

1 BETRACHTUNGSGEBIET: ABGRENZUNG, ANLASS & ZIELE

Das Betrachtungsgebiet, eine von der Sterneggstraße, Schererstraße und Wegscheider Straße abgegrenzte und von der Hollandstraße geteilte Liegenschaft, liegt in der Katastralgemeinde Kleinmünchen, an der südöstlichen Stadtgrenze von Linz zu Leonding. Die dort bestehenden Wohnbauten, klassische Hochparterre-Zeilentypen der 1950er Jahre, dreigeschossig am Rand, zweigeschossig im Binnenbereich, sollen abgebrochen und durch Neubauten für geförderteres Wohnen ersetzt werden. Vorgesehen ist eine Etappierung in drei Entwicklungsschritten, um eine Absiedelung der dort noch lebenden Bewohner*innen zu vermeiden.

Für die Begutachtung durch die städtebauliche Kommission wird im vorliegenden Fall ein spezielles Format angewandt. Nach zweimaliger Vorlage des Projektes beim Beirat für Stadtgestaltung hat dieser empfohlen, die städtebauliche Setzung des Projektes nochmals grundlegend zu prüfen und im Rahmen eines Dialog- oder Workshopverfahrens eine überzeugende Antwort auf die besonderen städtebaulichen Rahmenbedingungen zu entwickeln. Dabei ist eine GFZ von 1,25 (ca. 19.000m² BGF) als Zielvorgabe zu berücksichtigen.

Für das dialogische Workshopverfahren wurde die städtebauliche Kommission einberufen, die im Rahmen eines eintägigen kooperativen Prozesses im Dialog mit den Projektwerbern die städtebauliche Entwicklung des Projektes erarbeitete. Eine Woche vor dem Workshop hatte die Kommission in einem virtuellen Meeting die Ausgangslage und Projektziele mit Vertreter*innen der Stadt und den Projektwerbern vorbesprochen und sämtliche relevanten Projektunterlagen erhalten.

2 AUSGANGSSITUATION

2.1 ÜBERGEORDNETER STADTRÄUMLICHER KONTEXT – HERAUSFORDERUNGEN

Den Charakter der Liegenschaft prägen typische Stadtrandkomponenten: lärmemittierende Infrastrukturen - die Wegscheider Straße im Südwesten, und die Bahntrasse im Osten – zerschneiden und strukturieren eine von Agrarfeldern durchsetzte, fragmentierte periurbane Siedlungsstruktur. Weiter südlich der Wegscheider Straße und östlich der Bahntrasse liegt das große, an die Salzburger Straße angeschlossene Industrieareal. Nördlich der Schererstraße grenzt ein Einfamilienhausgebiet an, südlich der Sterneggstraße wurden in den 1950er Jahren dreigeschoßige Zeilenbauten in den Zwickel zwischen Wegscheider Straße und Bahntrasse gebaut. Richtung Leonding, südwestlich der Wegscheider Straße liegen Agrarfelder und ein privat eingezäuntes Waldfeld.

Ein Blick aus größerer Flughöhe auf die territoriale Situation des Ortes zeigt, dass die Bahntrasse und Wegscheider Straße einen Ost-West verlaufenden historischen Grünzug durchschneiden, was für die städtebauliche Setzung des Projektes in Hinblick auf eine mögliche Grünzugverbindung jedenfalls zu berücksichtigen ist. Eine weitere Herausforderung besteht im Spannungsfeld zwischen Identität und Heterogenität: wie kann auf die stadtrandtypische, heterogene Situation entlang der vier Grundstücksgrenzen reagiert werden und gleichzeitig eine kohärente städtebauliche Setzung für das gesamte Projekt gelingen?

2.2 ANALYSE DER PROJEKTSTUDIE

Sämtliche Varianten der Neubausstudie gehen davon aus, dass die durch die Liegenschaft führende Hollandstraße aufgelassen wird, wodurch die Teilung des Grundstücks entfällt, was einen beträchtlichen Mehrwert für die Gesamtentwicklung darstellt. Dieser Mehrwert wird dazu

genutzt, einen großen lärmgeschützten Binnenfreiraum – einen grünen Hof – zu schaffen, um den sich die Neubauten entlang der Grundsücksränder gruppieren. Alle Varianten zeigen eine geschlossene Bebauung entlang der Bahntrasse bzw. der Wegscheider Straße und unterschiedliche Formen der Durchlässigkeit im Norden und Süden. Im Norden, zu den Einfamilienhäusern hin, wurden unterschiedliche, dreigeschoßige Punktvarianten untersucht. Im Süden sollte ursprünglich ein L-Typ ein Vorfeld zur Sterneggstraße ausbilden. Die Zugänglichkeit zum Hof erfolgt hier über die Fuge zwischen L-Typ und dem Riegel an der Wegscheider Straße. Als Reaktion auf die Beiratsempfehlung nach der ersten Vorlage wurde dieses „L“ unterschiedlich aufgebrochen (siehe Abbildung 1). In der zuletzt vorgelegten Variante ist im Süden ein Punkt zwischen den beiden Riegeln platziert, im Norden werden drei Punkte vorgeschlagen, deren Ausrichtung den leicht gekrümmten Verlauf der Scherer Straße nachvollzieht.

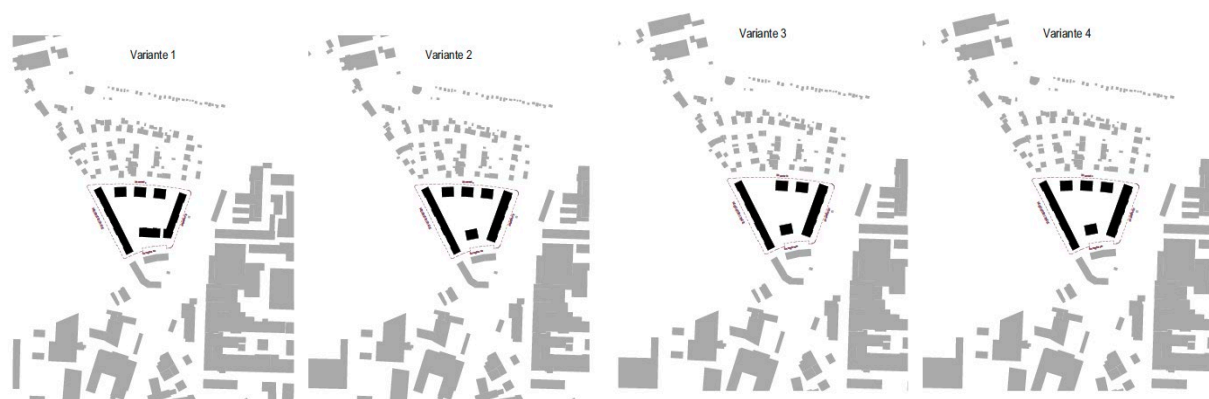


Abbildung 1: Schwarzplan-Schemata: der L-Typ wurde in verschiedenen Variationen aufgelöst. Die Punkte im Norden wurden vergrößert und von vier auf drei, bzw. in einer Zwischenvariante auf zwei reduziert (Quelle: Beiratspräsentation, 2. Vorlage)

Zur städtebaulichen Setzung werden folgende Punkte angemerkt:

2.2.1 ÜBERGEORDNETE EINBETTUNG

> Den zu würdigenden Qualitäten im Hof steht ein Mangel an Freiraumqualitäten in den Außenbereichen gegenüber. Vor allem im Süden und Westen sieht die Kommission in Zusammenhang mit der Verknüpfung des unterbrochenen übergeordneten Grünzugs einen deutlichen Verbesserungsbedarf.

> In diesem Zusammenhang wird die Sinnhaftigkeit des vorgeschlagenen Ausbaus der Sterneggstraße an der Bahn zu einer Gegenverkehrsstraße in Frage gestellt. Die Liegenschaft ist über die restlichen Straßenzüge ausreichend aufgeschlossen. Ein Verzicht auf den Straßenausbau würde eine Verbindung des unterbrochenen Grünzugs ermöglichen.

> Der Vorschlag einer gebäudeintegrierten Hauptzufahrt im Süden über die Sterneggstraße wird begrüßt, jedoch wird die Einfahrt an der Ostseite in Zusammenhang mit dem bereits erwähnten Zweifel an der Sinnhaftigkeit eines Straßenausbaus an der Bahn zuungunsten einer attraktiven Freiraumentwicklung kritisch gesehen.

2.2.2 KONFIGURATION

> Augenfällig ist die stark unterschiedliche Maßstäblichkeit zwischen den Punkten und den beiden Riegeln, wodurch kein stimmiges, den Hof schlüssig einfassendes Gesamtgefüge entsteht. Vielmehr entsteht der Eindruck, dass die Gesamtfigur sich primär als Reaktion auf die

3.1 DIE KONFIGURATION DER BAUKÖRPER – EIN KOHÄRENTES ENSEMBLE

Das bisherige Punkt-Riegel Prinzip wird aufgegeben: die Randbebauung wird zu einer Abfolge unterschiedlicher Riegeltypen (siehe Abbildung 2). Durch die allen Baukörpern inhärente lineare Ausrichtung, die weitgehend dem Verlauf der Grundstücksränder folgt, kann der bisher fehlende Zusammenhalt des Gesamtprojektes geschaffen werden, ohne die angestrebte typologische Differenzierung zu verlieren. Das additive Nebeneinander wird zu einem kohärenten Ensemble, das gleichzeitig auf die unterschiedlichen Situationen entlang der Ränder reagiert.

Konkret werden folgende Änderungen gegenüber der vorgelegten Studie vorgenommen:

> Das „L“ im Osten wird nach Westen gespiegelt und rückt so weit von der südlichen Grundstücksgrenze ab, dass der wertvolle Baumbestand erhalten bleibt und ein geschlossener Charakter des städtebaulichen Ensembles hin zur Wegscheider Straße entsteht.

> An der Ostgrenze liegt nunmehr ein einfacher Riegel, dessen südliches Ende im Dialog mit dem „L“ ein stimmig gesetztes, großzügig dimensioniertes Entree in den Hof ausbildet.

> „L“ und „Riegel“ haben jeweils sechs Geschosse; die variable Baukörpertiefe ermöglicht sowohl Laubengang-, als auch Spannertypen, wobei ein möglichst hoher Grad an mehrfach-orientierten Wohnungen anzustreben ist.

> Aus den drei Punkten im Norden werden zwei viergeschossige kurze Riegel, deren Tiefe einem Spannertyp entspricht, um mit durchgestecktem Wohnen auf die Nord-Süd Ausrichtung zu reagieren.

> Die leicht verschwenkte Ausrichtung der beiden kurzen Riegel reagiert auf den gekrümmten Verlauf der Schererstraße; die drei dazwischen liegenden Fugen nehmen die nördlich bestehenden Straßenzufahrten der Einfamilienhäuser auf; sie sind möglichst gleich zu dimensionieren.

> Die Mindestabstände der Baukörper zu den einzelnen Grundstücksgrenzen sind vorgegeben und in der beiliegenden Visualisierung (siehe Abbildung 2) festgehalten.

> BGF 19.000m² als Richtwert (GFZ 1,25) ein geringer Spielraum (jedenfalls unter 1.000m²) ist möglich

3.2. ARCHITEKTONISCHE PRINZIPIEN

> Klare Adressbildung mit durchgesteckten Foyers und transparenten Zugängen (Durchblick in den Hof)

> Frontenentwicklung und Fassadengestaltung sind wesentliche Elemente zur vertikalen Gliederung des Maßstabs der langen Riegelbauten (z.B. Ausbildung von Risaliten, Fugen, Balkonanordnung, ...)

> attraktive Stirnseitenausbildung mit Fensteröffnungen (Vermeiden geschlossener Stirnfronten)

3.3 PROGRAMMIERUNG

> Positionierung eines großzügigen Gemeinschaftsraums am südlichen Kopf des „Ls“. Dieser Gemeinschaftsraum kann durch eine Arkadierung der Bebauung als überdachter Außenbereich unterstützt werden

> In Zusammenhang mit dem gewünschten gebäudeintegrierten Fahrradstellplatzangebot im Erdgeschoss (siehe Mobilität) ist ein größtmögliches Angebot an Gemeinschaftsräumen im Rahmen der „Wege zur Wirtschaftlichkeit“ auszuloten

> Im Erdgeschoss des westlichen L-Riegels sind 3 Meter lichte Raumhöhe vorzusehen, um die Integration von Arbeits- und Gemeinschaftsräumen zu ermöglichen bzw. dem Wohnen im Erdgeschoss an der Wegscheider Straße eine entsprechende Luftigkeit zu geben und für mögliche Nachnutzungen eine höchstmögliche Flexibilität zu garantieren. Auf eine entsprechende Positionierung und Ausführung von Gemeinschaftsräumlichkeiten sollte geachtet werden, da die Nutzung dieser eventuell mit Lärmemissionen verbunden sein kann.

3.4. MOBILITÄT

3.4.1. STERNEGGSTRASSE / WEGSCHEIDER STRASSE

> Da die Liegenschaft über die südliche Sterneggstraße und die nördliche Schererstraße hervorragend ans Linzer Straßennetz angebunden ist, drängt sich kein weiterer Ausbau des Straßennetzes auf. Durch die Auflösung der Hollandstraße entsteht eine grüne, verkehrsfreie Mitte („Hollandshof“) mit offener Durchwegung. Anstatt die Sterneggstraße entlang der Bahntrasse auszubauen, soll dort ein Rad- und Fußweg errichtet werden (keine MIV – Durchbindung). Eine ausreichend breite Zufahrt zu allen Baukörpern durch die Feuerwehr muss jedenfalls gewährleistet sein.

Somit wird nicht nur eine Grünverbindung für den unterbrochenen Grünzug, sondern auch eine sinnhafte Radwegführung mit Anschluss an das übergeordnete Radwegenetz ermöglicht (Kooperation mit Nachbarstadt Leonding).

Die Wegscheider Straße ist eine stark frequentierte Landesstraße, was sich auf den Lärmschutz, Emissionsschutz und die Planung der Zufahrten auswirkt. Es wurde ein DTV von 6.000 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2014 angegeben. Es wird mit einer jährlichen Steigerung von +1 Prozent gerechnet. Daraus ergibt sich für das Jahr 2026 ein prognostizierter DTV von 6.760 Fahrzeugen pro Tag.

> Das Abrücken der Gebäudefront von der Wegscheider Straße (mind. 8 Meter) schafft die benötigte Fläche für eine schattenspendende Baumreihe. Darüber hinaus ermöglicht es die hochwertige Integration und Gestaltung der Bushaltestelle „Schirmerstraße“ (Linien 11,19, und 194).

Die Radwegverbindung wurde zur Phyrnbahn verlegt und ist durch den Innenhof nicht mehr notwendig. Ein annähernder Nord – Süd verlaufender, allgemein öffentlich nutzbarer Weg durch den Innenhof soll jedoch vorgesehen werden.

3.4.2 RUHENDER VERKEHR

> Das für die Tiefgarage (Bewohnerparkplätze) vorgeschlagene, lediglich die Randbereiche des Hofes unterbauende Ringkonzept erscheint schlüssig. Ein Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz je Wohneinheit wurde vereinbart. Behindertenparkplätze sind lt. Richtlinie vorzusehen.

> Positionierung der Tiefgaragenzu- und -ausfahrt im Süden, gebäudeintegriert an der Stirnseite des Ostriegels;

Städtebauliche Kommission „Wegscheider Straße“

- > Nur falls verkehrstechnisch notwendig, kann die Zu- und Ausfahrt aufgeteilt werden: gebäudeintegrierte Einfahrt im Südosten (Stirnseite des Ostriegels), gebäudeintegrierte Ausfahrt im Nordwesten an der Schererstraße.
- > Oberflächenparker (Besucherparkplätze): Insgesamt können ca. 15 Parker in Paketen in der Schererstraße bzw. auch in der Sterneggstraße – allerdings nicht im Bereich des grünen Vorfelds – platziert werden. Dabei sollte je maximal 5 Stellplätzen eine Grünfläche mit Baumpflanzung vorgesehen werden.
- > Die Ausführung versickerungsoffener Parkplatzflächen wird jedenfalls empfohlen.
- > Die hauseingangsnaher Verortung von mind. 1/3 der Fahrradabstellplätze im EG ist anzustreben.
- > Für eine komfortable Erreichbarkeit der Fahrradabstellplätze im Untergeschoss ist zu sorgen.
- > Bei jedem Eingangsbereich sind (möglichst) überdachte Radbügel vorzusehen.

Die Fahrradräume und die Wege zu den Fahrradräumen sollten gut beleuchtet sein.

Lademöglichkeiten für E-Bikes und kleine E-Mobilitätsgeräte sollten im Fahrradraum im Erdgeschoss eingeplant werden.

3.4.3 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Die Liegenschaft ist laut Einstufung in der ÖV-Güteklasse D angesiedelt, was eine gute Erschließung bedeutet. Das fußläufig erreichbare Zentrum Neue Heimat weist die höchstrangige ÖV-Erschließung auf. Die Haltestelle „Schirmerstraße“ ist ein zentraler Punkt für die ÖV-Anbindung des Projekts (Linie 11, 19, und 194).

Es gibt Überlegungen, die Stadtteilbuslinie 194 von Leonding kommend über ihren bisherigen Endpunkt hinaus zu verlängern, um die Anbindung zu verbessern.

Die Bahnlinie (Haltestellen Linz Oed und Linz Wegscheid) verläuft östlich des Projektgebiets und stellt eine Verbindung zwischen dem Linzer Hauptbahnhof bis nach Graz dar (siehe Abbildung 3).

- > Die Haltestelle „Schirmerstraße“ soll ausgebaut werden, um den steigenden Bedarf zu decken und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

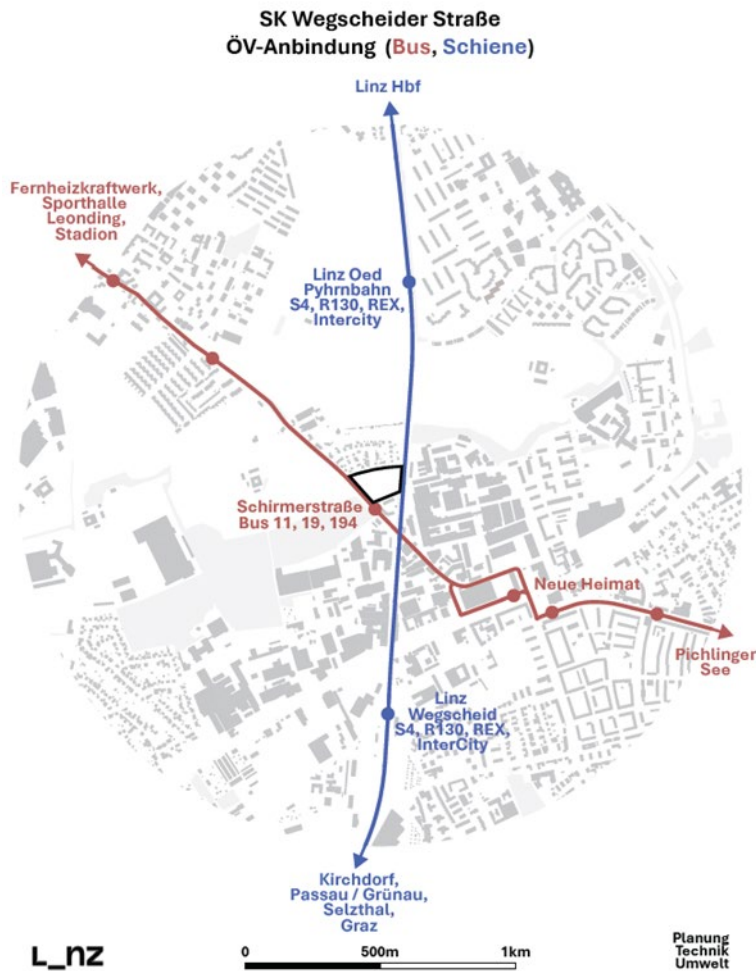


Abbildung 3: ÖV-Anbindung des Betrachtungsgebiets (Quelle: PTU)

3.4.4 RAD- UND FUßVERKEHR

Die Anbindung erfolgt über die Schererstraße, Melissenweg und Helmholtzstraße in Richtung Landwied. Das bestehende Radwegenetz 2021 (Radroute 7) verläuft über Melissenweg und Helmholtzstraße. Es sind weitere Ausbaumaßnahmen im Zuge der Fahrradstrategie Linz 2024 geplant (siehe Abbildung 4).

> Die Vorgaben des Masterplans Gehen Linz sollen in die Planung einfließen, um die Fußgängerfreundlichkeit und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.



Abbildung 4: Radverkehrsanbindung des Betrachtungsgebiets (Quelle: PTU)

3.5 DIE ENTWICKLUNG DES FREIRAUMS – QUALITÄTEN IM INNEN UND AUSSEN

Wie in der einleitenden Analyse erwähnt, weist die vorliegende Projektstudie eine Diskrepanz zwischen den Freiraumqualitäten im Hofbereich und den Freiraumqualitäten außerhalb des Hofes auf. Hier geht es vor allem um die Anschlussfähigkeit an die umgebenden Straßen- und Freiraumzüge. Ein großes Verbesserungspotenzial besteht insbesondere im Süden und Osten, wo durch eine qualitätsvolle und sorgsam angelegte Freiraumgestaltung der unterbrochene übergeordnete Grünzug verbunden werden kann, womit ein wichtiger Beitrag zur Biotopvernetzung geleistet würde. Die folgende Punktation hält stichwortartig die Empfehlungen der Kommission zur Freiraumentwicklung fest:

3.5.1 GRÜNES VORFELD IM SÜDEN – LÜCKENSCHLUSS DES GRÜNZUGS

- > Herstellen eines großzügigen Vorfelds im Süden als Teil des übergeordneten Grünzugs;
- > Ausgestaltung des Vorfelds: naturnah, mind. 50% Überschirmungsgrad im ausgewachsenen Zustand; der Baumbestand ist zu erhalten
- > im gesamten Vorfeld gilt das Prinzip der geringstmöglichen Versiegelung;
- > das Vorfeld ist von Oberflächenparkern freizuhalten

3.5.2 GRÜNZUG IM OSTEN

- > Im Osten an der Bahntrasse setzt sich der Grünzug des Vorfelds als Teil der übergeordneten Grünverbindung fort; es ist mindestens eine zusätzliche Baumreihe als Teil des Grünzugs vorzusehen (Verlauf der Gebäudefront siehe Abbildung 2)

3.5.3 NEUE BAUMREIHEN

- > eine schattenspendende Baumreihe entlang der Wegscheider Straße, bestehend aus klimaangepassten und regionalen Baumarten
- > eine schattenspendende Baumreihe an der Scherer Straße, bestehend aus klimaangepassten und regionalen Baumarten

3.5.4 BINNENFREIRAUM / HOF

- > Das zwiebelschichtenförmig angelegte Freiraumkonzept für den Hofbereich wird begrüßt.
- > Die vorgesehene öffentliche Nord-Süd-Durchwegung des Hofes ist beizubehalten.
- > Zu den Mietergärten der Erdgeschosswohnungen sind Grünpuffer auszubilden – Leithöhe der Pufferbepflanzung ca. 1,50 Meter.
- > Die Entlüftungsbauwerke der Tiefgarage sind in die Landschaftsgestaltung so zu integrieren, dass Atmosphäre, Gestaltung und Gebrauchswert des Freiraums nicht beeinträchtigt werden.