

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“

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 ihre 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 gleichzeitig Projektentwicklern zugleich Möglichkeitsräume und städtebauliche Rahmenbedingungen der Stadt Linz zu vermitteln, wurde die städtebauliche Kommission ins Leben gerufen.

Auch bei der vorliegenden Betrachtung des Stadtteils Pichling bedeutet diese Herangehensweise, aus einer übergeordneten Sichtweise mit großer Flughöhe Potenziale und Bezüge des Standorts zu erkennen und in die Entwicklung zukünftiger Projekte einfließen zu lassen. Damit wird den derzeitigen und den zukünftigen Bewohnern, den Bauträgern und Investoren und Grundeigentümern die Gewissheit gegeben, dass alle Planungen und Realisierungen Teil eines übergeordneten Gesamtkonzepts darstellen. Und dass die einzelnen Schritte der Entwicklung von Pichling optimal auf die Zielsetzungen abgestimmt und in Einklang mit einem großräumigen Entwicklungskonzept der Stadt Linz stehen.

AUSGANGSSITUATION

Pichling erfährt zurzeit – nach Jahren recht beschaulicher Bautätigkeit – eine hohe Entwicklungsdynamik. Zahlreiche Projekte sind in Vorbereitung, in Planung oder schon in Bau. Dabei entstehen je nach Grundstücksverfügbarkeit die Projekte verteilt im gesamten Stadtteil. Das weckt bei der Pichlinger Bevölkerung, der Nachbarschaft und teilweise auch in der Öffentlichkeit den Eindruck, dass die Entwicklung von Pichling weitgehend visions- und konzeptlos erfolge.

Dabei gibt es im Linzer Stadtraum kaum Areale für die derartig viele, langfristige Planungen und Konzepte vorliegen. Es scheint daher angebracht zu überprüfen, in wieweit die vorliegenden Ideen und Konzepte, insbesondere des ursprünglichen Masterplans von Roland Rainer aus dem Jahr 1994 sowie die Vorgaben des ÖEK von 2013, noch Gültigkeit und Relevanz haben. Darauf aufbauend sollte geprüft werden, ob die laufenden und in der Konzeption befindlichen Projekte und Entwicklungen diesen Konzepten entsprechen.

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“

Explizit soll auch auf die starke Zunahme des Verkehrs hingewiesen werden, die - unabhängig von den Veränderungen in Pichling – auf das dynamische Wachstum im Linzer Umland zurückzuführen ist. Das führt bei den Einfallstraßen nach Linz in Spitzenzeiten regelmäßig zu einem Verkehrsstau, der auch die Bewohner des Linzer Südens unmittelbar betrifft. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann die zusätzlichen Kapazitäten nicht, jedenfalls nicht ausreichend aufnehmen, beispielsweise konnte eine Taktverdichtung der S-Bahn aufgrund der Beschränkungen des Schienennetzes noch nicht umgesetzt werden.

ARBEITSAUFTRAG DER STÄDTEBAULICHEN SITUATION

In dieser Situation des relativ schnellen Wandels des Stadtteils ist es umso dringlicher, bestehende Entwicklungen und Planungen in einen umfassenderen Kontext zu stellen und zu bewerten, indem aktuelle Anforderungen und Probleme analysiert und die zukünftige Entwicklungsrichtung des Stadtteils präzise formuliert werden. Im Zuge dieser Evaluierung sind nicht zuletzt konkret vorliegende Planungen zu aktualisieren, zu justieren und zu schärfen, gleichzeitig gilt es, die Kommunikation der städtebaulichen Intentionen zu verbessern.

In diesem Sinne stellt der Workshop der städtebaulichen Kommission den Versuch der integrativen Betrachtungsweise des Siedlungsraums in Pichling dar: zukünftige bauliche, verkehrliche, organisatorische, stadträumliche und funktionale Entwicklungen sollen den Stadtraum Schritt für Schritt und kontinuierlich zu einem Gesamtgewebe verbinden.

Unter dem Motto „Pichling wächst zusammen“ sollen die Bewohner*innen und Benutzer*innen des Stadtteils durch die Vernetzung von Neuem und Bestehendem und durch Verbesserungen der sozialen und technischen Infrastruktur einen für alle verfügbaren Mehrwert erleben bzw. leben können.

Dabei soll das Potenzial von Pichling bestmöglich und gezielt gehoben werden, Fehlendes bewusst durch neue Qualitäten ergänzt werden, Probleme und Schwierigkeiten durch eine strategische Ausrichtung langfristig gelöst werden.

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“

STÄDTEBAULICHE RAHMENBEDINGUNGEN

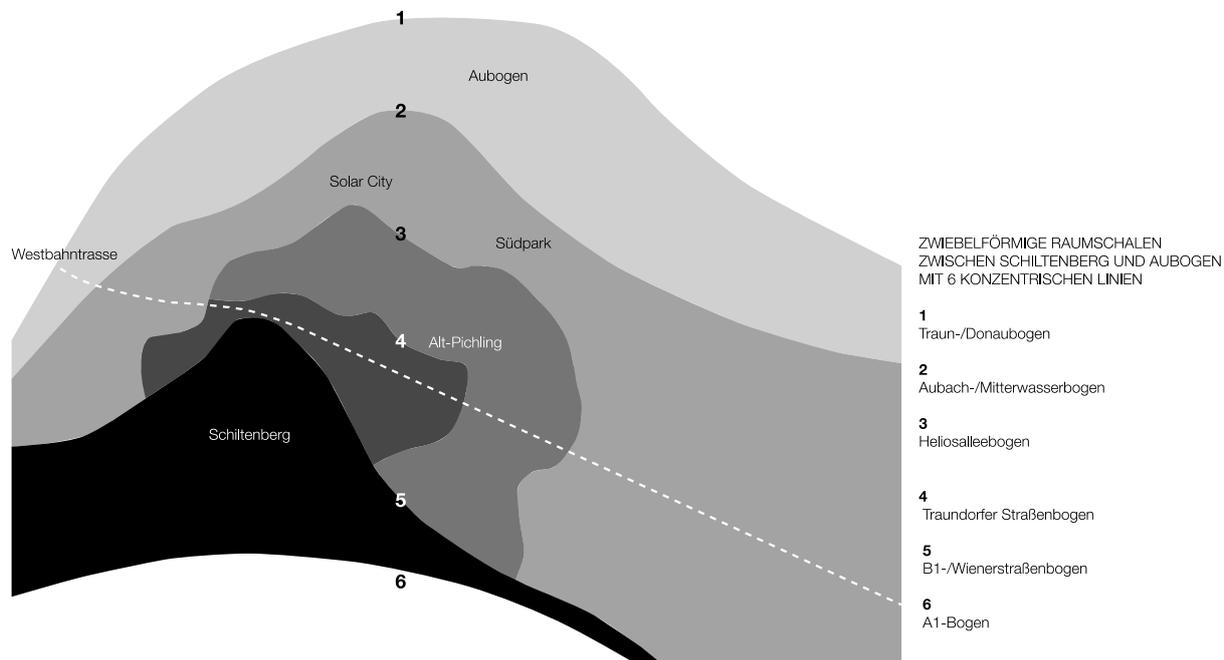
Das 12,9km² große Stadtgebiet von Pichling ist beinahe rundum von großzügigen Grün- und Naturräumen und einem vielfältigen Freiraumangebot umgeben. Gleichzeitig isolieren diese Grünzüge Pichling weitgehend von angrenzenden Siedlungsräumen und bieten damit die Gelegenheit, diesem Stadtraum, der in Einwohnerzahl und Ausdehnung einer österreichischen Kleinstadt entspricht, ein standortspezifisches Angebot mit einer eigenständigen Atmosphäre zu verleihen. Für ein unvergleichliches Freizeitangebot stellen die Traun- und Donauauen, der Schiltensberg, der Pichlinger- und die Weikerlseen ein enormes Potenzial dar. Insgesamt hat Pichling gute Voraussetzungen, zu einem vitalen, vielfältigen und noch lebenswerteren Wohn- und Arbeitsort weiterentwickelt zu werden.

Dass, wie bereits eingangs erwähnt, trotz positiver Rahmenbedingungen die Entwicklung von Pichling heute wenig strukturiert, an manchen Stellen auch beliebig wirkt, ist angesichts der jüngeren Planungsgeschichte umso erstaunlicher. In den 1990-er Jahren stellte die solarCity ein visionäres, auch international viel beachtetes städtebauliches Projekt dar, das Teile des Siedlungsraums von Pichling völlig neu definiert hat. Dabei wurden die Neubauten in deutlicher Entfernung zum bestehenden kleinteiligen Siedlungsraum weitgehend isoliert errichtet, eine funktionale oder räumliche Verschränkung zwischen Bestand und Neubauten wurde bewusst vermieden. Aufgrund dieser räumlich-funktionalen Trennung profitierten die vorhandenen Bewohner*innen von ‚Alt-Pichling‘ im Alltag kaum von den neuen Angeboten (öffentliche Infrastruktur, Versorgung, Freizeiträume etc.) der solarCity.

Stadtmorphologisch lassen sich mehrere Siedlungsteile in Pichling deutlich ablesen:

- ‚Alt-Pichling‘ / eine kleinteilige, feinkörnige der Landschaftsmorphologie folgende, gewachsene, vorwiegend aus älteren Einfamilienhäusern und neueren verdichteten Wohnprojekten bestehende Siedlungsstruktur, die sich ohne erkennbares Zentrum entlang Traundorfer Straße erstreckt
- ‚Neu-Pichling‘ / durch eine größere Maßstäblichkeit gut ablesbare Bauten (z.B. solarCity, Südpark, Wohnen beim See), die sich ‚lose‘ am ursprünglichen Konzept von Roland Rainer orientieren, indem sie eine mehr oder weniger gegliederte Abfolge von Raumverdichtungen an der Heliosallee als fragmentiertem Rückgrat bilden
- ‚Südpark‘ / ein 33ha großes, von großmaßstäblichen Gewerbebauten geprägtes Betriebsansiedlungsgebiet nordöstlich der solarCity, an den Traun-/Donauauen gelegen

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“



Schematische Darstellung der Pichlinger Bögen mit dem schalenförmigen Aufbau

Die Betrachtung der ‚Pichlinger Bögen‘ macht den schalenförmigen Aufbau der gesamten Siedlungsstruktur gut erkennbar. Er zeigt sich besonders deutlich in den beiden zentralen Bögen – den Straßenzügen der Heliosallee und der Traundorfer Straße (und deren Verlängerungen).

Auf die beiden äußersten Bögen – den Traun-/Donaubogen (1) und den Aubach-/Mitterwasserbogen (2) folgt der Heliosalleebogen (3): Bahnhof Ebelsberg – Heliosallee - Bremenstraße – Im Südpark – Bahnhof Pichlinger See – Im Südpark - Kreuzung B1.

Weiter nach innen setzen sich die Bögen mit dem Traundorfer Straßenbogen in ‚Alt-Pichling‘ fort (4): Bahnhof Ebelsberg – Traundorfer Straße – Falterweg – Klettfischerweg – Oidener Straße – Drosselweg – Pichlinger Straße.

Der Schiltensberg wird schließlich vom B1-/Wienerstraßenbogen (5) und dem Bogen der A1 (6) begrenzt.

Die Westbahntrasse bildet eine Zäsur, die – mit Ausnahme des Schiltensbergs – alle Schalen durchschneidet.

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“

Grün- und Freiraum

Der Stadtteil verfügt, wie schon mehrfach erwähnt, über attraktive Freiräume an seinen Rändern, darüber hinaus finden sich im Stadtraum zahlreiche private Grünräume und einige charakteristische durchgehende Grünzüge.

Diese bestehenden Grünzüge folgen weitgehend alten Bachläufen. Darüber hinaus gibt es wichtige, bewusst freigehaltene, radiale Verbindungen zum Augebiet. Kapillare Grünzüge queren und ergänzen die Radialen, verdichten das grüne Netz und folgen dem Prinzip der kleinräumigen Grünverbindungen. Insgesamt weist dieses grüne Netz ein hohes Potenzial auf, zu einem stadtteilprägenden Element weiterentwickelt zu werden.

Die nördlich liegenden Traun-Donauauen und Natura 2000 –Gebiete übernehmen eine wichtige Naturschutzfunktion. Gemeinsam mit dem Pichlinger See und dem kleinen Weikerlsee besitzen sie einen hohen Freizeitwert und werden nicht nur von Bewohnern des Stadtteils gerne genutzt.

Innerhalb der kleinteiligen Siedlungsstruktur von ‚Alt-Pichling‘ ist das Angebot an attraktiven öffentlichen Räumen und Plätzen gering. Wichtige öffentliche Einrichtungen, die als Frequenzbringer für Kommunikationsflächen dienen könnten, liegen in größeren räumlichen Abständen. Damit fehlt auch weitgehend ein selbstverständliches und hochfrequentiertes Zentrum, das als identitätsstiftender Treffpunkt dienen könnte.

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“

EMPFEHLUNGEN DER STÄDTEBAULICHEN KOMMISSION:

1. ‚Wiedergeburt‘ des Masterplans

Nach eingehender Prüfung und intensiver Diskussion stellt die städtebauliche Kommission fest, dass die ursprüngliche städtebauliche Leitidee, den Stadtteil entlang der halbkreisförmigen Heliosallee perlenförmig zu verdichten, nach wie vor hohe Gültigkeit besitzt. Auf Basis dieser Leitidee sollte der Stadtteil bzw. dessen Wachstum weiterentwickelt werden.

2. Ausbau der Heliosallee / lineare Mitte

Der Ausbau der Heliosallee zu einem repräsentativen Stadtraum soll dabei als ‚lineare Mitte‘ das Identitäts-stiftende, organisatorische und funktionale Rückgrat von Pichling bilden. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, sind mehrere Maßnahmen zu treffen:

Mittel- bis langfristig sollte die Heliosallee in ihrer Qualität und ihrem Querschnitt prinzipiell den Standard im Bereich der solarCity aufweisen.

Die an der Heliosallee gelegenen Baufelder müssen bewusst zur Heliosallee orientiert werden: Erstens muss die Zugänglichkeit der Bauten direkt vom zentralen öffentlichen Raum erfolgen, zweitens sollen sich im Erdgeschoß vielfältige ‚Nicht-Wohnnutzungen‘ befinden und drittens sollen die Baumassen eine spürbar größere Gebäudehöhe mit mehr Baudichte aufweisen.

Die Baumassengliederung und -dimensionierung sollte dabei auf die jeweilige Umgebung Rücksicht nehmen. So ist im Westen der solarCity ein städtischer Maßstab gut vorstellbar, im Osten sollte eine kleinmaßstäbliche und niedrigere Bebauung einen harmonischen Übergang zum bestehenden kleinteiligen, zwei- und dreigeschossigen Siedlungsraum sicherstellen.

Bei der Verkehrslösung muss für die Fußgehenden, Radfahrenden und den MIV eine möglichst selbstverständliche Erschließung der einzelnen Baufelder umgesetzt werden, die Erschließung sollte dort wo sinnvoll und möglich direkt über die Heliosallee erfolgen, etwaige Nebenfahrbahnen oder Zufahrten von der ‚Rückseite‘ der Gebäude sollten so weit wie möglich vermieden werden.

Das derzeitige Erschließungskonzept der Baufelder nördlich und südlich der Heliosallee funktioniert (mit Ausnahme des Zentrums der solarCity) derzeit allerdings über Nebenfahrbahnen sowie einzelnen Erschließungsachsen. Dies ist auch der Beschleunigung der Straßenbahn- und Radwegachsen geschuldet.

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“

Der öffentliche Raum sollte beginnend im Westen beim Bahnhof Ebelsberg bis zur östlichen S-Bahn-Haltestelle bzw. der Einmündung in die B1 durchgehend, mit gleichbleibender Qualität und wiederkehrenden Elementen gestaltet werden und so zu einer verstärkten Identitätsstiftung beitragen. Um das Zu-Fuß-gehen und Radfahren maximal zu attraktivieren und zu fördern, muss darüber hinaus einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum oberste Priorität gegeben werden (Oberflächengestaltung, Stadtmöblierung, Alleebäume, Beschattung, Sicherheit, etc.).

Zusammengefasst sollten beim Ausbau der Heliosallee zum funktionalen Rückgrat des Stadtteils („lineare Mitte“) folgende Maßnahmen über die gesamte Länge (Querschnitt/Qualität wie in der solarCity) grundsätzlich berücksichtigt werden:

- Orientierung der Bauten zur Heliosallee
- Höhere, städtische Dichte mit entsprechender Maßstäblichkeit; Ausnahme östlich der solarCity > hier sanfter Übergang der Dichte zum Altbestand
- Nichtwohnnutzung im Erdgeschoß, beginnend im Bereich der Haltestellen
- Attraktive öffentliche Räume mit entsprechender Gestaltung zur Förderung der sanften Mobilität
- Westlich der solarCity soll die Idee der solarCity mit ihrem unmittelbaren Freiraumbezug zur Traun-Au weitergeführt werden.

Ziel dieses Maßnahmenbündels ist, in Pichling ein deutlich artikuliertes, wiedererkennbares, lineares Zentrum mit einem vielfältigen Nutzungsangebot zu gewährleisten. Darüber hinaus soll der Stadtteil eine selbstbewusste eigene Identität entwickeln, die auf dem Zusammenspiel folgender Qualitäten gründet: bewusst gestärkte Vielfalt bei der Nutzung und Körnigkeit der Bebauung, optimales und weiter ausgebauter Freizeitangebot, Stärkung des urbanen Rückgrats durch Neubauentwicklungen mit einem entsprechenden räumlich-funktionalen Angeboten und eine starke erhöhte Zahl an Arbeitsplätzen.

3. Evolution von ‚Alt-Pichling‘ / Städtisches Dorfleben

Der bestehende Siedlungsraum von ‚Alt-Pichling‘ soll behutsam weiterentwickelt werden. Nachverdichtungen und Neunutzungen sollten kleinteilig und mit an den Bestand angepassten

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“

Gebäudehöhen erfolgen. Dabei sollte auf die Kleinkörnigkeit der Bebauung und der Durchwegung ganz besonders geachtet werden, die Raumbildung der Straßen jedoch verbessert werden. Die optische und räumliche Dominanz des ruhenden Verkehrs sollte schrittweise reduziert werden, dazu sollte die Zahl der im öffentlichen Raum parkenden Autos minimiert, die oberirdischen Stellplätze stark reduziert und maximale Stellplatzanzahl pro Wohneinheit möglichst stark beschränkt werden.

Ziel dieses Vorschlags ist, unter dem Motto ‚Städtisches Dorfleben‘ den bestehenden kleinteiligen Siedlungsraum in seinem Charakter (zahlreiche private Grünflächen, kleinteilige Nachbarschaften, ruhige Wohnstraßen etc.) zu erhalten, bei sich bietenden Gelegenheiten maßvoll nachzuverdichten und die Abhängigkeit vom privaten PKW zu reduzieren.

Aufwertung der Achse „Traundorfer Straße“ zur Hauptachse in ‚Alt-Pichling‘

Ein besonderer Schwerpunkt der baulichen Entwicklung in ‚Alt-Pichling‘ sollte die Achse „Traundorfer Straße“ bilden, ein Straßenzug bestehend aus Traundorfer Straße – Falterweg – Klettfischerweg – Oidener Straße – Drosselweg – Pichlinger Straße. wobei große Rücksicht auf den Bestand zu nehmen ist. Entlang des Straßenverlaufs sollten wo immer möglich darauf geachtet werden vielfältige, auch kleinteilige städtische Angebote zu konzentrieren, bei der Straßenraumgestaltung sollten bei anstehenden Straßenerneuerungen zusätzliche Alleebäume auf Kosten von Parkplätzen im öffentlichen Raum gepflanzt werden insofern der Breitenbedarf für den Linienverkehr dies zulässt. (Bereits vorhandene Baumbepflanzung in den Vorgärten werden in die Bewertung miteinbezogen.

Ziel dieser Maßnahmen ist, die Achse „Traundorfer Straße“ als identitätsstiftenden öffentlichen Raum, als Hauptachse von ‚Alt-Pichling‘ zu stärken. Durch die Konzentration städtischer Nutzungen und bewusst gestaltetem öffentlichen Raum kann sich im bisher weitgehend gleichrangigen Siedlungsraum eine positive Hierarchisierung ausbilden, welche die Orientierung im Stadtraum erleichtern wird (Adressbildung). Im Detail heißt das:

- Gezieltes Verdichten der vielfältigen, auch kleinteiligen städtischen Angebote entlang des Verlaufs des Straßenzugs
- Kleinkörnige Nachverdichtung im Rahmen der BPL (Stichwort Ediktalverfügung) fördern
- Sensibler Übergang in den Randbereichen zum Bestand
- Pflanzung von – wo immer möglich – zusätzlichen Alleebäumen auf Kosten von Parkplätzen im öffentlichen Raum als elementarer Bestandteil der Straßenraumgestaltung

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“

4. Grün- und Freiraumangebote im Stadtteil optimal vernetzen

Um die oben beschriebenen Vorzüge des Standorts optimal für den gesamten Stadtteil nutzbar zu machen, sollten die Freiraumbezüge zu den Traunauen, zum Donauufer, zu Weikerlseen- und Pichlinger See und zum Schiltenberg bestmöglich ausgebaut werden.

Die Stärkung der Grünbezüge verfolgt das Ziel, der Pichlinger Bevölkerung ein einzigartiges Freiraumangebot zu bieten, das zu einem unverwechselbaren und hochwertigen Lebensgefühl am Standort beiträgt.

Der breite Grünkorridor der östlich der solarCity dem Mühlbach folgend nach Westen zieht, ist als wesentlicher Teil des grünen Netzes auf jeden Fall zu schützen und, wenn möglich, zu erweitern. Ein zweiter schmaler Grünkorridor soll vom Norden kommend dem Klettfischweg, dem Drosselweg in der Pichlinger Straße folgen.

Die bestehende dichte einseitige Baumallee bis zur B1 kann die Grünkorridorfunktion dort übernehmen. An den jeweiligen nördlichen Enden, vor allem zum Naturschutzgebiet hin sollen gestaltete, öffentlich zugängliche Freizeiteinrichtungen angeboten werden. Entlang der radial gelegenen Heliosallee und der Traundorfer Straße sind strategisch an öffentlichen Einrichtungen und Verkehrsmitteln gelegene kleine Plätze einzurichten die im Sinne der klimaaktiven Planung gestaltet sind.

Ein ausreichendes der Norm für Barrierefreiheit entsprechendes Angebot an Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum soll vor allem auch die älteren Einwohner*innen von Pichling zur Nutzung der öffentlichen Räume motivieren.

Die vorhandenen gewidmeten Spielplätze sind mit technisch hochwertigen, zeitgemäßen Spielgeräten auszustatten. Sie sollen Bewegung und Geschicklichkeit fördern und die Möglichkeiten von privaten Spielgeräten bei weitem überbieten.

5. Mobilität – Synergie zwischen innerer und äußerer Vernetzung

Das ursprüngliche städtebauliche Konzept von Roland Rainer sah vor, entlang der Straßenbahnachse perlenartig Zentren zu situieren. Dieses Prinzip muss bei der Bespielung und bei der Funktionalität sicherlich angepasst werden. Bei der städtebaulichen Gesamtkonzeption, den ÖPNV ins Zentrum zu rücken, hat die Ursprungsidee jedoch mehr denn je Gültigkeit. Denn bei der Erschließung aller weiteren

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“

Projekte und Gebiete ist der öffentliche Verkehr und der Fuß- und Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr auf jeden Fall zu priorisieren.

Dementsprechend bedingen sämtliche in dem ursprünglichen Masterplan skizzierten Überlegungen einen bestmöglichen Ausbau des gesamten ÖV-Netzes. Das heißt insbesondere und nach Prioritäten geordnet:

- Ausbau der Westbahn (viergleisiger Lückenschluss im Innenstadtbereich)
- S-Bahn mit entsprechend hoher Taktfrequenz
- Verlängerung der Straßenbahnlinie bis zur Haltestelle Pichlinger See
- schnellstmögliche Implementierung von zusätzlichen Buslinien
- weitere Prüfung alternativer Mobilitätsformen (z.B. Seilbahn)
- zeitgemäße, attraktive, gut erreichbare Haltestellen
- sicheres, kleinteiliges und komfortables Fuß- und Radwegenetz
- weiterer zügiger Ausbau der geplanten Geh- und Radhaupttrouten
- attraktive intermodale Knoten mit Sammelgaragen bzw. Park&Ride-Anlagen
- zusätzliche Mobilitätseinrichtungen zur Verringerung des MIVs (Stichwort Carsharing)
- Mobilitätskonzepte

Aus den Punkten 1-5 leiten sich folgende städtebauliche Handlungsgrundsätze ab:

- 1.** Mit der baulichen Entwicklung muss die Stärkung und der Ausbau der Straßen-, Grün- und Freiraumzüge einhergehen; Grünzüge müssen erhalten und ausgebaut werden; die Ausgestaltung und Dimensionierung der Straßenquerschnitte müssen aus stadträumlicher Sicht (und nicht aus dem Erfordernis der einzelnen Teilprojekte) erfolgen und dem potentiellen Gesamtwachstum des Standorts gerecht werden
- 2.** Bauplätze an der Heliosallee sind unter besonderer Berücksichtigung der Zentrumsbildung zu entwickeln (Dichte, Höhe, Baukörpergestaltung, Zugänglichkeit, Erschließung). An beiden Hauptachsen des Stadtteils (Heliosallee und Traundorfer Straße etc.) sind vor allem in den Erdgeschoßen Nicht-Wohnnutzungen (Einrichtungen der Versorgungs- und sozialen Infrastruktur, Arbeitsstätten) zu konzentrieren.
- 3.** Für den Ausbau der notwendigen sozialen Infrastruktur sind die entsprechenden Flächen in Erdgeschoßzonen und geeignete Grundstücke langfristig vorzusehen und zu sichern.

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“

4. Zentrale Funktionen (z.B. Bildungseinrichtungen, Nahversorger) sind entlang der Heliosallee und (in eingeschränktem Ausmaß) in der Achse „Traundorfer Straße“, möglichst in der Nähe von Haltestellen, anzusiedeln.
5. Festlegung konkreter städtebaulicher Kennzahlen: Die Festlegung der städtebaulichen Kennzahlen wie z.B. Dichte, Gebäudehöhen, Stellplatzzahlen, Anteil Wohnnutzung soll detailliert für alle Baufelder festgelegt werden
6. Jedes neue Bauprojekt hat einen Mehrwert im Sinne der formulierten Zielsetzungen für Pichling bringen.
7. Dem Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes und des öffentlichen Verkehrs muss bei der Verkehrs- und Stadtraumplanung Priorität gegeben werden.

Mit den beiden den Bericht abschließenden Fokus-Themen „Arbeiten in Pichling und „Städtebauliche Software“ möchte die städtebauliche Kommission explizit auf die Bedeutung dieser beiden Themenfelder für ein erfolgreiches Heben des Pichlinger Potenzials unterstreichen.

FOKUS „Arbeiten in Pichling“ („Pichlinger Arbeitswelten“):

Pichling soll schrittweise zu einem vielfach, kleinteilig durchmischten Stadtteil weiterentwickelt werden. Für das Selbstverständnis eines selbständigen Stadtteils und für die entsprechende Atmosphäre stellen ein passendes Arbeitsplatzangebot und eine hohe lokale Wertschöpfung eine wesentliche Voraussetzung dar. Damit soll es mehr Bewohnerinnen und Bewohnern möglich sein, ihren privaten, beruflichen und schulischen Alltag weitgehend im Stadtteil selbst zu gestalten. Daher werden 3 strukturelle verschiedene Arbeitsplatzsituationen vorgeschlagen:

- **Betriebsbaugebiete:** Der Südpark und dessen Erweiterung stellt das ‚klassische‘ Betriebsbaugebiet dar, mit individuellen, großflächigen, freistehenden Betriebsbauten, sehr guter Erreichbarkeit für LKWs. Die vorgegebene kleinteilige Durchgrünung sollte zur Durchwegung, angenehmer Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes für Fußgehende und Radfahrende und als Aufenthaltsbereich für Mitarbeiter verstärkt genutzt werden.
- **Gewerbehof des 21. Jahrhunderts:** An der Heliosallee, insbesondere östlich der solarCity sollten gemischt genutzte Immobilien mit einem städtischen Anspruch (vgl. Keba-Gebäude in Urfahr) kleinen und

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“

mittleren Produktions-, Gewerbe-, Dienstleistungsbetrieben einen zeitgemäßen Raum zur Entfaltung ihrer Geschäftsidee bieten. Dabei muss dem Prinzip des Flächensparens durch Stapeln der Funktionen (vgl. holländische Konzepte der kompakten Stadt und vgl. neue Modelle des Gewerbehofs) Rechnung getragen werden. In Kombination mit sehr guter Erreichbarkeit auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln und einem vielfältigen städtischen Angebot an Gastronomie, Betreuungs- und Versorgungseinrichtungen sollte Pichling eine starke Konkurrenz für scheinbar billige Gewerbestandorte in der Peripherie darstellen. In Verbindung mit dem o.g. Betriebsbaugelände sollte in Pichling ein neuer Unternehmenscluster geschaffen werden (vgl. Konzept der städtebaulichen Kommission für Nestle-Areal / Triangel). Bei der Konzeption und Realisierung der (ersten) gestapelten Gewerbehöfe sollte die öffentliche Hand (z.B. ILG, Linz AG, Wirtschaftskammer) gegebenenfalls organisatorisch oder wirtschaftlich unterstützen.

- **Raum für lokale Humanpotenziale:** Die Idee dieses Konzept ist, Menschen, die in Pichling leben, zu ermutigen, direkt in Pichling beruflich aktiv zu werden. Durch die (zeitweilige) Tätigkeit am Wohnort kann das ständige Pendeln (z.B. in die Linzer Innenstadt) wenigstens an manchen Wochentagen unterbleiben, das damit verbesserte Angebot in Pichling reduziert darüber hinaus notwendige Fahrten für die Bewohner und stärkt die Identität des Standorts. Bewährte Beispiele für derartige lokale Angebote wären: Ärzte, die 3 Tage die Woche im Krankenhaus arbeiten und zwei Tage in einer Gruppenpraxis in Pichling tätig sind, Rechtsanwälte, Installateure, Friseure, (Nachhilfe-)Lehrer, Therapeuten, Mechaniker... Diese (Teilzeit-)Angebote können in kleinteiligen, mehrfachgenutzten Erdgeschoßflächen untergebracht werden, verbessern das Angebot vor Ort, stärken die Nachbarschaft, reduzieren die Abhängigkeit von der Innenstadt, beleben kleinteilig den Stadtraum. Um diese integrierten Mikrostrukturen umzusetzen, sollte die öffentliche Hand erstens sicherstellen, dass ausreichend geeignete Flächen zu moderaten Mietpreisen vorhanden sind und zweitens die Bekanntheit dieses Angebot sicherstellen.

Fazit: Die ersten beiden Betriebsstandorte adressieren selbstverständlich stark die Ansiedlung von neuen Betrieben in Pichling. Damit stellt Pichling eine Konkurrenz vor allem für die Umgebung von Linz dar. Das dritte Arbeits-Standortkonzept soll die Bewohnerinnen und Bewohnern von Pichling ermutigen an ihrem Wohnstandort aktiv zu werden und (zeitweise) ihren Beruf hier auszuüben. Alle Arbeitsplatzmodelle sind von der Überlegung getragen, dass Arbeitsplätze in Pichling das Gesamtverkehrsaufkommen in Linz reduzieren bzw. die zum Einpendeln in die Innenstadt antizyklische Auspendeln nach Pichling zu einer Verbesserung der Auslastung des öffentlichen Verkehrs führen wird.

Städtebauliche Kommission Projekt „Pichling“

FOKUS „Städtebauliche Software“ – Infrastruktur des Handelns

Für eine hohe Lebenszufriedenheit und für einen attraktiven Lebensalltag in einem Stadtteil sind aber neben einer optimierten baulichen Grundstruktur auch ein harmonisches Zusammenleben, das Vorhandensein von attraktiven Versorgungs-, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, ein feinmaschiges Netz an Treffpunkten, die Möglichkeit seine Freizeit sinnstiftend zu verbringen, die fußläufige Nähe zu Erholungs- und Naturräumen sowie die Gelegenheit der beruflichen Entfaltung wesentlich. Wir fassen alle diese Eigenschaften unter dem Begriff der ‚städtebaulichen Software‘ zusammen. Denn zur erfolgreichen Umsetzung des städtebaulichen Gesamtkonzepts für Pichling ist eine begleitende ‚Software‘ zur Aktivierung und Mobilisierung der lokalen Bevölkerung unabdingbar.

Dazu gehören:

- Laufende, strukturiert geplante, themenorientierte und professionell moderierte Bürgerbeteiligungen (können auch dazu dienen, gemeinsam bessere Angebote für Freizeit und Alltag zu entwickeln)
- Festhalten der Ergebnisse sollten in einem Handbuch, das als Umsetzungsleitfaden der Erkenntnisse eingesetzt werden soll
- Interaktives, laufend professionell betreutes Mobilitätsangebot (z.B. geplanter TIM-Standort in der solarCity)
- Einrichtung einer Last-Mile-Logistik (z.B. Lastenräder; Paketstationen)
- Einrichtung einer „Pichling-App“ zur sozialen Vernetzung, Identitätsstiftung und zur Erhöhung der Akzeptanz jeglicher Angebote (inkl. Mobilität; Anreize für zukunftsorientierte Arbeitsmodelle; Verbreitung von Role-Models, Freizeit- und Sport, Tauschbörsen)