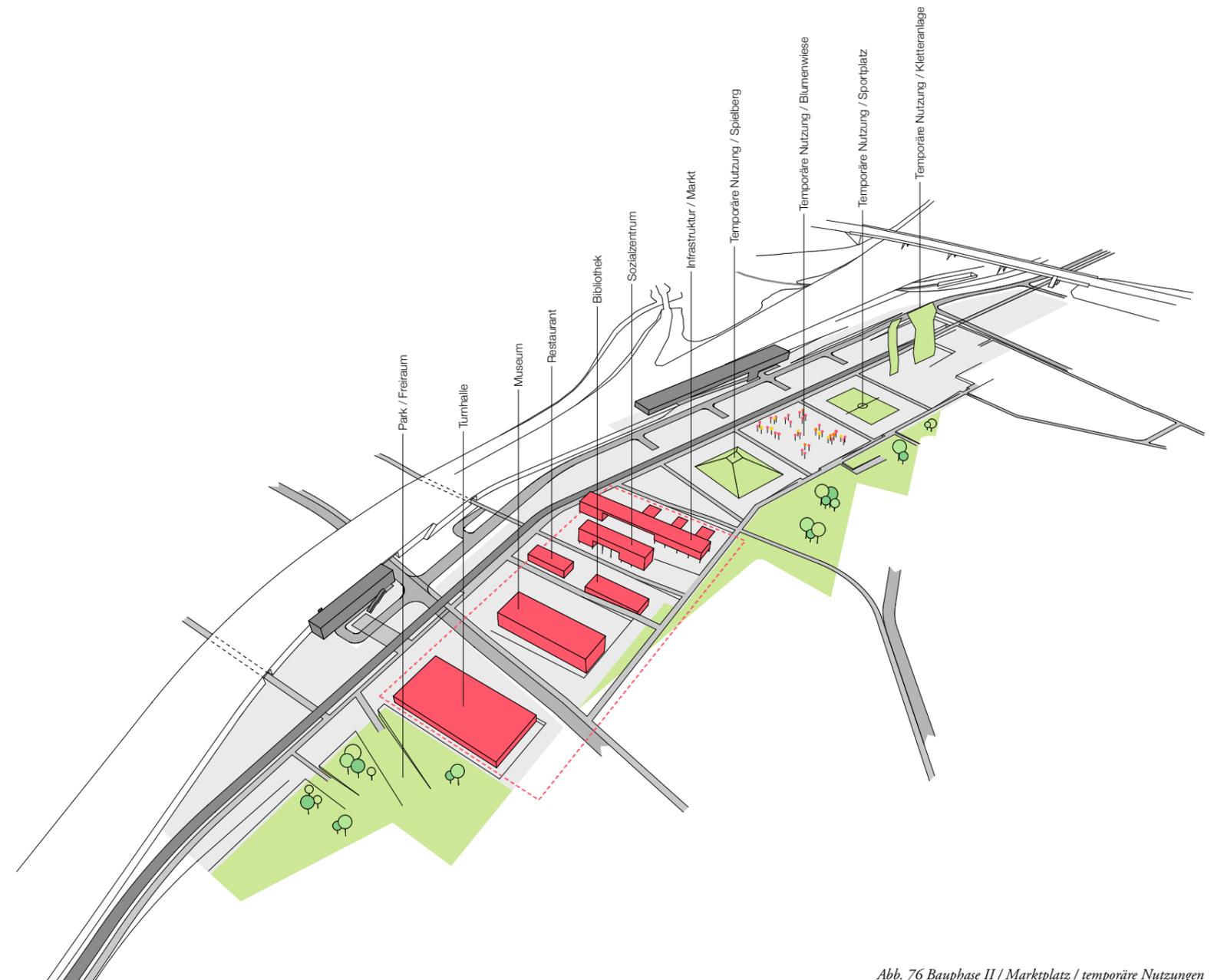


Abb. 76 Bauphase II / Marktplatz / temporäre Nutzungen

Bauphase III: Befüllen mit Funktionen

Während das neue Zentrum eine Anlaufstelle für die umliegenden Areale bildet, wird der restliche Bauplatz mit Funktionen befüllt. Durch die Bebauung entlang der Westbahn entsteht ein Barriere für den Schall, die weitere Bebauung wird somit vom Verkehrslärm abgeschirmt.

Durch die Errichtung eines Hallenbades am südlichen Ende des Bauplatzes entsteht ein Gegenpol zur Turnhalle. So soll eine Bewegung am Bauplatz generiert werden, die zur ständigen Belebung beiträgt, ohne dabei Konzentrationen innerhalb der Struktur zu bilden.

Die Situierung von Arbeit und Bildung entlang der Westbahn ist durchaus berechtigt, da die Hauptlärmquelle nicht die unter Tags verkehrenden Personenzüge sind, sondern die Güterzüge, deren Verschub hauptsächlich in der Nacht passiert. Somit ist ein Nebeneinander dieser Funktionen ohne gegenseitige Einschränkungen problemlos möglich.

Während in anderen Projekten versucht wird, die Umgebung auszublenden, beinhaltet dieser Entwurf den Versuch, die vorhandenen Gegebenheiten zu akzeptieren und miteinzubeziehen, da diese für den Ort charakteristisch sind.

Aufgrund des Baufortschrittes der Infrastruktur steigt in Folge der Bedarf an Wohnraum.

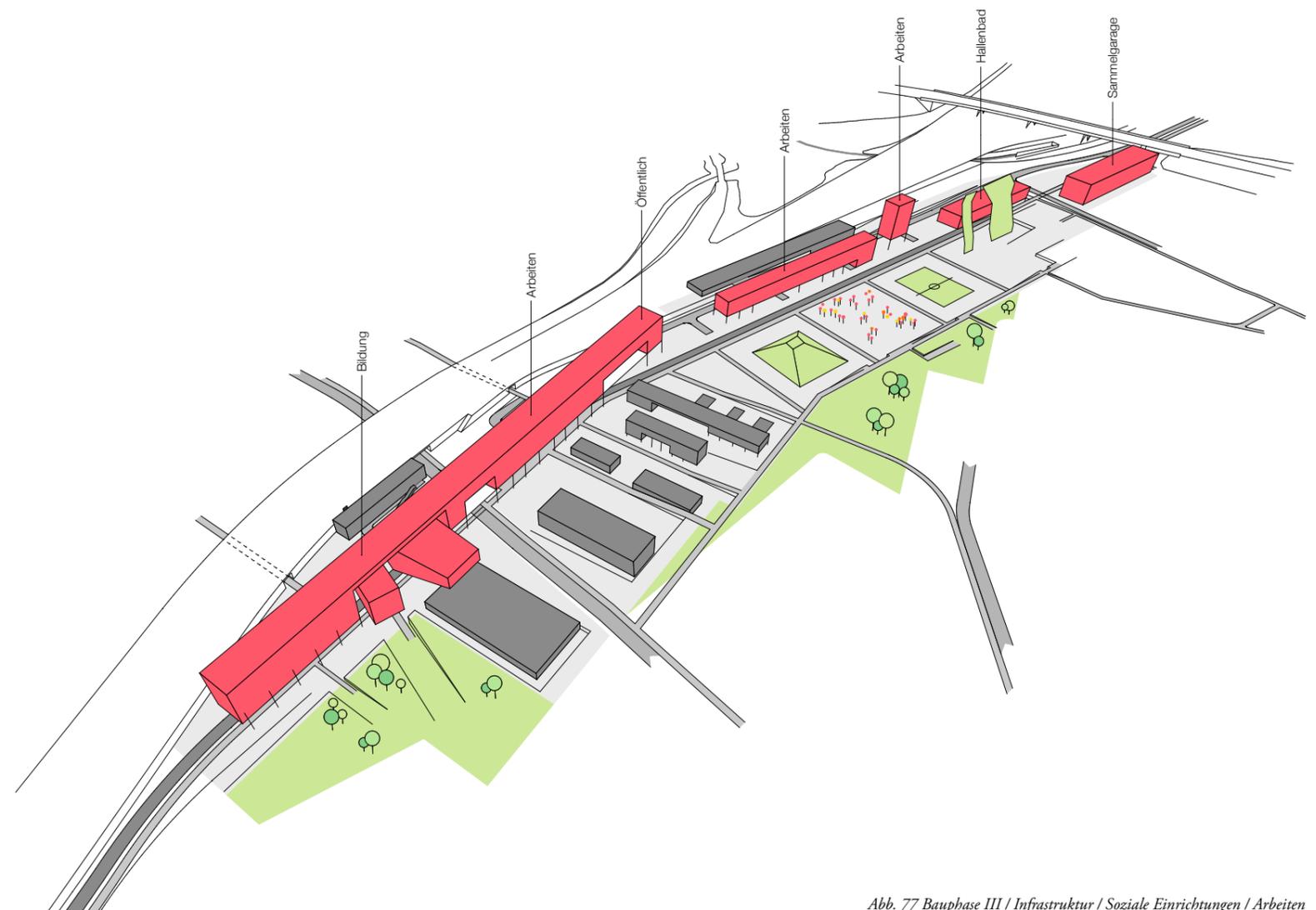


Abb. 77 Bauphase III / Infrastruktur / Soziale Einrichtungen / Arbeiten

Bauphase VI: Änderung der Nutzung / Lückenschluss

In der letzten Bauphase erfährt der Bauplatz die wohl wichtigste Veränderung durch die Schaffung von Wohnraum. Während in den Bauphasen zuvor die Grundlagen für eine funktionierende Stadtmaschine geschaffen wurden, gilt es nun, den nötigen Raum für die Bewohner zu schaffen.

Die zuvor freigelassenen Bauflächen mit temporären Nutzungen werden nun für die Errichtung von Gewerbebauten herangezogen. Diese bilden den Link zwischen Wohnen und Freiraum und sind unter die längs orientierten Baukörper eingeschoben. Die Ansiedlung von Gewebe und umweltfreundlichen Betrieben ist auch im Masterplan vorgesehen. Ein positiver Aspekt ist vor allem die höhere Durchmischung der Funktionen am Bauplatz.

Erst jetzt entsteht ein in sich funktionierendes System, das innerhalb seiner Struktur auf die gegenseitigen Beziehungen der Funktionen zueinander und zu den umliegenden Stadtteilen aufbaut. Durch die von Anfang an betriebene Vernetzung mit den angrenzenden Gebieten und die bewusste Öffnung des Areals entsteht der Eindruck einer gewachsenen Struktur, die viel eher das Gefühl von Vertrautheit erzeugt als eine bloße Schaffung von Wohnsiedlungen.

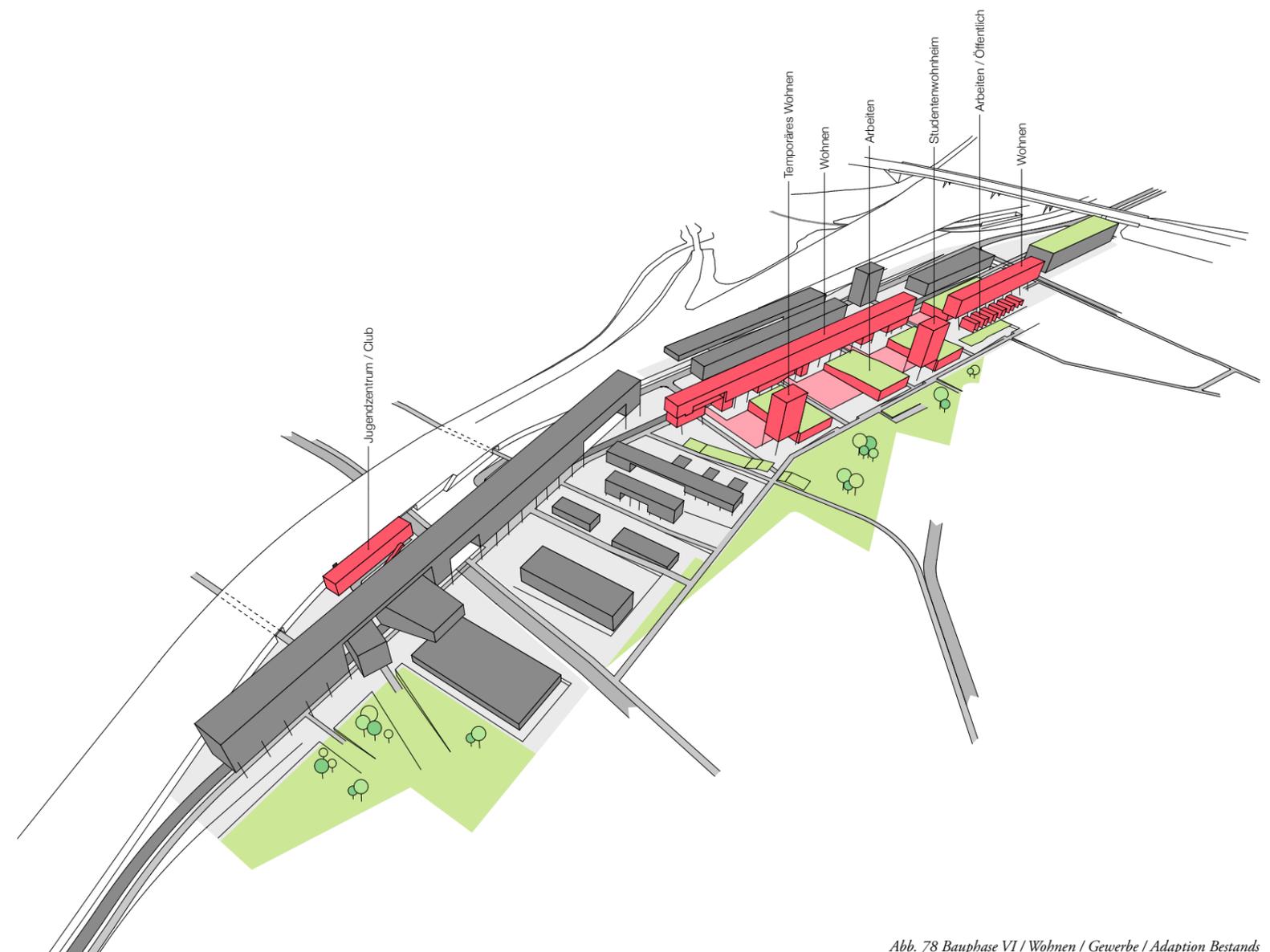


Abb. 78 Bauphase VI / Wohnen / Gewerbe / Adaption Bestands

11.13 Bauliche Ausnutzung / GRZ / GFZ

Im Masterplan (siehe Kapitel 9.4 / Abb.41) wurden die Widmungen und der Grad der baulichen Ausnutzung für das gesamte Gebiet des ehemaligen Frachtenbahnhofs festgelegt.

Die Grundflächenzahl GRZ ist eine Verhältniszahl zwischen der Grundstücksfläche und der überbauten Fläche, sie wird meist mit zwei Dezimalstellen angegeben. Für das Planungsgebiet wird im Masterplan eine GRZ von 0,50 festgelegt, was bedeutet, dass maximal die halbe Fläche des Grundstücks überbaut werden darf.

Die Geschosflächenzahl GFZ ist eine Verhältniszahl zwischen der Summe aller Bruttogeschosflächen und der Grundstücksfläche. Sie wird ebenfalls in den meisten Fällen mit zwei Dezimalstellen angegeben.

Für den Bauplatz gibt es im Masterplan keine Vorgabe bezüglich der GFZ, die Angaben der angrenzenden Gebiete bewegen sich aber zwischen 1,00 und 1,70 (grüne Mitte Linz), sowie 3,50 auf dem Grundstück der ÖBB (zur Errichtung eines Büroturms).

In erster Linie sind diese Kennzahlen für die Prüfung der Wirtschaftlichkeit eines Projekts relevant, sie sagen jedoch relativ wenig über die architektonische Qualität eines Entwurfs aus. Es ist aber eine Tatsache, dass der Grad der baulichen Ausnutzung z.B. bei Architekturwettbewerben eine wesentliche Rolle bei der Vergabe spielt.

Dieser Entwurf unterliegt zwar keinen gewinnorientierten Anforderungen, dennoch ist es interessant, den Grad der baulichen Ausnutzung mit den geforderten Werten zu vergleichen.

Mit einer GRZ von 0,49 wäre der Entwurf gerade noch im Toleranzbereich, da der Wert für die maximale GRZ laut Masterplan 0,50 beträgt. Allerdings ist zu erwähnen, dass für den Bauplatz lediglich eine Nutzung für geschäftliche Nutzung und umweltfreundliche Betriebe vorgeschlagen wurde.

Eine GFZ von 0,9 ist jedoch verhältnismäßig gering und wäre unter realpolitischen Bedingungen vermutlich nicht umsetzbar. Der Grund für die geringe GFZ ist einfach zu erklären, da das Grundstück zwar knapp zur Hälfte überbaut ist, sich aber nur auf einem geringen Teil mehrgeschosige Baukörper befinden.

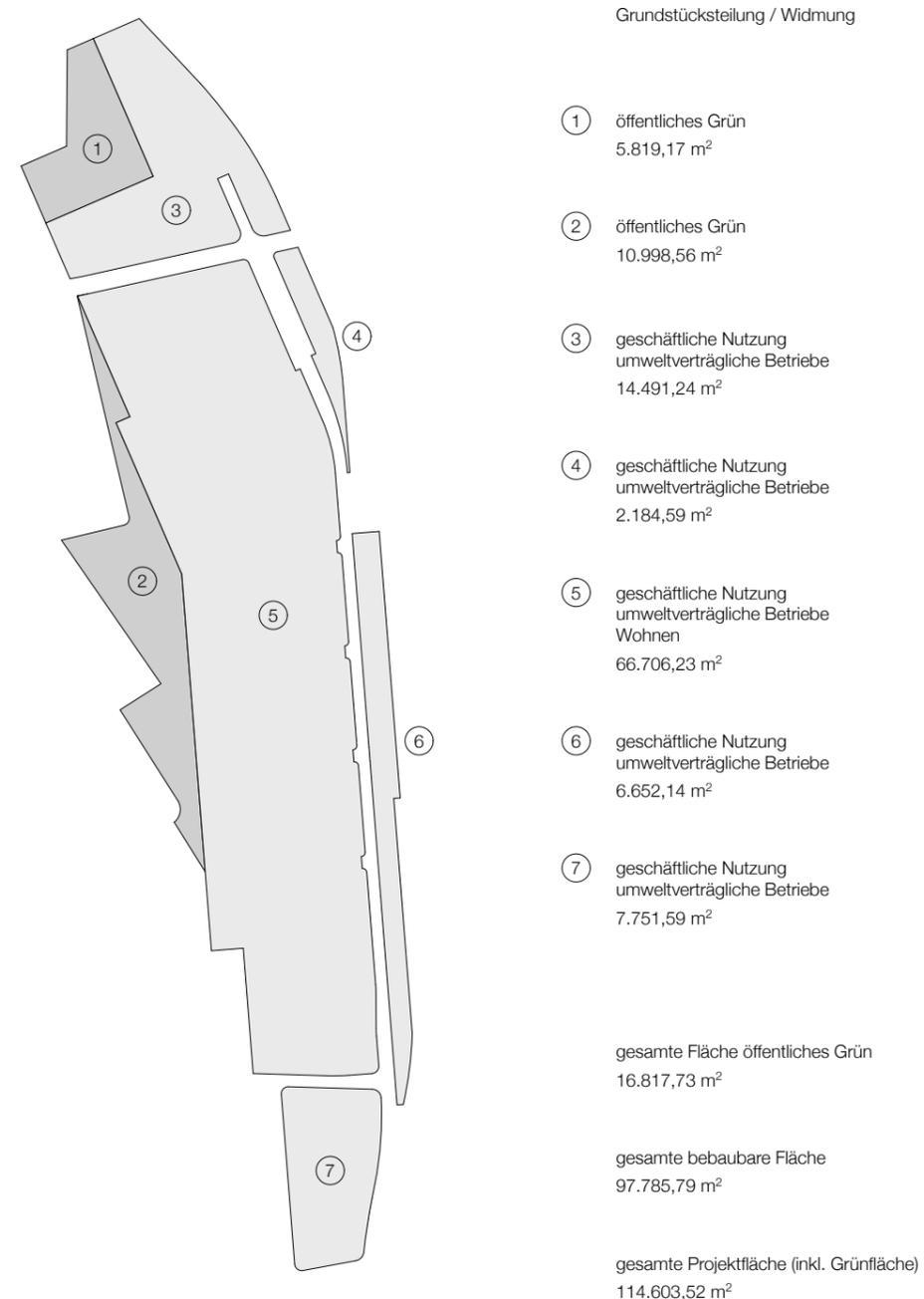
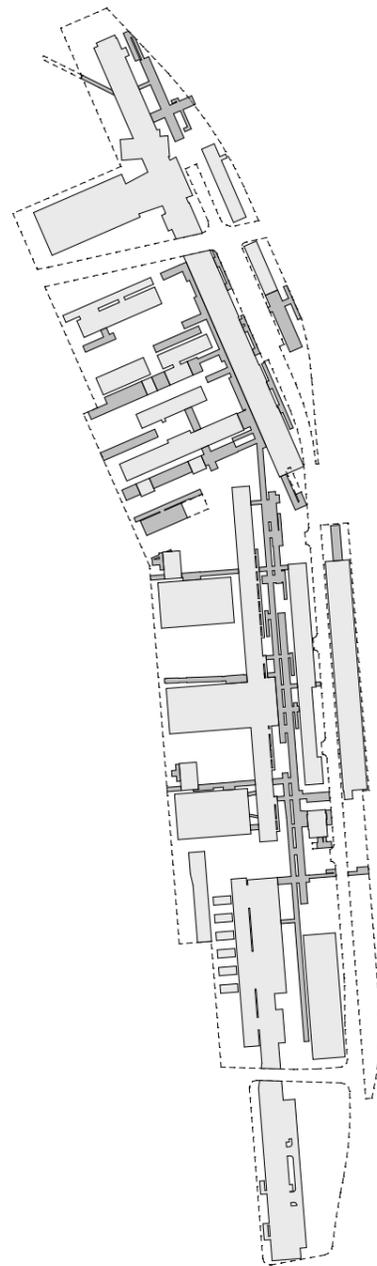


Abb. 79 Grundstücksteilung / Nutzung



$$\text{GRZ} = \frac{\text{überbaute Fläche}}{\text{Fläche Bauplatz}}$$

③ überbaute Grundfläche = 7.202,84 m²

$$\text{GRZ} = \frac{7.202,84 \text{ m}^2}{14.491,24 \text{ m}^2} = 0,49$$

④ überbaute Grundfläche = 867,40 m²

$$\text{GRZ} = \frac{867,4 \text{ m}^2}{2.184,59 \text{ m}^2} = 0,40$$

⑤ überbaute Grundfläche = 34.154,30 m²

$$\text{GRZ} = \frac{34.154,30 \text{ m}^2}{66.706,23 \text{ m}^2} = 0,51$$

⑥ überbaute Grundfläche = 2.966,38 m²

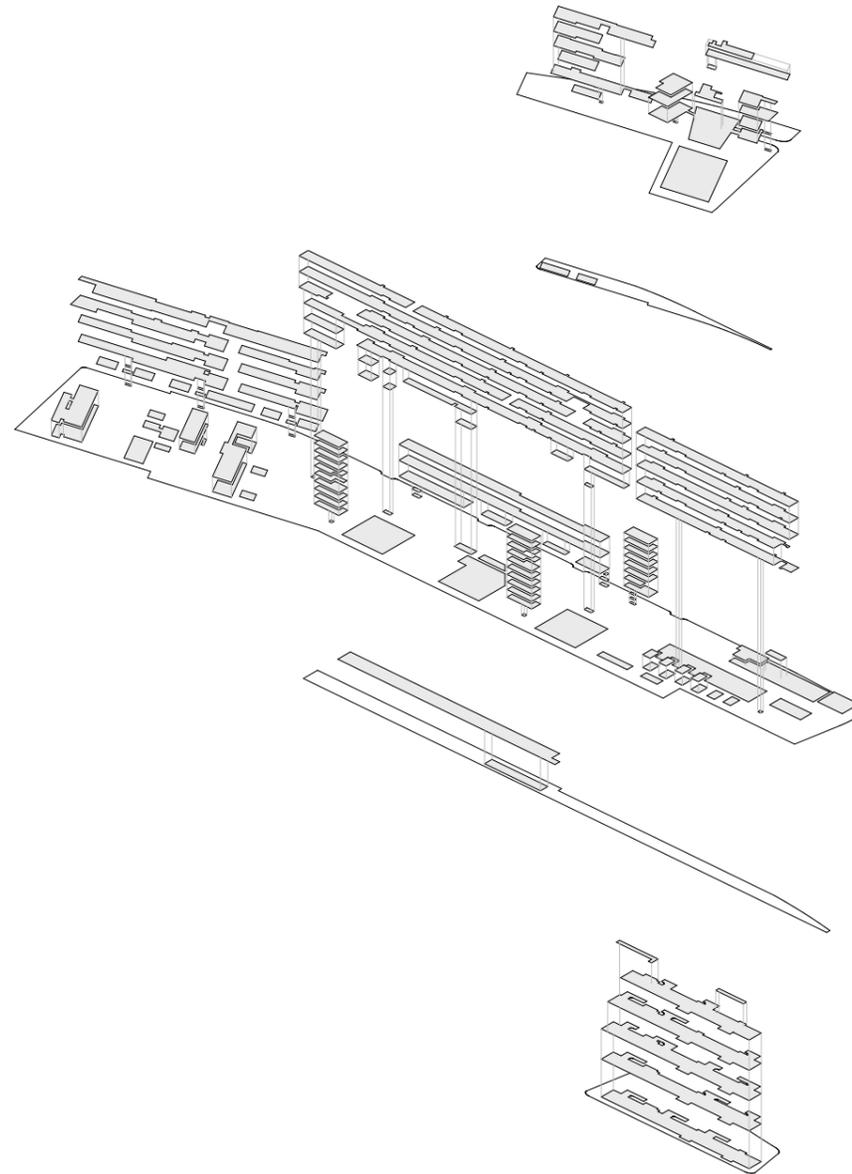
$$\text{GRZ} = \frac{2.966,38 \text{ m}^2}{6.652,14 \text{ m}^2} = 0,45$$

⑦ überbaute Grundfläche = 2.981,40 m²

$$\text{GRZ} = \frac{2.981,40 \text{ m}^2}{7.751,59 \text{ m}^2} = 0,38$$

gesamte überbaute Grundfläche = 48.172,32 m²

$$\text{GRZ}_{\text{GESAMT}} = \frac{48.172,32 \text{ m}^2}{97.785,79 \text{ m}^2} = 0,49$$



$$\text{GFZ} = \frac{\text{Geschoßfläche}}{\text{Fläche Bauplatz}}$$

③ gesamte Geschoßfläche = 10.791,09 m²

$$\text{GFZ} = \frac{10.791,09 \text{ m}^2}{14.491,24 \text{ m}^2} = 0,74$$

④ gesamte Geschoßfläche = 302,58 m²

$$\text{GRZ} = \frac{302,58 \text{ m}^2}{2.184,59 \text{ m}^2} = 0,14$$

⑤ gesamte Geschoßfläche = 62.335,58 m²

$$\text{GRZ} = \frac{62.335,58 \text{ m}^2}{66.706,23 \text{ m}^2} = 0,93$$

⑥ gesamte Geschoßfläche = 3.242,36 m²

$$\text{GRZ} = \frac{3.242,36 \text{ m}^2}{6.652,14 \text{ m}^2} = 0,49$$

⑦ gesamte Geschoßfläche = 11.294,29 m²

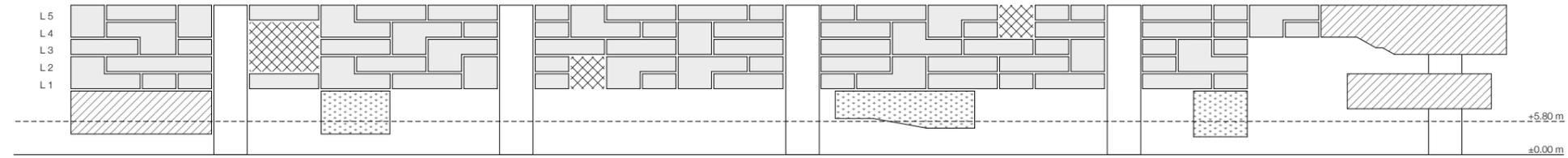
$$\text{GRZ} = \frac{11.294,29 \text{ m}^2}{7.751,59 \text{ m}^2} = 1,46$$

gesamte Geschoßfläche Bauplatz 3 bis 7 = 87.965,90 m²

$$\text{GFZ}_{\text{GESAMT}} = \frac{87.965,90 \text{ m}^2}{97.785,79 \text{ m}^2} = 0,90$$

Abb. 80 Berechnungsgrundlagen GRZ / GFZ

11.14 Wohnungsschlüssel // temporäres Wohnen

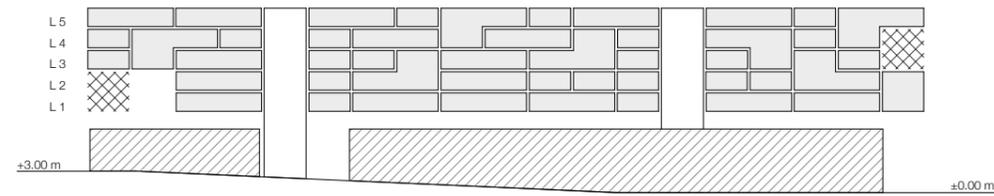


Wohnungsschlüssel Wohnbau 1: 75 Wohnungen

26 x small 42,3 m²

34 x medium 88,3 m²

15 x large 123,3 m²

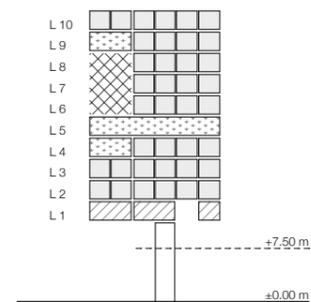


Wohnungsschlüssel Wohnbau 2 : 47 Wohnungen

22 x small 42,3 m²

18 x medium 88,3 m²

7 x large 123,3 m²



Studentenheim

38 x Einzelzimmer 16 m²

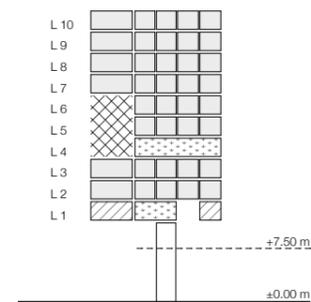
9 x Küche - Essen

1 x Sozialgeschoß

1 x Administration

2 x Wohnzimmer

1 x Terrasse



Hotel / Temporäres Wohnen

32 x Zimmer klein 16 m²

6 x Apartment 32 m²

1 x Restaurant

1 x Terrasse

1 x Empfang

1 x Administration

-  Wohnen
-  Sozialbereich / Aufenthalt
-  Arbeiten / Administration
-  Freiraum / Terrasse

Abb. 81 Wohnungsschlüssel / Nutzungen / Aufbau temporäres Wohnen

ENTWURF //

12.1 Beschreibung

Der Entwurf bezieht eine klare Position im Stadtraum und hebt sich von den angrenzenden und benachbarten Gebäuden in seiner Erscheinung deutlich ab. Durch die starke Prägung des gesamten Gebiets von Verkehr und Industrie ist er als eine Reaktion auf die vorhandene Situation zu werten.

Die Bebauung orientiert sich an der Nord-Süd verlaufenden Westbahntrasse und passt sich durch einen Knick der Richtungsänderung an. Schlanke, mehrgeschossige Baukörper wirken wie riesige Schallschutzwände und schirmen die restliche Bebauung vom Lärm ab. Die aufgestellten Baukörper erfahren anhand der Anordnung verschiedener Funktionen eine Strukturierung.

Aufgrund der Größe der einzelnen Baukörper wird die Bebauung durch das Erschließungssystem in einzelne Bereiche und Zonen gegliedert. Es entsteht eine Anpassung an den menschlichen Maßstab, die großen Strukturen dienen als Hardware für die Bewohner.

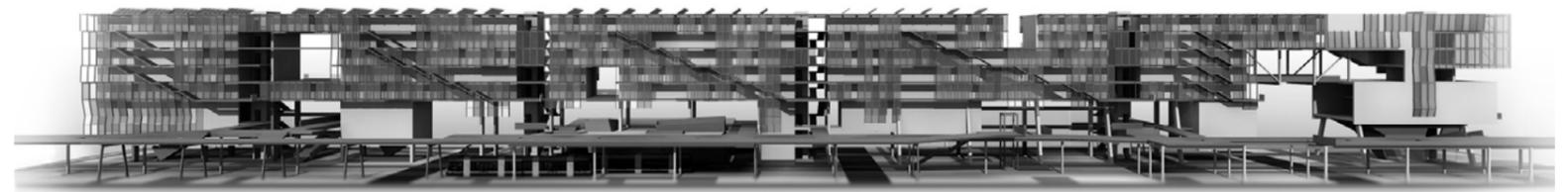
Durch das Absenken des bestehenden Geländes entsteht eine weitere Ebene, die zur Aufnahme von Gewerbebauten und öffentlichen Funktionen dient. Diese Maßnahme ermöglicht eine Verdichtung der Funktionen am Areal, da durch die vertikale Verschiebung eine räumliche Trennung trotz unmittelbarer Nähe möglich wird. Vereinfacht könnte man den Entwurf als Bandstadt mit eingeschobenen Funktionen beschreiben.

Durch die aufgeständerte Haupteerschließungsebene ist es möglich, eine räumliche Trennung zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Die Nutzer können frei wählen, in welcher Ebene - und mit welcher Geschwindigkeit - sie sich durch den Stadtteil bewegen möchten.

Das gesamte Erschließungssystem ist auf eine Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer ausgelegt. Durch die neue Straßenbahnlinie ist eine optimale Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz gegeben. Die Verwendung des Autos verliert somit an Bedeutung.

Der Entwurf konzentriert sich auf die Vernetzung von Nachbarschaften und Beziehungen durch die Anordnung verschiedener Funktionen in einem Stadtteil. Das gebaute räumliche Konstrukt aus Wohnen, Arbeiten, Bildung, etc. bildet dabei die Grundlage für städtisches Leben. Die Bezeichnung als Stadtmaschine ist daher auf die Abhängigkeiten und Beziehungen innerhalb dieses Systems zurückzuführen und beschreibt eine Art des städtischen Lebens.

Der Entwurf ist ein Versuch, ein stadtteilübergreifendes System für eine urbane Brachfläche zu entwickeln das, unabhängig von politischen und wirtschaftlichen Vorgaben, neue Sichtweisen auf städtischen Raum zulässt.



12.2 Schaubilder

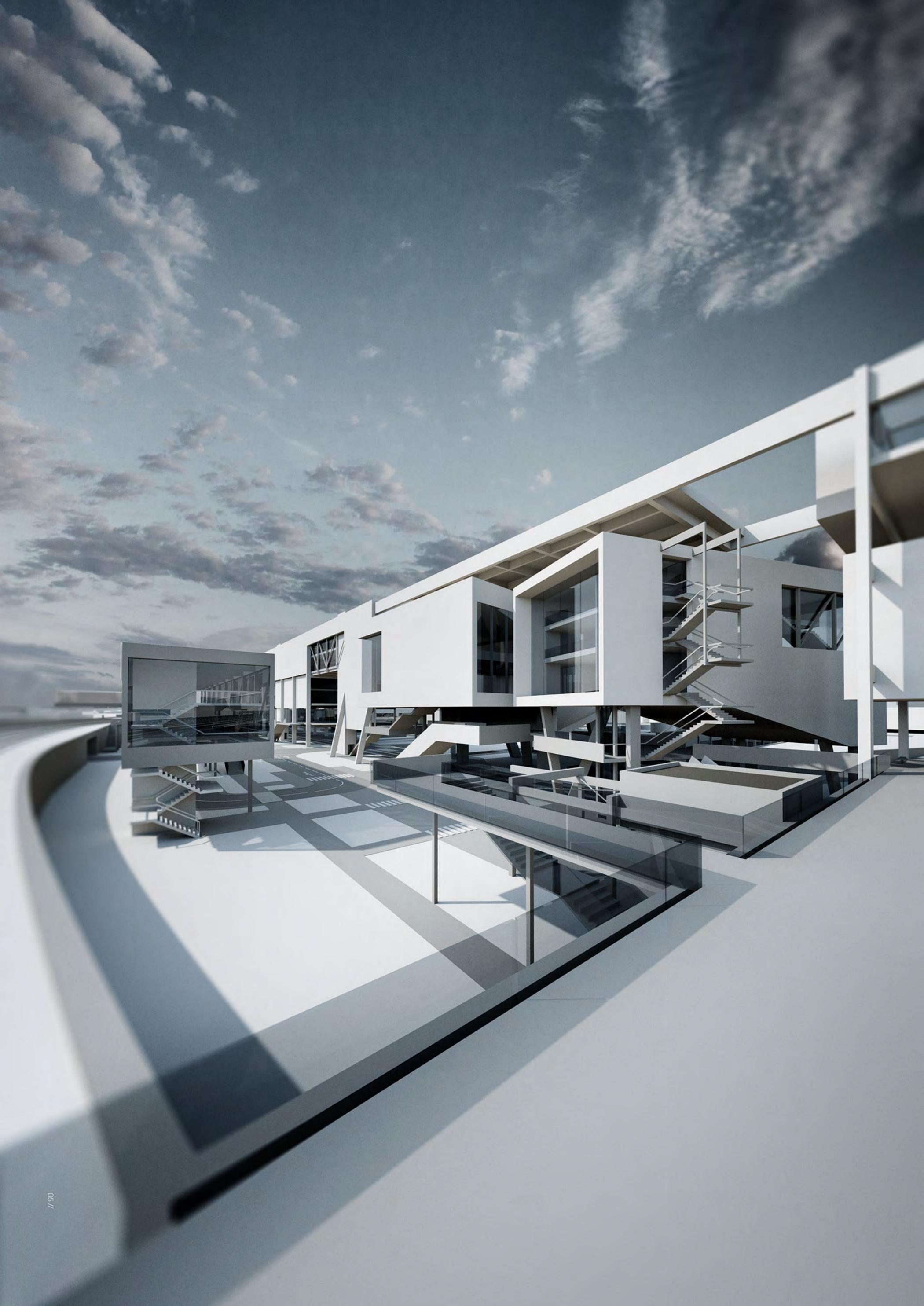
01 // Erschließungsebene	S.86
02 // Blickrichtung Süden	S.87
03 // Blickrichtung Südost	S.88
04 // Hörsäle - Sporthalle	S.89
05 // Hörsäle - Jugendzentrum	S.90
06 // Marktplatz	S.91
07 // Wohnen - Erschließungsebene	S.92
08 // Wohnen - Gewerbe	S.93
09 // Wohnen - Freiraum	S.94
10 // Blickrichtung Norden	S.95



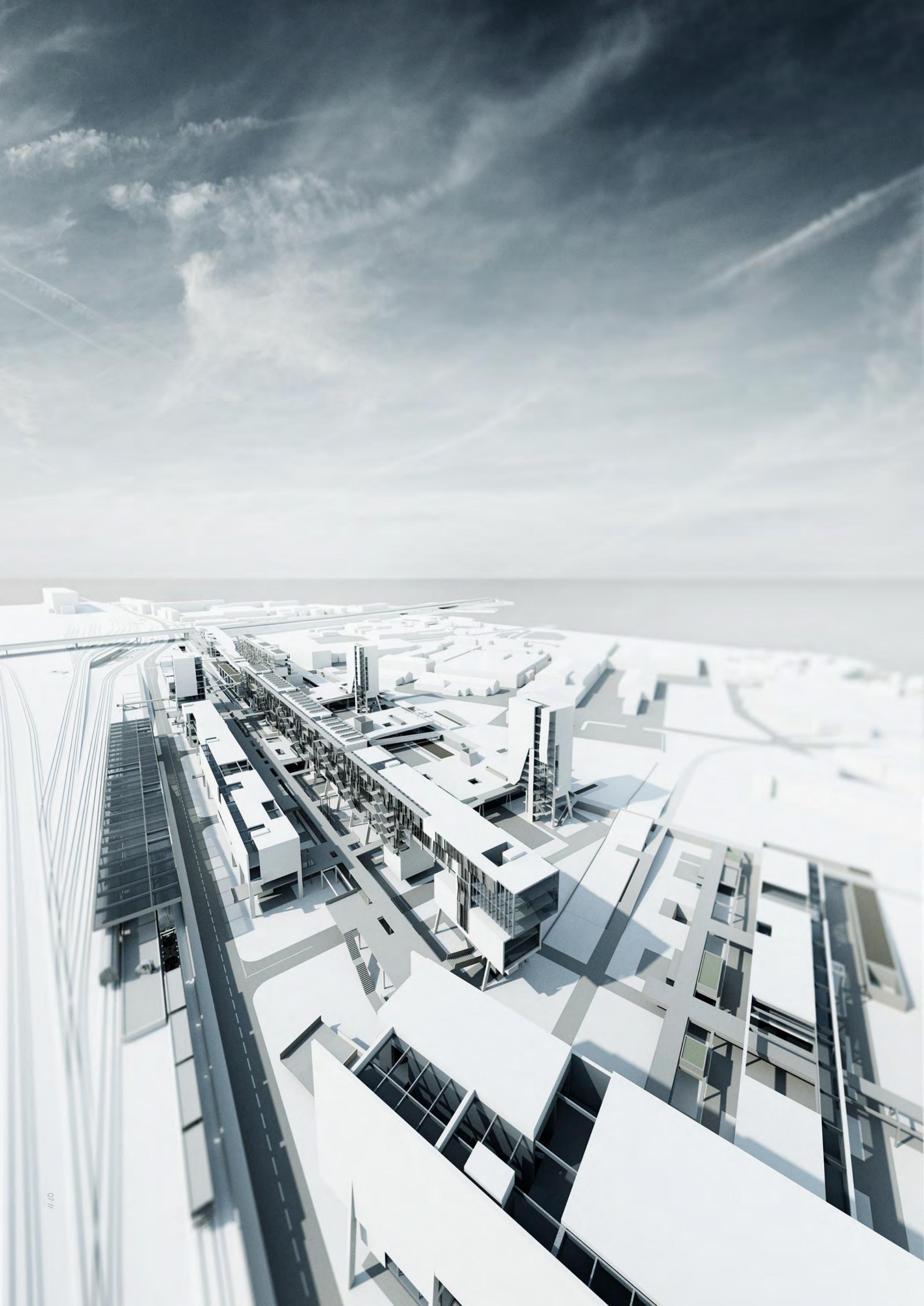






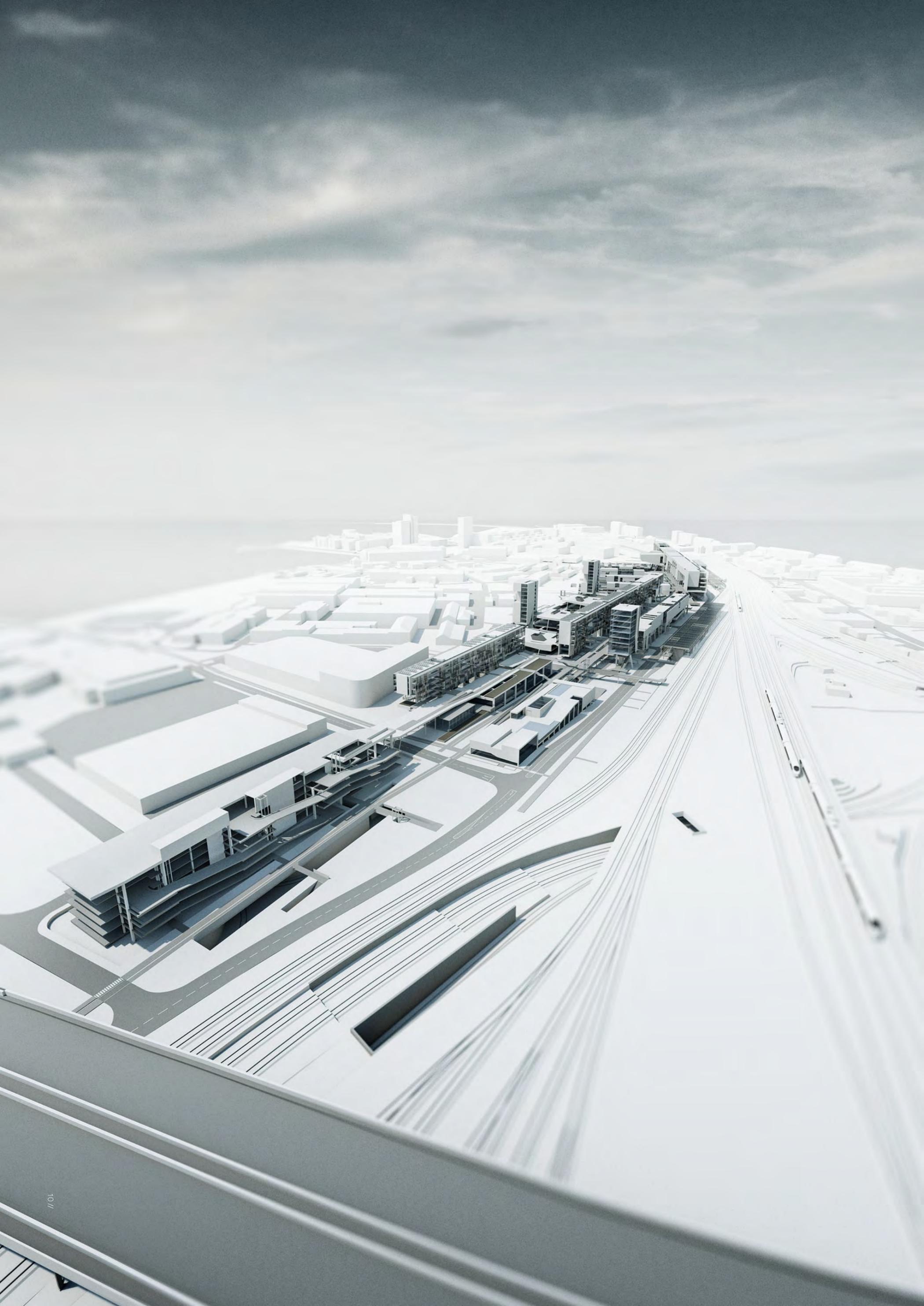








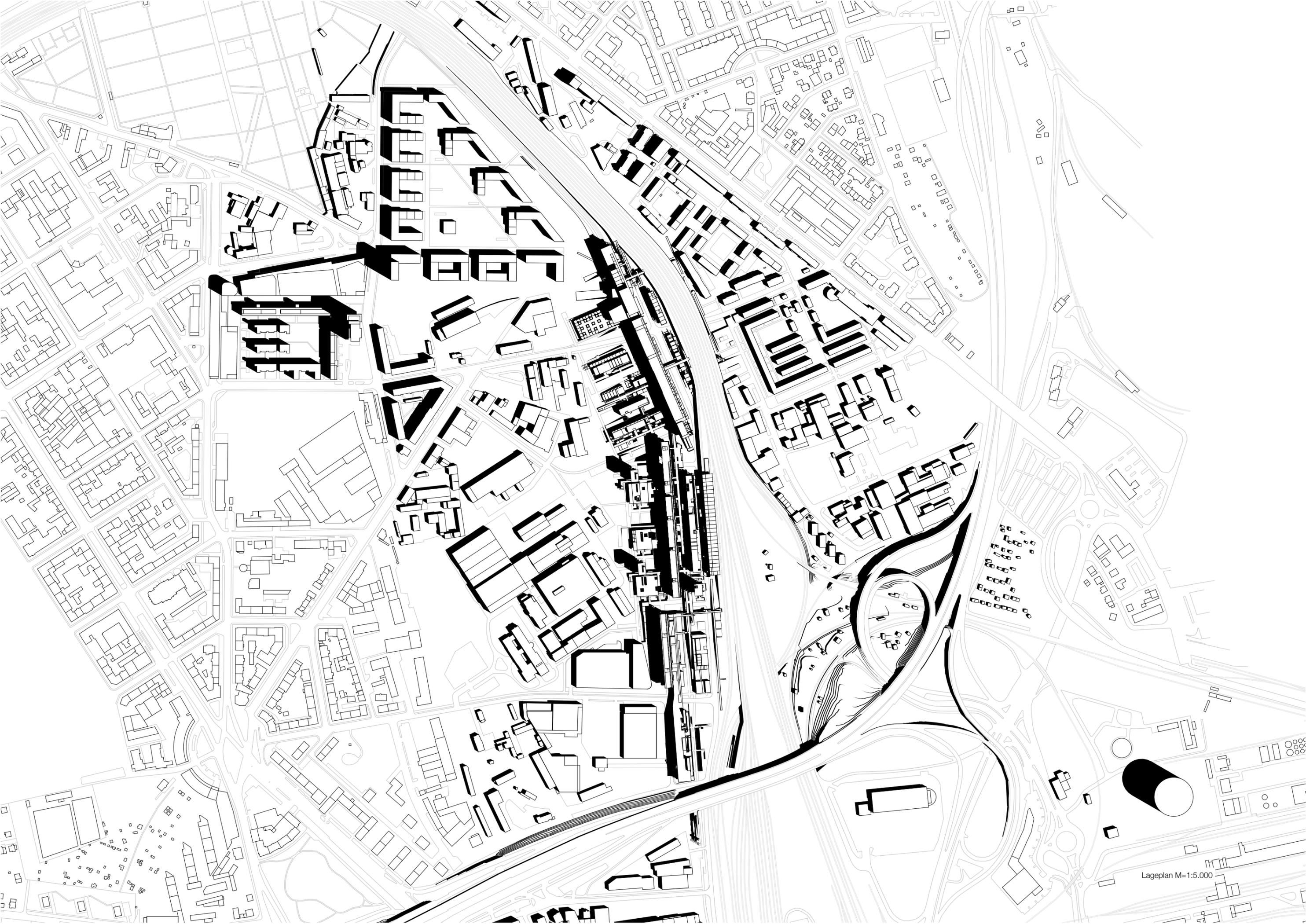


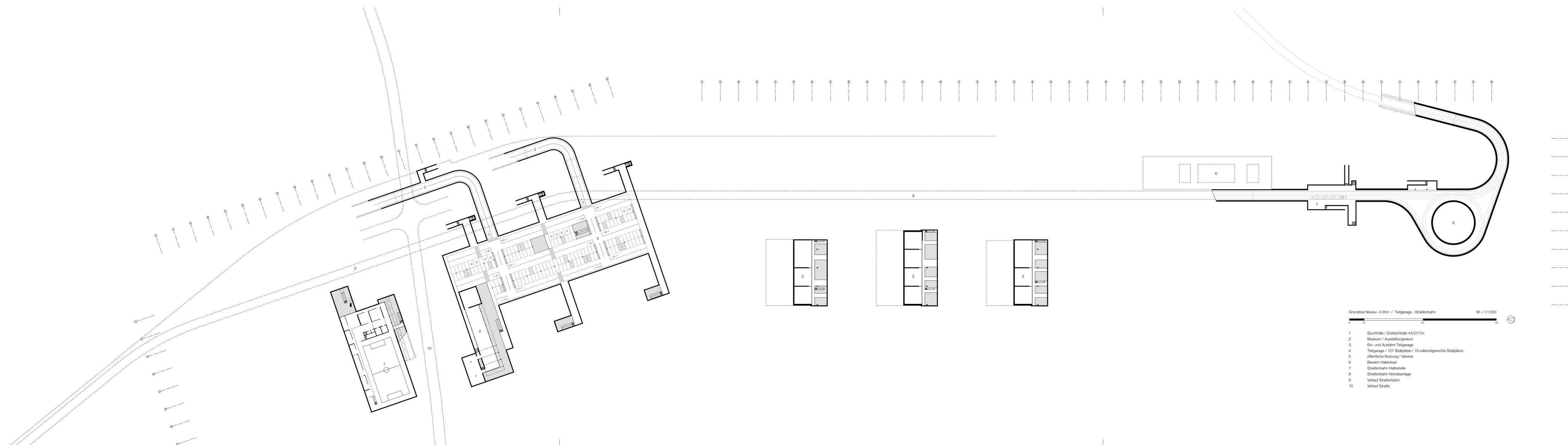


12.3 Grundrisse

Strukturplan //	M = 1:10.000	S.97
Lageplan //	M = 1:5000	S.98
Grundriss - 4,00m //	M = 1:1000	S.99
Grundriss 0,00m //	M = 1:1000	S.100
Grundriss +7,00m //	M = 1:1000	S.101
Grundriss +13,00m //	M = 1:1000	S.102

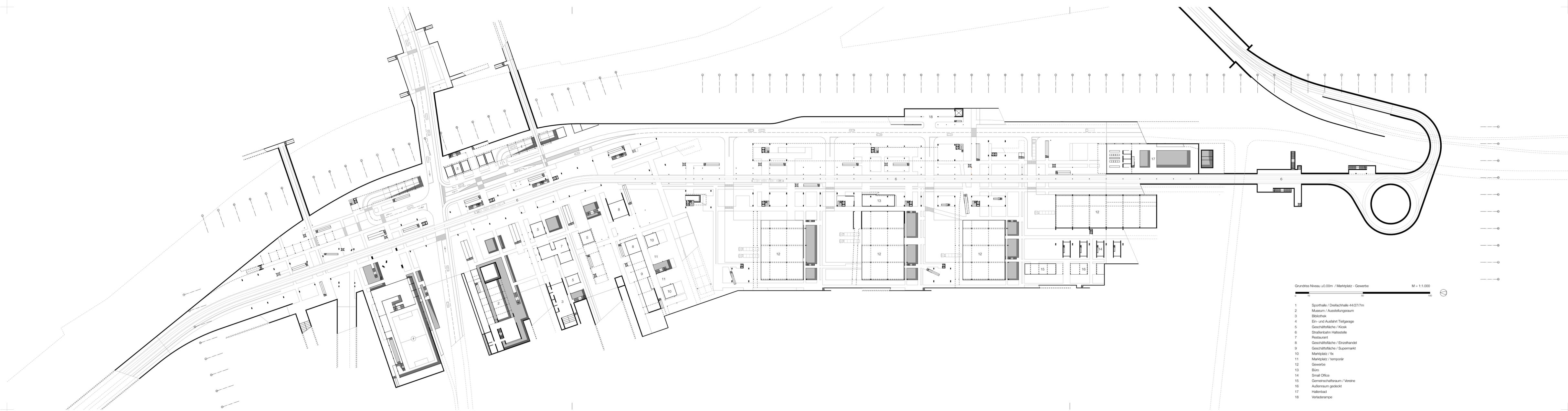






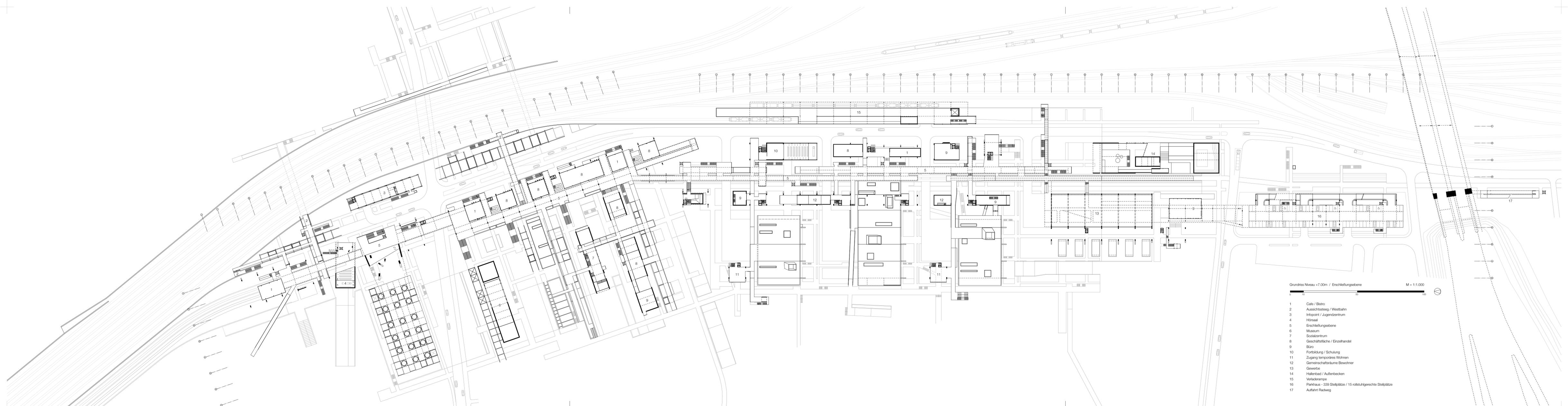
Grundriss Niveau -4.00m / Tiefgarage - Straßenbahn M = 1:1.000

- 1 Sporthalle / Dreifachhalle 44/27/7m
- 2 Museum / Ausstellungsraum
- 3 Ein- und Ausfahrt Tiefgarage
- 4 Tiefgarage / 127 Stellplätze / 10 rollstuhlgerechte Stellplätze
- 5 öffentliche Nutzung / Vereine
- 6 Bereich Hallenbad
- 7 Straßenbahn Haltestelle
- 8 Straßenbahn Wendeanlage
- 9 Verlauf Straßenbahn
- 10 Verlauf Straße



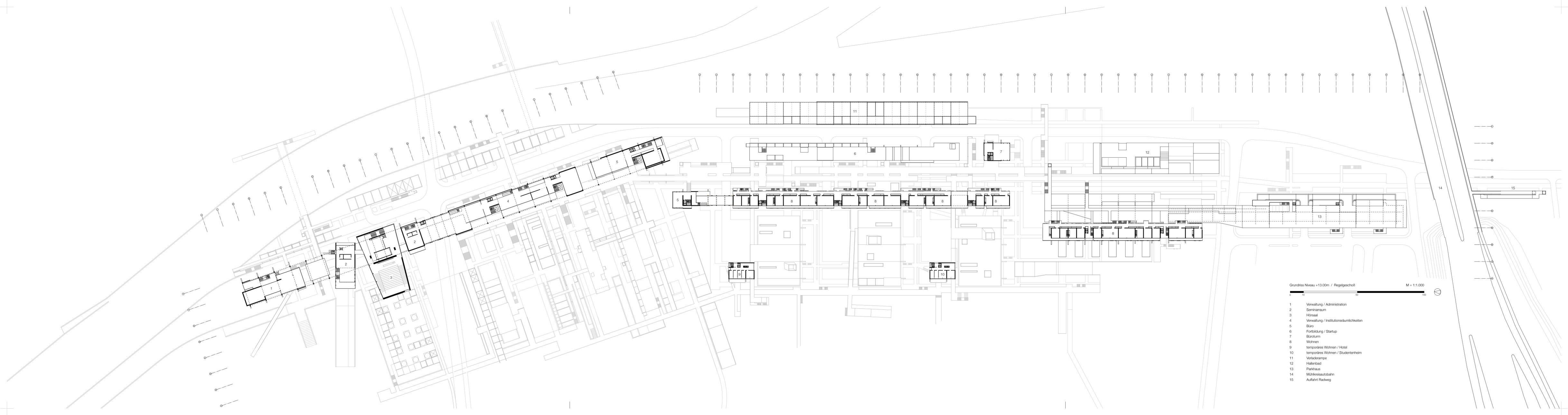
Grundriss Niveau ±0.00m / Marktplatz - Gewerbe M = 1:1.000

- 1 Sporthalle / Dreifachhalle 44/27/7m
- 2 Museum / Ausstellungsraum
- 3 Bibliothek
- 4 Ein- und Ausfahrt Tiefgarage
- 5 Geschäftsfäche / Kiosk
- 6 Straßenbahn Haltestelle
- 7 Restaurant
- 8 Geschäftsfäche / Einzelhandel
- 9 Geschäftsfäche / Supermarkt
- 10 Marktplatz / fix
- 11 Marktplatz / temporär
- 12 Gewerbe
- 13 Büro
- 14 Small Office
- 15 Gemeinschaftsraum / Vereine
- 16 Außenraum gedeckt
- 17 Hallenbad
- 18 Verladerrampe



Grundriss Niveau +7.00m / Erschließungsebene
M = 1:1.000

- 1 Cafe / Bistro
- 2 Aussichtsteg / Westbahn
- 3 Infopoint / Jugendzentrum
- 4 Hörsaal
- 5 Erschließungsebene
- 6 Museum
- 7 Sozialzentrum
- 8 Geschäftsfäche / Einzelhandel
- 9 Büro
- 10 Fortbildung / Schulung
- 11 Zugang temporäres Wohnen
- 12 Gemeinschaftsräume Bewohner
- 13 Gewerbe
- 14 Hallenbad / Außenbecken
- 15 Verladerrampe
- 16 Parkhaus - 339 Stellplätze / 15 rollstuhlgerechte Stellplätze
- 17 Auffahrt Radweg

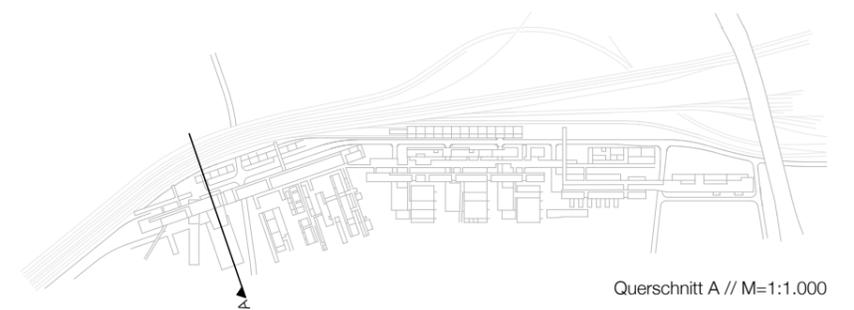
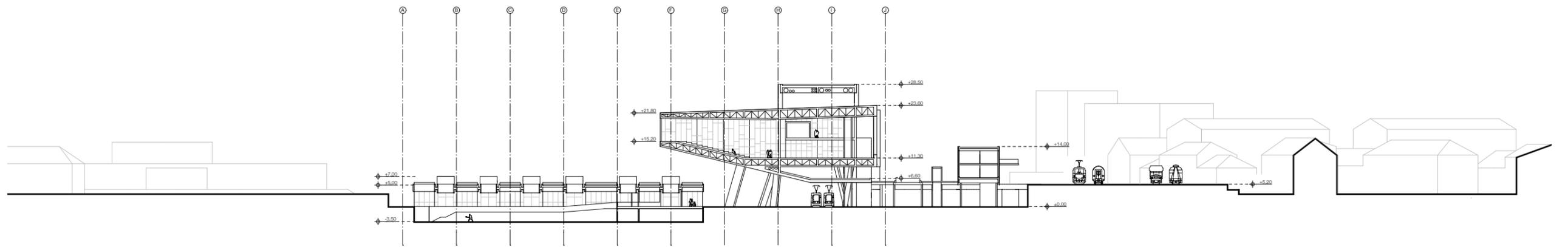


Grundriss Niveau +13.00m / Regelgeschoß M = 1:1.000

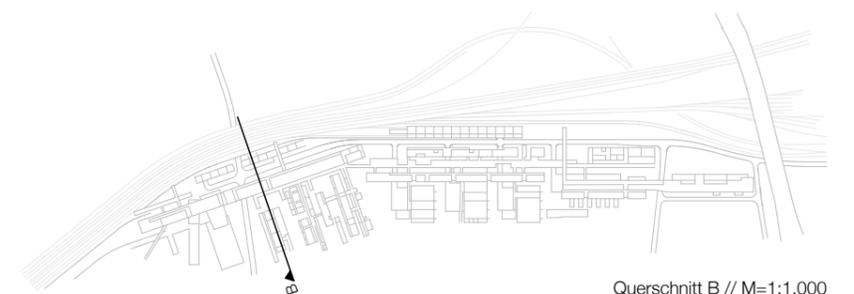
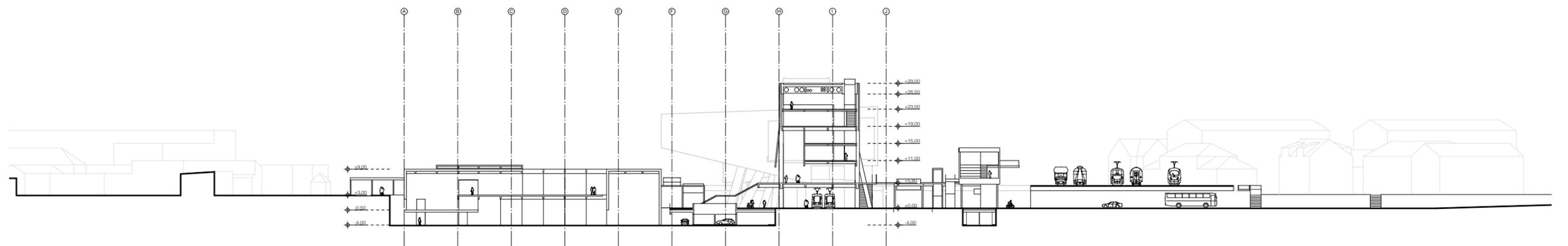
- 1 Verwaltung / Administration
- 2 Seminarraum
- 3 Hörsaal
- 4 Verwaltung / Institutionsräumlichkeiten
- 5 Büro
- 6 Fortbildung / Startup
- 7 Bürorum
- 8 Wohnen
- 9 temporäres Wohnen / Hotel
- 10 temporäres Wohnen / Studentenheim
- 11 Verladerrampe
- 12 Hallenbad
- 13 Parkhaus
- 14 Mühnkreisautobahn
- 15 Auffahrt Radweg

12.4 Schnitte

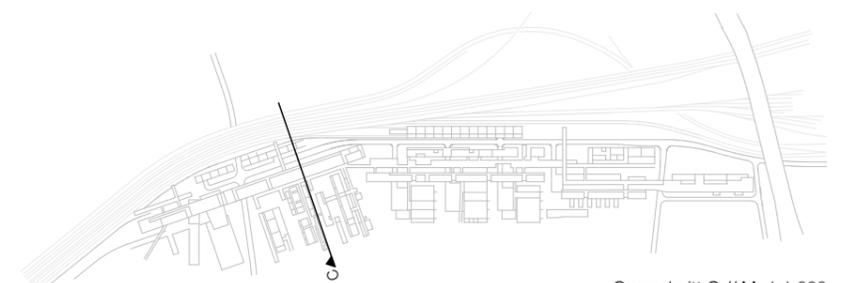
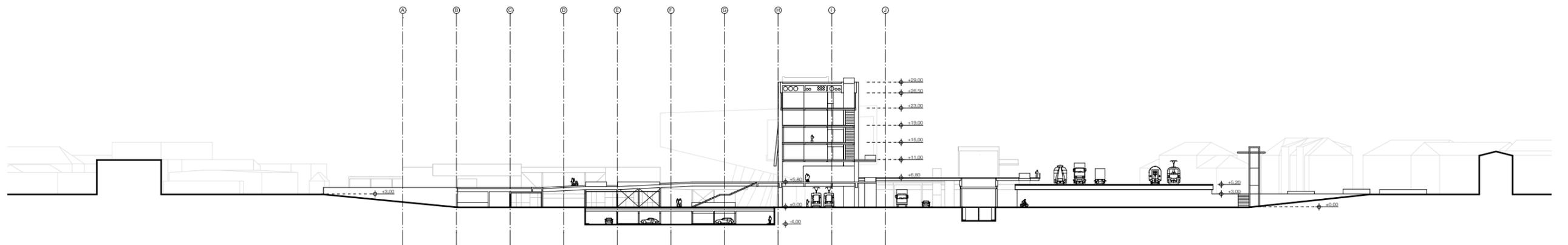
Querschnitt A //	M = 1:1.000	S.104
Querschnitt B //	M = 1:1000	S.105
Querschnitt C //	M = 1:1000	S.106
Querschnitt E //	M = 1:1000	S.107
Querschnitt F //	M = 1:1000	S.108
Längsschnitt H-I //	M = 1:1000	S.109
Längsschnitt J //	M = 1:1000	S.110



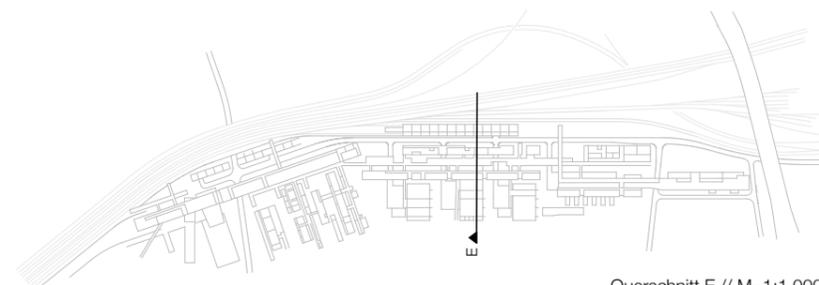
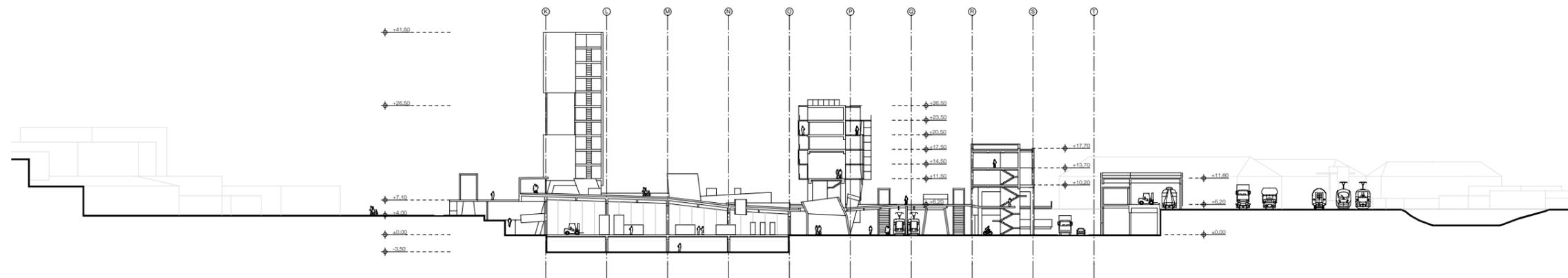
Querschnitt A // M=1:1.000



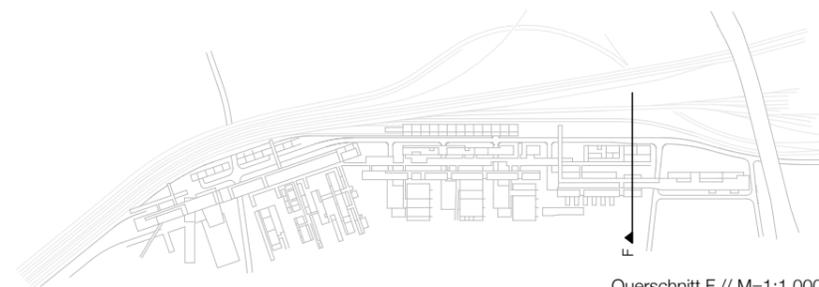
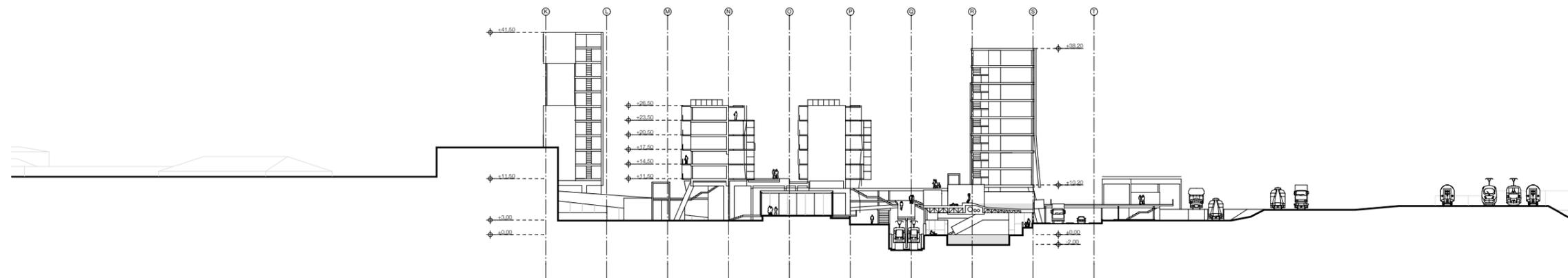
Querschnitt B // M=1:1.000



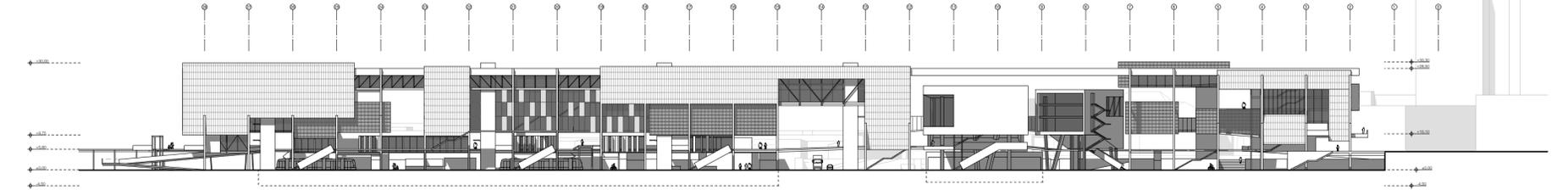
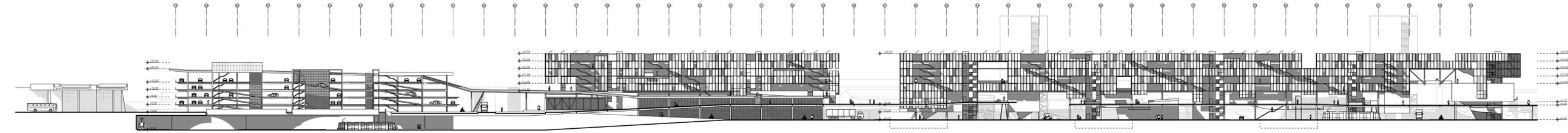
Querschnitt C // M=1:1.000



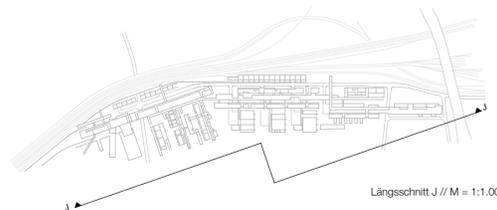
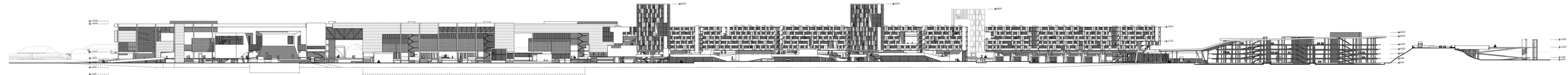
Querschnitt E // M=1:1.000



Querschnitt F // M=1:1.000



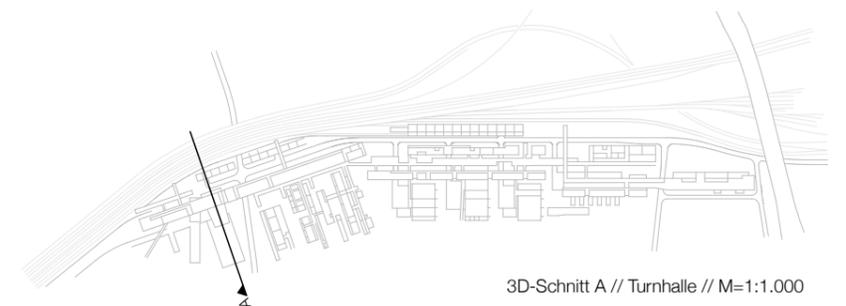
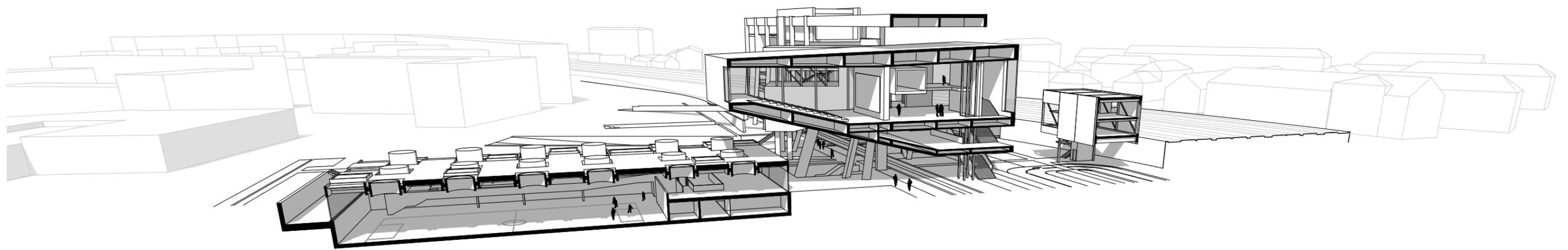
Längsschnitt H - I / M = 1:1.000



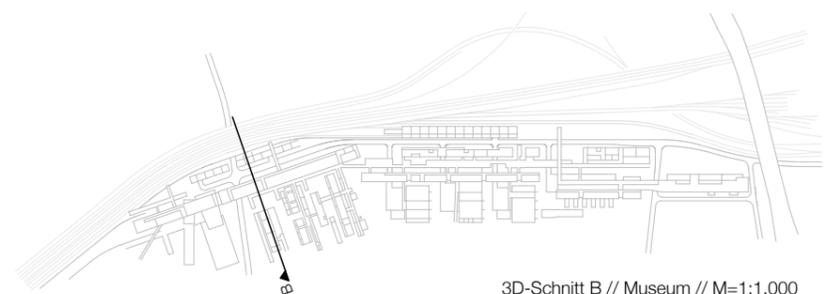
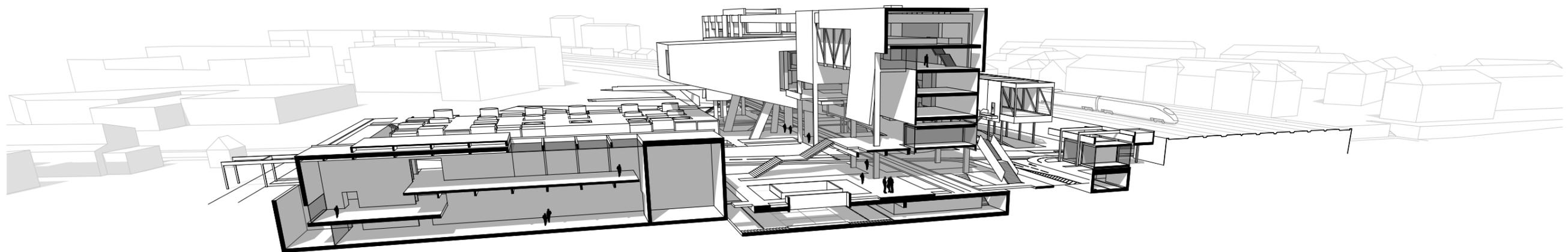
Längsschnitt J // M = 1:1.000

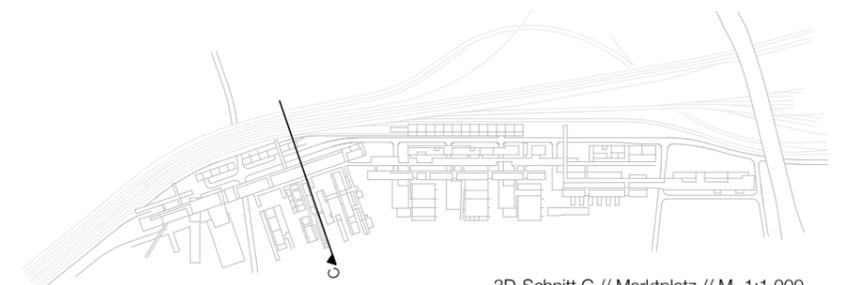
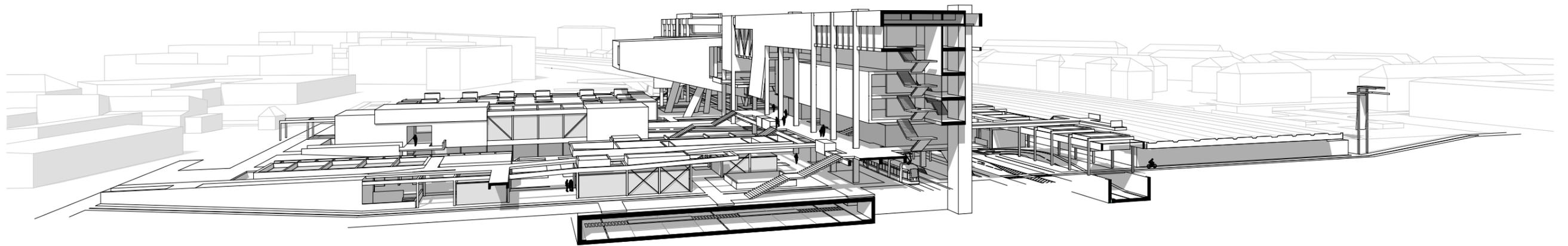
12.5 3D-Schnitte

3D - Schnitt A //	S.112
3D - Schnitt B //	S.113
3D - Schnitt C //	S.114
3D - Schnitt D //	S.115
3D - Schnitt E //	S.116
3D - Schnitt F //	S.117
3D - Schnitt G //	S.118

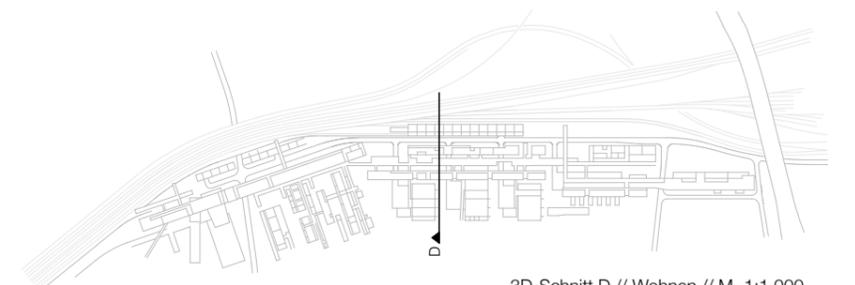
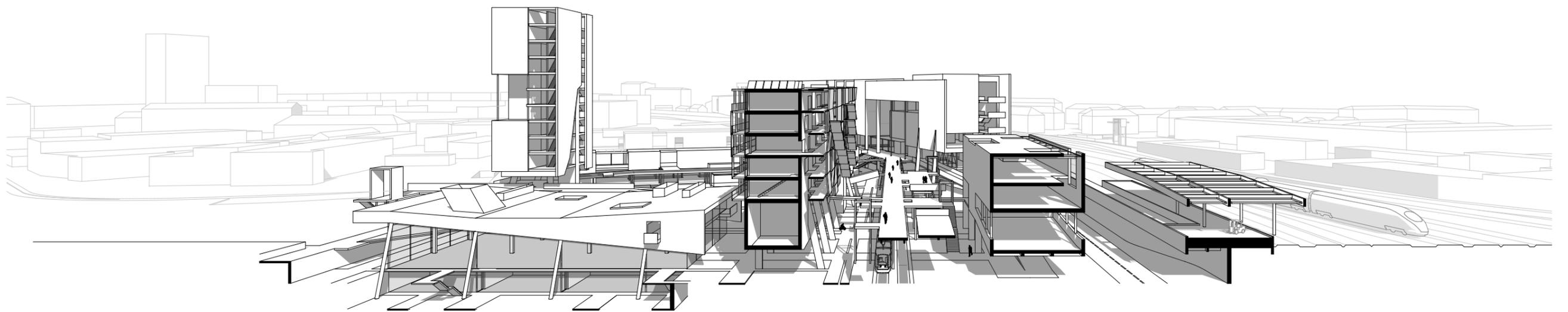


3D-Schnitt A // Turnhalle // M=1:1.000

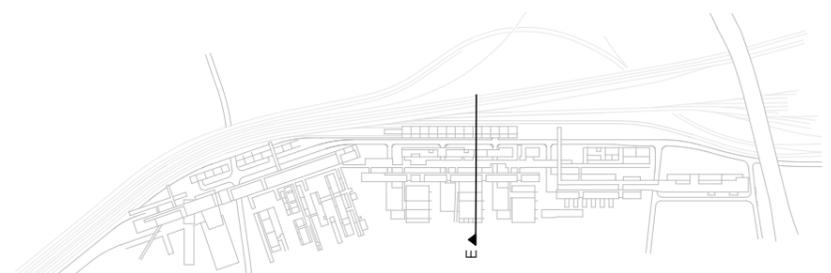
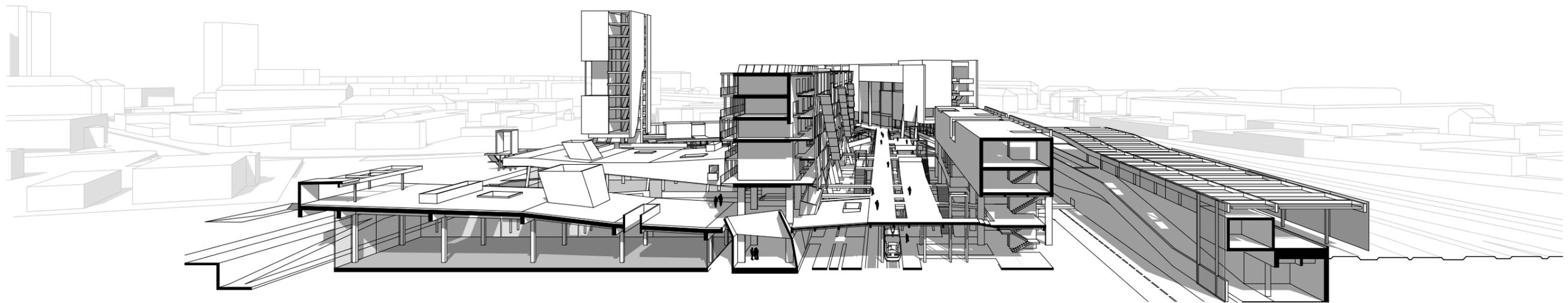




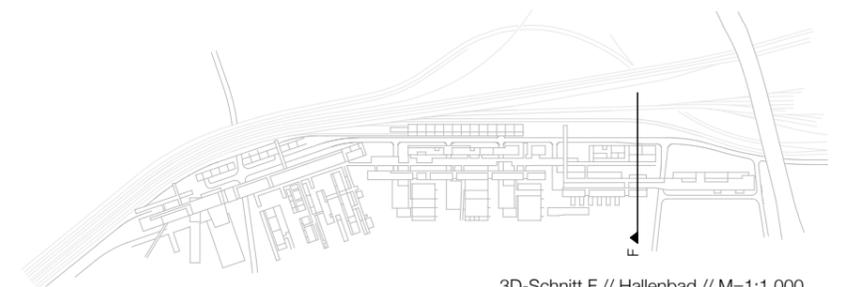
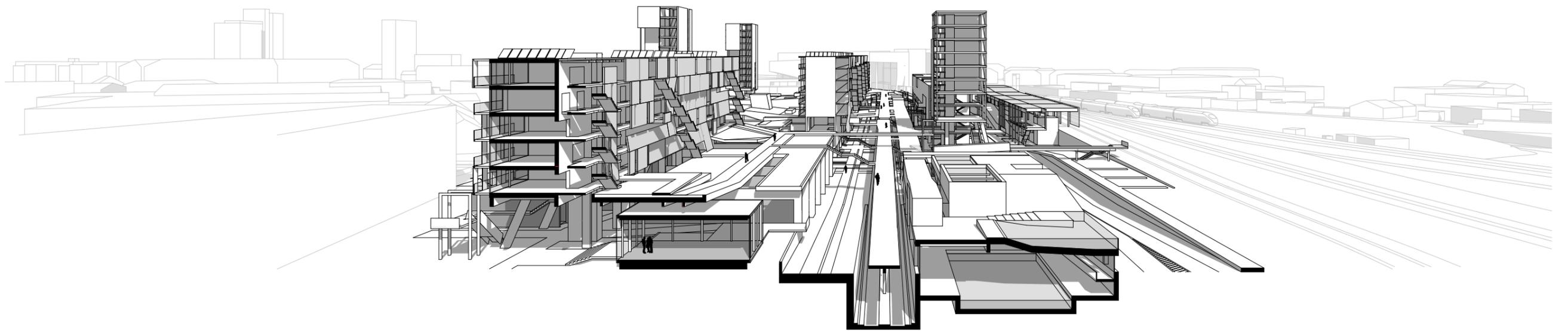
3D-Schnitt C // Marktplatz // M=1:1.000



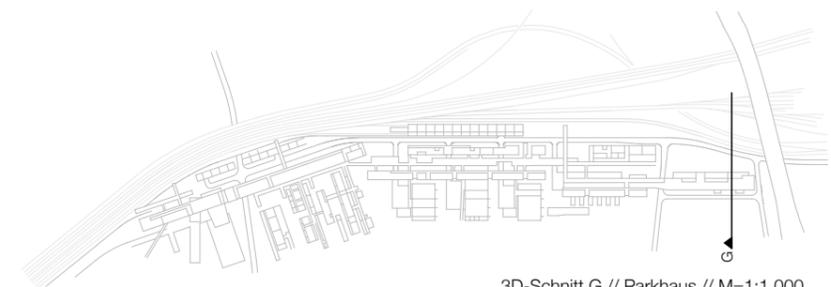
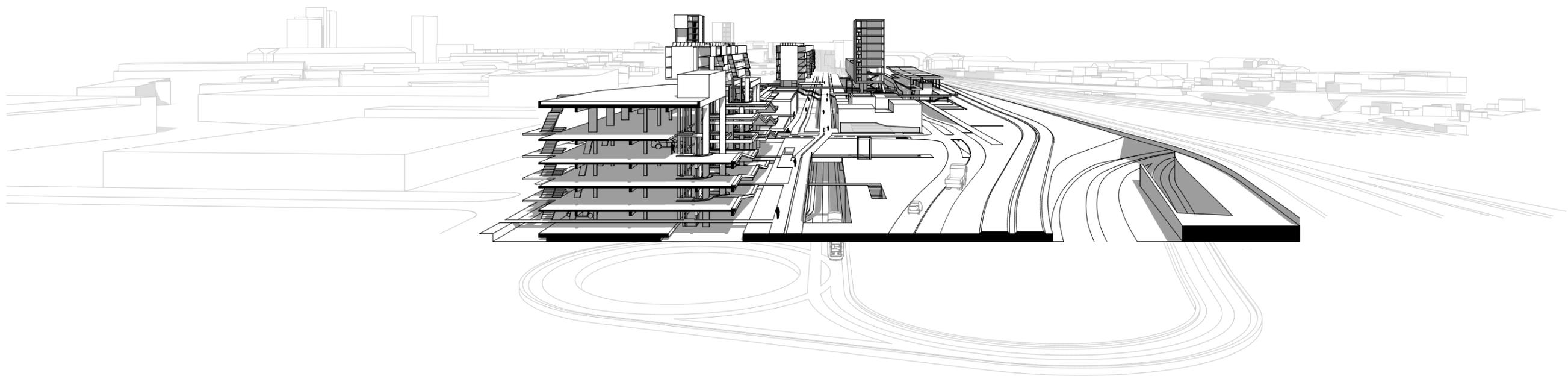
3D-Schnitt D // Wohnen // M=1:1.000



3D-Schnitt E // Wohnen // M=1:1.000



3D-Schnitt F // Hallenbad // M=1:1.000



3D-Schnitt G // Parkhaus // M=1:1.000

VERZEICHNISSE //

13.1 Abbildungsverzeichnis

Abb.00	Linz / Standpunkt Terminal Tower <i>Stefan Windischbauer</i>	03	Abb.11	Fahrzeuge / Geschwindigkeiten <i>Stefan Windischbauer</i>	16	Abb.21	Der Linzer Hauptbahnhof 1860 <i>Justus Schmidt / Linz in alten Ansichten / Residenz-Verlag / 1965 / S. 300 / Johannes Klaus 1860</i>	25
Abb.01	links: Stadtautobahn in Madrid / rechts: Mühlkeisautobahn <i>Angelika Fitz, Martin Heller / Linz Texas / Eine Stadt mit Beziehungen / Springer Verlag / 2008 / S. 54-55</i>	05	Abb.12	Vorstadthaus / USA <i>Kurt Freisitzer, Harry Glück / Sozialer Wohnbau / Entstehung, Zustand, Alternativen / Molden Edition / 1979 / S.70</i>	17	Abb.22	Stadtplan 1884 <i>Landesarchiv Oberösterreich / Plan der Landeshaupt-Stadt Linz u. der Stadt Urfabr / Scan / Karten- und Plänesammlung Linz OÖ 4</i>	26
Abb.02	Judge Dredd / Mega city 1 <i>http://sequart.org/images/the-cursed-earth-from-dredd-2012.jpg</i>	07	Abb.13	Lower Strip / Las Vegas / Autoarchitektur <i>Venturi, Brown, Izenour / Learning from Las Vegas / Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt / Birkhäuser 2007 / Originalfassung 1979 / S.23</i>	17	Abb.23	Eingemeindungen seit 1873 <i>bearbeitet von Stefan Windischbauer / Vorlage: Fritz Mayrhofer, Willibald Katzinger / Geschichtet der Stadt Linz, von der Aufklärung bis zur Gegenwart / Band II / J. Wimmer / 1990 / S. 314 / Stadt Linz - Vermessungsamt</i>	27
Abb.03	Luftbild Detroit <i>http://www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pressebilder/USA/USA_1_Luftbild.jpg</i>	08	Abb.14	Abbildung einer Kleinstadt / Schrobenhausen <i>Roland Rainer / Städtebauliche Prosa / Praktische Grundlagen für den Aufbau der Städte / Universitätsverlag Wagner Innsbruck / 1948 / S.123</i>	18	Abb.24	Plan zur Neugestaltung von Linz während des Zweiten Weltkriegs // Datum unbekannt <i>Landesarchiv Oberösterreich / Plan der Landeshaupt-Stadt Linz u. der Stadt Urfabr / Scan / Karten- und Plänesammlung Linz OÖ 2</i>	30
Abb.04	Orthofotokarte Linz und Umgebung <i>Angelika Fitz, Martin Heller / Linz Texas / Eine Stadt mit Beziehungen / Springer Verlag / 2008 / S. 32 / Abb. 3 / Marketa Brezovska: Orthofotokarte Linz und Umgebung / Linz in Progress / Institut für Kunst und Architektur / Akademie der bildenden Künste Wien / Wintersemester 2007/2008</i>	09	Abb.15	Gerichteter Raum / Verhältnis Architektur und Geschwindigkeit <i>Venturi, Brown, Izenour / Learning from Las Vegas / Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt / Birkhäuser 2007 / Originalfassung 1979 / S.22</i>	18	Abb.25	Wohnanlage Wimhölzel-Hinterland <i>Fritz Mayrhofer, Willibald Katzinger / Geschichtet der Stadt Linz, von der Aufklärung bis zur Gegenwart / Band II / J. Wimmer / 1990 / Abb.232 / S. 274</i>	31
Abb.05	Innenraum Pluscity Pasching <i>http://www.pluscity.at/architektur/</i>	10	Abb.16	Akzeptanzverhalten Auto // öffentliche Verkehrsmittel <i>Stefan Windischbauer / Vorlage: Hermann Knoflacher / Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung / Böhlau 2007 / S.347</i>	19	Abb.26	Wohnsiedling Spallerhof der Hermann Göring-Werke <i>Fritz Mayrhofer, Willibald Katzinger / Geschichtet der Stadt Linz, von der Aufklärung bis zur Gegenwart / Band II / J. Wimmer / 1990 / Abb.267 / S. 320</i>	31
Abb.06	Aktionsradien / Bewegungsmuster <i>Stefan Windischbauer</i>	11	Abb.17	Linz 1732 <i>Justus Schmidt / Linz in alten Ansichten / Residenz-Verlag / 1965 / Tafel 17 / Johann Friedrich Probst nach Bernhard Friedrich Werner 1732</i>	21	Abb.27	Generalverkehrsplan / Bulgariplatz <i>Fritz Mayrhofer, Willibald Katzinger / Geschichtet der Stadt Linz, von der Aufklärung bis zur Gegenwart / Band II / J. Wimmer / 1990 / Abb.295 / S. 348</i>	32
Abb.07	superstudio - supersurface <i>http://archipressone.files.wordpress.com/2012/09/archigramw.gif</i>	12	Abb.18	Linz aus der Vogelschau von Osten 1649 <i>Justus Schmidt / Linz in alten Ansichten / Residenz-Verlag / 1965 / Tafel 9 / Mathäus Merian nach unbekanntem Zeichner 1649</i>	23	Abb.28	Generalverkehrsplan Linz 1971 <i>Angelika Fitz, Martin Heller / Linz Texas / Eine Stadt mit Beziehungen / Springer Verlag / 2008 / S. 33 / Abb. 6 / Verkehrskonzept Linz, ca. 1971, aus: Rudolf Hirschmann et al., Linz. Stadt am Strom, Linz 1971</i>	32
Abb.08	Archigram - walking City <i>http://laboratoireurbanismeinsurrectionnel.blogspot.co.at/2012/12/architecture-radical-ecologie.html</i>	12	Abb.19	Die Innenstadt von Süden 1654 <i>Justus Schmidt / Linz in alten Ansichten / Residenz-Verlag / 1965 / S. 266 / Caspar Merian nach Clemens Beutler 1654</i>	23	Abb.29	Hochofengruppe 1940 <i>http://www.geschichteclubstahl.at/division_stahl/var/em_plain_site/storage/images/media/bilder/portal-geschichteclub/fotogalerie-1938-1949/1940-hochofengruppe/196081-1-ger-DE/1940-Hochofengruppe.jpg</i>	34
Abb.09	Duck <i>Venturi, Brown, Izenour / Learning from Las Vegas / Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt / Birkhäuser 2007 / Originalfassung 1979 / S.106</i>	14	Abb.20	Stadtplan 1847 <i>Landesarchiv Oberösterreich / Plan der Provincial-Hauptstadt Linz / Scan / Karten- und Plänesammlung Linz OÖ 3</i>	24			
Abb.10	Decorated shed <i>Venturi, Brown, Izenour / Learning from Las Vegas / Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt / Birkhäuser 2007 / Originalfassung 1979 / S.108</i>	14						

Abb.30	Flächenverteilung im Stadtgebiet	35	Abb.39	Traktion Linz und Frachtenbahnhof	43	Abb.49	Bauplatz / Blickrichtung Lenau-Hochhaus	50
	<i>bearbeitet von Stefan Windischbauer / Vorlage: http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/015_Flaechen/ Quelle: Stadtplanung Linz, Dezember 2005</i>			<i>http://www.linz.at/images/20092004cdruck.jpg</i>			<i>Stefan Windischbauer</i>	
Abb.31	Statistische Bezirke bis 2014	35	Abb.40	Frachtenbahnhof vor dem Abbruch	43	Abb.50	Vergleich der Größe bestehender Projekte mit dem Planungsgebiet	51
	<i>bearbeitet von Stefan Windischbauer / Vorlage: http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/</i>			<i>http://www.linz.at/images/Lufbild_Archiv(1).jpg</i>			<i>Stefan Windischbauer</i>	
Abb.32	Statistische Bezirke ab 2014	35	Abb.41	Masterplan - Architekturbüro Kneidinger / Stögmüller	45	Abb.51	Situationskarten // Grundlage	54
	<i>bearbeitet von Stefan Windischbauer / Vorlage: http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/</i>			<i>zur Verfügung gestellt von Architekturbüro Kneidinger / Staatlich befugter und beedeter Ziviltechniker / Vierthalerstraße 17 / 4020 Linz</i>			<i>Stefan Windischbauer</i>	
Abb.33	Stadtregion Linz	36	Abb.42	Grundriss / städtebaulicher Ideenwettbewerb / Albert Blaumoser	46	Abb.52	Situationskarten // Nutzung	55
	<i>bearbeitet von Stefan Windischbauer / Vorlage: Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Springer Wien New York / 2009 / S.17</i>			<i>http://www.linz.at/images/FBH-Siegerprojekt_Ansicht1gr.jpg</i>			<i>Stefan Windischbauer</i>	
Abb.34	Pendlerströme / Erreichbarkeit	37	Abb.43	Grundriss / städtebaulicher Ideenwettbewerb / Albert Blaumoser	46	Abb.53	Situationskarten // soziale Einrichtungen	56
	<i>bearbeitet von Stefan Windischbauer / Vorlage: Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Springer Wien New York / 2009 / S.129</i>			<i>http://www.linz.at/images/FBH-Siegerprojekt_Ansicht4gr.jpg</i>			<i>Stefan Windischbauer</i>	
Abb.35	Studentenverteilung / Studienrichtungen	39	Abb.44	Weiterentwicklung des Siegerprojekts durch die Stadt Linz	46	Abb.54	Situationskarten // Bildungseinrichtungen	57
	<i>bearbeitet von Stefan Windischbauer / Vorlage: Peter Arlt, Dimitri Boquard, Jonas Voegli / Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Springer Wien New York / 2009 / S.190</i>			<i>http://www.linz.at/images/Gruene_Mitte_Weiterfuehrende_Planung.jpg</i>			<i>Stefan Windischbauer</i>	
Abb.36	Lage innerhalb der Stadt Linz	40	Abb.45	Modell mit den Siegerprojekten der einzelnen Architekturwettbewerbe	46	Abb.56	Situationskarten // Infrastruktur und Versorgung	59
	<i>Stefan Windischbauer / Vorlage Grünflächenplan Stadt Linz</i>			<i>http://www.gruene-mitte-linz.at/index.php/aktuelles-modell/ modell_gruene_mittel</i>			<i>Stefan Windischbauer</i>	
Abb.37	Personen- und Frachtenbahnhof 1897	41	Abb.46	ÖBB-Immobilien / Folder Stadtteilentwicklung Frachtenbahnhof Linz	47	Abb.57	Situationskarten // Frei- und Grünflächen	60
	<i>Landesarchiv Oberösterreich / Plan der Landeshaupt-Stadt Linz u. der Stadt Urfahr / Scan / Eisenbahnarchiv / Band 120 / Mappe 2</i>			<i>ÖBB-Immobilienmanagement GmbH / Clemens-Holzmeister-Straße 6 / 1100 Wien</i>			<i>Stefan Windischbauer</i>	
Abb.38	Projekt für den Umbau des Linzer Bahnhofs 1910	42	Abb.47	Flächen der ÖBB innerhalb des Stadtgebiets / Grünflächenplan	49	Abb.59	Bauplatz / Heizhausstraße / Blickrichtung Süden	62
	<i>Landesarchiv Oberösterreich / Plan der Landeshaupt-Stadt Linz u. der Stadt Urfahr / Scan / Eisenbahnarchiv / Band 66 / Mappe 3</i>			<i>Stefan Windischbauer / Vorlage Grünflächenplan Stadt Linz</i>			<i>Stefan Windischbauer</i>	
			Abb.48	Bauplatz / Blickrichtung Süden	50	Abb.60	Bauplatz / Heizhausstraße / Blickrichtung Süden	62
				<i>Stefan Windischbauer</i>			<i>Stefan Windischbauer</i>	
						Abb.61	Bauplatz / Blickrichtung / Osten	63
							<i>Stefan Windischbauer</i>	

Abb.62	Bauplatz / Blickrichtung Süd-Ost / VÖEST-Alpine <i>Stefan Windischbauer</i>	63	Abb.75	Bauphase I / Öffnen des Bauplatzes / Zugänglichkeit <i>Stefan Windischbauer</i>	77
Abb.63	Bauplatz / Blickrichtung Norden <i>Stefan Windischbauer</i>	64	Abb.76	Bauphase II / Marktplatz / temporäre Nutzungen <i>Stefan Windischbauer</i>	78
Abb.64	Bauplatz / Blickrichtung Süden <i>Stefan Windischbauer</i>	64	Abb.77	Bauphase III / Infrastruktur / soziale Einrichtungen / Arbeiten <i>Stefan Windischbauer</i>	79
Abb.65	Straßenbahnachsen / Trassenverlauf der geplanten Linie 4 im Stadtgebiet <i>Stefan Windischbauer</i>	66	Abb.78	Bauphase VI / Wohnen / Gewerbe / Adaption Bestand <i>Stefan Windischbauer</i>	80
Abb.66	Nachbarschaftsbeziehungen / Einbinden der umliegenden Areale <i>Stefan Windischbauer</i>	68	Abb.79	Grundstückseinteilung / Nutzung <i>Stefan Windischbauer</i>	81
Abb.67	Bewegungsstrom // Einflüsse <i>Stefan Windischbauer</i>	69	Abb.80	Berechnung / GRZ / GFZ <i>Stefan Windischbauer</i>	82
Abb.68	Massnahmen Verkehr <i>Stefan Windischbauer</i>	70	Abb.81	Wohnungsschlüssel / Nutzungen / Aufbau temporäres Wohnen <i>Stefan Windischbauer</i>	83
Abb.69	Geh- und Radwege <i>Stefan Windischbauer</i>	71			
Abb.70	Funktionsverteilung <i>Stefan Windischbauer</i>	72			
Abb.71	Systemschnitt / schematische Darstellung der Bebauung <i>Stefan Windischbauer</i>	73			
Abb.72	Entwurfsmuster <i>Stefan Windischbauer</i>	74			
Abb.73	Erschließungssystem / Geh- und Radwege / Straßenbahn <i>Stefan Windischbauer</i>	75			
Abb.74	Erschließungssystem / Bebauung im Bereich Marktplatz <i>Stefan Windischbauer</i>	76			

13.2 Literaturverzeichnis

Städtebauliche Prosa / Praktische Grundlagen für den Aufbau der Städte
Roland Rainer / Universitätsverlag Wagner Innsbruck / 1948

Stadtpolitik / Häußermann, Läßle, Siebel
Suhrkamp Verlag / 2008

Tokyo Superdichte / Wolfgang Kölbl
Ritter Verlag / 2000

Sozialer Wohnbau / Entstehung, Zustand, Alternativen
Kurt Freisitzer, Harry Glück / Molden Edition / 1979

Fahren, fahren, fahren,... / Paul Virilio
Merve Verlag Berlin / 1978

Lerning from Las Vegas / Venturi, Brown, Izenour
Birkhäuser 2007 / Originalausgabe 1979

Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung / Hermann Knoflacher
Böhlau / 2012

Zur Harmonie von Stadt und Verkehr / Freiheit vom Zwang zum
Autofahren / Hermann Knoflacher / Böhlau / 1996

Virus Auto / Die Geschichte einer Zerstörung / Hermann Knoflacher
Überreuter / 2009

Linz, eine kurze Geschichte der Stadt / Ursula Knappinger
Überreuter / 2003

Geschichte der Stadt Linz, Band II / Fritz Mayerhofer, Willibald Katzinger
J. Wimmer / 1990

Nationalsozialismus in Linz, Band I / Fritz Mayerhofer, Walter Schuster
Archiv der Stadt Linz / 2002

Patenstadt des Führers, Eine Politik- und Sozialgeschichte von Linz
1908-1945 / Evan Burr Bukey / Campus-Verlag / 1993

Bauen unterm Hakenkreuz, Architektur des Untergangs
Helmut Weihsmann / Promedia / 1998

Linz Atlas / Zur Lebensqualität hier und anderswo / Peter Arlt, Dimitri
Boquard, Jonas Voegli / Springer Wien New York / 2009

Oberösterreichs Eisenbahnen / Geschichte des Schienenverkehrs im
ältesten Eisenbahnland Österreichs / Franz Aschauer
OÖ Landesverlag / 1964

13.3 Digitale Medien

<http://arbeitsweltdergeographie.info>

<http://shrinkingcities.com>

<http://megastructure-reloaded.org>

<http://de.wikipedia.org>

<http://www.linz.at/>

<http://kochleo.at/>

<http://www.ots.at/>