

## 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 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 und 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 UND ZIELE

### 1.1. AREAL WILDBERGSTRASSE – PERLENKETTE

Die Wildbergstraße in Urfahr bildet die zentrale Nord-Süd-Verbindung innerhalb des „Karrees“, das den engeren städtebaulichen Betrachtungsrahmen aufspannt. Dieses Karree wird im Osten von der Peuerbachstraße, im Westen von der Hauptstraße, im Norden von der Freistädter Straße und im Süden von der Ferihumerstraße begrenzt.

Entlang der Wildbergstraße fädeln sich mehrere bedeutsame Projektentwicklungen bzw. bauliche Entwicklungsabsichten auf, deren hohes lokales Transformationspotenzial durch die Entwicklung der Regionalstadtbahn noch gesteigert wird. Die Regionalstadtbahn ist für den Ausbau des regionalen ÖV-Netzes und damit für die ÖV-Anbindung des Standorts von zentraler Bedeutung und wird entlang der Reindlstraße verlaufen. Der Kreuzungspunkt mit der Wildbergstraße, an dem eine Regionalstadtbahn-Haltestelle geplant ist, liegt im Nahbereich der baulichen Entwicklungen.

Die zentrale Lage des Betrachtungsgebiets, die Auswirkungen des Regionalstadtbahnprojekts für die künftige Einbettung des Standorts, dessen stadtklimatologische Bedeutung durch im Sommer die Stadt kühlende Kaltluftabflüsse und ein hohes Grünflächenvernetzungspotenzial, sowie das hohe bauliche Transformationspotenzial, das durch die aktuellen Entwicklungsabsichten ausgelöst wird verpflichten zu einer gesamtheitlichen städtebaulichen Betrachtung. Ziel ist daher, die einzelnen Projekte in einen übergreifenden Entwicklungshorizont einzuordnen und auf diese Weise einen städtebaulichen Mehrwert zu lukrieren, indem die intendierten Qualitäten nicht nur die hohen projektspezifischen Ambitionen adressieren, sondern auch zu einer deutlichen Verbesserung des umgebenden Stadtraums beitragen.

Mit einer städtebaulich orchestrierten Entwicklung der Einzelprojekte soll über die Einzelstandorte hinausgehend eine Stadtreparatur des in Teilbereichen fragmentierten, vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) dominierten Stadtraums eingeleitet und damit eine identitätsstiftende Entwicklungsperspektive für den gesamten Ort und seine einzelne Teilbereiche geschaffen werden. Dabei ist auch eine entsprechende Antwort auf die herausfordernden stadträumlichen Konsequenzen der Stadtbahntrasse zu geben.

Unter Berücksichtigung verkehrstechnischer Anforderungen liegt ein großes Augenmerk auf den vielschichtigen Qualitäten des öffentlichen Raums:

- > stadträumliche Ausprägung und Silhouettenbildung (Hochhausthematik)
- > Orientierung und Adressbildung
- > Integration und Aufwertung von Bestandsstrukturen
- > Stadtklima und Aufenthaltsqualität (vernetzte Durchgrünung, mikroklimatische Qualitäten,

## Städtebauliche Kommission „Wildberg-Areal“

Klimawandelanpassung, lärmtechnische Entlastung zentraler öffentlicher Bereiche)  
> Stärkung attraktiver lokaler Fußweg- und Fahrradverbindungen

Folgende überblickshaft angeführten Projekte sollen konkret zur genannten Zielsetzung beitragen:

### 1.1.1 SPARKASSE OBERÖSTERREICH: „CAMPUS URFAHR“ AM SBC AREAL

Campusentwicklung mit neuem Business-Center für die Sparkasse OÖ am Standort erforderlich > Bestandsbau entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an die Arbeitswelt; Präsentation einer „Szenarienstudie“ mit „Zwei-Etappen-Konzept“:

1. Errichtung eines innovativen Büro-Leuchtturmprojekts als neues Business-Center der SPK OÖ mit zumindest 11.500m<sup>2</sup> Nutzfläche im Bereich des bestehenden Parkplatzes südlich des Bestandsbaus
2. Umnutzung des Bestandsbaus bzw. Abbruch/Neubau; Nutzungsvorschlag: „alternatives“ Wohnen mit Gewerbe im EG

involvierte Akteur\*innen:

Sparkasse Oberösterreich, Drees & Sommer (Projektmanagement), Architekten Kneidinger (Szenarienstudie)

Entwicklungsprozess:

Start des Wettbewerbsverfahrens für den Neubau auf Basis der städtebaulichen Erkenntnisse der städtebaulichen Kommission

### 1.1.2 PFARRE CHRISTKÖNIG

Errichtung von geförderten Wohnungen, 4-gruppigen Kindergarten und 50m<sup>2</sup> im EG für das Pfarrheim südlich der Kirche durch die GWG; Abbruch des alten Pfarrheims und Kindergartens bzw. des bestehenden Pfarrhauses; Errichtung einer Tiefgarage für die Pflichtstellplätze (Zufahrt über Bestandsrampe der BH-UU-Garage), zusätzliche Integration von 30 PKW-Stellplätzen (Kompensation für den durch die Neuentwicklungen bedingten Verlust von Oberflächenparkern);

derzeit involvierte Akteur\*innen:

Pfarre Christkönig, GWG (Bauträger), Schimek-architecture+engineering (Machbarkeitsstudie, Variantenuntersuchung);

Entwicklungsprozess:

geladener Wettbewerb bereits in Vorbereitung, Stellungnahme des BDA liegt vor, Start nach Einarbeiten der Erkenntnisse der städtebaulichen Kommission in die städtebaulichen Vorgaben

### 1.1.3 BEZIRKSHAUPTMANNSSCHAFT URFAHR

hohes Standortpotenzial für die Entwicklung eines zentralen Verwaltungsstützpunktes für das Land OÖ mit deutlich höherer Nutzungskapazität als der in die Jahre gekommenen Bestandsbau; Aufwertung des derzeit minderwertig gestalteten Wildbergparks gemeinsam mit der baulichen Entwicklung;

derzeit involvierte Akteur\*innen:

LIG Oberösterreich

Entwicklungsprozess:

vorbereitende Projektvision (Bündeln von Verwaltungseinheiten), Konkretisierung der Vision anhand einer Variantenuntersuchung nach Vorliegen der Erkenntnisse der städtebaulichen Kommission

### 1.1.4 SAMARITERBUND ÖSTERREICH / ENTWICKLUNG REINDLSTRAßE

Erweiterung der Einsatzzentrale macht Nachverdichtung erforderlich (Baurecht seitens Stadt Linz endet 2077), Erwägungen hinsichtlich Verwertung des Areals durch Wohnnutzung u.a. für Eigenbedarf (Pflegerwohnen); Einschränkungen für die Zu- und Abfahrt von Einsatzfahrzeugen durch Stadtbahn; Ausfahrt nach Süden problematisch (Zustimmung von 32 Eigentümern erforderlich)

derzeit involvierte Akteur\*innen:

Samariterbund, GWG (Studie Reindlstraße 26/Wohnbauentwicklung)

Entwicklungsprozess:

Konkretisierung der Vision anhand einer Variantenuntersuchung nach Vorliegen der Erkenntnisse der städtebaulichen Kommission + Abstimmung mit MPI und Schiene OÖ bzgl. Überfahrt

### 1.1.5 VERLAUF REGIONALSTADTBAHN + HALTESTELLE

starke Veränderung des Straßenprofils durch Trassenführung, teilweise nicht nur Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenraum (Baumfällungen), sondern ggf. auch auf angrenzende Liegenschaften (aufgrund ggf. notwendiger Abtretungen); 120 Meter lange Haltestelle östlich der Kreuzung Wildbergstraße/Reindlstraße, starke Frequenzerhöhung für das umliegende Gebiet (ca. 40.000 Gäste/Werktag, 15-Minuten-Takt);

derzeit involvierte Akteur\*innen:

Schiene Oberösterreich, Magistrat Linz, Land Oberösterreich

Entwicklungsprozess:

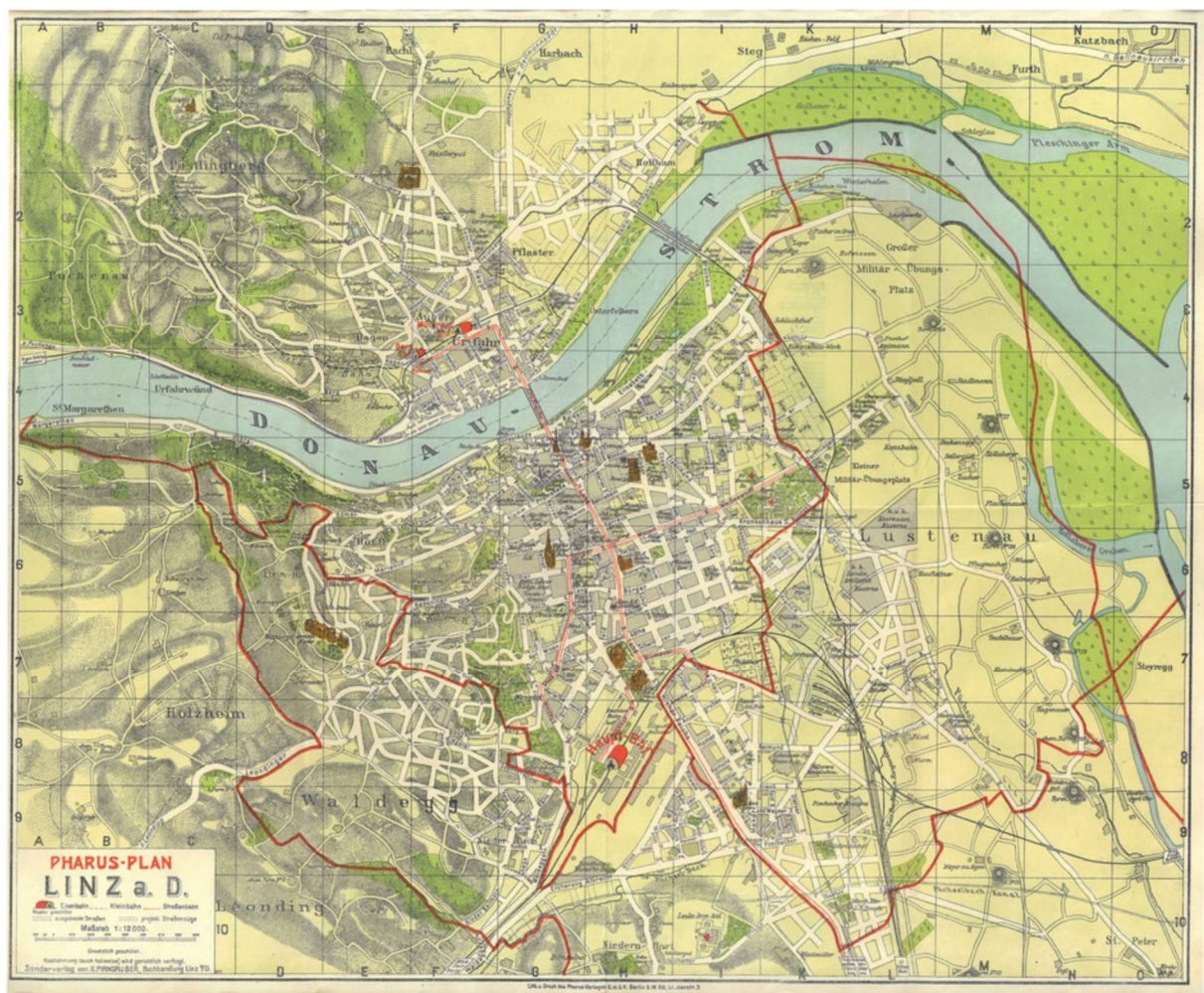
strategische Infrastrukturplanung abgeschlossen, Wettbewerb über Gesamt-Design (Haltestellen, Ausstattung, Möblierung, Freiraum) läuft bis Februar 2025

## 2 AUSGANGSSITUATION

### STANDORTEIGENSCHAFTEN UND STADTRÄUMLICHER KONTEXT

Einleitend soll ein größerer Betrachtungsrahmen aufgespannt werden, um die Entwicklungspotenziale des Betrachtungs-Karrees mit einer entsprechenden Bandbreite und angemessenen kontextuellen Tiefe adressieren zu können.

Urfahrs kleiner gründerzeitlicher Kern hat sich beidseitig der Hauptstraße entwickelt. In seine Hofstruktur lagern sich immer wieder signifikante Großstrukturen ein: neben dem Neuen Rathaus, dem Ars Electronica Center und dem Mühlkreisbahnhof finden sich mehrere Blöcke mit flächendeckenden Shopping Malls im Sockel, unter denen der in den 1970er Jahren entstandene Lentia-2000-Komplex aufgrund seiner zeichenhaften Höhenentwicklung hervorzuheben ist. Der zweigeschossige Sockel greift in seiner Höhe den gründerzeitlichen Maßstab auf, die mehrgeschossigen Scheiben und bis zu 81 Meter hohen Hochhäuser sind zurückversetzt auf dem begrünten Sockeldach positioniert. Der Lentia Komplex bildet die westlichen Front zur Gstöttnerhofstraße und grenzt direkt an die Sparkassen-Liegenschaft an. Hier befindet sich auch der östliche Rand der gründerzeitlichen Hofstruktur, die entlang der Wildbergstraße eine Bruchlinie ausbildet, da die ursprünglich geplante Gründerzeitstruktur nicht umgesetzt wurde.



*BILD1 Der Pharos-Plan (1925) zeigt, dass die Entwicklung einer Gründerzeitstruktur auch östlich der Wildbergstraße vorgesehen war.*

## Städtebauliche Kommission „Wildberg-Areal“

An der Westflanke wird diese Bruchlinie durch die Solitärstellung des Sparkassenbaus sichtbar, der sich signifikant zwischen zwei „Freiräume“ hineinsetzt – den zwei Meter unter Straßenniveau liegenden Parkplatz im Süden und den Sparkassenplatz im Norden, der von einem 11-geschoßigen Wohnbau an der Freistädter Straße und von der Gründzeitkante an der Nestroystraße abgeschlossen wird.

Weiter verdeutlicht wird diese Bruchlinie durch die heterogene Entwicklung an der Ostseite der Wildbergstraße: auf das hinter einem baumbestandenen Grünstreifen liegende Christkönigs-Ensemble folgt südlich die weit hinter den Wildbergpark zurücktretende Bezirkshauptmannschaft, gleich danach die offensive Präsenz des 100 Meter hohen Bruckner-Towers, an den unmittelbar südlich die niedrige Gewerbezeile mit der Tankstelle im Kreuzungsbereich Reindlstraße angrenzt. Hinter dem Bruckner-Tower, direkt am Wildbergpark liegt, etwas erratisch, ein achtgeschossiger Riegel mit Wohnungen für Studierende.

Auch entlang des ostwärts verlaufenden südlichen Rands der Reindlstraße verliert sich die Hofstruktur: auf eine kamm- bzw. zeilenförmig angelegte Wohnbauentwicklung folgt ein aus Hallen und Verwaltungsbauten zusammengesetztes, primär vom Samariterbund genutztes Gewerbegebiet, in das ein Wohnturm eingelagert ist. Östlich davon befindet sich eine große Bundesschulanlage (Gymnasium), nördlich gegenüber die Firma KEBA, die den nördlich angrenzenden Gewerbepark zur Reindlstraße hin abschließt. Zwischen dem Gewerbepark und der Pfarre Christkönig liegt ein Ausläufer der nördlichen Karlhofsiedlung, das Fragment einer Wohnanlage aus den 1930er Jahren, das die Ostseite der Peuerbachstraße mit einem markanten Riegel abschließt und damit dem Betrachtungs-Karree einen klaren Ostrand gibt.

Entlang der Ferihumerstraße, der südlichsten Grenze des Betrachtungs-Karrees, hat sich die Gründerzeitstruktur nur sehr durchwachsen westlich der Wildbergstraße entwickeln können. Östlich davon prägt eine Abfolge aus Zeilen und heterogenen Einzelbauten mit eingestreuten Wohnhochhäusern die Straßenränder. Hingegen zeigt sich entlang der nördlichen Kante der Freistädter Straße ein durch Wohnzeilen klar gefasster Nordrand des Karrees.

Hinsichtlich infrastruktureller Versorgung ist ein gutes Angebot an Nahversorgung, Einkaufsmöglichkeiten, Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen vorhanden. Augenfällig ist hingegen die mangelhafte Versorgung mit öffentlichen Grünflächen. Der hohe Versiegelungsgrad verstärkt den Hitzeinseleffekt, der für die Abkühlung wichtige, von Nordenwesten bzw. Norden kommende Kaltluftstrom Richtung Donau wird durch die zahlreichen Hochpunkte etwas abgemindert und entlang der durch zumeist Straßen gegebenen Schneisen bodennahe entlang dieser kanalisiert.

Eine besondere Herausforderung stellt der ruhende Verkehr dar. Das vorhandene Parkplatzangebot deckt den derzeit vorhandene Nachfrage nach Parkplätzen im Areal nicht ab. Bestehenden Garagen sind voll ausgelastet, durch die anstehenden Nachverdichtungen und den Bau der Regionalstadtbahn werden weitere Oberflächenstellplätze entfallen. Da das Gebiet in der Wasserschutzzone liegt, können in weiten Bereichen maximal 2 Tiefgaragengeschosse errichtet werden.

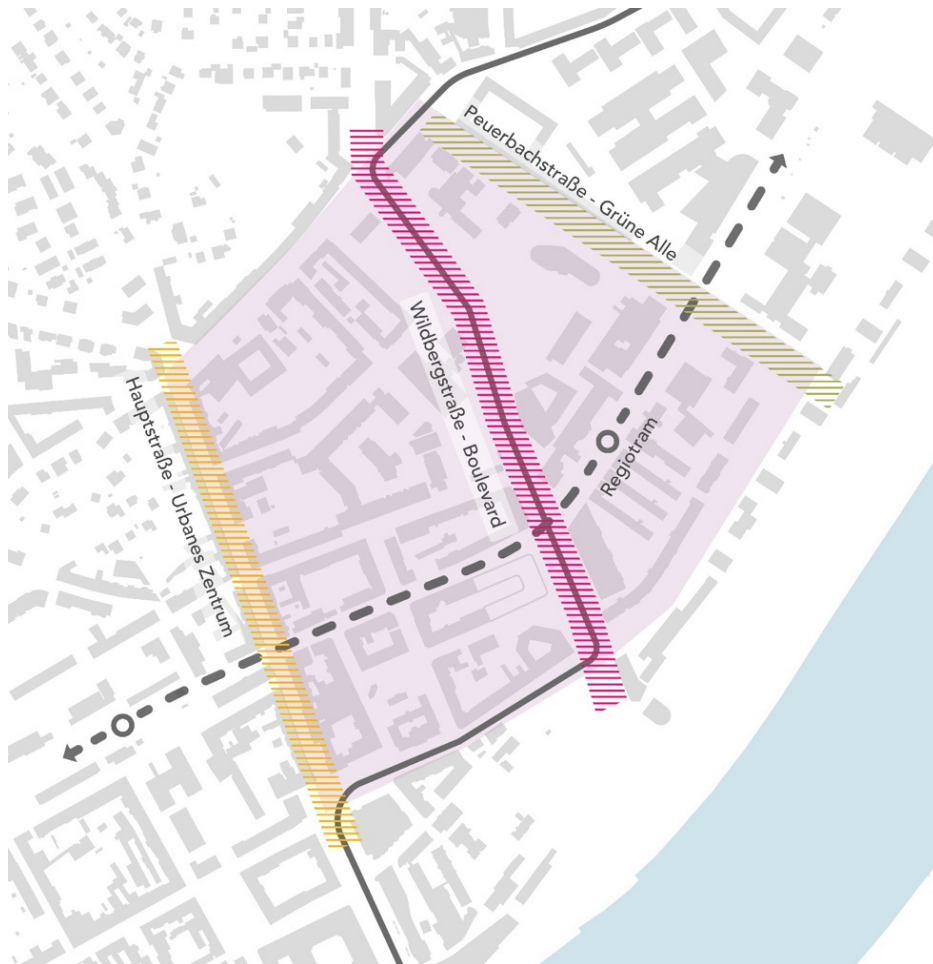
Aufgrund von Mobilitätsmaßnahmen, die zur Verkehrsberuhigung und Aufwertung der Hauptstraße als attraktiver öffentlicher Raum beitragen, idealerweise flankiert durch Klimaanpassungsmaßnahmen, wird der MIV auf der Wildbergstraße künftig spürbar zunehmen. Gleichzeitig sind durch den Ausbau der Regionalstadtbahn deutlich höhere Fußgänger\*innenfrequenzen zu erwarten.

Nicht unerwähnt bleiben soll die Nahelage des Karrees zum Donauufer und dessen Nutzungsangebot. Während die Hauptstraße über die Nibelungenbrücke mit dem Stadtzentrum am anderen Ufer direkt verbunden ist, münden die beiden anderen Nord-Süd verlaufenden Hauptadern des Karrees – die Wildbergstraße und die Peuerbachstraße – direkt in den Urfahrner Uferbereich ein.

### 3 ÜBERGEORDNETE ENTWICKLUNGSPOTENZIALE

#### 3.1 DREI NORD-SÜD VERBINDUNGEN – URBANES ZENTRUM, BOULEVARD MIT PERLENKETTE, GRÜNE ALLEE

Drei markante Nord-Südverbindungen mit jeweils spezifischem Charakter prägen das Betrachtungs-Karree:



*BILD 2 Die drei prägenden Nord-Süd Verbindungen*

##### HAUPTSTRASSE – URBANES ZENTRUM IM WESTEN

am westlichen Rand bildet die Hauptstraße die Fortsetzung der zentralen urbanen Achse von Linz, die vom bahnhofsnahen Volksgarten entlang der Landstraße zum Hauptplatz und weiter über die Donau nach Urfahr verläuft und hier ein lineare Zentralität für das öffentliche Leben bildet.

##### PEUERBACHSTRASSE – GRÜNE ALLEE IM OSTEN

Quasi kontrapunktisch zur urbanen Zentralität der Hauptstraße stellt die Peuerbachstraße eine großzügige grüne Allee mit hohen Aufenthaltsqualitäten dar, mehr linearer durchgrünter Landschaftsraum als Straße.

##### WILDBERGSTRASSE – BOULEVARD MIT PERLENKETTE IN DER MITTE

Zwischen diesen beiden Adern liegt die zentrale Nord-Süd Verbindung des Karrees, die Wildbergstraße. Ihr Verlauf markiert eine Bruchstelle im städtebaulichen Gefüge, das von einer klaren Differenzierung zwischen einem gründerzeitlich konsolidierten Westen und einem diffuser strukturierten Osten gekennzeichnet ist. Verdeutlicht wird diese Bruchstelle durch eine Abfolge an Freiräumen, die sich mit bedeutsamen Institutionen bzw. signifikanten Adressen abwechseln (Pfarre

Christkönig, Sparkasse, Bezirkshauptmannschaft, Wüstenrot-Flagship Filiale, Bildungsdirektion Oberösterreich), sodass man hier durchaus von einem außerordentlichen Entwicklungspotenzial – einer „Perlenkette“ – sprechen kann.

Die entlang der Straße üppig vorhandenen Freiräume, die ambitionierten Entwicklungsabsichten der Perlenkette und die künftig erhöhte Verkehrsfrequenz – sowohl beim MIV als auch bei den Fußgänger\*innen – legen die Entwicklung eines attraktiven urbanen Boulevards nahe, der von der Freistädter Straße bis zum Urfahrermarkt verläuft und von einer Abfolge von starken Adressen und grünen Ausbuchtungen geprägt ist wobei insbesondere die Grünflächen ein hohes Vernetzungspotenzial, welches mit stadtklimatologischer Aufwertung einherginge, aufweisen.

### 3.2 ÜBERGORDNETE QUERVERBINDUNGEN – STÄRKEN DES LOKALEN GEWEBES

Ungeachtet der zentralen Bruchlinie – oder gerade wegen dieser – tragen differenzierte Querverbindungen ebenso wie die Längsverbindungen wesentlich zur städtebaulichen Qualität und Belebung des Karrees bei. Das Stärken der Querverbindungen stellt nicht zuletzt bei der Entwicklung der einzelnen Projekte eine wichtige Prämisse dar. Denn gerade durch übergeordnete, fußgängerfreundliche Querverbindungen kann die heterogene Morphologie des Karrees zu einem kohärenten Stadtraum zusammengeknüpft werden.



BILD 4 wichtige Binnendurchwegungen im Karree

#### GEWERBEPARK / WOHNHOF / SCHMIEDEGASSE

So kann eine entsprechende Durchwegung des Areals der Christkönig-Pfarre einen wichtigen Beitrag zur übergeordneten Ost-West-Durchlässigkeit leisten, indem der Gewerbepark und der Wohnhof im Osten fußläufig mit wichtigen Kreuzungspunkten (Wildbergstraße/Freistädter Straße) und Binnenvverbindungen im Karree (Schmiedegasse) verknüpft werden.

## BLÜTENSTRASSE / KREUZUNGSBEREICH WILDBERGSTRASSE / REINDLSTRASSE

Eine weitere übergeordnete Verbindung von zentraler Bedeutung für das künftigen Fußgänger\*innennetz stellt die „Querkoppelung“ der Blütenstraße mit der Reindlstraße dar. Diese Koppelung wird durch die neue Stadtbahnstation notwendig und impliziert neben einer entsprechenden Freiraumausgestaltung des Kreuzungsbereichs, zum Beispiel als klimaangepasster Waldplatz eine sorgsam überlegte Führung der Fußgängerströme, insbesondere im Anschluss an die vorgegebenen Verortungen der Zebrastreifen, was wiederum konkrete Auswirkungen auf den südlichen Abschluss der Entwicklung des Sparkassen-Campus hat.

## **4 KONKRETE EMPFEHLUNGEN**

### **4.1 ÖFFENTLICHER RAUM**

#### 4.1.1 AUFWERTUNG DER STRASSEN IM GRÜNDERZEITBEREICH

(Blütenstraße, Schmiedegasse, Nestroystraße, Gstöttnerhofstraße)

Entsiegelung und Baumpflanzungen statt Parkplätze durch Verlagerung der Parkplätze in neu zu errichtende Quartiersgaragen (z.B. am Sparkassenareal und am Areal der BH)

#### 4.1.2 STÄRKEN DER BINNEN-VERBINDUNGEN IM KARREE (siehe Kapitel 3.2)

> Rücksichtnahme auf eine Stärkung der übergeordneten Verbindungen bei anstehenden Bauvorhaben, insbesondere Pfarre Christkönig, BH-UU, Sparkasse (siehe Teilgebietsbeschreibungen)

> freiraumplanerische Maßnahmen zur Verbesserung der Wegequalitäten (einladende und übersichtliche Gestaltung, Klimaanpassung, Ausstattung (z.B. Rastmöglichkeiten))

> verkehrstechnische Maßnahme zur Aufwertung der Straßenräume im Binnenbereich (Quartiersgaragen spielen Parkplätze für Oberflächenparker frei und ermöglichen Begrünungsmaßnahmen)

#### 4.1.3 STÄRKEN DER 3 NORD-SÜD VERLAUFENDEN HAUPTVERBINDUNGEN

##### Hauptstraße

Ausbauens des Potenzials als belebtes urbanes Zentrum in Urfahr mit hoher Fußgängerfrequenz > starke Verkehrsreduktion > Hauptstraße wird Begegnungszone, Hauptverkehrsstrom wird umgelenkt über Wildbergstraße

##### Peuerbachstraße

> Stärken als Grüne Allee mit hohem Beseitigungswert bzw. hohe Aufenthaltsqualität für Freizeit und Erholung

> Verkehrsberuhigung im zentralen Bereich – Spielstraße ohne MIV-Durchfahrt

> Zufahrt zu Tiefgarage (künftige Entwicklung BH OÖ) denkbar

##### Wildbergstraße

> Straße wird zum großzügigen, von der Freistädter Straße bis zur Donau verlaufenden Boulevard mit grünen Ausbuchtungen und starken Adressen (Perlenkette)

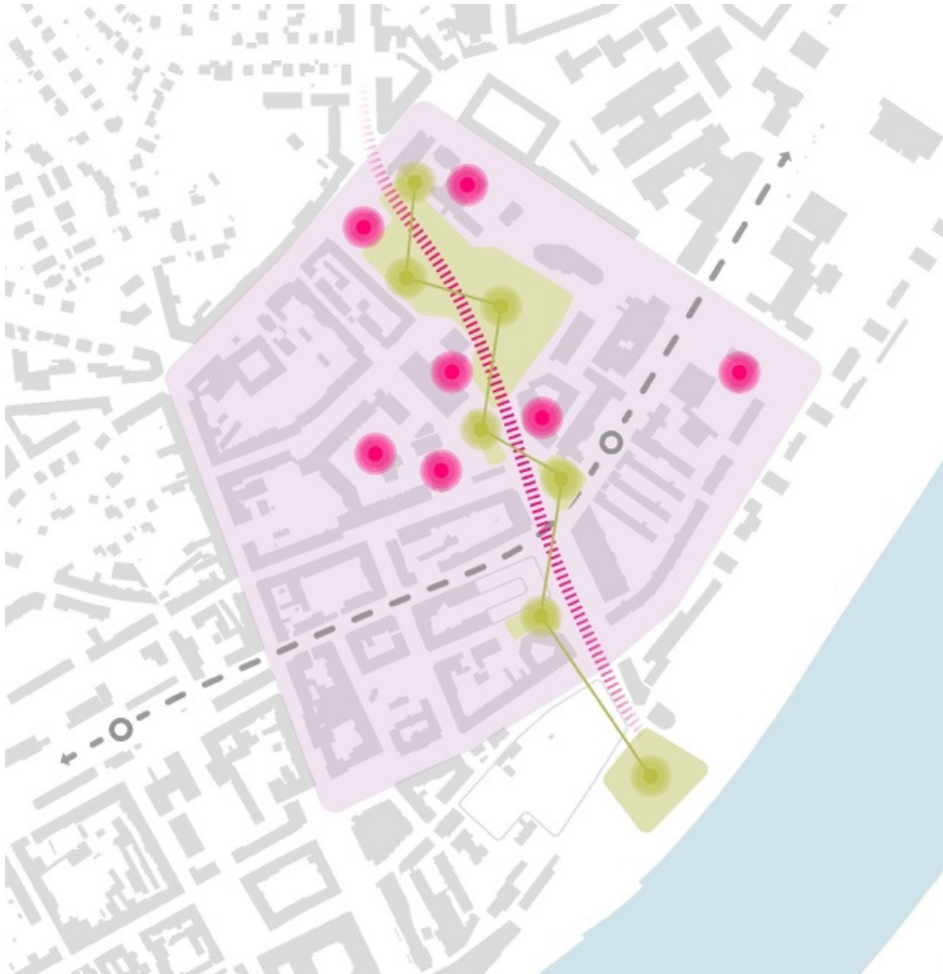
> alle starken Adressen orientieren sich zum Boulevard und tragen zu dessen Belebung bei

> Anbindung an die Donau mitdenken

##### ZICK-ZACK am Boulevard

Charakter und Identität durch „changierenden Dialog“ zwischen Freiraum und Bebauung:

Sparkassenpark / Dreieckspark / Sparkassenplatz / Waldplatz / Vorfeld Bildungsdirektion OÖ / Donauufer



*Bild 5 ZICK-ZACK am Boulevard – Perlenkette an Hochpunkten, Projekten und Freiräumen am Boulevard*

#### Koordinierte Grünraumentwicklung

Fragmentierte bzw. untergenutzte oder minderwertige Grünflächen werden zu qualitätsvollen Parkflächen ausgebaut und vernetzt. Bestandsbäume werden weitestgehend erhalten und in die Planungen integriert.

#### Vom Wildbergpark zum Dreieckspark

Zusammenführen des Restgrüns vor dem Areal der Pfarre Christkönig mit dem Wildbergpark zum Dreieckspark, dem neuen zentralen Grünraum

- > Ökologische Potentialflächen erhalten bzw. schaffen
- > Mehrwert Mikroklima: Grünflächen vergrößern durch Schaffung von zusammenhängenden, klimatologisch wirksamen Flächen
- > attraktive Nutzungsangebote im Rahmen eines übergeordneten Konzepts schaffen, das die gesamte Grünraumentwicklung entlang des neuen Boulevards mit seiner im „ZICK-ZACK“ angeordneten Freiraumabfolge betrachtet
- > Hundezone gestalterisch besser integrieren bzw. sinnhafter verorten

#### Vom Sparkassenplatz zum Sparkassenpark

Der neue Sparkassenplatz liegt weiter im Süden, direkt vor dem Neubau der SBC. Der derzeitige Sparkassenplatz, eine große untergenutzte Grünfläche zwischen Nestroystraße und Wildbergstraße wird zum Sparkassenpark, der den gegenüberliegenden Ausläufer des Dreiecksparks ergänzt;

- > der neue Sparkassenpark soll mit Nutzungen gefüllt werden (Schwerpunkt laute Sportnutzungen)
- > die Nestroystraße soll in die Planung miteinbezogen werden und dem Park mehr Tiefe geben

## Städtebauliche Kommission „Wildberg-Areal“

### Der neue Sparkassenplatz

Ein repräsentativer, für alle nutzbarer Vorplatz soll entstehen. Die Fläche ist Teil der im ZICK-ZACK (siehe Bild 5) angeordneten Grünflächen und öffnet sich zur Wildbergstraße. Sie weist einen Platzcharakter mit einer zeitgemäßen Möblierung und Baumpflanzungen auf.

### Der Waldplatz – das Freiraumentree an der Straßenkreuzung

Von der neuen Haltestation in der Reindlstraße soll es eine möglichst angenehme fußläufige Wegverbindung entlang der Wildbergstraße geben. Der Waldplatz bildet den Einstieg. Mit einer dicht von Bäumen bestandenen Fläche ermöglicht er das Queren zu den Fußübergängen im Bereich der Blütengasse.

### Boulevard-begleitendes Begrünungskonzept

Neben den charakteristischen Ausbuchtungen des „ZICK-ZACKs“ sorgt ein boulevardbegleitendes Freiraumkonzept für ein kohärente straßenbegleitende Rahmung des neuen Boulevards.

### 4.1.4 EMPFEHLUNG/PROZESS:

Ein Gesamtkonzept für umfassende freiraumplanerischen Maßnahmen im Umfeld des Boulevards ist von zentraler Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung. Die Erarbeitung eines übergeordneten Freiraum-Leitkonzepts wird daher empfohlen.

## **5 EINZELNE TEILBEREICHE**

### **SPARKASSE OBERÖSTERREICH**

Das Zwei-Etappen-Konzept mit der Platzierung des Leuchtturm-Büroprojekts südlich des Bestandsbaus in einer ersten Phase erscheint schlüssig. Aufgrund der ikonischen Präsenz des Bestandsbaus, der den Ort die letzten Jahrzehnte entscheidend mitgeprägt hat, Für die Phase 2 geht die Kommission jedenfalls von einer Nachnutzung des Bestands aus.

### DICHTE

An diesem Standort erscheint eine Bruttogeschossfläche von 16.000m<sup>2</sup> für den Neubau (Büronutzung) städtebaulich vertretbar.

### CAMPUS URFahr – ADRESSE UND STADTBAUSTEIN

Entscheidend für die Qualität des zukünftigen Campus ist die Gesamtkonfiguration der baulichen Entwicklung in doppelter Hinsicht: Einerseits soll das Campuskonzept durch einen überzeugender Dialog zwischen Bestand und Neubau erfahrbar werden. Bestand und Neubau sollen gemeinsam den „Campus Urfahr“ als gebäudeübergreifende Adresse darstellen. Andererseits muss die städtebauliche Figur des Campus als Stadtbaustein den umgebenden Stadtraum aufwerten, indem sie vorhandene Mängel behebt, bestehende Qualitäten stärkt bzw. ergänzt und latente Potenziale herausarbeitet.

### STÄDTEBAULICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Ausgehend von den hier formulierten Prämissen lassen sich folgende städtebauliche Rahmenbedingungen ableiten:

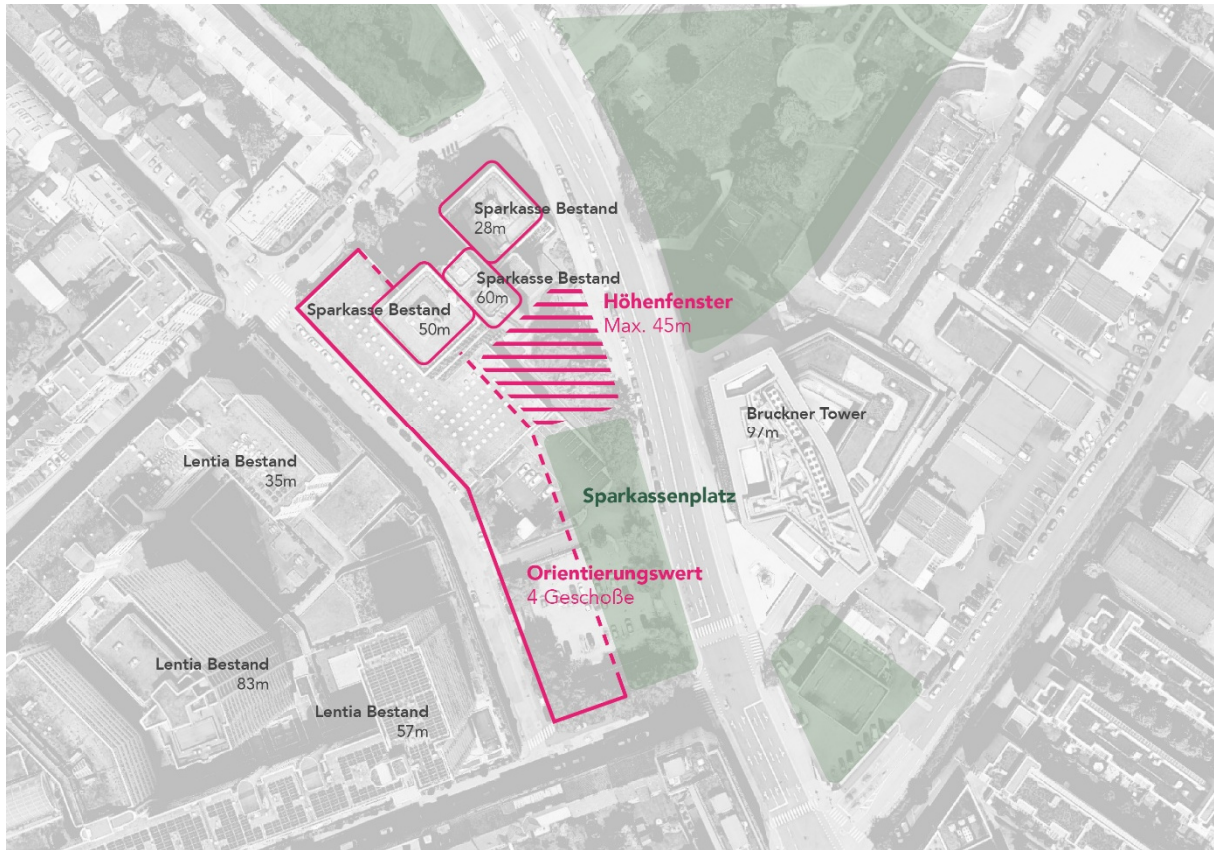


Bild 6 Diagramm der städtebaulichen Rahmenbedingungen für den Sparkassencampus

### Höhenfenster

> im Sinne einer stimmigen Ergänzung des „Hochhausclusters“ unter Einbezug des SBC-Bestandshochhauses ist für den Neubau ein Höhenfenster von max. 45 Metern im nördlichen Bereich des Parkplatzes vorstellbar; die Nahelage des Hochpunkts zum Bestandsbau nimmt explizit Bezug auf den unvollendeten Cluster. Anstatt mit diesem durch ein neues Hochhaus im südlichen Bereich in Konkurrenz zu treten, wird der Bestandsbau durch das nach Norden gerückte, mit einer moderaten Höhe versehene Höhenfenster überzeugend gestärkt. Gleichzeitig wird der südliche Bereich von jeglicher Hochhausentwicklung freigehalten, um dort eine lineare Aneinanderreihung von drei Hochhäusern – Lentia-Turm/SBC-neu/Bruckner Tower zu vermeiden. Auf diese Weise wird auch eine unangemessene Torwirkung an der Wildbergstraße verhindert und das vorhandene Silhouettenbild des gesamten Hochhausclusters überzeugend souverän ergänzt.

### Innovationsflügel am Sparkassenplatz

Ein besonders augenfälliger Mangel ist die derzeit fehlende Orientierung und Adressbildung, die mit einer fragmentierten und erratischen Freiraumentwicklung mit hohem Versiegelungsgrad einhergeht. Als Leuchtturmprojekt benötigt das neue SBC einen weithin sichtbaren, klar erkennbaren Zugang von der Wildbergstraße aus. Indem südlich des Höhenfensters die Gebäudeflucht von der Wildbergstraße um 15 Meter abrückt, wird Raum für den neuen Sparkassenplatz auf dem Niveau der Wildbergstraße geschaffen – eine attraktive Entreesituation mit hoher Aufenthaltsqualität. Das zurückversetzte Gebäude entwickelt sich entlang der Gstöttnerhofstraße und soll im Sinne des Anspruchs, ein Büroleuchtturmprojekt zu errichten, als „Innovationsflügel“ bezeichnet werden. Der Flügel bildet eine einladende Front zum neuen Sparkassenplatz und formuliert gemeinsam mit dem Hochpunkt, der den nördlichen Abschluss des Platzes markiert, das neue SBC. Umriss, typologische Ausbildung und Gliederung des Innovationsflügels sind nicht festgelegt. Wesentlich ist jedenfalls das Abrücken der Wildbergstraße (neuer Sparkassenplatz) und die Berücksichtigung der vorgegebenen Höhen. Um

## Städtebauliche Kommission „Wildberg-Areal“

entsprechende Spielräume für die Baukörperentwicklung zu ermöglichen, ist ein Rückbau des Bestandssockels denkbar. Die vorgeschlagene Höhe des Innovationsflügels (Orientierungswert: 4 Geschosse) vermeidet eine unangenehme Schluchtenbildung an der Gstöttnerhofstraße, von wo aus die Zufahrt zur Tiefgarage, die gleichzeitig als Quartiersgarage dienen soll (2-3 Untergeschosse), erfolgen wird. Anreize für eine nachhaltige Mobilität sind durch entsprechend attraktives Angebot für nachhaltige Mobilität (hoher Fahrradkomfort, attraktive Stellplätze bzw. Mitarbeiter\*innen-Fahrradgaragen mit Garderoben/Duschen).

Der Sparkassenplatz ist Teil des übergeordneten Freiraumentwicklung entlang der Wildbergstraße und entsprechend anspruchsvoll auszugestalten. In Hinblick auf notwendige Entsiegelungsmaßnahmen ist ein Ersetzen der hier vorhandenen Längsparkplätze an der Wildbergstraße durch einen Grünstreifen dringend zu empfehlen. Der Baumbestand ist weitgehend zu berücksichtigen und erhalten. An der Blütenstraße ist im Sinne der Stärkung der übergeordneten Querverbindungen auf eine möglichst direkte Fußwegeanknüpfung an den bestehenden Zebrastreifen über die Wildbergstraße zu achten.

### Bestandsbau – Revitalisierung

Der Bestandsbau weist als Skelettbau mit großzügigen Raumhöhen eine hohe Nachnutzungseignung auf. Zudem kann das große Potenzial des ikonenhaften Bestands als Imagerträger für die Revitalisierung genutzt werden. Die Punkt-Typologie und offene Struktur des Bestands ist gut für die wertige Entwicklung von besonderen Wohnformen (Lofts, Studios, Student\*innenwohnen, Ateliers) geeignet, wobei eine städtebaulich adäquate Entwicklung des Erdgeschosses (Adressbildung, urbane Nutzungen, Wohninfrastruktur) vorauszusetzen ist. Besonderes Augenmerk verdient die Entwicklung der signifikanten „Freigeschosse“, die im Falle einer Wohnnutzung wichtige, nachbarschaftsfördernde Ergänzungsfunktionen aufnehmen könnten (Wellness, Fitness, Gesundheit, ...).

Die in der Präsentation genannten, für Neubau und Bestandsanpassung geltenden Nachhaltigkeitskriterien werden positiv gesehen, im Sinne des intendierten Leuchtturmprojekts wäre jedenfalls eine klimaaktiv Gold Zertifizierung angemessen.

## **PFARRE CHRISTKÖNIG**

Die in der Machbarkeitsstudie vorgelegten Varianten werden innerhalb eines größeren städtebaulichen Kontexts betrachtet. Dabei wird ein besonderes Augenmerk auf die Rolle des Standorts in Bezug auf die Entwicklung des übergeordneten Freiraumkonzepts (siehe Kapitel 4), das künftig den Charakter des gesamten Karrees positiv prägen soll, gelegt. Deutlich wird, dass die Kubaturentwicklung des Neubaus (Konfiguration, Dichte, Höhe) einen Beitrag zur Verbesserung der städtebaulichen Querdurchlässigkeit leisten muss (siehe Kapitel 3.2), um die anzustrebenden übergeordneten Querverbindungen sicherzustellen (siehe Bild 4). In diesem Sinne ist das Freistellen der Kirche über ein Abrücken des Neubaus vom Bestand jedenfalls zu empfehlen.

Auch die Lage der Baufluchten leistet einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung der künftigen öffentlichen Grün- und Straßenräume:

- > Weiterführen der Bauflucht der nördlich angrenzenden Bauten entlang der Peuerbachstraße, um den Charakter der Straße als großzügiges Grünband zu stärken;
- > die südwestliche, zur Wildbergstraße orientierte Gebäudeflucht tritt klar zurück und bildet eine wichtige nordöstliche Kante des Dreiecksparks (siehe Bild 7); daraus folgt, dass die in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen T-Varianten nicht vorstellbar sind, da den Dreieckspark verbauen würden;

In Sinne einer stimmigen Ergänzung des Christkönig-Ensembles ist folgende Höhenentwicklung vorstellbar:

## Städtebauliche Kommission „Wildberg-Areal“

- > EG+2 Geschosse im Nahbereich der Kirche
- > max. EG + 5 Geschosse im südlichen Bereich zur BH-UU hin

In Bezug auf die maximale Dichte werden 8.000m<sup>2</sup> BGF als (bereits kritisches) Maximum gesehen. Denn die Baukörpertiefe der Machbarkeitsstudie (20 Meter) ergibt zwar eine hohe BGF pro Geschoss, ermöglicht aber nicht das in den städtebaulichen Vorgaben empfohlene durchgesteckte bzw. mehrfachorientierte Wohnen, das nicht nur aus schall-, sondern auch aus klimatechnischen Gründen jedenfalls anzustreben wäre. Eine Reduktion der Baukörpertiefe würde aufgrund der Höhenbeschränkung jedenfalls einen anderen Fußabdruck als in der Machbarkeitsstudie bedingen und bei einer zu hohen Dichte keine Spielräume für den Wettbewerb ermöglichen.

Die Qualität der Freiraumentwicklung ist durch folgende Maßnahmen sicherzustellen:

- > Beschränkung der Unterbauung des Freiraums auf ein Minimum, anzustreben ist eine Unterbauung unter dem Gebäude
- >> Weitgehender Erhalt großer Bäume
- > qualitätsvolle Umsetzung der notwendigen Freiflächen für den Kindergarten
- > Schaffen qualitätsvoller Freiflächen für die Bewohner\*innen
- > Abstimmung der Freiflächengestaltung (ansprechendes baumbeständiges Grün) an der Wildbergstraße mit der Boulevardentwicklung und dem Dreieckspark (Leitbild Freiraum)
- > intensive Dachbegrünung der niedrigen Gebäudeteile (Biodiversitätsdächer), PV in Kombination mit extensivem Gründach auf den hohen Dächern
- > Zufahrt Tiefgarage über bestehende Rampe der BH/UU jedenfalls verfolgen; mittelfristige Umlegung der Zufahrt in die künftige Quartiersgaragenzufahrt in der Peuerbachstraße in die Überlegungen miteinbeziehen;

### BEZIRKSHAUPTMANNSCHAFT URFahr - LANDESVERWALTUNGSZENTRUM

Die Absicht eines Ausbaus der Landesverwaltung am Standort der BH-UU wird sehr positiv gesehen. Nicht nur räumlich, sondern auch programmatisch kann die städtebauliche Situation deutlich verbessert werden.

### HINSICHTLICH KUBATURENTWICKLUNG UND KONFIGURATION SIND FOLGENDE RAHMEN-BEDINGUNGEN ZU BEACHTEN:

#### Kubaturentwicklung

- > Leithöhe EG + 5 Geschosse
- > Hochpunktentwicklung als städtebaulicher Akzent ist im Kontext des Hochhausclusters Bruckner Tower, Sparkasse, Lentia 2000 vorstellbar; punktuell ist eine Überhöhung um 25 Meter denkbar, wobei hier ein städtebaulich angemessener Dialog in Bezug auf die maßstäbliche Überleitung zur Christkönigskirche und der östlich angrenzenden Wohnbebauung zu berücksichtigen ist. In diesem Sinne ist für den Höhenakzent eine maximale Gebäudehöhe von 36m vorstellbar.
- > auf die Beschattung der umliegenden Wohnbebauung ist besonders zu achten – bei einer Überschreitung von 32 Metern Fluchtniveau ist die 10 Punkte Checkliste für Hochhäuser des Leitfadens Hochhäuser zu berücksichtigen
- > für die Beurteilung der Hochpunktentwicklung sind eine städtebauliche Studie, die den Kontext der Umgebung mit einem entsprechend großen Perimeter integriert, sowie stadtklimatologische Studien (Durchlüftung, Kaltluftabfluss und Sommerkomfort) Voraussetzung;
- > die Bauflucht der nördlich angrenzenden Bauten entlang der Peuerbachstraße ist weiterzuführen, um den Charakter der Straße als großzügiges Grünband zu stärken;
- > die südwestliche, zur Wildbergstraße orientierte Gebäudefront bildet eine wichtige nordöstliche Kante des Dreiecksparks und folgt dem SW-Abschluss der Neubauten des Christkönig-Ensembles (siehe Bild 7);
- > ein entsprechender Dialog mit dem derzeit erratisch platzierten Studentenheim (Milestone) ist

## Städtebauliche Kommission „Wildberg-Areal“

herzustellen, eine Durchgangsmöglichkeit neben dem Parkplatz des Studentenheims ist zu herzustellen;

### Orientierung und Adressbildung:

> der Zugang zur BH erfolgt derzeit an der „Rückseite“ über die Peuerbachstraße > anzustreben ist jedenfalls eine Neuorientierung des künftigen Verwaltungsgebäudes zum Dreieckspark mit einer klaren Adressbildung zur Wildbergstraße

> ein klar ausgebildeter, Sockel (zumindest EG + OG1) mit öffentlichkeitswirksamen Funktionen wird vorausgesetzt;

### Parkierung:

Derzeit verunmöglicht die minderwertige Überdeckung der bestehenden Tiefgarage eine qualitätsvolle Parkgestaltung. Die Hundezone konsumiert einen großen Teil des Wildbergparks und blockiert gemeinsam mit der bestehenden TG-Zufahrt den Zugang zum Park von Norden.

Um die Qualität des künftigen Dreiecksparks zu stärken ist eine neue Quartiersgarage mit entsprechender Erdüberdeckung bzw. freiraumgestalterischen Maßnahmen und Zufahrt von Peuerbachstraße (mittelfristiger Rückbau der aktuellen Zufahrt herzustellen).

## ENTWICKLUNGSBEREICH REINDLSTRASSE NORD

Die neue Haltestelle der Regionalstadtbahn sowie die anstehenden Entwicklungen entlang der Wildbergstraße lassen eine gewisse Dynamik für die Gewerbeentwicklung, insbesondere im Nahbereich der Haltestelle erwarten.

### AN DER NORDSEITE DER STRASSE SIND FOLGENDE MASSNAHMEN STÄDTEBAULICH ZIELFÜHREND:

- > Schaffen eines grünen Eingangs („Hain“) im Bereich der Tankstelle, um ein entsprechend attraktives Entree in den neuen Boulevard zu schaffen und
- > Nutzen des Nachverdichtungspotenzials der östlich an die Tankstelle angrenzenden Parzellen; vorstellbar ist eine Gebäudehöhe von 20 Meter
- > die Integration von Wohnen in den Obergeschossen ist vorstellbar
- > die Gebäudefronten sollen nicht Richtung Straße rücken, um ein attraktives Vorfeld für das Gewerbe entwickeln zu können, das auch Grünelemente integriert;
- > Fassadenbegrünung ermöglichen
- > kapillare Durchwegung der Baufelder (zumindest eine Durchwegung berücksichtigen (siehe Bild 4))

## SAMARITERBUND ÖSTERREICH, REINDLSTRASSE SÜD

Die städtebaulichen Rahmenbedingungen für den an der südlichen Seite der Reindlstraße gelegenen Samariterbund sind im Dialog mit der Entwicklung des nördlichen Seite zu sehen, womit für den Samariterbund die entsprechende Entwicklungsspielräume zur Umsetzung der beabsichtigten Erweiterungen gegeben sind.

### ZUSAMMENFASSEND SIND FOLGENDE RAHMENBEDINGUNGEN ZU BEACHTEN:

- > eine Gebäudehöhe von 20 Metern als städtebauliche Leithöhe ermöglicht ein Aufstocken des bestehenden Verwaltungsbaus (gewünscht sind zumindest +300m<sup>2</sup> Büroflächen);
- > punktuelle Erhöhungen von 2-3 Geschossen über der Leithöhe (z.B. im Bereich des Acuma Marktes/Reindlstraße 26 für teilweise vom Samariterbund betreute Wohnformen) sind vorstellbar

## Städtebauliche Kommission „Wildberg-Areal“

- > Übernehmen der Gebäudefront des südlich angrenzenden Wohnbaus, Ausloten der Möglichkeiten der Entwicklung eines qualitativollen Vorbereichs zwischen Regionalstadtbahn-Trasse und Gebäudefront
- > das Ertüchtigen und Erweitern von Bestandsbauten wird positiv gesehen und ist gegenüber Abrissvarianten vorzuziehen; denkbar sind unterschiedliche Formen der Bestandserweiterung (anbauen, überbauen, weiterbauen)
- > der Abbruch der Bestandshalle, um unter dem Neubau eine Tiefgarage errichten zu können, wird nicht ausgeschlossen;
- > für den ruhenden Verkehr kann auch eine Hochgarage angedacht werden;
- > kapillare Durchwegung nach Süden bei der Gebäudeentwicklung berücksichtigen (siehe Bild 4)
- > Verlauf Stadtbahn + Haltestelle: Möglichkeiten für eine intakte Ein- und Ausfahrt der Rettungsfahrten an der Reindlstraße sind direkt mit Schiene Oberösterreich abzustimmen, da Ausfahrt nach Süden aufgrund von Eigentumsverhältnissen sehr schwierig, wenn nicht unmöglich erscheint;

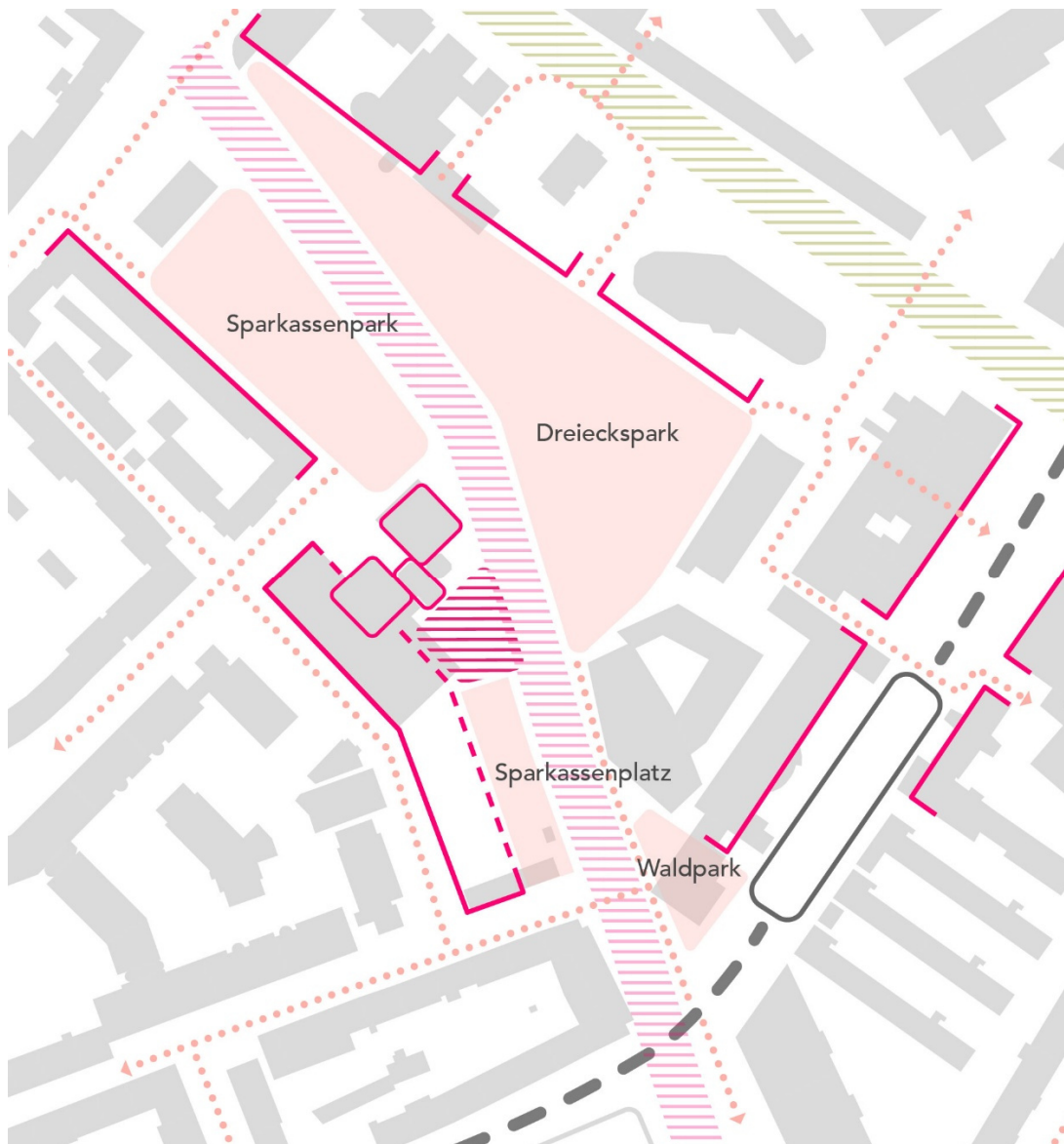


Bild 7 Piktogramm wesentlicher städtebaulicher Prinzipien im zentralen Entwicklungsbereich

## FAZIT

Mit der Sparkasse Oberösterreich, der Pfarre Christkönig, der Bezirkshauptmannschaft Urfahr und dem Samariterbund formiert sich im Gebiet um die Wildbergstraße, dem „Wildberg-Karree“ ein Pool an gewichtigen Stakeholdern mit ambitionierten Entwicklungsabsichten:

- > die Sparkasse möchte einen Vorzeige-Campus mit einem neuen Headquarter errichten, das den Mitarbeiter\*innen zukunftsweisende Arbeitswelten bereitstellt.
- > Auf dem südlichen Christkönigs-Areal sollen geförderte Wohnungen, Einrichtung für das Pfarrheim und ein 4-gruppiger Kindergarten durch die GWG errichtet werden.
- > Am Standort der Bezirkshauptmannschaft Urfahr beabsichtigt das Land Oberösterreich die Einrichtungen der Landesverwaltung zu erweitern.
- > an der Reindlstraße möchte der Samariterbund seine Einsatzzentrale erweitern und erwägt dabei auch die Errichtung von Wohnungen, u.a. Pflegewohnungen für den Eigenbedarf.

Zusätzlich zu diesem außergewöhnlichen Entwicklungspool zeichnet sich das Betrachtungsgebiet durch seine zentrale Lage in Linz und sommerabendliche Kaltluftabflüsse aus. Noch dazu wird es durch das anstehende Regionalstadtbahnprojekt künftig hervorragend mit dem Umland vernetzt sein. All diese Faktoren machen das Gebiet zu einem der bedeutsamsten Bausteine für die innere Stadterweiterung von Linz.

Um dieses einzigartige Entwicklungspotenzial ausloten zu können ist eine städtebauliche Betrachtungsweise gefragt, welche die Entwicklungspotenziale des gesamten Gebiets mit den Entwicklungsmöglichkeiten und Ambitionen der einzelnen Standorte synthetisch zusammenführt. Auf diese Weise entstehen neue Qualitäten, die der Stadtentwicklung und den Stakeholdern gleichermaßen zugute kommen. Denn mit der Entwicklung jedes einzelnen Projekts wird gleichzeitig ein Beitrag zur Verbesserung und Inwertsetzung des Stadtraums geleistet, was sich wiederum positiv auf die Adressbildung der Projekte auswirkt. Diese „Win-Win--Situation“ stützt sich auf folgende Säulen:

### 1. Straßen als identitätsstiftende öffentliche Räume

Verkehrsberuhigung, ein Angebot an Quartiersgaragen (Reduktion der Oberflächenparker), Begrünung, Oberflächengestaltung und Möblierung verbessern deutlich die Aufenthaltsqualität in den Straßen (Klimaanpassung, Komfort für Rad- und Fußverkehr):

Die drei großen Nord-Süd-Straßenzüge – Hauptstraße, Wildbergstraße und die Peuerbachstraße – werden durch das Zusammenspiel von verkehrlichen Maßnahmen und Freiraumgestaltung zu attraktiven öffentlichen Räumen mit jeweils spezifischem Charakter:

- > Die Hauptstraße wird zum verkehrsberuhigten, klimaangepassten urbanen Zentrum von Urfahr (Begegnungszone)
- > die Wildbergstraße wird zum hochfrequentierten, stadtklimatologisch aufgewerteten und durchgrünten Boulevard, an dem sich Projekte und Freiräume wie eine Perlenkette auffädeln
- > die Peuerbachstraße wird zur grünen Allee mit hoher Aufenthaltsqualität

### 2. Perlenkette am Boulevard: Abfolge ambitionierter Projekte und großzügiger Freiräume

Das zentrale Rückgrat im Karree verläuft entlang der zum Boulevard ausgebauten Wildbergstraße und reicht von der Freistädter Straße bis zum Donauufer. Hier werden sich quasi im „ZICK-ZACK-Muster“ bedeutsame Bauten und Freiräume, die das Potenzial bestehender Freiflächen ausbauen, auffädeln. Im synergetischen Zusammenspiel von Bestand und Neuentwicklung entsteht eine eindrucksvolle städtebauliche Perlenkette.

### 3. bauliche Entwicklungen als adressbildende Stärkung des Stadtraums

Spezifische Vorgaben hinsichtlich Dichte, Baukörper- und Höhenentwicklung, Orientierung, Nutzung, Freiraum und Mobilität werden für alle Projekte formuliert. Sie adressieren die angestrebte Win-Win-Situation zwischen Stadt- und Projektentwicklung. Beispielsweise ist für den Sparkassen-Campus jedenfalls eine Nachnutzung der Bestandshochhäuser sowie eine Neuausrichtung des Hauptzugangs über einen neuen Sparkassenplatz gegenüber dem Bruckner Tower anzustreben. Aufgrund der bestehenden Hochhausentwicklung ist ein weiterer Hochpunkt nur im Nahbereich der bestehenden Sparkassen-Türme vertretbar. Eine Quartiersgarage mit 2-3 Untergeschossen ist in die Campus-Entwicklung zu integrieren.

### 4. Empfehlung zum Entwicklungsprozess

Für die Entwicklung der einzelnen Teilbereiche werden qualitätssichernde Verfahren (Wettbewerbe) in engem Dialog mit der Stadtplanung empfohlen. Von zentraler Bedeutung für eine erfolgreiche städtebauliche Entwicklung ist ein übergeordnetes Freiraum-Leitkonzept, das idealer Weise vor der Durchführung der Architekturverfahren zu erstellen wäre.