

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, Flächenwidmungsplan und 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.

Diese Herangehensweise bedeutet, aus einer übergeordneten Sichtweise mit großer Flughöhe Potenziale und Bezüge des Standorts zu erkennen und diese in die Entwicklung des Standorts und bei zukünftigen Projekten einfließen zu lassen. Damit wird den Menschen, die an diesem Ort derzeit und in Zukunft ihren Alltag verbringen, den involvierten Bauträgern, Investoren und Grundeigentümern die Gewissheit gegeben, dass alle Planungen und Realisierungen Teil eines übergeordneten Gesamtkonzepts darstellen. In diesem Sinne adressieren einzelne Schritte der Entwicklung des Standorts die Zielsetzungen der Linzer Stadtentwicklung und stehen in Einklang mit einem großräumigen Entwicklungskonzept der Stadt Linz.

1 KONKRETES BETRACHTUNGSGEBIET: ABGRENZUNG, ANLASS, ZIELE

Das Betrachtungsgebiet liegt direkt an der Autobahnüberplattung am Bindermichl und besteht aus zwei Entwicklungsbereichen. Im Osten grenzen sie an den Grünraum der Überplattung, im Westen an die diagonal verlaufende ehemalige Autobahnzufahrt, die ihre Funktion verloren hat und daher Teil der Planungsüberlegungen ist. Die Ausläufer der drei Ost-West verlaufenden Straßenräume – die Werndlstraße im Norden, der Avenariusweg und die Stadlerstraße im Süden bilden wichtige Anknüpfungspunkte an die bestehende Stadtstruktur im Westen. Gleichzeitig bestimmen sie die Nord-Süd-Gliederung des Betrachtungsgebiets in zwei Teilbereiche: nördlich des Avenariuswegs, in Nahelage zum signifikanten Autobahnkreisel am Bindermichl, liegt das ca. 7.200m² große Entwicklungsfeld „Hanuschstraße“, wo sich eine Tankstelle befindet, die 2028 ihren Betrieb einstellen wird. Südlich des Avenariuswegs liegt das deutlich kleinere Entwicklungsfeld (3.400m²), auf dem sich Bestandgebäude befinden, die einst stadtteilrelevante Nutzungen – Post, Polizei, Kino – beherbergten.

In beiden Bereichen möchte die WAG, die im Umfeld seit den 1940er Jahren über 6.000 Wohneinheiten umgesetzt hat, Neubauten errichten, die neben Wohnungen auch ein stadtteilrelevantes Nahversorgungsangebot (Supermarkt, Gesundheit, Sport, Freizeit) und ggf. Nutzungen mit einem regionalen Einzugsgebiet (Büro, Hotel) beherbergen. Mit diesem ambitionierten Nutzungsmix soll eine attraktive, fußläufige erreichbare Adresse für die umliegende Nachbarschaft geschaffen werden. In diesem Sinne soll auch ein Brückenschlag nach Osten gelingen, um das Potenzial der Überplattung zu nutzen.

Für den nördlich an die Stadlerstraße angrenzenden Hof wird – zusätzlich zur Entwicklung der beiden Teilgebiete – ein ergänzender Neubau, der den offenen Hofrand stärker schließen soll, erwogen.

Betreffend bauliche Zieldichte wurde von der WAG für den nördlichen Bereich („Hanuschstraße“) eine BGF von ca. 18.000m² (GFZ 2,5 bezogen auf eine Grundfläche von 7.230m²) und für den südlichen Bereich eine BGF von 6.650m² (GFZ 2,0 bezogen auf eine Grundfläche von 3.400m²) vorgeschlagen.

Abbildung 1: Schrägluftbild mit den markierten Teilgebieten, entnommen aus der Projektpräsentation der WAG

2 AUSGANGSSITUATION

ÜBERGEORDNETER STADTRÄUMLICHER KONTEXT

Einleitend soll ein größerer Betrachtungsrahmen aufgespannt werden, um die Entwicklungspotenziale des Standorts mit angemessener kontextueller Tiefe adressieren zu können.

Östlich und westlich der Mühlkreisautobahn (ehem. Hanuschstraße) prägen große, ursprünglich für die Familien der Arbeiter der Hermann Göring Werke errichtete, Siedlungen der frühen 1940er Jahre das Gebiet: Bindermichl im Westen und Spallerhof im Osten. Die großzügigen, stark durchgrüneten Höfe, die von schlanken, dreigeschoßigen Mehrspännertypen eingefasst werden, sind bis heute ortsbildprägend. Das Erdgeschoss ist weitestgehend als Hochparterre ausgebildet, lediglich an besonderen Kreuzungspunkten – z.B. gegenüber der Kirche St. Michael, wird das Erdgeschoss auf Straßenniveau gelegt, um ein Nahversorgungsangebot anzubieten.

In den 1960er Jahren wurde das Siedlungsgebiet mit 4- bis 5-geschossigen Zeilen erweitert, wobei, ganz im Duktus der 1960er Jahre, 9-11geschossige Scheiben bzw. Punkte vereinzelt Höhenakzente an exponierten Lagen bzw. Kreuzungspunkten setzten (z.B. am Bellevuepark). Die Nahversorgungsinfrastruktur wurde hingegen zumeist in eingeschossigen Bauten untergebracht, die sich mit ihren Funktionen – Supermarkt, Bank, Post, ...) als kleine Quartierszentren etablierten. Eine für das Projektgebiet wichtige Ausnahme bildet die 5-geschossige Häuserzeile Am Bindermichl zwischen Werndlstraße und Avenariusweg, die im Erdgeschoss ein Nahversorgungsangebot integriert (siehe Kapitel „Lokaler Kontext“).

Städtebauliche Kommission „Avenariusweg - Hanuschstraße“

Die durch die Errichtung der Mühlkreisautobahn (in Teilabschnitten von 1964 bis 1982) verursachte Trennung der beiden Siedlungen wurde durch die als Grünzug ausgebildete Einhausung der Autobahn (2004-2007) wieder aufgehoben. Der Grünzug bildet eine wichtige Rad- und Fußwegverbindung mit einer guten Grünraumqualität. Dennoch erfüllt sie nicht nur eine wichtige Freizeit- und Erholungsfunktion, sondern fungiert auch als übergeordnete Grünverbindung Richtung historisches Stadtzentrum bzw. zu Naherholungsgebieten (z.B. Hummelhofwald).

Ungeachtet der durch die Einhausung wiederhergestellten Ost-West-Verbindung münden die historischen Straßenzüge nunmehr als Sackstraßen in den Grünzug. Ein Brückenschlag zwischen ihnen ist nicht spürbar, diese Straßen haben nicht einmal mehr den gleichen Namen. Diese „Störung“ der Ost-West Verbindungen bildet für unser Projektgebiet eine wichtige städtebauliche Rahmenbedingung.

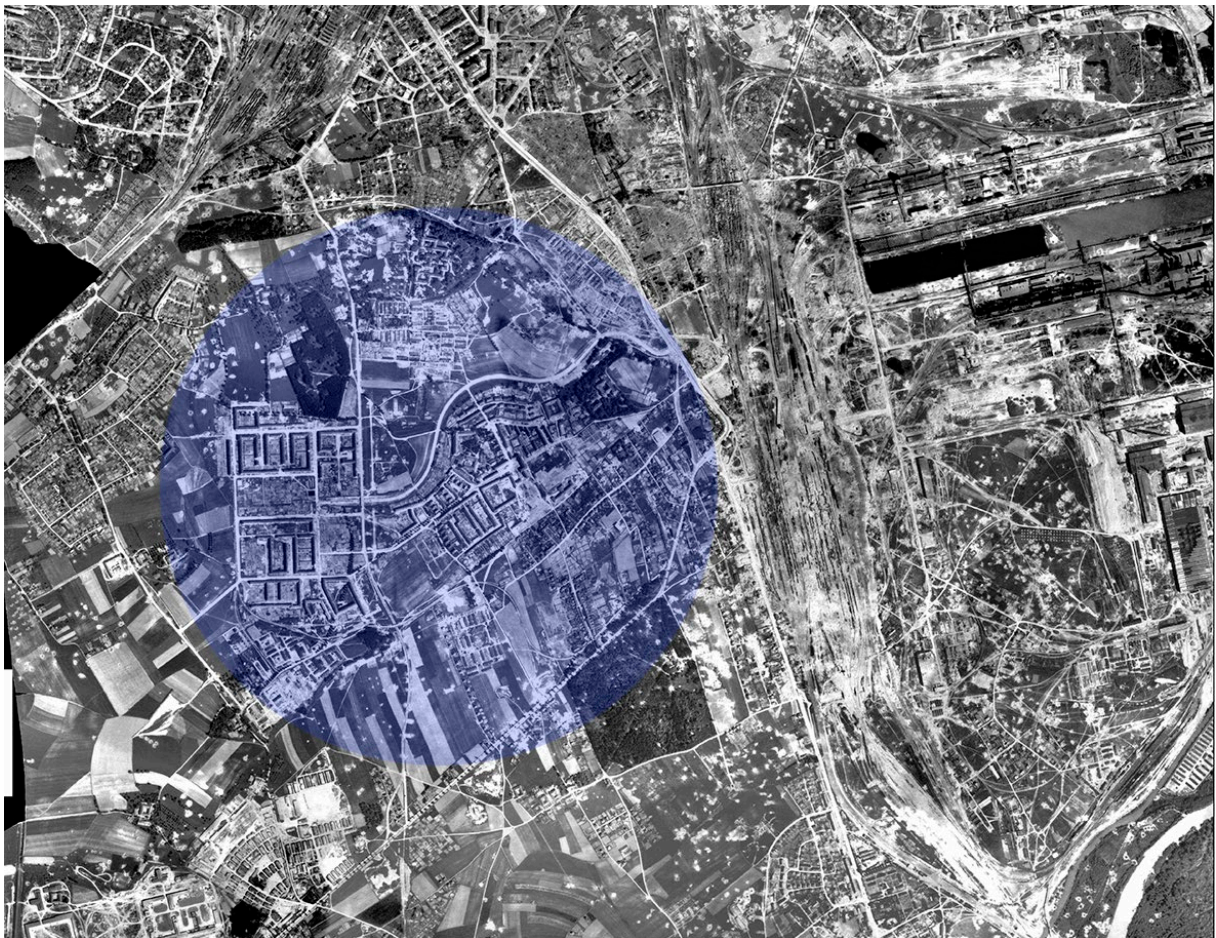


Abbildung 2: Orthophoto 1945: geschwungener Verlauf der Muldenstraße, der im Westen als gerade Achse auf die Kirche St Michael (noch nicht errichtet) zuläuft; eine kontinuierliche Ost-West-Verbindung verläuft vom Avenariusweg/Stadlerstraße zur Glimpfingerstraße im Osten und quert die Nord-Süd verlaufende Hanuschstraße, die den Verlauf der A7 vorwegnimmt;

In den letzten drei Jahrzehnten fanden vereinzelt Nachverdichtungen, zumeist Neubauten statt. Da in den historische Bestandsbauten Tiefgaragen fehlen, ist der Straßenraum durch die hohe Anzahl an Oberflächenparkern stark strapaziert, sodass neue Stellplätze an der Oberfläche kaum mehr tragbar sind. Folglich ist für die jüngere Entwicklung neben der Erhöhung der Baukörpertiefe (Effizienz, Energie) das kostenintensive Errichten von Tiefgaragen bezeichnend. Dieser Umstand drängt die nachhaltigste Form der Nachverdichtung – das Aufstocken und gleichzeitige Sanieren von Bestandsbauten – aus wirtschaftlichen Gründen in den Hintergrund. Ein diesbezügliches Musterbeispiel ist die

vorbildhafte Aufstockung und Bestandssanierung eines Wohnblocks am Bindermichl durch Professor Franz Riepl (Fertigstellung 2020).

STANDORTEIGENSCHAFTEN UND LOKALER KONTEXT

Die zwei von der WAG vorgelegten Entwicklungsgebiete sind städtebaulich in ein Feld einzuordnen, das östlich vom Grünzug der Autobahneinhausung, westlich vom Straßenzug „Am Bindermichl“, nördlich vom Grünzug zwischen Werndl- und Muldenstraße, und südlich von der Stadlerstraße begrenzt wird. Der in Ost-West-Richtung verlaufende Avenariusweg gliedert das Feld in einen nördlichen und südlichen Bereich. Augenfällig ist die Auflösung der Hofstruktur Richtung Osten, die sich im Süden von einem historischen Bachlauf (siehe Karte) ableitet. Östlich des mittlerweile verschwundenen Bachlaufs, dort wo das südliche Projektgebiet verortet ist, wurden Bauten mit Sondernutzungen (Post, Polizei, Kino, Nahversorger) errichtet, südlich davon markiert ein 9-geschossiger Hochpunkt den Übergang in den Grünzug (Bellevuepark). Erwähnenswert ist die offene Hofecke am Kreuzungspunkt Stadlerstraße/Avenariusweg – sie verdankt sich dem ehemaligen Bachlauf, der an dieser Stelle in den Innenhof geführt hat.

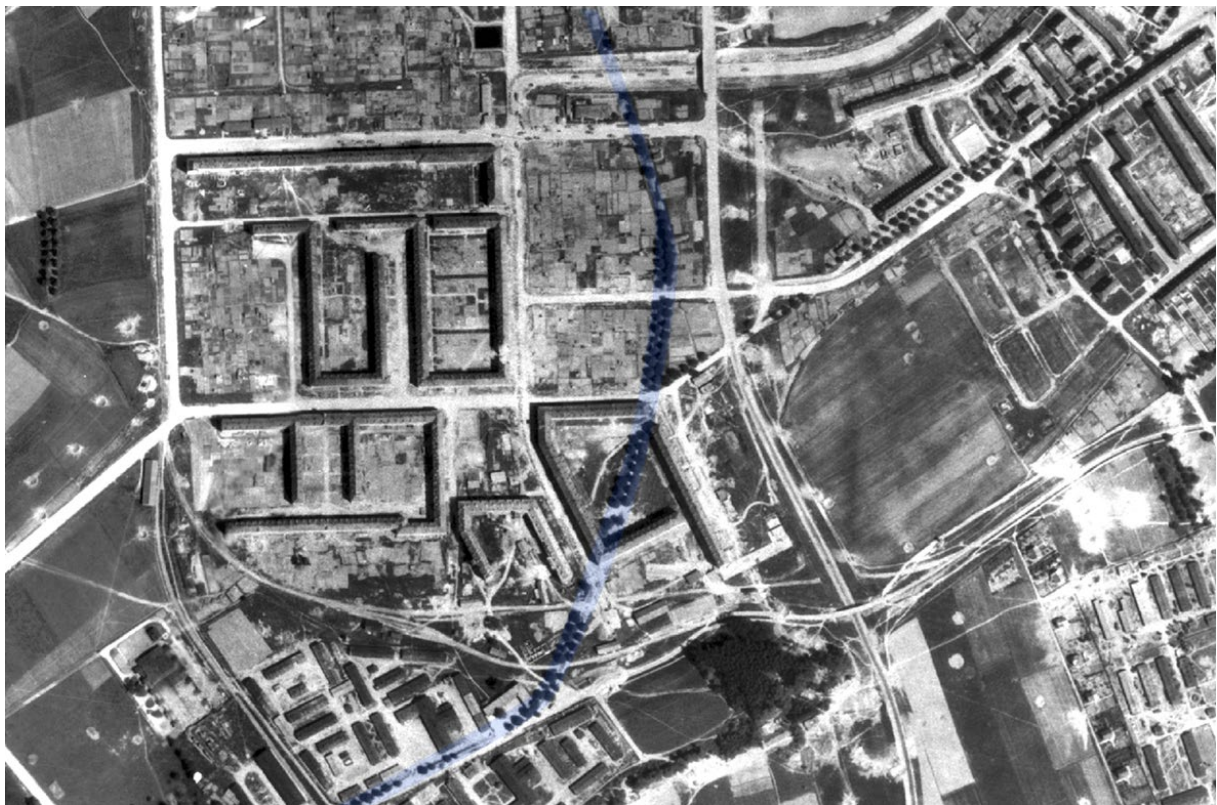


Abbildung 3: Orthophoto 1945: Ein Bachlauf, markiert durch Bäume, führt durch die Hofstruktur des Stadtteils Bindermichl.

Anders als im Süden, ist die Auflösung der Hofstruktur im nördlichen Bereich auf die Errichtung der Autobahnezufahrt zurückzuführen, die zu einer nachträglichen Anpassung der Hofstruktur führte. Während der Bachlauf den Hof in zwei Bereiche geteilt hätte, läuft die diagonal angelegte Zufahrt auf den Einmündungsbereich des Avenariuswegs in den Grünzug zu, wodurch ein vom Hof abgeschnittener, mittlerweile nahezu vollständig versiegelter dreiecksförmiger Bereich entsteht, auf dem sich derzeit die Tankstelle befindet. Markiert wird diese diagonale Zäsur durch eine Baumreihe, welche die Grenze zum durchgrünten Binnenfreiraum der Bestandshöfe bildet. Der Eindruck eines fragmentierten Hofes wird durch die Brandwände der drei fünfgeschossigen Wohnriegeln unterstrichen, welche dem diagonalen Verlauf der ehemaligen Auffahrt folgen. Eine Tiefgarageneinfahrt und eine große

Parkplatzfläche öffnen den Hof zwischen Avenariusweg und Stadlerstraße, was den Eindruck der Fragmentierung zusätzlich stärkt. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Übermaß an Fragmentierung eine entsprechende Adressbildung am Ostrand des Feldes trotz der privilegierten Lage am Bellevuepark vermissen lässt. In diesem Zusammenhang ist auf das Potenzial einer Nord-Süd verlaufenden, bodengebundenen Grünraumentwicklung entlang der Einhausungswand hinzuweisen (15 Meter Mindestabstand zwischen Baufluchtlinie und Wand sind einzuhalten).

Ganz im Norden findet das Entwicklungsgebiet einen herausfordernden Gegenüber. Die einer topografischen Vertiefung folgende Muldenstraße, welche die geschwungene nördliche Grenze des Spallerhofs bildet, findet als gerade Achse mit direkter Ausrichtung auf die Kirche St. Michael ihr westliches Ende. Dieser wichtige Ost-West-Anschluss ist trotz der Überplattung durch den großen Autobahnkreisel stark abgeschwächt. Die Barrierewirkung des Kreisels zeigt sich deutlich an der parallel zur Muldenstraße verlaufende Werndlstraße, welche die Hauptzufahrt zur bis 2028 in Betrieb stehenden Tankstelle bildet. Sie läuft auf die Kreiselwand zu und muss nach Süden in den Verlauf der ehemaligen Hanuschstraße verschwenkt werden. Zwischen Muldenstraße und Werndlstraße spannt sich ein Grünstreifen auf, der nahe dem Kreisel mit Infrastruktureinrichtungen (WC, Lager) besetzt ist und westlich davon als öffentlicher Freiraum mit vereinzelt Freizeitangebot (Spielplatz) fungiert. Der Grünstreifen bildet zudem eine wichtige Grünverbindung zwischen dem nördlichen Bereich des Projektgebiets und der Kirche St. Michael, um die sich zahlreiche Bildungs- und Sozialangebote gruppieren (Volksschule, mehrere Kindergärten, Volkshaus, Vereine).

Am Westrand des Feldes befindet sich der Straßenzug Am Bindermichl, der zwischen der Kirche St. Michael und dem „Grünmarkt“ ein lokales urbanes Zentrum mit einer kleinstrukturierten Erdgeschosszone aufspannt. Die Belebung des Straßenraums wird durch das Zusammenspiel von speziellen Erdgeschossausbildungen der 1940er und 1960er Jahre möglich: Die nördliche Hofecke Werndlstraße/Am Bindermichl bietet im Dialog mit dem gegenüberliegenden, die östliche Straßenfront bildenden Riegel der 1960er Jahre ein Nahversorgungsangebot, das im Norden mit den Einrichtungen an der Kirche und im Süden mit dem „Grünmarkt“ zwei attraktive Pole besitzt. Diese Pole sind für das Entwicklungspotenzial des Projektgebiets insofern von großer Bedeutung, als sie über die Werndlstraße im Norden und die Stadlerstraße im Süden direkt ans Projektgebiet angeschlossen werden.

MOBILITÄT

Das Planungsgebiet befindet sich größtenteils in der ÖV-Güteklasse A. Eine sehr gute ÖV-Anbindung an das ÖV-Netz ist über die naheliegenden Bushaltestellen „Am Bindermichl“ bzw. „Stadlerstraße“ gegeben (Linien 25, 41, 43, N83). Allerdings besteht keine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof. In 13 Minuten bringen die Linz Linien-Busse 41 und 43 die Fahrgäste von der Haltestelle Stadlerstraße am südlichen Rand des Stadtentwicklungsgebietes zum Hessenplatz in zentralster Lage (290 m bzw. 4 Gehminuten zur Mozartkreuzung). Der Hauptbahnhof ist vom Stadtentwicklungsgebiet ebenso über die beiden Obuslinien 41 und 43 verbunden mit einem Umstieg an der Unionkreuzung auf die Straßenbahn in 20 Minuten zu erreichen. Weiters verbindet die Buslinie 25 das Entwicklungsgebiet mit dem Industrie- und Hafenviertel der Stadt; so ist man z.B. in 35 Minuten am Parkbad oder in 15 Minuten am Chemieknoten. Nach aktueller Auskunft (Stand: Dezember 2025) der Linz AG sind für die Linien 25, 41 und 43 keine Taktverdichtungen oder Änderungen der Linienführung im Bereich Bindermichl vorgesehen.

Die Hauptanbindung zum Projektgebiet erfolgt derzeit über die Werndlstraße und den Avenariusweg. Die Straßenränder sind fast vollständig mit Oberflächenparken in Längs- oder Querrichtung belegt. An der ehemaligen Autobahnauffahrt (Hanuschstraße) sind ca. 40 oberirdische Stellplätze (öffentlich nutzbar, Querparker) vorhanden.

Städtebauliche Kommission „Avenariusweg - Hanuschstraße“



Abbildung 4: ÖV-Güteklassen

Das Entwicklungsgebiet ist in ein gut ausgebautes Rad- und Fußwegenetz eingebettet, Defizite für den Fahrradverkehr sind Richtung Stadtzentrum vorhanden (fehlender Radweg in der Unionstraße unterbricht das Radwegenetz). Fußläufig sind die wichtigsten

Nahversorgungseinrichtungen innerhalb von 10 Minuten zu erreichen. Am südlichen Rand des Entwicklungsgebietes gibt es einen tm-Standort mit fünf Fahrzeugen und einer Auslastung von bereits 75%.

3 ENTWICKLUNGSPOTENZIALE

3.1 NACHVERDICHTUNG

Insbesondere die großzügigen, 3-geschossigen Hofstrukturen der 1940er Jahre mit ihren teils eingeschossigen Versorgungsstrukturen besitzen ein hohes Nachverdichtungspotenzial, einerseits durch die Integration der eingeschossigen Strukturen in mehrgeschossige Neuentwicklungen, andererseits durch Aufstockungen der in der Regel 100mx200m großen Bestandshöfe, womit nicht nur neue Wohnungen geschaffen, sondern auch die bestehenden Wohnungen saniert werden können (u.a. Herstellen der Barrierefreiheit, Schaffen von privaten Freiräumen, Klimaertüchtigung). Ein positives, äußerst gelungenes Beispiel ist die von Prof. Franz Riepl 2020 fertiggestellte Sanierung und Erweiterung des nordwestlich der Kreuzung Stadlerstraße/Am Bindermichl gelegenen Hofes. .



Abbildung 5: Bestandstransformation eines WAG-Hofs am Bindermichl: Aufstockung, Barrierefreimachung, Schaffen von privaten Freiräumen (Architekt: Prof. Franz Riepl, Fertigstellung 2020)

3.2 NEUBAUTEN ALS STARKE ADRESSEN MIT ZENTRUMSFUNKTIONEN

Das Planungsgebiet steht paradigmatisch für das Potenzial von Neubauten, über das Wohnprogramm hinausgehend starke Adressen mit Zentrumsfunktionen an besonderen Orten im Siedlungsgefüge zu entwickeln. Diese besonderen Orte können Kreuzungspunkte, bestehende Zentren mit eingeschossiger Bebauung, oder auch exponierte Bereiche an Siedlungsändern – wie es hier der Fall ist – sein.

3.3 DIREKT AM GRÜNZUG: STÄRKEN DER OST-WEST VERNETZUNG

Die Lage direkt am Grünzug macht die Neubauten zu potenziellen Brückenschlägen, welche die Ost-West-Vernetzung durch eine entsprechende Adressbildung stärken können. Im Zusammenspiel von Stadtgestaltung und Programmierung kann hier ein signifikanter Ort mit einem diversifizierten Wohnangebot und neuen Zentrumsfunktionen für das Quartier

entstehen. Die Ambitionen und Ziele der WAG für die Entwicklung des Projektgebiets greifen dieses Potenzial explizit auf, was von der Kommission ausdrücklich begrüßt und im Folgenden in einen entsprechenden städtebaulichen Entwicklungsrahmen eingeordnet wird.

4 KONKRETE EMPFEHLUNGEN FÜR DAS PROJEKT

KONTEXTUELLER STÄDTEBAULICHER AKZENT: ENSEMBLE MIT URBANEM ZENTRUM AM BELLEVUEPARK

Die städtebauliche Konfiguration – volumetrische Setzung, Erschließung und Entwicklung der Freiräume – bildet mit den Bestandsbauten einen komplementären Dialog: Einerseits wird die vorhandene Fragmentierung der Binnenräume behoben, andererseits wird ein nach außen multidirektional wirksamer städtebaulicher Akzent gesetzt, der sich in den umgebenden Kontext einbettet, indem er mit den bestehenden Bauten ein maßstäblich stimmiges Ensemble um dem Bellevuepark bildet. Der besondere Nutzungsmix lässt innerhalb dieses Ensembles ein urbanes Zentrum mit einem differenzierten Wohn- und Nahversorgerangebot entstehen.

4.1 DIE EINZELNEN BEBAUUNGSBEREICHE

siehe auch Abbildung 6: Grafische Darstellung der konkreten städtebaulichen Vorgaben

BAUFELD HANUSCHSTRASSE

Bereits im Bestand versiegelte Bereiche werden als Grundlage für die zukünftige Bebauung herangezogen. In diesem Sinne wird die ehemalige Auffahrtsstraße in die Bebauungsüberlegungen einbezogen.

Die nördlichen Front tritt vor die bestehende Straßenfront und wird verschwenkt, um einen Entreeplatz mit Orientierung zur Kirche zu schaffen. Gleichzeitig lässt diese Verschwenkung den Park nördlich der Werndlstraße großzügig zwischen Neubau und Kreiselwand in den Bellevuepark einmünden, wo er in eine attraktive Esplanade übergeht.

Als MIV-freier, baumbestandener Raum an der östlichen Parkkante bildet die Esplanade eine signifikante, adressbildende Parkfront mit einem auf Nachbarschaftsbedürfnissen ausgerichteten, aktiven Erdgeschoss (kleinteiliges Gewerbe, Vereins-, Lern- und Nachbarschaftsräume. Wohnen/Arbeiten), sowie einladenden, zum Hof hin durchgesteckten Hauseingängen. Ihr Verlauf wird durch den 15m breiten, nicht unterbauten Abstandsstreifen zwischen unterirdischer Einhausungswand und Bebauungskante bestimmt.

Der südliche Abschluss erfolgt in der Flucht des westlichen Bestandsriegels.

Richtung Westen kann der diagonale Verlauf der ehemaligen Autobahnauffahrt als historische Referenz aufgegriffen werden. Jedoch ist das Freihalten des unterirdischen Kanals, der am Westrand der Auffahrt verläuft und somit eine weitgehende Bebauung des Auffahrtbereichs erlaubt, erforderlich.

Die Westfront schließt den bestehenden Hofraum ab (keine adressbildende Funktion). Die ehemalige, immer noch als öffentliche Straße fungierende Auffahrt wird zur internen Hofdurchwegung, womit die klare Trennung zwischen öffentlichem Raum (Parkfront) und Binnenfreiraum (Hof) unterstrichen wird.

In Abbildung 6 ist eine Unterbrechung der Bauflucht dargestellt. Weitere Unterbrechungen der Baufluchten mit Anbauverpflichtung sind aus Sicht der Städtebaulichen Kommission möglich, aber keine von der Bauflucht zurückspringende Baukörper.

Städtebauliche Kommission „Avenariusweg - Hanuschstraße“

Ein Grünstreifen (Mindestbreite 12m) gewährleistet eine Grünverbindung vom Park zum Innenhof und gliedert das Baufeld in zwei Bereiche bzw. zwei Baukörper. BAUFELD AVENARIUSWEG

In der übergeordneten Stadtstruktur kommt es zu einer Richtungsänderung von der Stadlerstraße in Richtung Glimpfingerstraße. Diese Richtungsänderung wird im westlichen Knick bzw. in der südlichen Ausrichtung der Baufluchten wieder aufgenommen.

Eine Freiraumtasche im südöstlichen Eck schafft mit einer aktiven Erdgeschosszone attraktive Adressen im Dialog mit dem Bellevuepark und hält gleichzeitig den angrenzenden Hochpunkt im Süden auf Distanz.

Die durchgesteckten Hauseingänge vermitteln zwischen dem Avenariusweg und der Freiraumtasche, die für eine einladende Adressbildung sorgt.

Zwischen dem nördlichen und südlichen Baufeld, im Einmündungsbereich zum Grünzug bietet sich die Entwicklung eines MIV-freien attraktiven Platzes an, der von den angrenzenden Erdgeschossnutzungen belebt wird. Die besondere Lage – „Am Avenariusplatz“, direkt am Bellevuepark – legt das Bespielen mit Gastronutzungen, die in den angrenzenden Erdgeschossen Platz finden, nahe.

FEUERMAUERN DER WESTLICHEN DREI BESTANDSGEBÄUDE

Möglichkeiten des Anbringens von Öffnungen und/oder eines vorgeblendeten Freiraumgerüst sind zu untersuchen (siehe grafische Darstellung BILD 5).

BESTANDSHOF ECKE STADLERSTRASSE / AVENARIUSWEG

Ergänzung durch ein 5-geschossiges Gebäude im Anschluss an den Osttrakt ist städtebaulich sinnvoll.

4.2 BAUFELDÜBERGREIFENDE VORGABEN

BAULICHE DICHTEN

maximale BGF für beide Baufelder: 20.000m²

(entspricht einer GFZ von 2,0 in Bezug auf die von der WAG angegebenen Grundstücksgrößen)

HÖHENENTWICKLUNG

Leithöhe: 5 Geschoße

Minimale Sockelhöhe: 2 Geschoße

HOCHPUNKTE

3 Hochpunkte bilden einen Dialog mit den beiden bestehenden Hochpunkten:

nördliches Baufeld: 2 Hochpunkte mit jeweils max. 8 Geschoßen

südliches Baufeld 1: Hochpunkt mit max. 11 Geschoßen

Grundfläche (Fußabdruck) der Hochpunkte: max. 650 m²

Anbauverpflichtung zu den Außenkanten (siehe Abbildung 6)

RAUMHÖHEN

Erdgeschoss: mind. 4,5 m Geschoßhöhe

1.OG 2,6 m lichte Raumhöhe (= nutzungs offen für wohnverträgliches Gewerbe wie z.B.

Fitness, Arztpraxen...).

EG-QUALITÄTEN zu den adressbildenden Bereichen (Esplanade, Plätze, Freiraumtasche):

Städtebauliche Kommission „Avenariusweg - Hanuschstraße“

- > hohe Transparenz der EG-Fassade
- > Minimierung der Nebenraumflächen (Müll, Fahrräder)
- > wertige, robuste Fassadenqualität
- > Die neu entstehenden Platzbereiche und die Esplanade sind gestalterisch eng mit der Erdgeschossnutzung der neuen Bebauung abzustimmen;

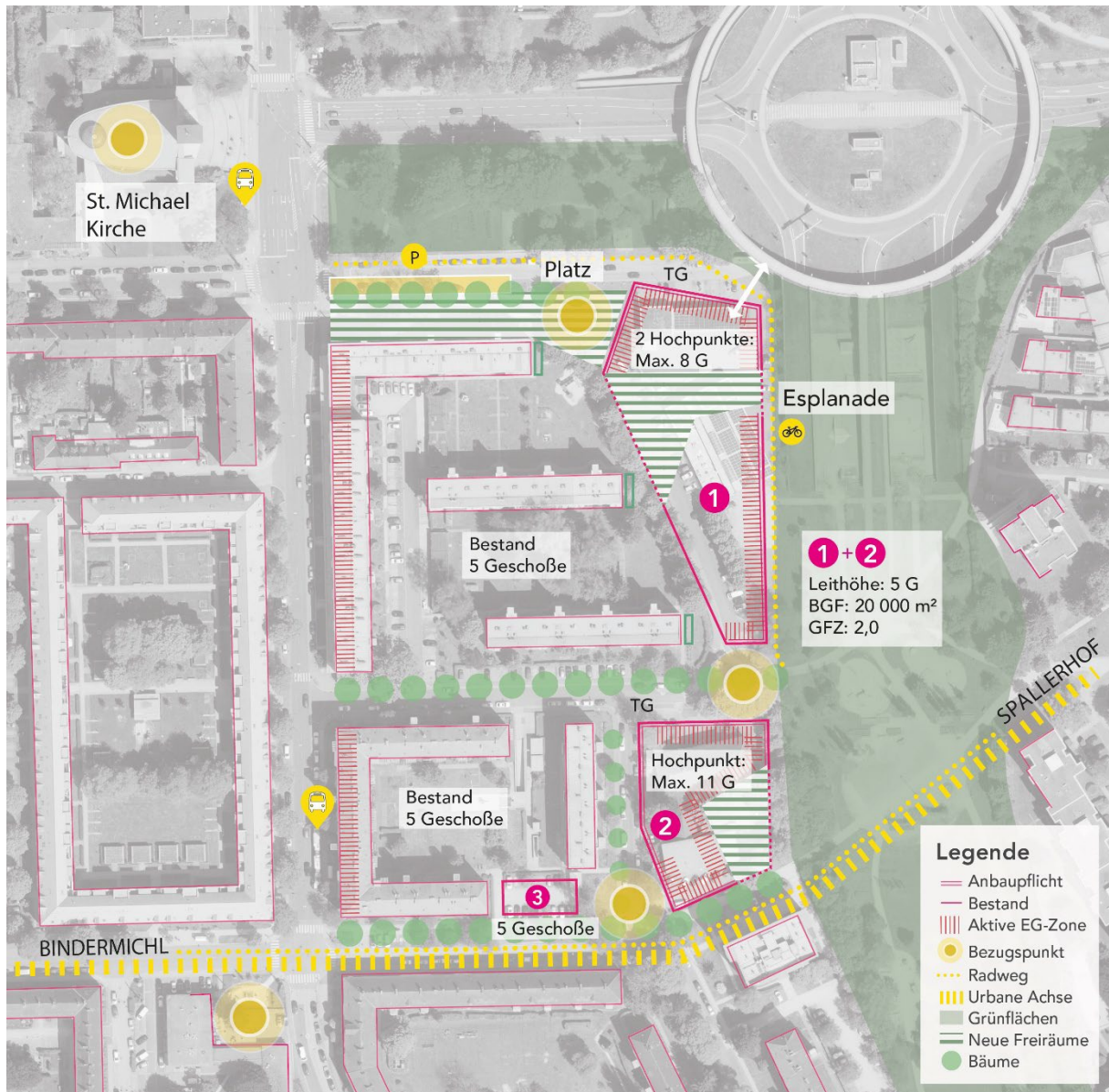


Abbildung 6: Grafische Darstellung der konkreten städtebaulichen Vorgaben

Das von der Städtebaulichen Kommission entwickelte Bauungskonzept sieht eine klare Hierarchie von Öffentlichkeit vor: Eine außenliegende öffentliche Promenade und einen innenliegenden halböffentlichen Hof. Ein wichtiger Bestandteil dieses Konzepts ist die Führung des Radwegs entlang der Promenade.

Der vorgeschlagene Hochpunkt am südlichen Baufeld korrespondiert mit dem gegenüberliegenden bestehenden Hochpunkt und erzeugt so räumliche Spannung. Weiters betont der neue Hochpunkt die übergeordnete W-O-Achse für Fußgänger und Fahrradfahrer, die vom Grünmarkt Bindermichl über das Planungsgebiet und den Bellevuepark in den Stadtteil Spallerhof führt.

Das Nördliche Baufeld steht im Dialog mit der Kirche und sollte als Adresse entwickelt werden, nicht als Rückseite. Es handelt sich aus Sicht der Städtebaulichen Kommission um eine architektonisch-städtebauliche schlüssige Setzung mit einem hohen adressbildenden Potenzial. Die architektonisch-freiraumplanerische Ausgestaltung ist im Wettbewerb zu klären.

4.3 FREIRAUM

Die Entwicklung des Freiraums bildet die übergeordnete Klammer der Gesamtentwicklung und ist von zentraler Bedeutung für die Umsetzung der intendierten Projektqualitäten. Über das engere Projektgebiet hinausgehend sind auch Verbesserungen im öffentlichen Raum anzustreben, um das Projektgebiet in ein qualitativvolles Stadtgewebe einzubetten, weshalb die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen teilweise über die Grenzen des Projektgebiets hinausgehen.

Im Norden ist eine qualitätsvolle Überleitung des „Werndlparks“ zum Bellevuepark sicher zu stellen. Die Dimension dieses Anschlusses ist durch die vorgegebene Bauflucht (siehe grafische Darstellung BILD 5) sichergestellt.

Die Adressbildung der beiden nördlichen Baufelder erfolgt am östlichen Rand von der Parkkante aus über die direkt am Bellevuepark gelegene, MIV-freie, baumbestandene Esplanade. Die Freiraumqualität dieses Rad- und Fußwegbands profitiert vom 15 m breiten nicht unterbauten Freiraumstreifen. Hier ist das Grünraumpotenzial maximal auszunutzen. Großbaumpflanzungen (40-45 cm Stammumfang) mit Großbäumen (15-20 m ausgewachsene Kronenbreite) sollen nicht nur den Charakter der Esplanade stärken, sondern auch die Beschattung der angrenzenden Parkfläche verbessern

Im Bereich der ehemaligen Auffahrt werden die wohnungsbezogenen Grünflächen erweitert, um aus dem fragmentierten Hofmilieu einen kohärenten Binnenfreiraum zu schaffen. Die als öffentlicher Straßenraum genutzte ehemalige Autobahnauffahrt wird zu einer halböffentlichen Hofdurchwegung umgestaltet.

Übergänge zwischen privaten und halböffentlichen entsprechend zu gestalten (z.B. als Pufferzonen, angehobenes Erdgeschoss); Privatgärten sind auszuschließen.

Eine weitere Verbesserung des Hofmilieus kann durch die Bearbeitung der drei Brandmauern erzielt werden. So könnten Freiraumregale mit privaten Terrassen an den Ostseiten der Bestandsbauten eine verbindende Atmosphäre zwischen Bestand und Neubau vermitteln und dem Binnenfreiraum mehr soziale Kontrolle und Lebendigkeit geben.

BEREICH „WERNDLPARK“

Die zwischen Werndl- und Muldenstraße liegende Parkanlage, die sich vom Autobahnkreisel bis zum Straßenzug „Am Bindermichl“ erstreckt, ist aufzuwerten: auf den zur Muldenstraße hin orientierten Flächen sind Biodiversitätsflächen zu errichten, während Richtung Werndlstraße die Aufenthaltsqualität zu stärken ist. Gleichzeitig ist eine attraktive Durchwegung des Parks sicherzustellen.

Beidseitig der Werndlstraße sollen ungeachtet der vorgesehenen Querparker-Entwicklung Baumergänzungen erfolgen. Auf der Seite der Bestandsbebauung (südlicher Rand) ist eine 3m breite Grünfläche zwischen Gehsteig und Querparkern umzusetzen.

Der Grünstreifen nördlich der Muldenstraße ist zu erhalten.

STRASSENZÜGE

Sämtliche Straßenzüge wie Avenariusweg und Stadlerstraße, sollen mit zusätzlichen Baumpflanzungen und Grünstreifen aufgewertet werden. Schwammstadtkörper sollen unter den Baumpflanzungen und ergänzend zu den Bestandsbäumen errichtet werden.

GRÜNFUGE

Am nördlichen Baufeld soll eine Grünfuge ausgebildet werden, die das Baufeld in zwei bebaubare Bereiche gliedert. Die Fuge vermittelt zwischen dem Binnengrün des bestehenden Hofes und der exponierten Esplanade am Bellevuepark. Besonders an der Schnittstelle zu den grünen Hofflächen sollen hochwertige Aufenthaltsflächen mit unterschiedlichen Sitzangeboten und Urban Gardening Flächen angeboten werden. Im Zusammenhang damit sind auch die bestehenden Hofflächen zwischen den Bestandsgebäuden freiraumplanerisch aufzuwerten. Hier könnten gemeinschaftlichen Nutzungen im Vordergrund stehen (z.B. Lange Tafel, kleine Plätze zum Plaudern, Naschhecken, ...)

Das südliche Baufeld wird durch eine grüne Freiraumtasche im Südosten aufgewertet. Über diese Tasche erfolgt eine einladende Adressbildung. Ein baumbestander Vorplatz mit Nebenspiel und Sitzgelegenheiten verzahnt den Bauplatz mit der vorbeiziehenden Esplanade. Zum nördlich angrenzenden Baufeld hin bildet der „Avenarius-Platz“ einen signifikanten Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität im Übergang zwischen Avenariusweg und Bellevuepark. Dieser Platz soll in Hinsicht auf seine besondere Funktion entwickelt werden. Am Park liegend mit angrenzenden Gastronomienutzungen. Eine natürliche Beschattung durch Großbaumpflanzungen ist zu gewährleisten. Eine intensive Abstimmung und Planung der Zufahrten und Zulieferungen mit der Freiraumplanung ist hier erforderlich. Die öffentlichen Flächen müssen hier ein Teil der Aufgabenstellung und Umsetzung sein.

GRÜN AUF DEN BAUFELDERN

Der Übergang zwischen den öffentlichen Grünbereichen und den bauplatzbezogenen Grünflächen ist entsprechend auszugestalten. Entlang der exponierten, aktiven Erdgeschosszonen sind fließende kohärente Übergänge bis zu den Gebäudekanten zu gewährleisten.

Bestandsbäume sind zu erhalten. Nur in begründeten Ausnahmefällen können beim Vorliegen triftiger städtebaulicher Gründe Bäume gefällt werden, wofür entsprechende Ersatzpflanzungen zu leisten sind. Das betrifft insbesondere die Baumreihe, welche die ehemalige Autobahnzufahrt begleitet. Hier ist mit besonderer Sorgfalt vorzugehen, um eine maximale Anzahl von Bäumen erhalten zu können, ohne die städtebauliche Setzung zu kompromittieren.

Auf den Dächern sind nicht begehbare extensive Begrünungen mit zumindest 15 cm Substrathöhe mit Biodiversitätsdächern anzulegen.

Eine bodengebundene Gebäudebegrünung über die ersten 2-3 Geschoße sollte bei allen Neubauten vorgesehen werden (Ausnahme: geförderte Wohnbauten).

BESONDERE KLIMATISCHE ASPEKTE

Das Projektgebiet liegt in einem Gebiet moderater Überwärmung mit ausreichender Durchgrünung und intakter Durchlüftung. Kaltluftströme aus dem Norden sind nicht vorhanden.

Die Hauptwindrichtung kommt aus dem Westen mit einer leichten Südkomponente, weshalb bei der Entwicklung von hohen Gebäuden punktuelle Erhöhungen gegenüber hohen Nord-Süd ausgerichteten Scheiben zu vermeiden sind. Im Allgemeinen sind stromabwärts ausgerichtete, gestufte Gebäudehöhen günstig.

Bestandsbäume sind als klimatisch wirksame Grünelemente möglichst zu erhalten. Wie im Kapitel „Freiraum“ erwähnt, sind in den umgebenden Straßenzügen und in Freiraumbereichen zusätzliche Baumpflanzungen vorzusehen.

Tiefgaragen sind möglichst unter dem Fußabdruck der darüberliegenden Gebäude zu platzieren. Ausladende Unterbauungen im Freiraum mit beschränktem Substrataufbau und damit eine Verminderung unversiegelter Bereiche sind zu vermeiden.

Sonnenexponierte Fassaden sind, wenn brandschutztechnisch möglich, mit einer bodengebundenen Begrünung auszustatten (Ausnahme: geförderte Wohnbauten). Eine Reduktion oder ein Absehen insbesondere von sonnenexponierten flächigen Glasfassaden wird empfohlen, sodass negative Auswirkungen auf den öffentlichen Raum, sowie Überhitzungen oder hoher Kühlbedarf für den Innenraum ausgeschlossen werden können.

Dächer sind als retentionswirksame Grünflächen (siehe „Freiraum“) auszubilden. Für die Bewässerung von Grünräumen sollten anfallende Dachwässer genutzt werden.

Der Bellevuepark fungiert als wichtiger Freiraum, der allerdings durch den geringen Humusaufbau keine ausreichende Verschattung bietet und im Sommer schlecht bis kaum nutzbar ist. Er sollte mit Schattenplätzen aufgewertet werden. Entweder sind in Aufenthaltsbereichen mehrere schmale Segelbahnen anzubringen oder durch hügelartige Anschüttungen die nötigen Ausbauhöhen für Baumpflanzungen zu schaffen. Ein statisches Gutachten und eine automatische Bewässerung sind begleitend zu beauftragen. Der Spielwert der bestehenden Elemente ist mit weiteren Möglichkeiten für eine Entsiegelung der großen runden Platzflächen zu prüfen und gegebenenfalls abzuändern.

4.4 MOBILITÄT

MIV & RUHENDER VERKEHR

Die MIV-Zufahrten zum Gebiet erfolgen ausschließlich über die Werndlstraße und den Avenariusweg. Die Position der TG-Zufahrten (siehe grafische Darstellung BILD 5) im weitestgehend MIV-freien Planungsgebiet soll den Autoverkehr möglichst früh abfangen. Lieferverkehr kann im Norden über den neuen Platz (mit auszubildender Wendemöglichkeit) erfolgen, in der Mitte bzw. im Süden über die Schleife Avenariusweg/Stadlerstraße. Die bestehende ÖV-Güteklasse A ermöglicht eine Stellplatznachricht von 30% des gesetzlichen Erfordernisses.

Die wegfallenden öffentlichen Parkplätze am ehemaligen Autobahnzubringer werden in die Werndlstraße verlagert, wo beidseitig Senkrechtparker anstelle der bisher vorhandenen Längsparker angeordnet werden. Falls sich im Straßenquerschnitt kein zusätzlicher Grünstreifen zwischen Fußweg und Parkplätzen ausbilden sollte, ist jeder fünfte Parkplatz als Baumstandort auszubilden. Entlang der MIV-freien Esplanade sind keine Stellplätze vorgesehen.

RADWEGE

Eine attraktive, baumbestandene Esplanade für den Fuß- und Radverkehr verläuft entlang der westseitigen Parkkante und bildet eine anlieferungsfreie, attraktive Adresse für kleinteilige Erdgeschoßnutzungen (Gewerbe, Vereine, Nachbarschaftsräume) und die dortigen Hauseingänge, deren Foyers sich zum Hof hin durchstecken. Der nordöstliche Abschnitt entlang der Einhausung für die Autobahnrampe soll im Zuge der Anbaupflicht kein Angstrum werden – daher ist auf eine ganzjährig hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums Wert zu legen.

Der neu entstehende, von der Werndlstraße kommende Grünzug, der in die Esplanade entlang der Ostflanke der beiden Baufelder mündet, soll auch einen Radweg integrieren, der an die übergeordnete Radverbindung der Kreisel-Brücke und an die zum Spallerhof führenden Radwege anzubinden ist.

Die Stadlerstraße fungiert als wichtige Ost-West-Radverbindung, deren Anschluss an die Radwege des Grünzugs zu verbessern ist, um die historische Verbindung zur Glimpfingerstraße zu stärken.

Zwei Drittel der Fahrradabstellplätze sind im EG bzw. OG1 gebäudeintegriert unterzubringen. Zusätzlich ist eine komfortable Integration von Sonderfahrgeräten (Lastenräder, Roller, Rollatoren, Fahrradabstellflächen) zu ermöglichen. Im nördlichen Baufeld bietet sich die Verortung der Fahrradgarage im OG1 an, was eine direkte Anbindung an die Kreiselbrücke über einen Steg ermöglicht und den Fahrradkomfort maximal steigern würde.

Es gibt eine bestehende Rampe von der Kreiselbrücke nach Süden in den Bellevuepark, diese sollte weiterhin verwendet werden. Ergänzend schlägt die Kommission eine Anbindung des Kreisverkehrs an ein Fahrradparkhaus vor, das in einem Obergeschoß des nördlichen Baufelds entstehen könnte. Die Anbindung soll im 2. oder 3. OG erfolgen, nicht zu ebener Erde. Dieses Fahrradparkhaus wäre ein „Joker“ für die darunter anzuordnenden Einzelhandelsflächen, da es direkt vom Radweg auf der Kreiselbrücke angefahren werden kann. Damit das Fahrradparkhaus und die Kreiselbrücke bequem von der Erdgeschoßebene erreicht werden kann sollte ein in den Baukörper integrierter Fahrradlift vorgesehen werden.

Das von der WAG vorgelegte Mobilitätskonzept sieht Vorzüge in der Lage eines zukünftigen Nahversorgers direkt am Projektgrundstück. Dadurch kann der Einkaufsverkehr zum Supermarkt beinahe zur Gänze zu Fuß stattfinden, was sich positiv auf den vorteilhaften Modal Split auswirkt. Ergänzend dazu könnten ein Lieferservice und ein attraktives Mikromobilitätsangebot (Lastenradstationen) eine MIV-freie Nahversorgungsmobilität unterstützen.

ÖFFENTLICHER VERKEHR & Sharing-Angebote

Wie bereits erwähnt, ist das Gebiet gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Die Auskunft von Linz AG/ tim (Stand: Dezember 2025) stellte bei einer substanziellen Nachverdichtung mit Wohnnutzung einen weiteren tim-Standort im Bereich Bindermichl / Spallerhof / Keferfeld / Oed in Aussicht.

MOBILITÄTSPLANUNG

Grundsätzlich wird festgehalten, dass auf eine zeitgerechte, professionelle Planung in Hinblick auf die Auflösung der projektinduzierten Verkehrslast im Projektgebiet sowie -umfeld Wert gelegt wird.

4.5 NUTZUNGEN / PROGRAMMIERUNG

Ein attraktives Nutzungsangebot, das über das Wohnprogramm hinausgehend ein breit aufgestelltes Nahversorgungsspektrum beinhaltet, ist ausschlaggebend, um die von der WAG intendierte Zentralität mit einem Magneten am Grünzug zu schaffen, der den Brückenschlag zwischen Bindermichl und Spallerhof initiieren kann.

WOHNEN

Ein breites Wohnangebot mit sozialer Durchmischung (freifinanziert und gefördert) soll entstehen, das Linzer Modell ist dabei einzuhalten. Das bedeutet, dass mindestens ein Drittel der Wohnungen als geförderte Mietwohnungen zu errichten sind. Der südliche Bereich des Baufelds „Hanuschstraße“ (ca. 1/3 der BGF) soll dem sozialen Wohnbau vorbehalten werden, während sich im exponierten Norden und Süden der Baufelder die Entwicklung von freifinanzierten Wohnformen anbietet. Wohnen im Erdgeschoss ist lediglich im mittleren, geförderten Bauteil Richtung Binnenfreiraum (Westen) vorstellbar.

Eine maßvolle Integration von Gemeinschaftsräumen (ca. 1% der Wohnnutzfläche) mit einem entsprechenden Beispielungskonzept ist im Sinne der sozialen Nachhaltigkeit vorzusehen.

NICHT-WOHNEN

Konzentration der Nicht-Wohnnutzungen im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss (Sockel mit größeren Raumhöhen, siehe Kapitel „Baufeldübergreifende Vorgaben“);

Adressbildung an den zu den Freiräumen orientierten Außenkanten: Platz an der Werndlstraße im Norden, Esplanade, Avenariusplatz und Freiraumtasche am Bellevuepark

Nahversorgerschwerpunkt im nördlichen Baufeld (Supermarkt mit ca. 800m² Nutzfläche, evtl. Ergänzung mit handelsnahen Dienstleistungen)

Gesundheitsthemen und Sozialschwerpunkt im Süden. Hier bietet sich auch die Umsetzung von Sonderwohnformen (z.B. Wohngemeinschaften, betreutes Wohnen) an.

Gastroschwerpunkt am „Am Avenariusplatz“ im Zentrum zwischen dem nördlichen und südlichen Baufeld

Im mittleren, geförderten Bauteil an der Parkkante (Esplanade) ist im Erdgeschoss die Integration von Nachbarschaftseinrichtungen anzustreben, die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Bedürfnisse der Bewohner adressieren (z.B. Lernräume, Vereine, Wohnen Arbeiten, Mikrogewerbe). Die intendierte Integration eines multifunktionalen Gemeinschafts- und Veranstaltungsraums wird positiv gesehen.

5 QUALITÄTSSICHERUNG

Die Qualitätssicherung des Projekts ist durch einen mit der Stadt Linz abgestimmten Architekturwettbewerb sicherzustellen, bei dem auch die Teilnahme von Landschaftsarchitekturbüros verpflichtend ist. Die Empfehlungen der Städtebaulichen Kommission sollen als Teil der städtischen Vorgaben in die Wettbewerbsauslobung eingehen.

Klimaschutz und Klimawandelanpassung haben für die Stadt Linz einen hohen Stellenwert. Eine klimaaktiv-Gold-Zertifizierung (im geförderten Wohnbau: klimaaktiv-Bronze-Standard) wird von der Stadt Linz angestrebt und sollte in der Wettbewerbsauslobung erwähnt werden.

FAZIT

Stimmiger städtebaulicher Akzent mit Zentrumsfunktionen am Bellevuepark

Die von der Städtebaulichen Kommission empfohlene bauliche Entwicklung bildet soll mit den bestehenden Wohnbauten ein maßstäblich stimmiges Ensemble am Bellevuepark bilden, das die bestehenden Grünräume stärkt, Wohnraum schafft und mit einem Nahversorgungsangebot neues Leben an den Park bringt.

Ergänzendes Nahversorgungsangebot für die Umgebung

Ein Lebensmittelhandel mit ergänzenden Angeboten (z.B. Gasthaus, Café, Bäckerei, Eissalon) sowie Dienstleistungen mit Gesundheitsschwerpunkt (Ärztzentrum, Physiotherapie, Fitness, ...) soll ergänzend zu den bestehenden Zentrumsfunktionen Am Bindermichl) das Nahversorgungsangebot erhöhen.

Brückenschlag Bindermichl/Spallerhof

Das Projekt stärkt mit seinem direkt am Bellevuepark etablierten Nutzungsangebot die Vernetzung der beiden Siedlungsgebiete Bindermichl und Spallerhof.

Vielfältiges Wohnangebot

Das Projekt soll ein breites Spektrum an Wohnmodellen im frei finanzierten und geförderten Bereich anbieten, um eine sozial nachhaltige Durchmischung am Standort zu schaffen. Mindestens ein Drittel des Wohnraums soll als geförderter Mietwohnungsbau errichtet werden.

Verschmelzung und Erweiterung der Grünstrukturen Die Grünfläche an der Werndlstraße verschmilzt mit dem Bellevuepark und dem 15m Abstandsstreifen zu einer wirksamen Großgrünstruktur mit Großbaumpflanzungen.

Neue adressbildende Freiräume

Mit der baulichen Entwicklung entstehen einladende Freiräume für die Nachbarschaft und die Bewohner*innen des Stadtteils. Zwei Plätze schaffen neue Begegnungs- und Verweilräume; eine „Freiraumtasche“ zieht den Bellevuepark ins neue Quartier hinein; die Esplanade am Park bildet eine signifikante, charaktervolle Adresse am westlichen Rand des Bellevueparks.

Aufwertung der bestehenden Grünräume

Mit der neuen Entwicklung wird sowohl der bestehende Bellevuepark als auch der im Westen angrenzende Innenhof aufgewertet.

Erhöhen der Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Straßenräumen

Stadlerstraße, Avenariusweg und Werndlstraße werden mittels Begrünung, Oberflächengestaltung und Möblierung verkehrsberuhigt. Dadurch wird; Begrünung, Oberflächengestaltung und Möblierung verbessern deutlich die Aufenthaltsqualität (Klimaanpassung) und den der Komfort für Rad- und Fußverkehr deutlich verbessert.

Empfehlung zum Entwicklungsprozess

Für die Entwicklung der einzelnen Teilbereiche werden wird ein mit der Stadt Linz abgestimmter. Architekturwettbewerb qualitätssichernde Verfahren (Wettbewerbe) in engem Dialog mit der Stadtplanung empfohlen. Von zentraler Bedeutung ist die gesamtheitliche Betrachtung inklusive der öffentlichen Freiflächen. Die Empfehlungen der Städtebaulichen Kommission sollen als Teil der städtischen Vorgaben in die Wettbewerbsauslobung eingehen. Eine klimaaktiv-Gold-Zertifizierung (im geförderten Wohnbau: klimaaktiv-Bronze-Standard) für die Neubauten ist anzustreben.