

PRÄAMBEL

Städtebauliche Planung heißt, mit großer räumlicher und zeitlicher Perspektive die Rahmenbedingungen und übergeordneten Festlegungen, die von öffentlichem Interesse sind, zu definieren und vorzugeben. Innerhalb dieses Rahmens können sich dann einzelne Akteure und deren Projekte entfalten. Genau diesem Anspruch dienen die hoheitlichen Planungsinstrumente, der Flächenwidmungsplan und der Bebauungsplan. Um zusätzlich zu diesen bewährten, rechtlich verankerten Methoden den Linzerinnen und Linzern klare Entwicklungsstrategien aufzuzeigen und Projektentwicklern zugleich Möglichkeitsräume und städtebauliche Rahmenbedingungen der Stadt Linz zu vermitteln, wurde die städtebauliche Kommission ins Leben gerufen.

Auch bei der vorliegenden Betrachtung des Areals entlang der Petzoldstraße bedeutet diese Herangehensweise, aus einer übergeordneten Sichtweise mit großer Flughöhe Potenziale und Bezüge des Standorts zu erkennen und in die Entwicklung zukünftiger Projekte einfließen zu lassen. Damit wird den Menschen, die an diesem Ort derzeit und in Zukunft ihren Alltag verbringen, den Bauträgern und Investoren sowie den Grundeigentümern die Gewissheit gegeben, dass alle Planungen und Realisierungen Teil eines übergeordneten Gesamtkonzepts darstellen. Und dass die einzelnen Schritte der Entwicklung des Standorts optimal auf die Zielsetzungen abgestimmt und in Einklang mit einem großräumigen Entwicklungskonzept der Stadt Linz stehen.

Anlass für die Befassung der städtebaulichen Kommission sind einige konkrete und einige in einem frühen Konzeptionsstadium befindliche Projekte, insbesondere das in der Öffentlichkeit stark diskutierte ‚Dynatrace-Hochhaus‘ als Erweiterung des bereits bestehenden Bürogebäudes. Diese Entwicklungen sind insofern von besonderer Bedeutung, als es darum geht, einerseits diesem äußerst erfolgreichen Linzer Unternehmen kurzfristig eine Erweiterungsmöglichkeit zu geben und darüberhinaus diesen zentrumsnahen Stadtraum als Wirtschafts- und Unternehmensstandort möglichst attraktiv zu machen. Für die weitere Entwicklung dieses Stadtteils stellen die bereits von der städtebaulichen Kommission bearbeiteten Stadtareale ‚Hafenviertel‘ und ‚Schlachthofareal‘ wichtige Grundlagen für die Überlegungen des Betrachtungsgebiets ‚Petzoldstraße‘ dar.

Die vernetzte Betrachtung von städtebaulichen Entwicklungsarealen, wie bei dem vorliegenden Betrachtungsgebiet ‚Petzoldstraße‘, gewährleistet langfristig einen umfassenden Mehrwert in Form eines lebenswerten Stadtraums, attraktiver Adressen und hochwertiger Liegenschaften gleichermaßen für die Stadt, für deren Bevölkerung sowie für die betroffenen Liegenschaftseigentümer:innen. Denn erst ein gesamtheitliches Denken und ein konzertiertes Vorgehen machen aus der Summe von Einzelprojekten ein Stück Stadt. Dieses Vorgehen bedarf eines Dialogs und einer gegenseitigen Rücksichtnahme aller Beteiligten sowie der sorgfältigen Abstimmung der vorhandenen und geplanten Einzelvorhaben. Zugegebenerweise erfordert dies zu Beginn für alle einen erhöhten Aufwand, macht aber langfristig eine erfolgreiche Stadtentwicklung möglich. Die hier vorliegenden konkreten städtebaulichen Zielsetzungen sollen Wege bzw. eine ‚Perspektive‘ für diese ‚Stadtwerdung‘ aufzeigen.

ANLASS UND ZIELE

Momentan sind im Betrachtungsgebiet folgende Projekte in Entwicklung (Hinweis: Entwicklungsvorstellungen der privaten Grundeigentümer bzw. Projektentwickler):

Dynatrace-Hochhaus inkl. Hochgarage mit Kindergarten

Dynatrace bietet im Moment rund 650 Mitarbeiter:innen an zwei Standorten in Linz einen Arbeitsplatz. Ein Zubau in Form eines 65-Meter-Hochhauses, der direkt mit dem Bestandsgebäude verbunden ist, soll für die Zusammenführung der beiden Standorte sowie für weitere, zusätzliche Arbeitsplätze einen

Städtebauliche Kommission „Perspektive Petzoldstraße“

gemeinsamen Raum in einem Gebäude schaffen. Der Fußabdruck des Gebäudes nimmt einen Großteil der Grundstücksfläche ein. Auf der Fläche des derzeitigen Betriebsparkplatzes, südlich des Bestandsgebäudes, ist ein 5-geschoßiges Parkhaus geplant, auf dessen Dach ein zweigeschoßiger Kindergarten inklusive Freifläche platziert werden soll.

Laut Angabe der Projektbetreiber soll ein innovatives Mobilitätskonzept, das in den Grundzügen mündlich vorgestellt worden ist, mit zahlreichen Angeboten und Vergünstigungen für Radfahrer*innen und ÖV-Nutzer*innen den MIV deutlich reduzieren. Laut Dynatrace kommen bereits jetzt nur ca. 1/3 der derzeit 500 MitarbeiterInnen am Standort Petzoldstraße mit dem Auto zur Arbeit.

Der Home-Office-Faktor, der eine Anwesenheitsreduktion von ca. 15 % erwarten lässt, sei in das Wachstumskontingent des Neubaus bereits eingerechnet. Seitens der Antragsteller liegt eine Verkehrsuntersuchung für das ggstl. Projekt vor. Es sind im Parkhaus 370 und im Tiefgeschoß des Bürogebäudezubaus 20 neue Kfz-Stellplätze geplant.

Hochhaus am Grundstück Fa. Stütz

Auf der direkt westlich angrenzenden Liegenschaft der Fa. Stütz wird von dieser eine Projektentwicklung für ein dreigeschoßiges Sockelgebäude mit einem 75 m hohen Turm vorgeschlagen. Auch dieser Baukörper nimmt fast das gesamte Baufeld ein. Ein definierter öffentlicher Raum zwischen den Gebäuden ist nicht vorgesehen und angesichts der beengten Zwischenräume auch nicht möglich. Insgesamt sind hier 300 Stellplätze in den Untergeschoßen und Sockelgeschoßen vorgesehen.

Areal Hafenstraße 26 - 28

Im Osten der A7 soll das Grundstück Hafenstraße 26 - 28 entwickelt werden. Es werden dazu durch die Projektwerber Baukörperstudien mit Rücksicht auf Grundgrenzen bzw. mögliche Bauetappen präsentiert. Die Szenarien weisen unterschiedliche Dichten auf und beziehen auch die angrenzenden Liegenschaften in die Betrachtungen mit ein. Angestrebt wird eine gemischt genutzte Entwicklung mit einem Hochpunkt an der Hafenstraße.

E-Tech-Erweiterung

E-Tech präsentiert mögliche Entwicklungsoptionen am bzw. im Umfeld seiner Liegenschaft. Hier möchte der ARBÖ mit seiner Werkstatt grundsätzlich bleiben, aber stärker auf E-Mobilität setzen. Eine Überbauung der angrenzenden OMV-Tankstelle wäre vorstellbar. Diesbezügliche Gespräche mit der OMV wurden bereits geführt. Eine Erweiterung von E-Tech selbst, die ca. 40 % des Bestandsgebäudes selbst nutzt – die verbleibenden Flächen sind an externe Unternehmen vermietet – ist im Moment nicht angedacht. Einer öffentlichen Querung des Geländes parallel zur Hafenstraße steht E-Tech offen gegenüber.

Die oben genannten Projekte und die von den ProjektwerberInnen genannten Ziele und Fakten unterstreichen das große Entwicklungspotenzial und die derzeitige Dynamik dieses Stadtraums. Zudem sind sie ein guter Anlass, an die beiden bereits von der städtebaulichen Kommission bearbeiteten Areale ‚Hafenstraße‘ und ‚Schlachthofareal‘ anzuschließen und das gesamte Stadtgebiet zwischen Mühlkreisautobahn im Osten und geplanter Stadtbahn im Westen, Hafenstraße im Norden und Derfflingerstraße im Süden auf sein städtebauliches Potenzial abzuklopfen.

Einhergehend mit eindeutigen städtebaulichen Aussagen zu den anstehenden konkreten Projekten muss eine mittel- bis langfristige Vision mit konkreten räumlichen und funktionalen Konzepten für das Betrachtungsgebiet formuliert werden. Denn wie bereits in den vorangegangenen städtebaulichen

Städtebauliche Kommission „Perspektive Petzoldstraße“

Kommissionen festgehalten wurde, stellt das Stadtgebiet in direktem Anschluss an die Tabakfabrik und im Bereich der ‚digitalen Meile‘ für Linz eine riesige Chance dar, zentrumsnah große Flächenreserven für eine neue Arbeitswelt bereit zu stellen. Dabei soll der industriell gewerblich geprägte Stadtteil schrittweise entwickelt werden, ohne funktionierende Bestandsnutzungen zu verdrängen.

ÜBERGEORDNETE STADTRÄUMLICHE BEDEUTUNG

Das Betrachtungsgebiet ist zurzeit von flächenintensiven Gewerbe- und Industriebetrieben geprägt. Lediglich entlang der Autobahn und in der Köglstraße finden sich einzelne kleinteilige Wohnbauten, sowie an der Derfflingerstraße zwei Verbrauchermärkte. Wie schon erwähnt belegen bestehende, gut nachgefragte Bürobauten und aktuelle hochwertige Planungen bereits jetzt das enorme Potenzial für ein Upcycling zu einem begehrten Stadtgebiet mit dem Schwerpunkt auf vielfältige, verdichtete Arbeitsformen.

Einerseits besteht durch die unmittelbare Nähe zum Autobahnknoten ‚Hafenstraße‘ die Möglichkeit, das Areal perfekt über das übergeordnete Straßennetz zu erreichen, wobei eine Ausfahrt von der Petzoldstraße auf die Südrichtung der A7 derzeit nicht möglich ist, andererseits gewährleistet die geplante Stadtbahn S6/S7 eine optimale öffentliche Verkehrsanbindung. Die Achse Petzoldstraße – Köglstraße verknüpft dabei die Hafenstraße mit der Derfflingerstraße, die Lederergasse führt direkt ins Stadtzentrum, und zahlreiche kleinere Fuß- und Radwege verbinden wiederum das Areal mit dem Stadtentwicklungsgebiet des Hafens. Die vorhandenen Straßen und Wege bieten schon heute eine solide Grundlage für ein gut ausbaubares Netz für alle Mobilitätsformen.

Ausgehend von diesen Rahmenbedingungen und in Anbetracht der vorgebrachten Intentionen etabliert die städtebauliche Kommission eine im Sinne nachhaltiger und integrierter Stadtentwicklung langfristige Perspektive für dieses Stadtareal. Denn gemeinsam mit der angedachten Umnutzung des Schlachthofareals steht in diesem ehemaligen Außenposten der Stadt ein umfassender Stadtumbau an, der eine klare Vision einfordert.

Unumgänglich für die konzertierte langfristige Entwicklung dieses außergewöhnlichen Standorts ist ein städtebauliches Konzept, das die bereits realisierten und die geplanten neuen Infrastrukturprojekte (Neue Eisenbahnbrücke, die geplante Stadtbahn S6/S7, Buslinien 13, 14, 47 und 48 und die Verbreiterung der VOEST-Brücke durch Bypass-Brücken) mit den konkreten Projekten (Dynatrace, Neubau MIC-Bürohaus, usw.), den mittelfristigen Umnutzungen (Schlachthofareal, E-Tech-Erweiterung, etc.) und den langfristigen Potenzialen zu einem Ganzen verbindet. Erst diese gesamtheitliche Vision erlaubt es, die Qualitäten der Einzelprojekte bauplatzübergreifend auszuspielen und die Summe der Einzelteile zu einer langfristig attraktiven städtischen Adresse für hochwertige Arbeitsplätze zu vernetzen.

Die städtebauliche Kommission machte es sich dabei zur Aufgabe, eine mehrschichtige städtebauliche Herangehensweise zu formulieren. Einerseits soll anhand einer Vision für den Stadtraum aufgezeigt werden, welche Potenziale in diesem sich bisher eher gemächlich entwickelnden Stadtraum stecken, um die Chance greifbar zu machen, die sich hier für eine integrierte Stadtentwicklung von Linz in den nächsten Jahrzehnten auftut. Darauf aufbauend sollen andererseits konkrete nächste Schritte für die Stadt, Projektentwickler:innen, Stakeholder, Grundeigentümer:innen und Nachbar:innen aufgezeigt werden.

VISION

Linz hat sich in den letzten Jahrzehnten dynamisch von einer Stadt, die stark von der (Schwer-)Industrie geprägt ist, schrittweise zu einer modernen Industriestadt 4.0 entwickelt. Ohne die traditionelle Industrie aufzugeben oder zu vernachlässigen, entstand parallel eine äußerst lebendige, international bedeutende Software-Industrie. Dieser neue Sektor profitiert dabei gleichermaßen von den sehr guten städtischen Rahmenbedingungen, hochwertigen Ausbildungsstätten und technikaffinen Kulturinitiativen der Region, den Linzer Pionier:innen auf diesem Gebiet sowie der Nähe zur ‚alten‘ Industrie. Die Unternehmen der Software-Industrie wachsen teilweise sehr schnell und brauchen innerhalb der Stadt Platz zur Entfaltung.

Wie immer bringen schnelle Veränderungen auch gewisse Wachstumsschmerzen mit sich, aber wesentlich bedeutender sind deren Chancen. Linz hat jetzt die Möglichkeit, sich noch wesentlich selbstbewusster als bisher als moderne Lebens- und Industriestadt neu aufzustellen und sich im Standortwettbewerb der Regionen optimal zu positionieren. Wie die Schilderungen zur stadträumlichen Bedeutung bereits klargelegt haben, kann dem gegenständlichen Betrachtungsgebiet ‚Petzoldstraße‘ dabei eine Schlüsselrolle zukommen. In unmittelbarer Nähe zur Tabakfabrik, direkt in der ‚digitalen Meile‘ gelegen, bietet es gemeinsam mit dem ‚Schlachthofviertel‘ (siehe Protokoll der städtebaulichen Kommission vom August 2020) ein gewerblich und industriell genutztes Flächenreservoir, das sich über eine orchestrierte Konsolidierung und Nachverdichtung in einen signifikanten ‚Stadtteil der Software-Industrie‘ verwandeln kann. Hochwertige öffentliche Räume, attraktive Fuß- und Radwege, der unmittelbare Anschluss an die Innenstadt und die Tabakfabrik, ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr, eine sehr gute Autobahnanbindung und eine spannende Architektur in unmittelbarer Nähe zum Donauufer sind beste Voraussetzungen, einen vielversprechenden Stadtraum mit lokaler und internationaler Strahlkraft entstehen zu lassen.

Die jetzt anstehenden Projekte von Dynatrace und Co sollten der Anstoß sein, mutig und entschlossen diese Chance zu ergreifen, indem sie als Initialzündung für die Gesamtentwicklung fungieren.

VORSCHLÄGE DER STÄDTEBAULICHEN KOMMISSION ZUR WEITEREN VORGEHENSWEISE

Öffentliches, städtisches Interesse ist es, die vorliegenden Einzelprojekte, Initiativen, Interessen und Ideen untereinander zu vernetzen und deren Entwicklung in Einklang mit dem Standortpotenzial des gesamten Stadtraums zu bringen, um einen maximalen Mehrwert für den Standort Linz und damit für alle Beteiligten zu schaffen. Dafür sind Maßnahmen in den folgenden vier Kategorien zu ergreifen:

- 1. Leistungsfähige und attraktive verkehrstechnische Erschließung**
- 2. Hochwertiger öffentlicher Frei- und Grünraum**
- 3. Übergeordnete städtebauliche Rahmenbedingungen**
- 4. Konkrete Vorgaben für Bauprojekte**

Themenübergreifend stellen sich dabei folgende Fragen:

- Wie könnte ein zukunftsweisendes Stadtviertel mit dem Fokus Arbeiten heute aussehen?
- Welche städtebauliche ‚Hardware‘ benötigt ein ‚Stadtviertel der (Software-)Industrie 4.0‘, und wie kann dessen (schrittweise) Umsetzung erfolgen?
- Welche weichen Standortfaktoren machen diesen Standort für Unternehmen und deren Mitarbeiter:innen maximal attraktiv?
- Welche Nutzungen, welche Baustruktur, welche Qualitäten des öffentlichen Raums, welche Infrastrukturen sind für die Entwicklung des Stadtareals zum ‚Stadtviertel der (Software-)Industrie 4.0‘ notwendig und wünschenswert?

- Wie kann gleichzeitig ein Mehrwert für die gesamte Stadt gewährleistet werden?
- Welche Auswirkungen haben zukünftige Projekte und die angedachte Stadtteilentwicklung auf benachbarte Stadtteile und wie geht man damit um?
- Welche Auswirkungen können zukünftige Projekte und Stadtteilentwicklungen auf das klimatische Großsystem und das Mikroklima haben?
- Wie können die anstehenden Projekte tatsächlich die o.a. Initialzündung bewirken?

Ad 1: Leistungsfähige und attraktive verkehrstechnische Erschließung

Grundvoraussetzung für eine langfristige Aufwertung des Betrachtungsgebiets und eine Nachverdichtung ist eine leistungsfähige Verkehrsanbindung, das einerseits eine optimale Anbindung ans ÖV-Netz, andererseits eine möglichst unmittelbare Anbindung an die Autobahn bedeutet. Folgende Themen werden in Folge beleuchtet:

- **Stadtbahn**
- **Buslinien**
- **Fuß- und Radwege**
- **Autobahnanschluss**
- **Binnenverkehr**
- **Ruhender Verkehr**

Stadtbahn S6 und S7

Die Stadtbahnlinien S6 und S7 und deren Trasse sollen zu einem Rückgrat für den öffentlichen Raum zwischen Hafenstraße und Lederergasse und das gesamtstädtische öffentliche Verkehrsnetz werden. Parallel dazu soll ein kleinteiliges Wegenetz vielfältige Ost-West-Verbindungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen bieten. Damit soll das gesamte Betrachtungsgebiet zukünftig optimal an das übergeordnete ÖV-Netz der Stadtbahn angebunden werden. Ebenso sollen die peripheren Wohnlagen im Süden, Norden und Westen der Stadt komfortabel und schnell erreichbar sein. Von der geplanten Stadtbahnhaltestelle an der Hafenstraße soll eine attraktive Abfolge von Wegen und Plätzen über die Petzoldstraße bis ins Hafenviertel führen.

Buslinien

Ergänzend zu den zukünftigen Stadtbahnlinien S6 und S7 soll über die Köglstraße, Petzoldstraße, Lederergasse und Hafenstraße schrittweise ein enges Netz an städtischen Buslinien 13, 14, 47 und 48 geführt werden. Sollte aus notwendigen Verkehrslenkungsmaßnahmen in Hinblick auf die Mobilitätskonzepte der Projektinvestoren:innen ein zusätzlicher Bedarf an ÖPNV identifiziert werden, sind diese Erkenntnisse mitzuberücksichtigen. Wenn die Rahmenbedingungen es erlauben, sollen die Busse eine eigene Bustrasse bzw. -spur benutzen.

Fuß- und Radwege

Um die notwendige Mobilitätswende zu erreichen und eine nachhaltige und positive Änderung des Mobilitätsverhaltens zu erzielen (d.h. einen Modalsplit mit signifikanter Erhöhung zu den sanften Mobilitätsformen - ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr - zu bewirken), müssen bei der Straßengestaltung neue, geänderte Prioritäten gesetzt werden: attraktive, breite und einladende Fuß- und Radwege, die in stärker frequentierten Straßen (wenn möglich) baulich vom Autoverkehr getrennt geführt werden; moderne Gestaltung und Ausstattung des öffentlichen Raums mit einer einladenden Zeichenhaftigkeit und sehr gutem Wiedererkennungseffekt; feingliedriges Wegenetz mit hohem Komfort (wenig

Städtebauliche Kommission „Perspektive Petzoldstraße“

Barrieren, Sonnenschutz, Bäume, attraktive Beläge,...); vielfältige Angebote am Weg (Nahversorger, Cafés, Treffpunkte, attraktive Ergeschoßnutzungen ...).

Autobahnanschluss (vollwertige Kreuzung an der Hafestraße)

Ein Ausbau der Kreuzung Petzoldstraße/Hafenstraße mit Autobahnauf- und -abfahrt zu einer vollwertigen Kreuzung würde über die Petzoldstraße und die Köglstraße eine hochrangige Anbindung des gesamten Stadtgebiets ‚Petzoldstraße‘ sicherstellen. Eine derartige Kreuzung würde eine richtungsungebundene, leistungsfähige Erschließung des Areals mit kurzen Wegen für den nicht vermeidbaren MIV (und für den Ausweichverkehr auf die östlich und westlich befindlichen Stadtgebiete) vom Norden aus erlauben. Diese Maßnahme ist daher der wesentliche Schlüssel, den gesamten Stadtraum „Linz Ost“ bis zur Derfflingerstraße optimal anzubinden, das Areal für MIV und Lieferverkehr zu ertüchtigen und zusätzlichen Verkehr durch Wohngebiete wie das Hafenviertel zu unterbinden.

Sollte für die Ausbildung der Kreuzung ein in privatem Eigentum befindliches Grundstück notwendig sein, so ist in einem Dialogprozess mit den angrenzenden Liegenschaftseigentümern (Petzoldstraße 1 – 11, Bauhof Land Oberösterreich, Jindrak, E-Tech etc.) eine gemeinsame Lösung zu suchen. Im Gegenzug zu einer Erhöhung der baulichen Ausnutzbarkeit der Grundstücke sollte eine Grundstücksabtretung für den Ausbau der Kreuzung und die Attraktivierung des öffentlichen Raums möglich sein.

Die Nord-Süd-Achse Petzoldstraße–Köglstraße wird zur Hauptachse des Areals und somit an Verkehrsbedeutung zukünftig gewinnen. Dementsprechend attraktiv soll auch deren Ausgestaltung sein, um den Straßenraum als öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität erlebbar zu machen (siehe öffentlicher Raum). Darüber hinaus können durch entsprechende Straßengestaltung, geschickte Verkehrsführung und eine geeignete Ausgestaltung der Anschlüsse an den umgebenden Stadtraum nicht nachhaltige Verkehrsinjizierungen gezielt verhindert werden.

Binnenverkehr

Überlegte Gestaltung der in die Nordsüdachse Petzoldstraße–Köglstraße mündenden Querstraßen sollen die Fahrgeschwindigkeiten und die Frequenz minimieren. Um den injizierten Ziel- und Quellverkehr der ggstl. Projekte nicht in das Wohngebiet des Hafenviertels zu verlagern und somit die zukünftige Wohnqualität für Bewohner:innen im Hafenviertel zu erhöhen, sollen darüber hinaus Verkehrsverbindungen für den MIV vom und in das Hafenviertel von der Petzoldstraße gesperrt werden (Lindemayrstraße, Am Fünfundzwanziger Turm).

Ruhender Verkehr

Ziel ist, große Teile des Verkehrs bereits an den Gebietsgrenzen abzufangen und in der Nähe der Hafestraße in (öffentlich nutzbaren) Sammelgaragen zu konzentrieren. Die Wege von der bzw. zur Garage würden zur Belebung des Quartiers beitragen. Diese Sammelgaragen sollen möglichst für mehrere Bauparzellen errichtet werden und auch für die Öffentlichkeit nutzbar sein. Nahegelegt werden Hochgaragen an der Autobahn mit aktiviertem Erdgeschoß (vielfältige Bespielung als Angebot für den Stadtraum: Service-, Versorgungs-, Kultur-, nachbarschaftliche Angebote).

Das ebenerdige Parken auf privaten Grundstücken und im öffentlichen Raum ist auf ein Minimum (Anlieferverkehr, barrierefreies Parken) zu beschränken, um Möglichkeiten für eine nachhaltige Straßenraumgestaltung zu schaffen.

Ad 2: Hochwertiger öffentlicher Frei- und Grünraum

Der öffentliche Raum bildet die für alle sichtbare Adresse des Stadtteils. Diese städtebaulichen Festlegungen sind nicht nur aufgrund ihrer Langfristigkeit außerordentlich wertvoll (viele Straßenführungen bleiben über Jahrhunderte unverändert), sondern auch für die Wahrnehmung und Nutzung des Stadtraums besonders relevant: Der öffentliche Raum bestimmt auf diese Weise im umfassenden Sinn den Wert der angrenzenden Liegenschaften.

Ausdrücklich wird hier festgehalten, dass die Qualität des öffentlichen Raums nicht nur durch die Funktion und Gestaltung seiner Oberflächen, sondern ganz wesentlich auch durch die angrenzende räumliche Fassung und die Nutzung der Erdgeschoße definiert wird, weshalb deren Ausgestaltung und Nutzung konkrete Auswirkungen auf die übergeordneten städtebaulichen Vorgaben hat.

Zurzeit befinden sich zwar für die Verkehrsorganisation ausreichend breite Flächen in der Petzoldstraße (durchschnittlich 16 m Breite, mit Ausnahme im Bereich der Wohnbebauung) und der Köglstraße (14 m Breite) im öffentlichen Gut, Flächen für platzartige Aufweitungen und verbindende Fuß- und Radwege sind jedoch in Privatbesitz bzw. -eigentum. Im Zuge der Erstellung der städtebaulichen Rahmenbedingungen wären folglich im Dialog mit den Grundeigentümer:innen Regeln für die Gestaltung und Nutzung dieser Flächen zu definieren. Ein Grundsatz dabei wird lauten: „Mehr Dichte braucht mehr öffentlich nutzbaren Freiraum“.

Für das Betrachtungsgebiet schlägt die städtebauliche Kommission in Weiterführung der Vorgaben für das ‚Hafenviertel‘ und das ‚Schlachthofareal‘ folgende Elemente vor:

- **Platz - Perlenkette**
- **Öffentlicher Linienraum Stadtbahn**
- **‚Innovativer Boulevard‘**
- **Kleinteiliges Fuß- und Radwegenetz**

Platz-Perlenkette

Schon in den beiden städtebaulichen Kommissionen ‚Hafenviertel‘ und ‚Schlachthofareal‘ spielten die Potenziale attraktiver Ost-West-Binnenraum-Verbindungen eine essentielle Rolle. Diese Ideen und Konzepte werden im Betrachtungsgebiet aufgenommen und weitergeführt. Hier auszugsweise die Ergebnisse der vorliegenden Stellungnahmen:

Städtebauliche Kommission ‚Hafenviertel‘, Juli 2019:

„Binnenraumsequenz südlich der Hafenstraße/Donaulände: Tendenziell stadtkantenbildende Abfolge spezifischer Gebäudeensembles mit hoher, teilweise noch latent vorhandener Binnenraumqualität: Tabakfabrik (großer Hof), Fleischmarkthalle im Dialog mit straßenbegleitendem Gebäude (Binnenband), Cluster von kleinstruktureller Bebauung um ARBÖ-Gebäude (Gassen- und Platzbildungen), örtliche Gastwirtschaft ...“

„Ausgehend vom einzigartigen Innenhof der Tabakfabrik und in Fortsetzung des Durchbruchs deren Magazinbauten soll ein durchgehendes Band hochwertiger, öffentlich zugänglicher Freiräume bis zur Gallanderstraße entstehen. Dieser weitgehend verkehrsberuhigte Raum soll zu einer fuß- und radwegorientierten Durchwegung entwickelt werden, die eine den öffentlichen Raum belebende

Städtebauliche Kommission „Perspektive Petzoldstraße“

Binnenraumsequenz bilde, die parallel zur Hauptverkehrsachse verläuft und an der sich attraktive, abwechslungsreiche Aufenthaltsbereiche bzw. Angebote anlagern können.

Dieses innerhalb des Schichtenmodells bedeutsame Band kreuzt sich am „Donaukreuz“ mit der Verlängerung der Brückenstraße. Von hier aus führen großzügige Fuß- und Radwegverbindungen zur und über die Donau, nach Süden Richtung Derfflingerstraße und nach Südosten zum Posthof und dem südlichen Hafenviertel.“

Städtebauliche Kommission ‚Schlachthofareal‘, August 2020:

„Südöstlich der historischen Schlachthofhalle sollte ein zentraler öffentlicher Platzraum entstehen, der dem gesamten Gebiet eine neue Adresse gibt und sich mittel- bis langfristig zu einem öffentlichen Zentrum entwickeln soll (Entreepplatz an der künftigen S-Bahn-Haltestelle, Gelenk zwischen Ludlgasse/Holzstrasse/neuer Achse).“

Wie in den obigen Auszügen beschrieben, ist bereits jetzt das Potenzial für eine Abfolge an Binnenplätzen südlich der Unteren Donaulände – Hafenstraße vorhanden. Sie beginnt in der Tabakfabrik und soll sich über einen Freiraum südlich der historischen Fleischmarkthalle fortsetzen. Ein dritter Platz könnte im Vorbereich des Dynatrace-Hochhauses entstehen.

Die Verbindung zwischen den ersten beiden Plätzen wurde durch einen Abriss nichtdenkmalgeschützter Magazine der Tabakfabrik möglich gemacht. Über eine Wegeverbindung an der Grenze zwischen dem E-Tech-Gebäude und dem Bosch-Rexroth-Areal ist eine direkte Verknüpfung dieser Plätze bis zum ‚Dynatrace-Platz‘ möglich. Damit ergäbe sich eine direkte räumliche Verknüpfung der schon jetzt pulsierenden Aktivitäten der Tabakfabrik mit den städtebaulichen Potenzialflächen im Betrachtungsgebiet.

Öffentlicher Linienraum Stadtbahn

Zur Gestaltung dieses Raums gibt es eine ausführliche Stellungnahme im Protokoll der städtebaulichen Kommission ‚Schlachthofareal‘.

‚Innovativer Boulevard‘

Die durch die oben beschriebene vollwertige Kreuzung an der Hafenstraße verkehrstechnisch stark aufgewertete Nord-Süd-Achse Petzoldstraße – Köglstraße soll auch in der Gestaltung des öffentlichen Raums eine massive Aufwertung erfahren.

Wesentlich für diese Achse sind platzartige Aufweitungen im Straßenverlauf. Beginnend an der Hafenstraße, wo eine Aufweitung schon allein verkehrstechnisch notwendig erscheint, setzen sich die Aufweitungen mit dem als städtebaulich markanten Anker gedachten ‚Dynatrace-Platz‘ fort und gehen weiter südlich in begrünte Platzbuchten im Bereich der Lederergasse (im Verzug zwischen Petzoldstraße und Köglstraße) über. Weitere Aufweitungen sind im südlichen Verlauf der Köglstraße vorzusehen.

Diese „Plätze“ erfüllen vielfältige Aufgaben: Sie schaffen deutlich lesbare, identitätsstiftende Adressen, bilden attraktive, belebte Aufenthalts- und Treffpunkte für hier Arbeitende und die Nachbarschaft aus, bieten Raum für charakteristische Platzelemente, welche durch die stärkere Begrünung positiv auf das Mikroklima wirken.

Städtebauliche Kommission „Perspektive Petzoldstraße“

Insgesamt sollte die Gestaltung dieses Raums durchaus ungewöhnlich und dementsprechend charakteristisch sein, um dem ‚Innovativen Boulevard‘ auch ein wiedererkennbares ‚Gesicht‘ zu geben

Alle künftigen Projektentwicklungen (im Hoch- und Tiefbau), die direkt entlang des Boulevards erfolgen, sollen ihren Beitrag an der Gestaltung des Straßenraums und der Ausbildung der Plätze leisten.

Ergänzend dazu ist die Entwicklung von öffentlich wirksamen Erdgeschoßnutzungen entlang des Boulevards zu verfolgen. Das können unter anderem für die Allgemeinheit geöffnete Kantinen und Cafés sein, die sich mit Gastgärten Richtung Boulevard orientieren.

Darüber hinaus bietet der öffentliche Raum den Mitarbeiter:innen und Bewohner:innen Raum für sportliche Aktivitäten, Spiel und Kommunikation. Eine zeitgemäße Bepflanzung mit Bäumen, hochwertige helle und versickerungsoffene Bodenbeläge und attraktive zeitgemäße Sitzgelegenheiten bilden die Grundausstattung der öffentlichen Flächen.

Kleinteiliges Fuß- und Radwegenetz

In Ost-West-Richtung soll ein feingliedriges Fuß- und Radwegenetz attraktive Wegeverbindungen sowohl Richtung Tabakfabrik und Innenstadt als auch Richtung Hafen (Projekt ‚Neuland‘, Mural Harbour etc.) gewährleisten. Das Prinzip der Flächeninanspruchnahme und deren Gestaltung wird hier von dem ‚Innovativen Boulevard‘ übernommen.

Flächen unter der Autobahn

Die Flächen im aufgeständerten Bereich unter der Autobahn nahe der Hafensraße sollen als nutzbare Freiräume entwickelt werden, die wettergeschützt Trendsportarten wie Parcour, Basketball und Skateranlagen Platz bieten. Aber auch darunter gestellte ‚Boxen‘, möglichst mit Angeboten für die Öffentlichkeit (z.B. Sport- und Kulturangebote), könnten den Stadtraum bereichern.

Ad 3: Übergeordnete städtebauliche Rahmenbedingungen

Die Mühlkreisautobahn bildet eine klare Grenze für die dynamische Entwicklung des Gewerbegebiets östlich der Tabakfabrik. Östlich der Autobahn finden sich zumeist kleinteiligere, durchgrünte Wohngebiete. Als „fremde Intarsie“ westlich der Autobahn zeigt sich der ins Gewerbegebiet eingelagerte, südlich an Dynatrace angrenzende Einfamilienhausstreifen zwischen Petzoldstraße und Autobahn.

Straßenbegleitende Bebauung mit Hochpunkten

Entlang der Unteren Donaulände / Hafenstraße entsteht eine Sequenz an Neubauprojekten, die Akzentsetzungen durch unterschiedliche, voneinander abgesetzte Hochpunkte aufweist, wie etwa der Quadrill-Turm am Tabakfabriksareal, der 35 m-Hochpunkt auf der Bruckmüller-Liegenschaft (entsprechend dem vorliegenden Entwurf des aktualisierten Bebauungsplans und der als Konzept vorgestellten E-Tech-Erweiterung auf dem ARBÖ-Areal). Die Bebauung soll auf jeden Fall von der Hafenstraße abrücken, vergleichbar zu den Bauten an der Unteren Donaulände westlich der Tabakfabrik, um Baumpflanzungen, ein attraktives Vorfeld und komfortable und sichere Wegverbindungen zu ermöglichen. Diese zurückversetzte Bauflucht sollte unbedingt nach Osten bis inklusive Entwicklung Hafenstraße 26 fortgeführt werden.

Der Vollständigkeit halber sei hier nochmals die Bedeutung der Ost-West-Binnenachse als übergeordnete Abfolge öffentlicher Plätze erwähnt: Peter Behrens Platz (Tabakfabrik), Platz bei der Alten Fleischmarkthalle

und Petzoldplatz/Dynatrace Platz. Um die Kontinuität dieser Binnenachse sicherzustellen, sind attraktive Fuß- und Radverbindungen zwischen den Plätzen unabdingbar (zum Beispiel, wie schon erwähnt, die Querung des E-Tech-Geländes am südlichen Rand der Liegenschaft).

Ausnutzbare Baudichten

Städtebauliche Rahmenbedingungen müssen zunächst dem öffentlichen Interesse an einem qualitativ hochwertigen Städtebau entsprechen, für die Öffentlichkeit nachvollziehbare Bebauungsregeln definieren und auch eine Gleichbehandlung vergleichbarer Liegenschaften gewährleisten. In diesem Sinne werden für die einzelnen Teilbereiche klare Dichtevorgaben in Abhängigkeit vom städtebaulichen Potenzial des Standorts, von der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und des öffentlichen Verkehrs, dem Vorhandensein öffentlich nutzbarer Grün- und Freiflächen sowie einer entsprechenden Verfügbarkeit von sozialer Infrastruktur gemacht:

Für die Entwicklungsbänder entlang der Grünachse entlang der künftigen S-Bahn ist gemäß Kommissionsbericht „Schlachthofareal“ eine GFZ von 1,5 vorgesehen, die auch für die westlich daran angrenzenden Bänder zwischen Köglstraße, Petzoldstraße und A7 übernommen werden soll.

Im Nahbereich der Hafestraße, zwischen zukünftiger S-Bahn-Achse und A7, ist aufgrund der Nähe zum ÖV (Stadtbahn und derzeitige sowie geplante Buslinien) dem unmittelbaren Anschluss am Autobahnknoten sowie den vorhandenen und geplanten Einrichtungen der sozialen Infrastruktur eine erhöhte Dichte von 3,0 vorgesehen, wobei bei der Kalkulation zusammenhängende, bauplatzübergreifende Grundstücke zusammengerechnet werden dürfen.

Ausgestaltung der Hochpunkte

Für die im Betrachtungsgebiet vorgesehenen Hochpunkte wird ein Höhenkorridor von 35 – 65 m definiert. Bei der Gestaltung der Hochpunkte ist auf eine größtmögliche Schlankheit der Türme zu achten (geringere Beschattung der Umgebung, maximaler Footprint der Hochpunkte 700 m², siehe auch Vorgaben der städtebaulichen Kommission am Schlachthofareal).

Stadtklimatologische Vorgaben

Die stadtklimatologischen Vorgaben verfolgen das Ziel, die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Betrachtungsgebiet zu wahren bzw. durch die weitere Entwicklung zu verbessern. Insbesondere auch im Hinblick auf die zukünftigen klimatischen Entwicklungen kann mit stadtklimatologischer Sensibilität bei künftigen Planungsvorhaben ein hochwertiger öffentlicher Raum geschaffen werden, der einen Mehrwert für Bewohner:innen und Arbeitende bietet.

Stadtklimatologische Charakterisierung des Areals

Das Betrachtungsgebiet weist in den stark versiegelten und vegetationsarmen, großteils gewerblich genutzten Bereichen moderate bis starke Überwärmung auf und in den nordwestlichen Randbereichen bzw. den weniger versiegelten Wohngebieten Überwärmungspotenzial. Insbesondere sind Teile des Bereichs zwischen Petzoldstraße und Hafestraße aus stadtklimatologischer Sicht sanierungsbedürftig. In den gewerblichen Teilen dominiert hohes Gebäudevolumen sowie ein hoher Versiegelungsgrad, welche in Kombination die lokale städtische Hitzeinsel weiter verschärfen.

Das Betrachtungsgebiet profitiert von zwei belüftungsrelevanten Systemen. Einerseits durch eine durch die Mühlkreisautobahn gegebene Durchlüftungsbahn. Die vergleichsweise geringe Rauigkeit zur verbauten Umgebung ermöglicht Kaltluft aus dem Haselgraben ein weiteres Vordringen ins Stadtgebiet, wenngleich eine Übererwärmung der Fahrbahn in den Anfangsstunden der Nacht die geringere Temperatur der Kaltluft zunächst nachteilig erhöhen kann. Für die in Linz häufig auftretende übergeordnete West-Ost-Anströmungen bildet die Donau eine hochwertige Luftleitbahn, welche Frisch- und Kaltluft ins Areal transportieren kann.

Zukünftige Entwicklung des Stadtklimas im Betrachtungsgebiet

Der menschengemachte und weiter befeuerte Klimawandel führt in Linz zu einem Anstieg der Temperaturen und einem häufigeren Auftreten von Hitzeextremen. Für die Stadt Linz können aufgrund von Modellrechnungen Prognosen für die Zunahme von Hitzetagen (Tagesmaximaltemperatur über 30° C) und Tropennächten (Minimaltemperatur über Nacht zwischen 18:00 und 06:00 fällt nicht unter 20° C) durchgeführt werden. Für den Bezirk „Kaplanhof“ ergibt sich beispielsweise unter Voraussetzung eines Szenarios für zukünftige Treibhausgasemissionen etwa eine Vervierfachung der mittleren jährlichen Hitzetage von 8 auf etwa 35 gegen Ende des Jahrhunderts. Im Fall von für erholsamen Schlaf besonders abträglichen Tropennächten wird ein Anstieg von drei auf 32 für dieselben Zeiträume prognostiziert.

Relevanz einer intakten Belüftung

Die Beckenlage der Stadt Linz bedingt, dass deren nördliche und zentrale Bezirke im Westen, Norden und Osten durch eine hufeisenförmige Hügelkette umfasst werden. Aufgrund dieser topographischen Gegebenheiten erfahren diese Bezirke durch die abbremsende Wirkung der Hügel sowie der städtischen Struktur eine deutlich erhöhte Zahl an windstillen Perioden. Für die Belüftung der Stadt kommt, besonders während sommerlicher Hitzephasen, der Kaltluftproduktion in den nördlichen Kerbtälern (Haselgraben, Diesenleitengraben und Höllmühlgraben) eine herausragende Bedeutung zu.

Um die Lebens- und Aufenthaltsqualität im betrachteten Areal zu erhalten oder aufzuwerten, ist der Erhalt oder die Verbesserung der bestehenden Durchlüftung daher ein wichtiger Baustein. Dies betrifft nicht nur die mikroklimatischen Verhältnisse und das menschliche Temperaturempfinden, sondern hat auch Auswirkungen auf die Belastung des Planungsgebiets mit Emissionen wie Feinstaub. Eine intakte Belüftung reduziert die damit einhergehenden Belastungen.

Wahrung und Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität

Folgende allgemeine Maßnahmen können im Betrachtungsgebiet die Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöhen und tragen zu einer Anpassung an den Klimawandel bei:

Vermeidung von Hitzeinseln und Schaffung von Abflussmöglichkeiten

Um Bereiche für Entsiegelungen zu schaffen und das Gebäudevolumen zu reduzieren, sollte bei Neuplanungen jedenfalls nicht das gesamte zur Verfügung stehende Grundstück in Anspruch genommen werden. Im Bestand empfiehlt sich, wo möglich, die Entsiegelung bestehender Flächen. Dies können zum Beispiel bislang im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellte Parkmöglichkeiten für Fahrzeuge oder versiegelte Flächen auf privatem Grund sein. Für weiterhin versiegelte Flächen empfiehlt sich die Verwendung heller Oberflächen, um einer übermäßigen Aufheizung durch Sonnenstrahlung vorzubeugen.

Städtebauliche Kommission „Perspektive Petzoldstraße“

Der geschaffene Platz dient als wichtiger Raum für Ausgleichsmaßnahmen, welche die Auswirkungen des Klimawandels lindern und die Aufenthalts- und Lebensqualität verbessern. Solche Maßnahmen sind zum Beispiel die Pflanzung von großkronigen Bäumen nach Schwammstadtprinzip, die Schaffung von Grünflächen mit Vegetation, die Vernetzung von Grünflächen und Vegetationsschneisen und die Schaffung blauer Infrastruktur (Wasserspender, Wasserspiele, Sprühanlagen u.ä.).

Bestandsbäume sollten aufgrund ihrer im Vergleich zu Jungbäumen erhöhten Kühlleistung gesichert werden und Altbäume in Planungen integriert werden. Eine Begrünung von Fassaden und Dächern kann das lokale Mikroklima ebenfalls aufwerten.

Wo möglich, sollten Geh- und Radwege unter Berücksichtigung der Auswirkung auf Belüftung (siehe nächster Punkt) durch Bäume oder technische Maßnahmen verschattet werden und die Qualität dieser Wege eine allgemeine Aufwertung erfahren. Dies würde zusätzlich Synergien zu Klimaschutzmaßnahmen schaffen sowie einen Beitrag zur gewünschten Mobilitätswende leisten – also ein Modalsplit mit signifikant reduziertem MIV-Anteil und massiv verstärktem Fuß- und Radverkehr.

Insgesamt tragen Entsiegelungen, die Schaffung von Grünflächen, Baumpflanzungen nach Schwammstadtprinzip und Dachbegrünungen auch dazu bei, zusätzliche Regenrückhalteflächen bzw. Versickerungsflächen zu schaffen, welche bei Starkregenereignissen einer Überlastung der Kanalisation vorbeugen können.

Erhalt und Verbesserung der bestehenden Durchlüftung

Das mächtigere Durchlüftungssystem ist durch eine übergeordnete West-Ost-Anströmung verursacht. Der Haselgrabenwind bzw. die Kaltluftströme aus dem Norden sind aufgrund einer geringeren Ausdehnung in der Vertikalen und Horizontalen anfälliger für Durchlüftungsbarrieren. Entlang beider Achsen sollten, wo möglich, Korridore vorgesehen werden, welche Frisch- und Kaltluft ein Vordringen in tiefer in der städtischen Struktur gelegene Bereiche ermöglichen. Idealerweise bestehen diese Korridore aus vernetzten Grünräumen.

Aufgrund der für Störungen anfälligeren Durchlüftung von Norden sollten zusätzliche Begrünungen durch Bäume entlang der Nord-Süd Richtung gezielt in breiteren Korridoren eingesetzt werden. Computergestützte Durchlüftungsstudien können für schmalere Korridore in der Entscheidungsfindung Aufschluss über das durchlüftungsverträgliche Begrünungspotenzial geben.

Hochpunkte sollten möglichst in Windrichtung Nord-Süd orientiert und so geformt sein, dass sie aerodynamisch entlang der Nord-Süd Ausrichtung sind. Im Idealfall erlaubt die Gebäudeform jedoch ebenfalls eine möglichst ungestörte Durchlüftung entlang der West-Ost-Achse. Hochpunkte sollen jedenfalls keinesfalls die Funktion der vorhandenen Luftleitbahn und Durchlüftungsbahn beeinträchtigen.

Summeneffekte durch die Einzelbetrachtung von Projekten sollen vermieden werden. Als Basis für den Ist-Zustand der Durchlüftung müsste der Naturbestand des Betrachtungsgebiets zum jetzigen Zeitpunkt, noch bevor weitere Entwicklungen umgesetzt werden, herangezogen werden. Auf diese Weise kann die Auswirkung der Arealentwicklung auf die Durchlüftung insgesamt quantifiziert werden.

Ad 4: Konkrete Vorgaben für Bauprojekte

Ausdrücklich sei nochmals festgehalten, dass alle Entwicklungen, insbesondere sämtliche konkrete Vorhaben, mit einer angemessenen Ausgewogenheit (Dichte, Anforderungen an den öffentlichen Raum, Beitrag zur Stadtentwicklung, Mobilitätskonzept) zur Umsetzung der lokalen wie auch gesamthaften städtebaulichen Zielsetzungen beitragen müssen. Einzelprojekte sind daher immer in Bezug auf die übergeordnete Entwicklungsvision zu beurteilen.

Dabei gilt der Grundsatz: Wenn mehr Dichte geschaffen wird, muss gleichzeitig ein Ausgleich durch mehr und höherwertigen öffentlichen Raum gewährleistet werden (in Form von Abtretungen an das öffentliche Gut oder als hochwertige Außenraum- und Platzgestaltung auf privatem Grund zum öffentlichen Gut). Jedenfalls sind die Dichten der einzelnen Entwicklungen in ein bauplatzübergreifendes Dichtekonzept einzubetten. Gleichzeitig ist auf besonders engagierte Mobilitätskonzepte zur Minimierung des MIV-Aufkommens zu achten. Auf Basis dieser Überlegungen sowie ableitend aus allgemeinen städtebaulichen Vorgaben hat die Kommission für folgende Projekte konkrete städtebauliche Vorgaben und projektspezifische Festlegungen getroffen:

- **Dynatrace, Stütz, Privatschule**
- **E-Tech-Erweiterung**
- **Hafenstraße 26**

Dynatrace, Stütz und Privatschule

Durch die Projektvorstellungen der Entwickler der Liegenschaft ‚Dynatrace-Neubau‘ und ‚Stütz-Hochhaus‘ wurde augenscheinlich, dass eine Neunutzung beider Liegenschaften angestrebt wird. Von der städtebaulichen Kommission wurde daher das Entwicklungspotenzial der einzelnen Liegenschaften nur durch eine bauplatzübergreifende Betrachtung sinnvoll ausgelotet. Das sollte eine gute Basis für ein konzertiertes gemeinsames Vorgehen der Dynatrace- und Stützliegenschaft bei der Planung des Dynatrace-Zubaus erlauben.

In ähnlicher Art und Weise sollte auch die Liegenschaft der ‚Volksschule der Privatschule für Bildung und Entfaltung Linz‘, deren Gebäude im Baurecht auf einem Grundstück der Linz AG steht, in die Gesamtbetrachtung eingebunden werden. Auch der öffentliche Raum, insbesondere die Straße ‚Am Fünfundzwanziger Turm‘ sollte bei einer Gesamtkonzeption mitgedacht werden.

Letztlich tun sich durch eine gemeinsame Entwicklung dieser Liegenschaften vielfältige räumliche und gestalterische Möglichkeiten für den Dynatrace-Neubau auf, die nicht nur dem Unternehmensstandort völlig neue, qualitätssteigernde Perspektiven geben, sondern auch positive Impulse für die Entwicklung des gesamten Stadtraums geben. Durch den Bau einer zweigeschoßigen Tiefgarage mit direkter Zufahrt über die Lindemayrstraße kann auch die derzeit geplante Dynatrace-Hochgarage vollständig entfallen bzw. eine kleinere Hochgarage direkt an der Autobahn – als Schallpuffer für die Umgebung – errichtet werden.

Ideal wäre in diesem Zusammenhang der bauliche Zusammenschluss von Schule und Dynatrace-Kindergarten. Dadurch könnten spannende Synergien der beiden Kinderbetreuungseinrichtungen entstehen und hochwertige Neubauten ganz neue Qualitäten sowohl für den Stadtraum als auch diese Einrichtungen bieten. Als Variante wäre auch ein Schulneubau auf dem städtischen Grund in der Petzoldstraße 23 – 25 möglich.

Durch diese empfohlenen Maßnahmen (Einbeziehung weiterer Liegenschaften und des öffentlichen Raums, eventuelle Verlegung und Neubau der Schule, Adaption der Hochgarage) kann die ursprünglich vom Projektentwickler angestrebte sehr hohe Bebauungsdichte auf ein standortadäquates Niveau reduziert werden, indem durch die gemeinsame Betrachtung der oben genannten Grundstücke ausreichend Platz für einen Dichteausgleich durch das Vorhandensein einer größeren

Städtebauliche Kommission „*Perspektive Petzoldstraße*“

Grundstücksfläche geschaffen wird. Insgesamt sind mit einer Leitdichte von 3,5 (= Gebietsdichte für den umliegenden Bereich nahe der Hafestraße) genügend Spielräume für eine integrierte, langfristige Gesamtentwicklung gegeben.

Parallel zur baulichen Entwicklung sollen auch die öffentlichen Räume im Sinne der o.a. Ziele entwickelt werden (Dynatrace Platz am ‚Innovativen Boulevard‘). Jedenfalls sind ausreichende Flächen an öffentlichen Räumen vor den Hauptzugängen im Erdgeschoß zu schaffen. Auf entsprechend attraktive Nutzungen im Erdgeschoß und eine attraktive Verbindung sowie Orientierung zum Boulevard ist zu achten.

E-Tech-Erweiterung

Hier ist auf die Erkenntnisse im Bericht der städtebaulichen Kommission zum Schlachthofareal Bezug zu nehmen. An der Hafestraße müssen die Gebäudefronten gemäß den o.a. Ausführungen entsprechend abrücken, um ein attraktives Vorfeld zu schaffen. Die Höhe eines hier möglichen Hochpunktes ist mit 65 Meter zu beschränken. Südwestlich dieses Hochpunktes, zur zukünftigen S-Bahn-Achse hin, ist zudem ein Vorplatz vorzusehen, nicht zuletzt um genügend öffentlichen Raum zusätzlich zu den Flächenanforderungen der künftigen Verkehrslösung zu ermöglichen.

Die angedachte Einbindung des ARBÖ- und des OMV-Grundstücks wird im Sinne einer städtebaulichen Aufwertung des Straßen- und Stadtraums ausdrücklich begrüßt.

Hafestraße 26

An der Hafestraße ist das Vorfeld westlich der A7 durch Zurückweichen der Bauflucht aufzugreifen. Vorstellbar ist die Setzung eines punktuellen Höhenakzentes an der Hafestraße bis maximal 35 Meter. Die lokale Hauptanbindung erfolgt sinnhaft vom Westen über die Lindemayrstraße (eine Durchfahrt in das östliche Wohngebiet sollte nicht möglich sein), wobei im Nahbereich der A7 die Möglichkeiten für die Errichtung einer Sammelgarage auszuloten wären (z.B. auf der Liegenschaft des Landes OÖ). Für die intendierte Mischnutzung erachtet die Kommission eine Dichte von 2,0 als angemessenen Rahmen im Übergang zum östlich angrenzenden Wohngebiet. Bei der Höhenentwicklung muss auf die östlich angrenzende kleinteilige und niedrige Bebauung Rücksicht genommen werden. Die Nutzungen müssen dem Standort mit starken Immissionen entsprechen.

Zusammenfassung

Die vorliegenden Projekte und Studien im Betrachtungsgebiet zwischen Stadtbahn und Mühlkreisautobahn machen auf den ersten Blick ersichtlich, dass es in diesem Stadtareal ein großes Potenzial für die Schaffung neuer, zusätzlicher Büroflächen gibt. Bei genauerer Betrachtung wird auch offenkundig, welche Chance im Rahmen einer langfristigen, vernetzten und zukunftsweisenden Stadtentwicklung dieses Areals für ganz Linz bietet.

VISION

Linz hat sich in den letzten Jahrzehnten dynamisch von einer Stadt, die stark von der (Schwer-)Industrie geprägt ist, schrittweise zu einer modernen Industriestadt 4.0 entwickelt. Das heißt, ohne die traditionelle Industrie aufzugeben oder zu vernachlässigen, entstand parallel eine äußerst lebendige, international bedeutende Software-Industrie. Dieser neue Sektor profitiert dabei gleichermaßen von den sehr guten städtischen Rahmenbedingungen, hochwertigen Ausbildungsstätten und technikaffinen Kulturinitiativen der Region, den Linzer Pionier*innen auf diesem Gebiet sowie der Nähe zur ‚alten‘ Industrie. Die Unternehmen der Software-Industrie wachsen teilweise sehr schnell und brauchen innerhalb der Stadt Platz zur Entfaltung.

Wie immer bringen schnelle Veränderungen auch gewisse Wachstumsschmerzen mit sich, aber wesentlich bedeutender sind deren Perspektiven: Linz hat jetzt die Möglichkeit, sich noch wesentlich selbstbewusster als bisher als moderne Lebensstadt neu aufzustellen und im Standortwettbewerb der Regionen optimal zu positionieren. Dem gegenständlichen Betrachtungsgebiet ‚Petzoldstraße‘ kann dabei eine Schlüsselrolle zukommen.

In räumlich unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum, in fußläufiger Entfernung zum Hotspot Tabakfabrik und der geplanten neuen Stadtbahn S6/S7 könnte hier als Erweiterung der ‚Digitalen Meile‘ in den nächsten Jahren große Flächenreserven für eine neue städtische Arbeitswelt bereitstehen. Dabei sollte der industriell gewerblich geprägte Stadtteil schrittweise mit innerstädtischer Dichte entwickelt werden, ohne funktionierende Bestandsnutzungen zu verdrängen.

Notwendige Verkehrserschließung

Elementare Voraussetzungen für diese vielversprechende mittel- bis langfristige Perspektive ist der Bau der Stadtbahn S6/S7 und ein Ausbau der Kreuzung Petzoldstraße/Hafenstraße mit Autobahnauf- und -abfahrt zu einer vollwertigen Kreuzung. Zum Ausbau der Stadtbahn hat die städtebauliche Kommission bereits im Zuge der Workshops ‚Hafenviertel‘ und ‚Schlachthofareal‘ ausführlich Stellung genommen. Der Ausbau der neuen Kreuzung würde ergänzend dazu über die Petzoldstraße und die Köglstraße eine hochrangige Anbindung des gesamten Stadtgebiets ‚Petzoldstraße‘ sicherstellen. Diese Maßnahme ist daher der wesentliche Schlüssel, um den gesamten Stadtraum ‚Linz Ost‘ bis zur Derfflingerstraße optimal anzubinden, das Areal für MIV und Lieferverkehr zu ertüchtigen und zusätzlichen Verkehr für Wohngebiete wie das Hafenviertel zu unterbinden.

Höhere Dichte und hochwertiger öffentlicher Raum

Eine höhere Dichte und auch größere Gebäudehöhen bis zu 65 m sind in dem Betrachtungsgebiet an einigen ausgewählten Standorten vorstellbar, wenn im Gegenzug attraktive öffentlich zugängliche Freiräume auf den privaten Baugrundstücken geschaffen werden. Dafür wird es notwendig sein, dass die betroffenen Grundeigentümer Teile ihrer Liegenschaft öffentlich nutzbar machen und dass eine durchgehende, hochwertige und auch zeichnerhafte Gestaltung der Straßen, Plätze und Grünräume gewährleistet wird; dass bei der Gestaltung der Gebäude gezielt Nutzungen mit einem hohen Öffentlichkeitsanspruch (Cafés, Restaurants, Kantinen, Versorgungs-, Kinderbetreuungs- und Kultureinrichtungen, etc.) im Erdgeschoß situiert

Städtebauliche Kommission „*Perspektive Petzoldstraße*“

werden; dass „dritte Orte“ im Sinne der Stadtstrategie für alle vorgesehen werden; dass eine Bespielung des Stadtraums auch außerhalb der üblichen Arbeitszeiten sichergestellt wird.

Konkret soll eine Abfolge an stark durchgrünten Plätzen sowie Straßen mit attraktiven und großzügigen Flächen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, ergänzt um Abkürzungen mit Fuß- und Radwegen, dem Stadtgebiet einen für alle einladenden Charakter verleihen.

Konkrete nächste Schritte

Wieder einmal zeigt sich, dass es für die Entwicklung eines vielfältig genutzten, attraktiven Stadtraums unabdingbar ist, Einzelprojekte zu einem Gefüge zu vernetzen, indem das Ganze einen Mehrwert im Vergleich zur Summe der Einzelteile bildet. Um zu diesem Mehrwert beizutragen, ist die Stadt Linz bereit, agil Stadtentwicklung zu betreiben, Koordinationsaufgaben zu übernehmen und im Rahmen der hoheitlichen Planung Möglichkeitsräume zu schaffen:

1. Direkte Gespräche der Stadtverantwortlichen mit den EntwicklerInnen und NutzerInnen der vorgestellten Projekte mit dem Ziel, die Interessen der Stadt Linz zu kommunizieren und einen Mehrwert für alle zu erzielen. Dafür sollten alle Beteiligten maximale Kooperationsbereitschaft zeigen und über die momentanen Grundstücksgrenzen hinweg ein Gesamtprojekt entwickeln.
 - a. Rund um Dynatrace und Nachbargrundstücke
 - b. Rund um E-Tech und Nachbargrundstücke
 - c. Areal Hafenstraße 26 - 28

2. Direkte Gespräche der Stadtverantwortlichen mit den Eigentümer:innen weiterer betroffener Grundstücke, um eine langfristige Entwicklung in dem oben skizzierten Sinn zu ermöglichen.
 - a. Areal Petzoldstraße 1 – 11 inkl. Asfinag