

# Best of Linz

Ein Entwicklungskonzept  
für die Linzer Innenstadt





# Best of Linz

Ein Entwicklungskonzept  
für die Linzer Innenstadt



BANDAGIST

L. BAAR

STATION183

H Barm  
H Barm  
P Seller

Paul's

APOTHEKE





Servus die Wadln!



Anfang

Brüder  
Schwestern  
stätte

Abschließzone

Stm

28

WOLFE  
SEINER  
NATUR



für EUC

# Vorwort

Eine Stadt ist etwas Lebendiges. Sie entwickelt sich ständig weiter, passt sich den Bedürfnissen ihrer Bewohner\*innen an und reagiert auf die Herausforderungen der Zeit. Diese Dynamik ist der Kern dessen, was eine Stadt lebenswert macht. Für Linz bedeutet das, auf den Errungenschaften der Vergangenheit aufzubauen und diese weiterzuentwickeln, um auch in Zukunft einen Raum für städtisches Leben zu schaffen, der für alle Generationen attraktiv und lebenswert ist.

Mit dem vorliegenden Konzept zur Neugestaltung der Linzer Innenstadt setzen wir genau diesen Prozess fort. Wir nehmen die Impulse der Bürger\*innen aktiv in der Planung auf und entwickeln gemeinsam mit Expert\*innen neue Ideen für den öffentlichen Raum. Es geht darum, die Innenstadt nicht nur schöner, sondern auch menschlicher, grüner und zukunftsfähig zu gestalten. Die aktuellen Herausforderungen, wie etwa der Klimawandel und das sich verändernde Mobilitätsverhalten, fordern von uns innovative Lösungen, die nicht nur kurzfristige Effekte erzielen, sondern nachhaltig wirken.

Die geplanten Maßnahmen sollen das Zentrum von Linz zu einem noch lebenswerteren Ort machen – für Bewohner\*innen, Besucher\*innen und alle, die hier arbeiten oder ihre Freizeit verbringen. Räume der Begegnung, Verkehrsberuhigung, mehr Grünflächen und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität stehen dabei im Vordergrund. Gleichzeitig ist es uns wichtig, die wirtschaftliche Dynamik zu fördern und den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass er den Bedürfnissen aller gerecht wird.

Dieses Konzept konnte aufgrund der Tatkraft aller Beteiligten innerhalb eines Jahres erarbeitet werden. Für das nächste Jahrzehnt bildet es Grundlage und Orientierung für die Entwicklung einer zukunftsweisenden Innenstadt, in der städtisches Leben in all seiner Vielfalt erlebbar wird.

**Dietmar Prammer**

Geschäftsführender Vizebürgermeister  
und Planungsreferent der Stadt Linz

# Vorwort

Die Linzer Innenstadt ist das lebendige Herz unserer Stadt. Sie steht für Handel, Wohnen, Kultur und Begegnung und ist ein Raum, in dem sich Tradition und Fortschritt verbinden. Heute zeigt sich Linz als eine dynamische Innovationsstadt, die bereit ist, sich den aktuellen Herausforderungen zu stellen. Die Innenstadt spürt die Veränderungen durch den Klimawandel, den wachsenden Online-Handel und die Anforderungen einer sich wandelnden Gesellschaft deutlich, und wir reagieren aktiv darauf.

Mit dem vorliegenden Innenstadtkonzept setzen wir klare Impulse für die zukünftige Entwicklung dieses zentralen Raums. Es bietet nicht nur eine Vision für die kommenden Jahre, sondern auch konkrete Handlungsempfehlungen, um die Innenstadt als lebendigen und lebenswerten Ort weiter zu gestalten. Themen wie die Neuaufteilung des Straßenraums, die Stärkung des stationären Handels, die Verbesserung der Grünflächen und die Anpassung an klimatische Veränderungen sind zentrale Bestandteile dieses Konzepts.

Besonders wertvoll war uns der umfassende Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den zahlreichen Stakeholdern, die sich aktiv in den Entwicklungsprozess eingebracht haben. Dieser breite Beteiligungsprozess hat es uns ermöglicht, ein Konzept zu erarbeiten, das die Vielfalt der Perspektiven und Bedürfnisse berücksichtigt und zugleich tragfähige Lösungen für die Zukunft bietet.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Beteiligten herzlich bedanken. Ihr Engagement und Ihre Ideen haben maßgeblich dazu beigetragen, dass dieses Konzept ein starkes Fundament für die zukünftige Entwicklung der Linzer Innenstadt bildet. Gemeinsam schaffen wir die Voraussetzungen für eine Innenstadt, die auch in den kommenden Jahren lebendig, vielfältig und zukunftsfähig bleibt.

**Hans-Martin Neumann**  
Stadtentwicklungsdirektor der Stadt Linz

# Inhaltsverzeichnis

Das „Best of Linz“  
für die Innenstadt 10

Planung im Dialog:  
Der Planungsprozess 12

## 1

### Ausgangslage, Handlungsfelder und Zielsetzungen

Das Planungsgebiet 16

Handlungsfelder 18

Nutzungsvielfalt 20

Verkehr und Mobilität 22

Stadtraum und öffentlicher  
Raum 28

## 2

### Entwicklungsprinzipien

Die 4 Best-of-Linz-Prinzipien 32

Best of Linz: Rückgrat 34

Best of Linz: Netzwerk 38

Best of Linz: Konfetti 42

Best of Linz: Tore 46

Die Typen der Stadteingänge 48

Eingangstor im Süden:  
der Hauptbahnhof 50

# 3

## Teilraumkonzepte

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| Teilräume im Überblick             | 58 |
| Teilraum 1:<br>Hauptplatz          | 60 |
| Teilraum 2:<br>Südliche Landstraße | 72 |
| Teilraum 3:<br>Neustadtviertel     | 84 |

# 4

## Umsetzungsstrategie

|                     |     |
|---------------------|-----|
| Maßnahmenvorschläge | 96  |
| Maßnahmenübersicht  | 112 |

# Das „Best of Linz“ für die Innenstadt

Die Stadt Linz hat in den vergangenen Jahrzehnten eine bemerkenswerte Erfolgsgeschichte geschrieben: Sie hat die Transformation von einer überwiegenden Stahl- und Chemiestadt zu einer Innovationsstadt geschafft und wurde 2009 zur Kulturhauptstadt Europas. Kurz gesagt: Linz weiß, wie man eine positive Veränderung gestaltet.

## NEUE AUFGABEN VERLANGEN NACH NEUEN KONZEPTEN

Veränderungsbedarf lässt sich heute auch in der Innenstadt erkennen. Die Rahmenbedingungen für die Innenstadtentwicklung von Linz folgen dabei den großen globalen Trends und Herausforderungen, die sich in den vergangenen Jahren immer weiter zu beschleunigen scheinen: Der Klimawandel macht Klimaschutz- und -anpassungsmaßnahmen gerade in den dicht bebauten Innenstädten dringend notwendig, demografische Veränderungen führen zu neuen Anforderungen an das Angebot von Wohnraum, sozialen und kulturellen Nutzungen sowie die Gestaltung und Nutzbarkeit öffentlicher Räume. Neue Mobilitätsangebote erfordern die Neuaufteilung des Straßenraums, der stationäre Handel muss sich gegen den Online-Handel behaupten, Teuerung und Veränderungen der Kaufkraft wirken sich auf die Zentren und ihre Versorgungsstrukturen aus.

All diese Entwicklungen sind auch in der Linzer Innenstadt sichtbar und spürbar. Zugleich hat die Stadt Linz in den vergangenen Jahren in vielen Bereichen Projekte realisiert, die einen Beitrag zur Stärkung und Verbesserung der Innenstadt leisten.

## WAS DAS INNENSTADTKONZEPT LEISTET

Nun setzt die Stadt Linz konsequent auf das integrierte Innenstadtkonzept, um sowohl räumlich-strukturelle als auch nutzungsbezogene sowie planungsinstrumentelle Voraussetzungen für eine zukunftsweisende Entwicklung der Innenstadt zu schaffen. Das vorliegende Innenstadtkonzept hat damit folgende Aufgaben:

- Es zeigt eine Zukunftsperspektive mit zentralen Aussagen zu Entwicklungs- und Nutzungsschwerpunkten, räumlichen Zusammenhängen, Qualitätsanforderungen und einem ganzheitlichen Bild der Linzer Innenstadt.
- Es ist damit Richtschnur für alle Beteiligten, eine verlässliche Entscheidungsgrundlage für die Politik, eine robuste Handlungsgrundlage für die Verwaltung und Motivation für die zahlreichen Stakeholder, um in vielen einzelnen Schritten an vielen unterschiedlichen Standorten über einen längerfristigen Zeitraum konkrete Maßnahmen umzusetzen und dabei immer die gemeinsame Perspektive vor Augen zu haben.
- Es integriert Aussagen zur Standortentwicklung für Handel und Dienstleistung, zu zukunftsfähigen Angeboten der Mobilität, zur Rolle der öffentlichen Räume, der Verbesserung der Grünräume und des Stadtklimas.
- Es setzt strahlkräftige räumliche und thematische Schwerpunkte, rückt beispielsweise den Hauptplatz oder die Neuorganisation von Straßen- und Verkehrsräumen in den Fokus.
- Es formuliert Spielregeln, beschreibt weiterführende Planungsprozesse und empfiehlt steuernde, qualitätssichernde Instrumente, um die abgesteckten Ziele Schritt für Schritt auf den Boden zu bringen.

## **DIE INNENSTADT ALS VISITENKARTE VON LINZ**

Es wird alles daran gesetzt, damit die Linzer Innenstadt auch künftig ein erfolgreiches, lebendiges und lebenswertes Zentrum für den Handel, zum Wohnen, für Bildung und Kultur für die ganze Stadt und die gesamte Stadtre-gion ist. Mit ihren zentralen Einrichtungen und repräsentativen öffentlichen Räumen bietet sie dafür die besten Voraussetzungen. Das Stadtzentrum ist auch der Raum, dem die größte Aufmerksamkeit geschenkt wird. Hier zeigt die Stadt, was sie kann, hier zeigt sie sich von ihrer besten Seite, hier ist sie Aus-hängeschild und Visitenkarte: Hier ist sie das „Best of Linz“.

# Planung im Dialog: Der Beteiligungsprozess

Im Rahmen des Planungsprozesses zur Erstellung des integrierten Innenstadtkonzeptes galt der zentrale Anspruch, die Bevölkerung und alle entwicklungsrelevanten Interessensgruppen frühzeitig einzubinden. Beteiligungsprozesse sind Lernprozesse, in denen durch die Zusammenarbeit zwischen der Bevölkerung, Vertreter\*innen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft usw. an den ganzheitlich besten Lösungen gearbeitet werden kann, auf Augenhöhe mit allen Beteiligten. Beteiligungsprozesse bieten darüber hinaus die Möglichkeit, Veränderungsprozesse zu erklären, komplexe Zusammenhänge und fachliche wie politische Abwägungsfragen aufzuzeigen und Überzeugungsarbeit zu leisten für die gemeinsamen Zielsetzungen. Letztlich werden Konzepte und Umsetzungsprojekte erst dann wirklich tragfähig, wenn sie von einer breiten Gruppe an Partner\*innen und Beteiligten verstanden und eingeordnet werden können.

Die Innenstadt ist ein Ort für alle Menschen in und um Linz, daher wurden Beteiligungsformate gewählt, die in der Lage sind, möglichst viele Menschen zu erreichen.

## **ONLINE-DIALOG**

Der zentrale Baustein der Bürger\*innenbeteiligung war eine Online-Beteiligungsplattform. Darüber konnte eine große Zahl an Menschen orts- und zeitungebunden erreicht werden. Interessierte konnten einen anschaulich aufbereiteten, kurzweiligen und abwechslungsreichen Fragebogen beantworten, dabei auch raumbezogene Aussagen treffen und beispielsweise besondere Orte oder wichtige Wegebeziehungen markieren. So wurden Rückmeldungen sehr konkret "auf den Boden" gebracht.

## **DIALOG VOR ORT**

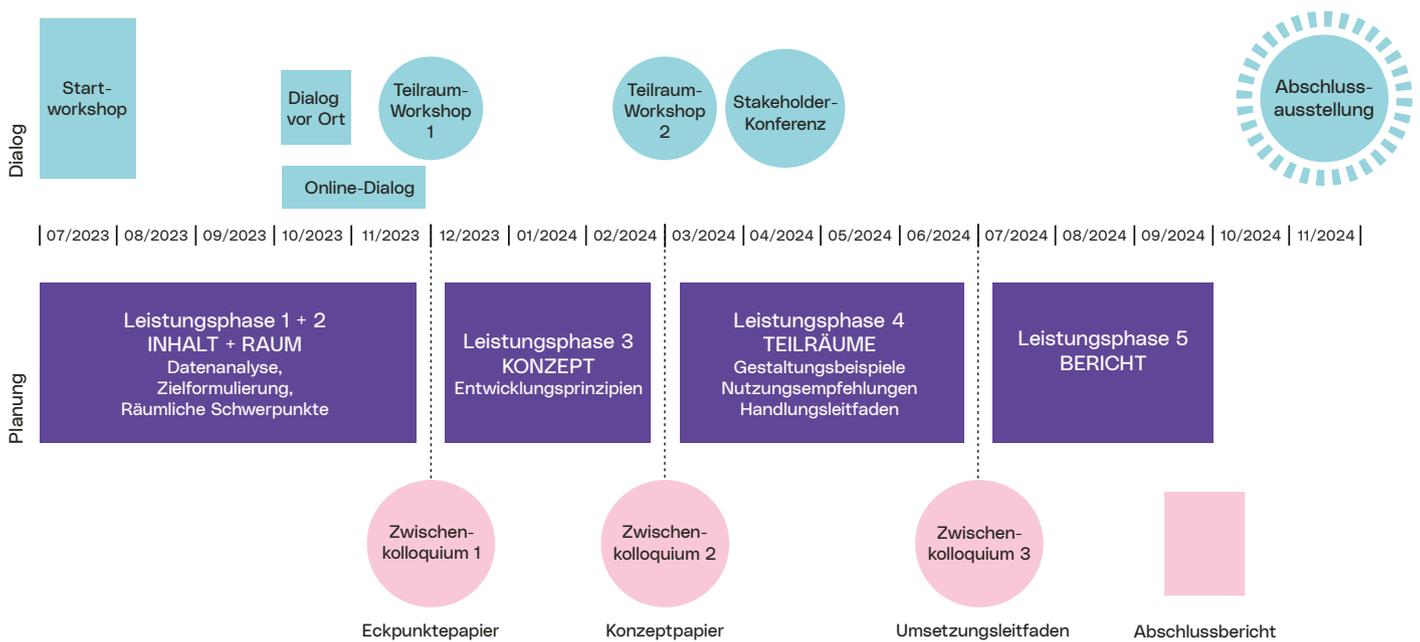
Über den Online-Dialog hinaus galt es, in diesem Beteiligungsprozess in besonderer Weise darauf zu achten, auch Menschen einzubinden, die aus unterschiedlichen Gründen nicht mittels Online-Plattform erreicht werden können. So wurde alles, was online bearbeitet werden konnte, auch mitten in der Innenstadt, am Taubenmarkt, diskutiert.

## **STAKEHOLDER-KONFERENZ**

Kernstück des Stakeholderprozesses war die sogenannte Stakeholder-Konferenz. Im Rahmen einer gemeinsamen, großen Veranstaltung wurden alle entwicklungsrelevanten Interessensvertretungen in den Festsaal des Neuen Rathauses geladen, um im Sinne der integrierten Innenstadtentwicklung querschnittsorientiert die Zielsetzungen zu diskutieren und vertiefen. Erst im direkten Austausch untereinander lassen sich letztlich die unterschiedlichen Positionen, Erwartungen und Anforderungen überblicken, begreifen und ein Verständnis für Abwägungs- und Abstimmungsfragen gewinnen.

## **TEILRAUM-WORKSHOPS**

Im Rahmen des integrierten Entwicklungskonzeptes wurden für drei Teilräume vertiefende Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen erarbeitet. Für zwei dieser komplexen räumlichen Schwerpunkte wurden Planungsworkshops mit den jeweils entsprechenden Stakeholdern durchgeführt. So konnten konkrete räumliche und nutzungsbezogene Entwicklungsinteressen behandelt und sehr spezifische Empfehlungen formuliert werden.



Ablaufdiagramm zum Planungs- und Beteiligungsprozess

# Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess

Im Oktober und November 2023 wurde ein umfangreicher Beteiligungsprozess durchgeführt. Alle Menschen, die sich für die Linzer Innenstadt interessieren, waren eingeladen mitzumachen. Insgesamt haben sich 3.918 Personen an einer Online-Umfrage beteiligt. Bei der Veranstaltung am Taubenmarkt haben zusätzlich rund 100 Interessierte ihre Rückmeldungen eingebracht.

Unter anderem wurde nach Orten in der Innenstadt gefragt, die am besten und am wenigsten gefallen. Insgesamt wurden 14.671 Punkte in der Innenstadt markiert (s. Karte auf der rechten Seite).

Die meisten Lieblingsorte wurden im Bereich der Altstadt (Alter Markt, Hauptplatz) genannt. Sie werden v.a. für ihre Atmosphäre und Aufenthaltsqualität geschätzt. Am OK-Platz gefällt neben seiner Atmosphäre v.a. das kulturelle Angebot. Im Volksgarten und am Schillerpark wird der größte Verbesserungsbedarf gesehen. Auch der Hauptplatz findet sich unter den Top 3 – an gleicher Stelle wie bei den Lieblingsorten. Dies zeigt, wie unterschiedlich die Anforderungen an den Platz sind.

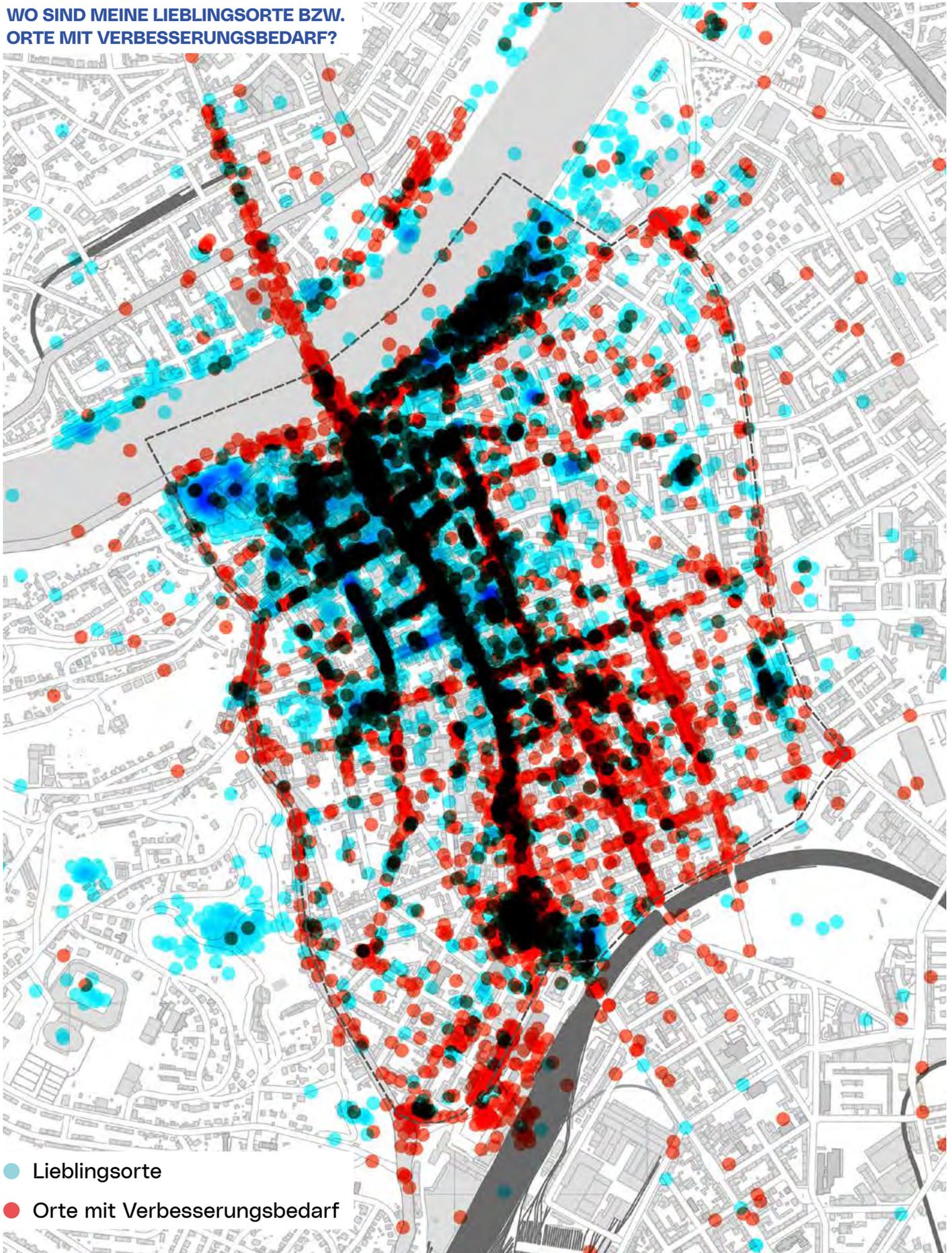
Wo sich in der Übersichtskarte auf der rechten Seite Lieblingsorte und Orte mit Verbesserungsbedarf überlagern, mischt sich das Blau und das Rot zu einem Schwarz. Daran wird deutlich, dass manche Orte, die einigen Menschen gut gefallen, für andere nicht angenehm sind. Hier werden Anlässe für Veränderung gesehen. Genau diese Mehrdeutigkeit macht es in der Entwicklung der Innenstadt notwendig, die unterschiedlichen Bedürfnisse abzuwägen, um die besten Lösungen zu erarbeiten.



oben: Beteiligungsveranstaltung am 20.10.2023 am Taubenmarkt

rechts: Sowohl vor Ort am Taubenmarkt als auch bei der Online-Umfrage wurde nach Orten in der Innenstadt gefragt, die am besten und am wenigsten gefallen. Insgesamt wurden in der Innenstadt 14.671 Punkte markiert.

**WO SIND MEINE LIEBLINGSORTE BZW.  
ORTE MIT VERBESSERUNGSBEDARF?**



● Lieblingsorte

● Orte mit Verbesserungsbedarf



# 01

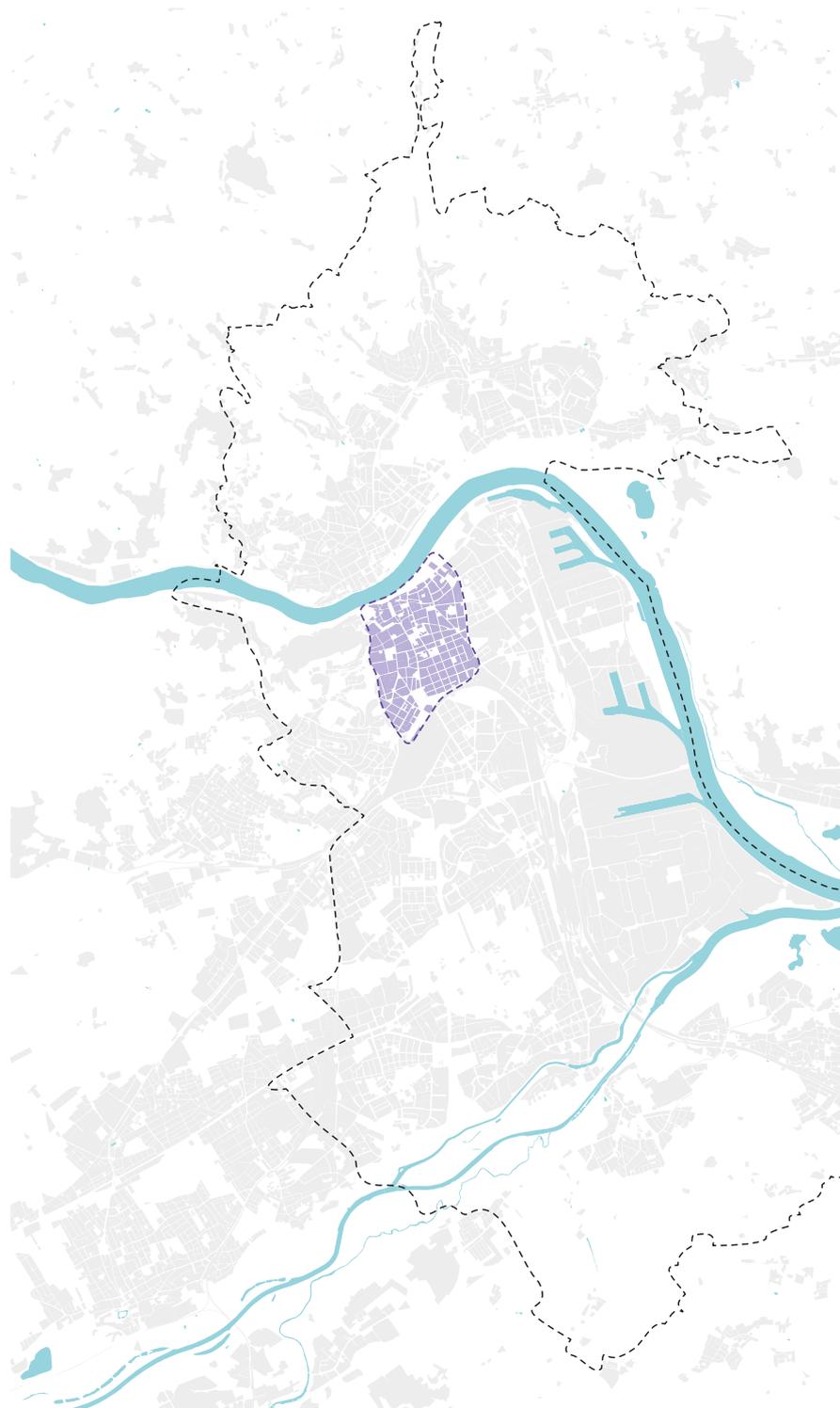
## Ausgangslage, Handlungsfelder und Zielsetzungen

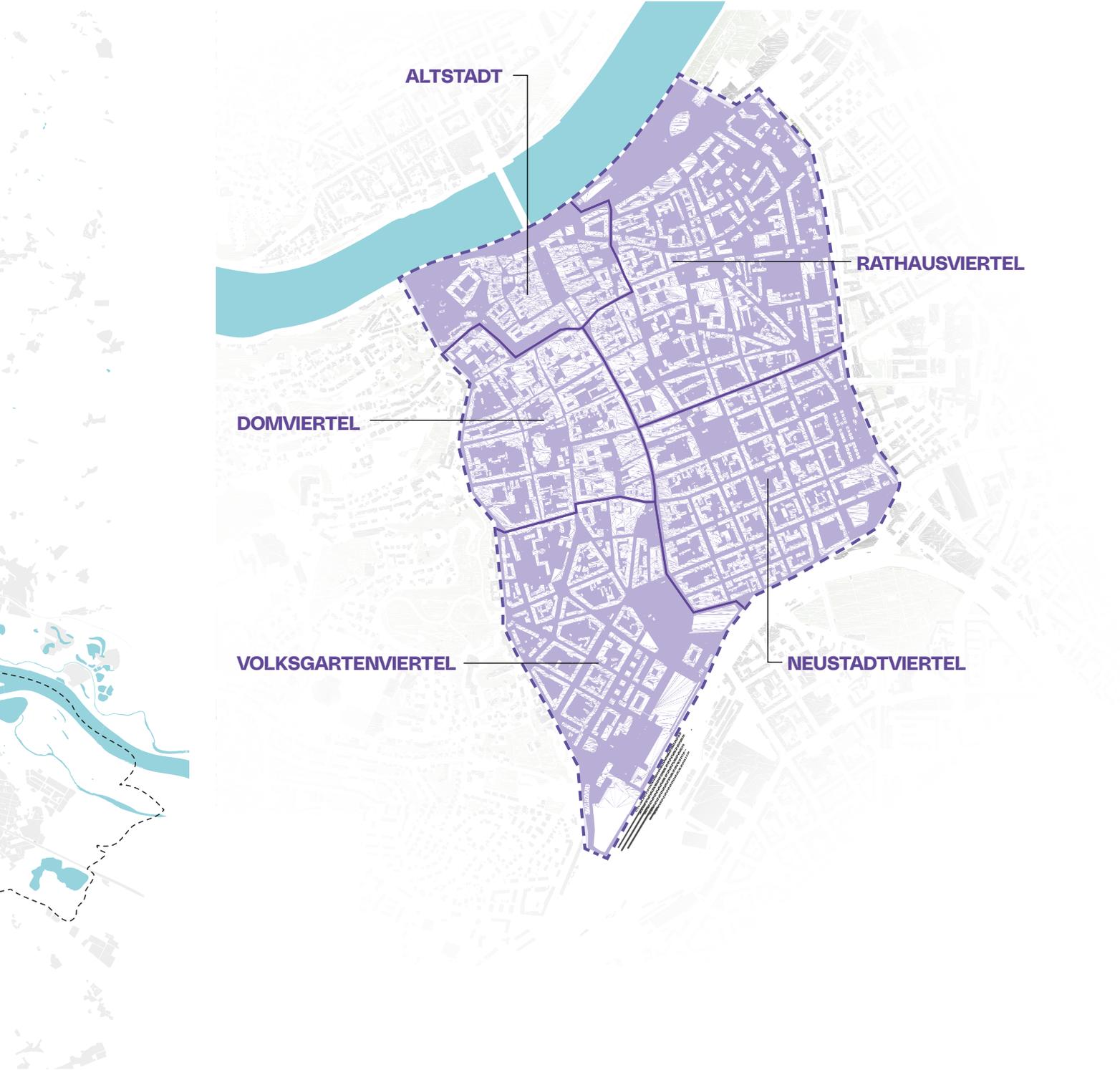
# Das Planungsgebiet

Das Gebiet der Linzer Innenstadt ist im Norden von der Donau und im Süden von der Bahn, im Osten von der Gruberstraße und im Westen von der B139 umgrenzt. Zugleich lässt sich der Betrachtungsraum "Innenstadt" nicht parzellenscharf abgrenzen. So werden in weiterer Folge auch die räumlichen Bezüge in die umliegenden Stadtteile mitbetrachtet.

Der statistische Bezirk "Innere Stadt" setzt sich aus dem Altstadtviertel, dem Rathausviertel, dem Volksgartenviertel und dem Neustadtviertel zusammen. In diesem Bericht wird auch das Domviertel als eigenes Viertel genannt.

Insgesamt leben rund 25.000 Menschen in der Innenstadt, auf einer Fläche von etwa 250 Hektar.

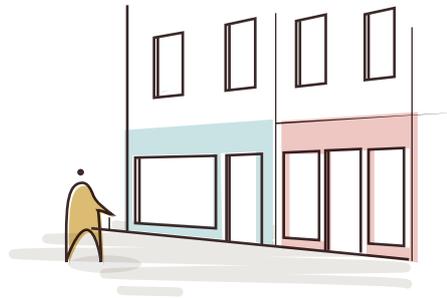




# Handlungsfelder

Die Handlungsfelder Nutzungsvielfalt, Mobilität und öffentliche Räume werden zu den zentralen Schlüsselbereichen der Innenstadtentwicklung. Der Anspruch an die Linzer Innenstadt ist, ein Ort für alle Linzer\*innen zu sein. Dies soll sich in den vielfältigen Nutzungsangeboten ebenso abbilden wie in inklusiven öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität und Mobilitätsangeboten im menschlichen Maßstab.

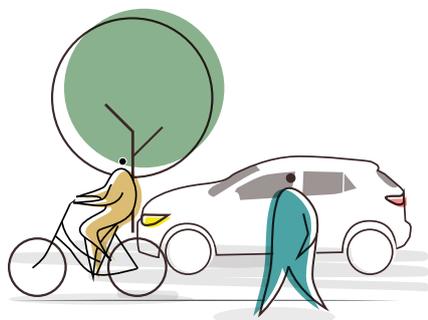
Hier besitzt die Stadt Linz entsprechende Handlungsmöglichkeiten. Im Innenstadtkonzept werden sowohl langfristige Perspektiven aufgezeigt als auch rasch umsetzbare Maßnahmen empfohlen. Im folgenden Abschnitt werden die Ausgangslage und zentrale Zielsetzungen der Innenstadt nach diesen Handlungsfeldern differenziert dargestellt.



## EINE ATTRAKTIVE NUTZUNGSVIELFALT LANGFRISTIG SICHERSTELLEN

Nutzungsvielfalt ist kein statisches, sondern ein hoch dynamisches Feld, und die wesentliche Aufgabe des Innenstadtkonzepts ist es, die langfristigen Nutzungsveränderungen und die Nutzungsvielfalt zu ermöglichen. Dabei werden drei wesentliche Cluster unterschieden: die räumliche Ausgestaltung des öffentlichen Raums, die Organisation der Mobilität und die Ausgestaltung der Erdgeschoßzone auf Objektebene.

Im Sinne des Erlebnisraums für die Stadtbenutzer\*innen müssen diese Aspekte verschränkt und in Kenntnis unterschiedlicher Verantwortungen und Stakeholderinteressen gemeinsam orchestriert werden. Bestehende Nutzungsstrukturen, konkrete Nutzungsideen, aber auch inhaltliche Schwerpunktsetzungen werden im Rahmen des Innenstadtkonzepts aufgezeigt. Ebenso wird die Entwicklung von geeigneten Steuerungsmaßnahmen und Plattformen vorgeschlagen, denn ein gut aufgesetzter Prozess bzw. qualitätssichernde Instrumente garantieren eine mittel- und langfristige Stabilität von Initiativen und Strategien.

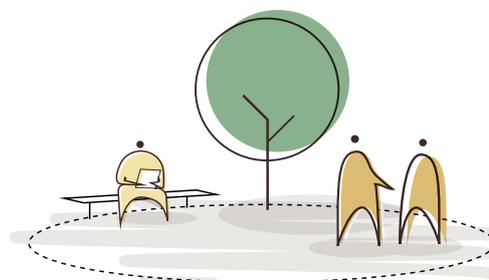


### DEN MENSCHLICHEN MASSSTAB BEI DER MOBILITÄT IN DEN FOKUS RÜCKEN

Um das Ziel einer lebendigen Innenstadt zu erreichen, braucht es mehr Verkehrsberuhigung, sehr gute Verhältnisse zum Gehen und Radfahren sowie ein Bündel von urbanen, multimodalen Mobilitätsangeboten für die Menschen, die in der Innenstadt wohnen, arbeiten, einkaufen oder sie besuchen.

Eine gute Erreichbarkeit von außen ist und bleibt für die Innenstadt von enormer Bedeutung. Dabei ist der Fokus auf alle Verkehrsmittel zu legen. Neben dem Kfz-Verkehr sind das insbesondere der Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Verkehr. Auch die Frage der Eingangstore zur Innenstadt ist zentral.

Im Rahmen des integrierten Innenstadtkonzepts werden Zielsetzungen und Rahmenbedingungen für die künftige Mobilitätsentwicklung definiert. Der Bau der A 26 Linzer Autobahn bzw. der 4. Donaubrücke bietet die enorme Chance einer weitgehenden Verkehrsentslastung der Innenstadt, die es zu nutzen gilt. Die geplante Errichtung der Regional-Stadtbahnen S6 und S7 und der O-Bus-Linie 48 sowie der Ausbau des S-Bahnnetzes erhöhen die Entwicklungschancen enorm.



### DIE STADT VON IHREN ÖFFENTLICHEN RÄUMEN AUS ENTWICKELN

Dieses Handlungsfeld erklärt die öffentlichen Räume zum Ausgangspunkt der Innenstadtentwicklung und zum Kristallisationspunkt gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Lebens in der Stadt.

Die Innenstadt mit dem historischen Stadtkern bildet ein wichtiges Fenster in die gewachsene Identität der Stadt Linz. Als repräsentatives Herz trägt die Linzer Innenstadt Erinnerungen, Bilder und Werte, die für die Stadt Linz als Ganzes stehen.

Im öffentlichen Raum der Innenstadt wird diese lokale urbane Linzer Kultur für alle Menschen erlebbar, und alle können hier ein Teil davon werden. Mehr noch als im bebauten Raum der Stadt, wird der Freiraum der geteilte Ort, an dem wir uns treffen und neue Erlebnisse teilen. In der urbanen Schnittfläche öffentlicher Raum schaffen wir gemeinsam das Bild vom Linz der Zukunft. Der öffentliche Raum ist in diesem Sinne wichtig für das positive Erlebnis der Innenstadt und auch als einzigartige Visitenkarte für die Stadt Linz als Ganzes.

# Nutzungsvielfalt

## Ausgangslage und Zielsetzungen

### HANDEL

- bestehende Multifunktionalität der Innenstadt über die Handelsfunktion hinaus als Freizeitraum
- Landstraße als eine der größten und attraktivsten Handelsagglomerationen Österreichs
- hohe Branchenvielfalt im Vergleich zu anderen österreichischen Städten, trotzdem rückläufig
- hoher Filialistenanteil
- Teile der Landstraße als 1A-Lage mit Schwachstellen
- Attraktivität in der südlichen Landstraße sinkt
- kleinere, mittelständische und inhabergeführte Geschäfte in 1B-Lagen
- Events werden als zusätzliche Bereicherung wahrgenommen
- Märkte im Stadtbild und als Bereicherung (temporär, fix)

#### Zielsetzungen

- klare Positionierung unterstützen
- Aufenthalts- und Gestaltungsqualität erhöhen (z.B. Möblierung)
- konsumfreie Räume als Ergänzung
- Handels- und Begegnungszonen als funktionierendes Modell weiterführen
- Digitalisierung als Ergänzung im Bereich Vernetzung, Positionierung, Information und Werbung unterstützen
- Versorgungsstrukturen für Handel (Logistik, Umbau, Mobilität,...) sichern und weiterentwickeln
- Untergliederung in Teilräume und Positionierung mit unterschiedlichen Schwerpunkten

### WIRTSCHAFT UND WOHNEN

- differenzierter Wirtschaftsstandort mit hohem Anteil an Freiberuflern und Gesundheitsdienstleistern
- Innenstadt als Wohnstandort etabliert
- hohe soziodemografische Vielfalt in der Wohnbevölkerung

#### Zielsetzungen

- Bürostandorte beibehalten und nicht reduzieren
- innovative städtische Wohnformen fördern
- leistbares Wohnen sicherstellen
- Maßnahmen treffen, um Gentrifizierung in der Innenstadt einzudämmen

### FREIZEIT, HOTELLERIE, GASTRONOMIE, TOURISMUS

- hoher Gastronomieanteil, allerdings mit reduzierten Öffnungszeiten
- keine besondere Häufung von Spiel- und Sportstätten
- Anteil des Handels durch Touristen zu vergleichbaren Städten unterdurchschnittlich
- Aufwertung der Hotellerie erfolgt stückweise

#### Zielsetzungen

- Innenstadt weiterhin als Tagesausflugziel positionieren
- für Freizeiteinrichtungen für unterschiedliche Gruppen (z.B. Kinder, Jugendliche) sorgen; Angebot erhöhen

### **BILDUNG, KULTUR, GESUNDHEIT**

- hohe Dichte an höheren Schulen und Universitäts- bzw. FH-Standorten
- strahlkräftige, stadtbildprägende Kultureinrichtungen mit Inselcharakter
- zahlreiche kulturelle Großveranstaltungen im öffentlichen Raum
- hohe Dichte an Krankenhäusern und Gesundheitseinrichtungen

#### Zielsetzungen

- Ars Electronica als DNA von Linz spürbarer machen
- Internationalisierung über Information und Leitsysteme
- Image der Industriestadt verstärken
- aus der Universitätsstadt eine Studierendenstadt machen
- Beiträge zur Standortsicherung von Gesundheitseinrichtungen
- Erhöhung der Präsenz der Universitäten in der Innenstadt

### **INSTRUMENTE UND PROZESSE**

- Linzer City Ring
- zentrales Geschäftsflächenmanagement nicht vorhanden

#### Zielsetzungen

- modernes und kooperatives Standortmanagement
- innovative Formate für Events, Zwischennutzungen, ...
- Programmierung von leerstehenden Geschäftslokalen

# Verkehr und Mobilität

## Ausgangslage und Zielsetzungen

### DIE VERKEHRSENTWICKLUNG: TRENDS, HERAUSFORDERUNGEN, ZIELSETZUNGEN, CHANCEN

Im Verkehrsverhalten der Linzer Wohnbevölkerung ist ein Wandel erkennbar: weniger Autofahren und mehr Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad. Diese Entwicklung entspricht den Zielen der Stadt Linz, der Region Linz-Umland, des Landes Oberösterreich und der Republik. Diese positive Entwicklung soll unterstützt und erheblich verstärkt werden. Angestrebt wird gemäß dem Linzer Mobilitätskonzept ein Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs, von 61,5% im Jahr 2040.

Die Mobilitätserhebung des Landes OÖ für das Jahr 2022 belegt, dass die gesetzten Ziele teilweise zu vorsichtig waren: Der MIV-Anteil sank in den letzten 10 Jahren um mehr als 7%-Punkte, der Radverkehrsanteil steigerte sich erheblich, ebenso der Anteil der Fußwege. Der öffentliche Verkehr verlor allerdings innerstädtisch leicht an Bedeutung. Die Wirkungsziele sollten aktualisiert werden: Weniger MIV und mehr aktive Mobilität erscheinen realistisch.

Im Stadt-Umland-Verkehr sind deutlich höhere Anteile des privaten Kfz-Verkehrs zu verzeichnen, obwohl auch hier ein zartes Umdenken erkennbar ist. Ziel der Stadt Linz ist es hierbei, auch im Stadt-Umland-Verkehr den Anteil des MIV deutlich zu reduzieren. Für die Innenstadt bedeuten die Entwicklungen eine Chance, da das Zentrum die besten Voraussetzungen für die Verkehrswende bietet.

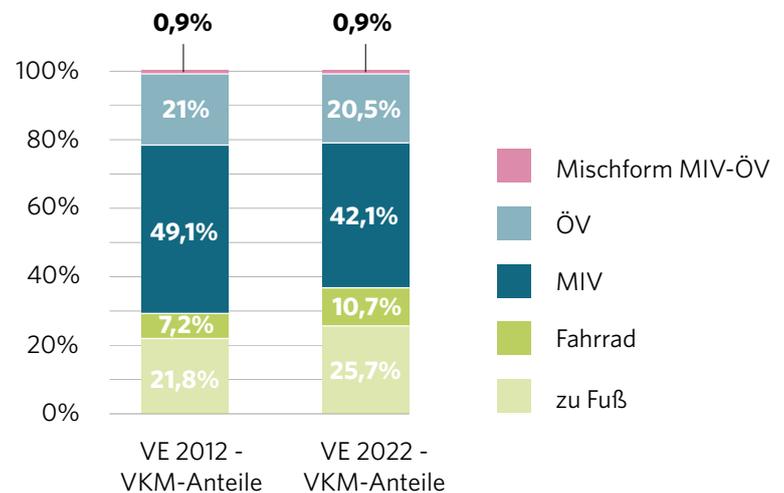
Wichtige Ziele für die Zukunft sind daher

- den Trend zur Verkehrswende aktiv stärken
- die Dominanz der Kfz-Verkehrs in der

Innenstadt brechen

- die aktive Mobilität massiv fördern
- den öffentlichen Verkehr weiter attraktivieren
- die Attraktivierung der öffentlichen Räume

### Die Verkehrsmittelwahl der Linzer\*innen – 2012 und 2022 im Vergleich:



Quellen: Land Oberösterreich (2012, 2022); Oberösterreichische Verkehrserhebung 2012 und 2022

### EINE INNENSTADT OHNE DURCHGANGS-VERKEHR – LEITBILD FÜR DEN MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR

Die Erreichbarkeit mit dem Kfz-Verkehr ist aktuell als gut zu bezeichnen. Überlastungserscheinungen zu den Spitzenzeiten sind im Vergleich zu anderen österreichischen Städten eher gering. Die Innenstadt ist von hochrangigen Straßen umschlossen, die teilweise eine hohe Barrierewirkung entfalten, insbesondere für die aktive Mobilität. Zwei hochrangige Straßenachsen verlaufen überdies mitten durch Innenstadt.

Optimierungen der Verkehrsorganisation erfolgen schrittweise:

Etappe 1 – Eröffnung der 4. Donaubrücke

- Fußgängerzone am Hauptplatz
- Ausbau der Radachse Nibelungenbrücke

**EINE INNENSTADT OHNE DURCHGANGSVERKEHR –  
LEITBILD FÜR DEN MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR IN 3 ETAPPEN**

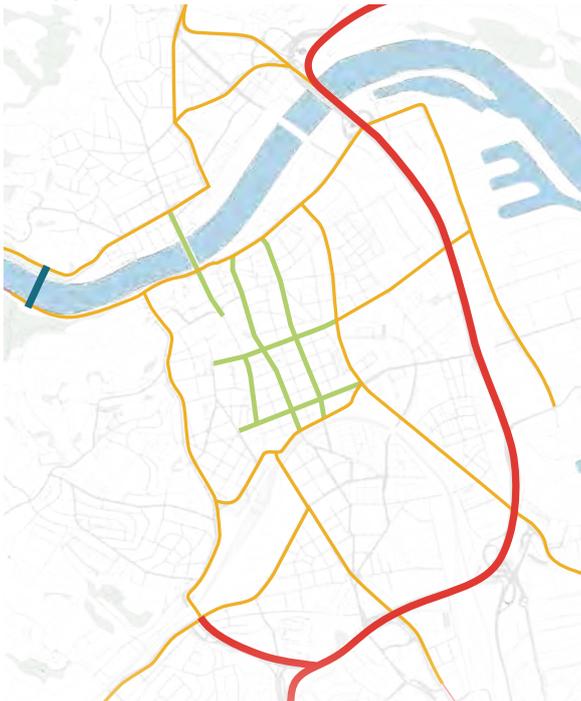
Situation heute



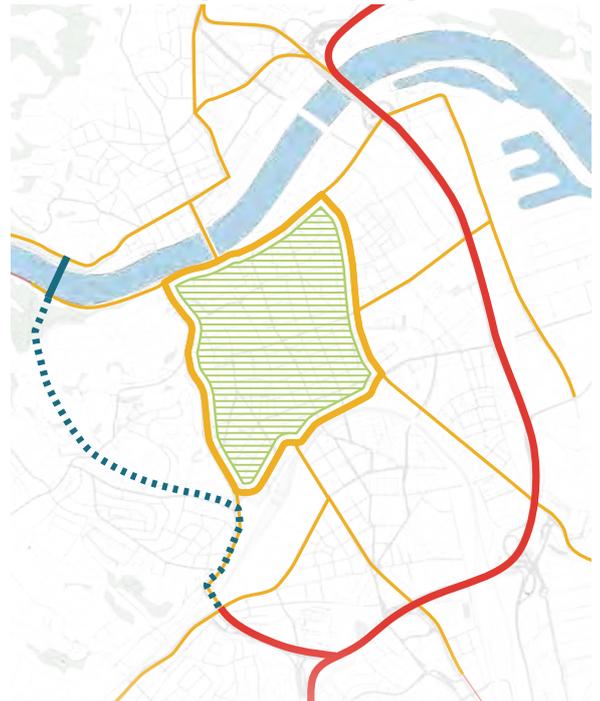
Etappe 1 –  
Eröffnung der 4. Donaubrücke



Etappe 2 (schrittweise ab 2025)



Etappe 3 – (Leitbild 2035) Umsetzung  
mit Eröffnung des Westrings



#### Etappe 2 – (schrittweise ab 2025)

- Ausweitung der Fußgängerzone Südliche Landstraße
- Verkehrsberuhigung Neustadtviertel
- Verkehrsberuhigung von Mozartstraße und Goethestraße
- weitere punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Abstimmung mit Anrainer\*innen
- Optimierung und Begrünung öffentlicher Räume
- bauliche Optimierungsmaßnahmen in den Straßenzügen Dinghoferstraße und Humboldtstraße/Dametzstraße zur Verkehrsberuhigung und Aufwertung (vgl. Kapitel 03)

#### Etappe 3 – (Leitbild 2035) umzusetzen mit Eröffnung des Westrings

- konsequente Eindämmung des Durchgangsverkehrs
- die Erschließung erfolgt in Form eines Außenringes „Innenstadt-Ring“ mit stichförmigen Zufahrtsmöglichkeiten in die Innenstadt

### WEITERER AUSBAU DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist unterschiedlich, jedoch größtenteils sehr gut. Der Hauptbahnhof bietet eine optimale überregionale Anbindung, es besteht allerdings eine suboptimale Erreichbarkeit des Bahnhofs zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Weiters führen viele Regionalbuslinien auf der Achse Hbf – Hessenplatz – Nibelungenbrücke direkt in die Innenstadt. Die Straßenbahn in der Landstraße stellt das Rückgrat des innerstädtischen ÖV dar, viele Stadtbuslinien ergänzen das Angebot. Das gute Angebot führt dazu, dass „Linz an der Tramway“ die höchste ÖV-Nutzung aller Landeshauptstädte aufweist.

Weitere Angebotsverbesserungen erfolgen schrittweise:

#### Etappe 1 – mit der Obus-Linien 48

- deutliche Verbesserung der innerstädtischen Erreichbarkeiten
- Entlastung der Straßenbahn in der Landstraße
- erweiterte Kapazitäten im gesamtstädtischen öffentlichen Verkehr
- Steigerung des ÖV-Anteils
- schrittweise Optimierung des Liniennetzes mit Stärkung der West-Ost-Verbindungen (durch die Innenstadt)

#### Etappe 2 – Regionalstadtbahn und S-Bahn Lastenstraße

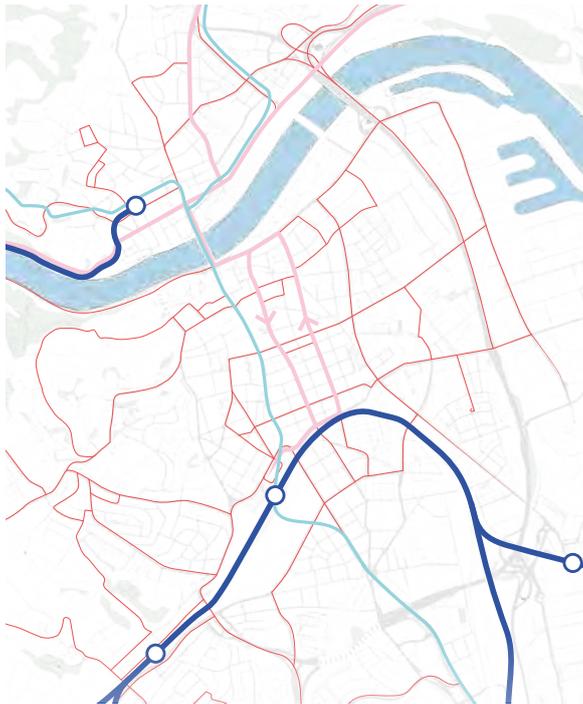
- mit Fertigstellung der Regionalstadtbahn und der viergleisigen Westbahn ergibt sich ein Quantensprung in der regionalen Erreichbarkeit
- weitere Entlastung der Straßenbahn und Entlastung des Hauptbahnhofs
- Möglichkeit zur Rücknahme von Regionalbusleistungen
- Umorientierung des Busnetzes zur optimalen Anbindung der Schienenachsen

### EIN QUANTENSPRUNG FÜR DEN RADVERKEHR

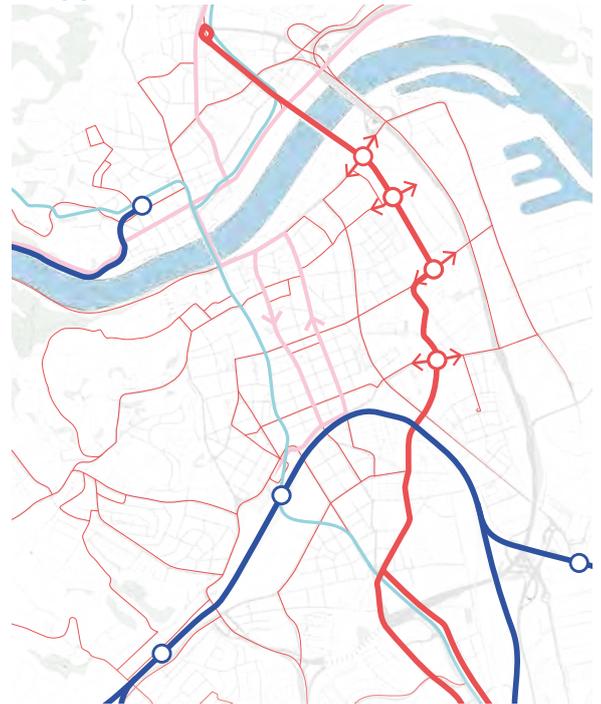
Mit der Fahrradstrategie der Stadt Linz besteht eine fundierte Grundlage zur Steigerung der Fahrradnutzung. Insbesondere in der Innenstadt sind erhebliche Steigerungen möglich, da hier ideale Voraussetzungen für die Fahrradnutzung bestehen: kurze Wege, hohe Nutzungsdichten und Zeitersparnis im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln. Aktuell bestehen noch zum Teil erhebliche Qualitätsmängel bei der fahrradbezogenen Infrastruktur.

WEITERER AUSBAU DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN 2 ETAPPEN

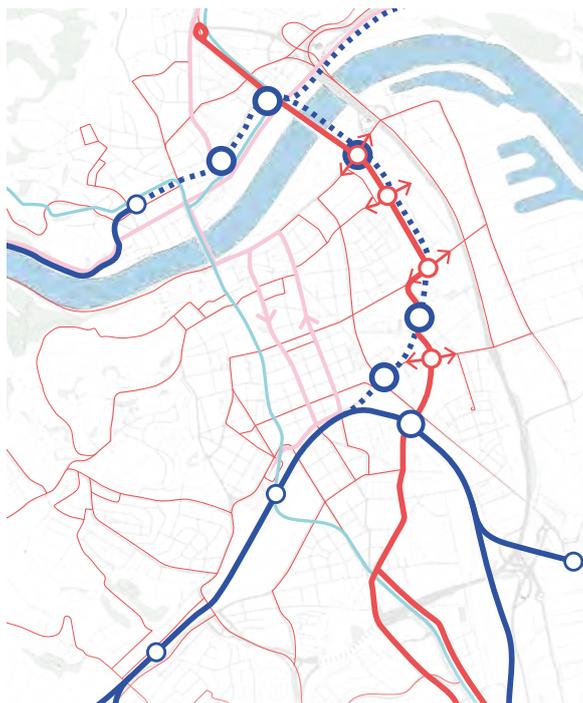
Situation heute



Etappe 1 – Obus-Linie 48



Etappe 2 – Regionalstadtbahn und S-Bahn Lastenstraße



- ..... Regionalstadtbahn/S-Bahn Neu
- Regionalstadtbahn-/S-Bahnhalt Neu
- Obus-Linie 48 Neu
- Obus-Haltestellen Neu (innenstadtrelevant)
- Bus-/Obusnetz Bestand
- Regionalbusnetz Bestand
- Straßenbahnnetz Bestand
- Bahnnetz Bestand

Die erwünschte Erhöhung der Fahrradnutzung kann erreicht werden durch

- den schrittweisen Ausbau der Rad-Infrastruktur mit hohen Qualitätsanforderungen
- weitgehende bauliche Trennung des Radverkehrs auf stärker befahrenen Straßen
- Umsetzung von Fahrradstraßen
- fahrradfreundliche öffentliche Räume in der Fläche
- zielnahe Abstellanlagen
- Fahrradfreundliches Bauen

### **PARKRAUMSTRATEGIE IST BASIS FÜR ATTRAKTIVE ÖFFENTLICHE RÄUME**

Die Innenstadt ist gut mit Parkmöglichkeiten ausgestattet. Es existieren mehr als 7.500 Abstellplätze in öffentlichen Garagen, weiters viele private Garagen und Parkplätze in den meisten Straßenzügen. Für Bewohner\*innen fehlen günstige Garagenplätze, daher parken viele mit einem – vergleichsweise günstigen – „Parkpickerl“. Dies führt zu hohem Parkdruck in den Straßen und dazu, dass große Teile des öffentlichen Raumes für das Abstellen von Fahrzeugen genutzt werden und damit einer sinnvolleren Nutzung entzogen sind.

Es wird vorgeschlagen eine Parkraumstrategie zu entwickeln, mit folgenden Zielsetzungen und strategischen Ansätzen:

- Berücksichtigung aller Zielgruppen (Bewohner\*innen, Pendler\*innen, Besucher\*innen)
- Forcierung von Stadtteilgaragen mit Reduktion des Parkens im Straßenraum
- zusätzliche Kapazitäten bei größeren Bauprojekten schaffen
- einheitliche Bewirtschaftung aller Stellplätze (gesamtstädtisches Parkraummanagement): Für alle Straßenraumparkplätze der Stadt soll ein Plan erstellt werden, der zeigt, wie und von welchen Gruppen diese künftig genutzt werden sollen. Es

lassen sich z.B. „Bewohnerparkzonen“, (kostenpflichtige) Parkmöglichkeiten auch für Pendler\*innen/Besucher\*innen und Kurzparkzonen/Minutenparkplätze/Ladezonen festlegen. Ergänzend dazu ist ein Zeitplan für die schrittweise Umsetzung sinnvoll.

- Nutzung von Synergien (Mehrfachnutzung von Stellplätzen)
- klare Regeln für Pflichtstellplätze und die Stellplatznachsicht bei Neu- und Umbauten, unter Berücksichtigung von Lage und vorhandenen Angeboten des Mobilitätsmanagements
- Straßenraum mittelfristig für Bewohner\*innen reservieren
- finanzielle Anreize setzen und Parkgebühren so ausgestalten, dass eine hohe Steuerungswirkung entsteht.
- effizientes Park-Leitsystem für die Innenstadt installieren

Bei der Umsetzung der Parkraumstrategie soll schrittweise vorgegangen werden:

- Umsetzung dort, wo Bedarf bzw. größter Handlungsbedarf besteht
- mit Beteiligung der Bevölkerung
- Definition von Pilotprojekten

### **DIE INNENSTADT FÜR TOURIST\*INNEN ATTRAKTIVIEREN**

Linz zieht viele Besucher\*innen und Gäste an. Diese erreichen die Stadt als Radfahrende am Donauradweg, mit dem Kreuzfahrtschiff oder kommen als Geschäftsreisende und Städtetourist\*innen, teils mit Fokus auf Kulturtourismus. Die Gäste suchen gerne die Innenstadt auf, da sich hier viele interessante Ziele befinden. Die Gäste sollen die Innenstadt optimal erreichen können, und der Aufenthalt soll möglichst attraktiv sein. Daraus ergibt sich neben den allgemeinen Zielen des Konzeptes die Notwendigkeit, die Fußwege zwischen Kreuzfahrtschiffen und Innenstadt

attraktiver und einladender zu gestalten, den Donauradweg möglichst direkt an die Innenstadt anzubinden und für Gäste mit Reisebussen ein Reisebuskonzept mit klaren Spielregeln zu entwickeln.

### **MULTIMODALE ANGEBOTE UND MOBILITÄTSMANAGEMENT („MOBILITY AS A SERVICE“)**

Die Auswahl an Mobilitätsmöglichkeiten in der Innenstadt ist schon heute vielfältig. Diesen Angebotsmix gilt es auszubauen mit dem Ziel, mittelfristig ein flächendeckendes Angebot von Mobilitätsdienstleistungen und -angeboten für Bewohner\*innen, Beschäftigte und Besucher\*innen zu schaffen.

Im Sinne von inklusiven Mobilitätschancen für alle sollen die Angebote für Car Sharing, Rad- und Lastradverleih und Fahrtendienste überall verfügbar sein und die Zugangsbarrieren reduziert werden. Empfohlen wird eine Strategie „Mobility as a Service“ für die Innenstadt mit Versorgungsstandards und Umsetzungsstrategien. Wesentliche Bausteine sind der Ausbau der Angebote und deren Verankerung im Zuge von „Mobilitätsverträgen“ mit Bauwerber\*innen. Bei größeren Bauvorhaben sollen Mobilitätskonzepte erstellt und deren Umsetzung bspw. vertraglich geregelt werden. Im Gegenzug kann – sofern sinnvoll und vertretbar – die Zahl der Pflicht-Stellplätze reduziert werden.

### **ZUSAMMENFASSUNG ZIELSETZUNGEN VERKEHR UND MOBILITÄT**

Basierend auf den Wünschen der Bevölkerung und den erkennbaren Trends der Mobilitätsentwicklung werden folgende fünf grundlegenden Zielsetzungen für die Linzer Innenstadt vorgeschlagen:

- Die Innenstadt soll weiterhin mit allen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Die Erreichbarkeit zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit Shared Mobility soll deutlich verbessert werden.
- Die öffentlichen Räume (Straßen und Plätze) sollen schrittweise attraktiviert werden. Durch Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen soll dadurch auch ein Beitrag zur Klimawandelanpassung geleistet werden.
- Die Kfz-Verkehrsbelastung in der Innenstadt soll deutlich und flächenhaft gesenkt werden. Der Durchgangsverkehr soll schrittweise aus der Innenstadt herausgenommen und am höherrangigen Straßennetz gebündelt werden.
- Attraktive Eingangsbereiche in die Innenstadt sollen definiert und ausgebaut werden.
- Ein umfassendes Angebot an Mobilitätsmöglichkeiten soll aufgebaut und allen Bewohner\*innen, Beschäftigten und Besucher\*innen der Innenstadt zur Verfügung stehen. Zu diesem inklusiven „Mobility as a Service“-Angebot gehören Car Sharing, Rad-Verleihsysteme und Fahrtendienste. Damit sollen auch die Mobilitätskosten gesenkt werden.

# Stadtraum und öffentlicher Raum

## Ausgangslage und Zielsetzungen

### DIE SCHWELLE ZUR INNENSTADT

Die Innenstadt lässt sich räumlich sehr deutlich fassen. Die Donau im Norden, die Bahn im Süden und zwei wichtige Verkehrsachsen östlich (Gruberstraße) und westlich (B139) bestimmen den Perimeter des Stadtzentrums. Teils hohes Verkehrsaufkommen führt dabei zu erheblichen Barrierewirkungen an der Schwelle zur Innenstadt. Mit der Eröffnung der 4. Donaubrücke ist hier zwischenzeitlich sogar mit einer Steigerung der Verkehrszahlen zu rechnen.

Größere und kleinere "Eingangstore" in die Innenstadt sollen dazu einladen, diese Schwelle zu nehmen. Zu den bedeutendsten gehören ganz bestimmt der Hauptplatz im Norden und der Volksgarten im Süden. Darüber hinaus ist der Blick auch auf kleinere, nachbarschaftsbezogene Räume zu richten, die zu einem engmaschigen Netz an Zugängen in die Innenstadt beitragen.

Ziel muss es sein, die Eingangssituationen in die Innenstadt in Zukunft noch zu verbessern, verkehrssicher und qualitativ zu gestalten. Letztlich sind es die Eingänge, die das Bild der Innenstadt maßgeblich mitprägen.

### DIE STARKE ACHSE

Zwischen diesen beiden oben genannten Eingängen in die Innenstadt, dem Hauptplatz und dem Volksgarten, spannt sich die Landstraße als starke Achse auf. Dabei lassen sich zwischen dem nördlichen und südlichen Bereich dieser Einkaufsstraße wesentliche Unterschiede erkennen: Die Frequenzen neh-

men in Richtung Süden ab, gleichzeitig wird der Straßenraum im Süden weiter. Der Querschnitt im Bereich der Fußgängerzone wird teils als eng wahrgenommen – Außengastronomie, Präsentations- oder Aufenthaltsbereiche finden kaum Platz. Die Oberflächen in der Fußgängerzone heben sich gestalterisch von der Begegnungszone ab. Außerdem ist die Landstraße über ihre Nutzung als Einkaufsstraße auch als Abfolge ganz wesentlicher öffentlicher, kultureller und sozialer Einrichtungen zu verstehen, für die eine entsprechend hohe Lagequalität auch in Zukunft sicherzustellen ist.

### VIELFALT DER NACHBARSCHAFTEN UND VIELFALT DER ÖFFENTLICHEN RÄUME

Mit Altstadt, Rathausviertel, Domviertel, Neustadtviertel und Volksgartenviertel zeichnet sich die Innenstadt durch fünf sehr unterschiedliche Nachbarschaften aus mit jeweils sehr spezifischen räumlichen Strukturen sowie sozioökonomischen Milieus. Dies bildet sich auch in der Vielfalt an öffentlichen Räumen bzw. Grünflächen der Innenstadt ab. Was jedoch all diese Nachbarschaften verbindet ist ihre sehr hohe Bewohner\*innendichte und damit der besonders hohe Nutzungsdruck auf und Bedarf an entsprechenden Grün- und Freiräumen in der Innenstadt. Vorhandene Flächen sind zudem oft kleinteilig verstreut, und nicht immer sind sie optimal in ihre Umgebung eingebunden.

Maßnahmen im öffentlichen Raum sind somit je nach Nachbarschaft zu differenzieren, programmatische und gestalterische Schwer-

punkte lassen sich spezifisch schärfen. Außerdem soll ein Netz aus besser zusammenhängenden Grün- und Freiräumen zu einer besseren Erreichbarkeit beitragen und darüber hinaus auch die Verbindungen zwischen den Nachbarschaften verbessern.

#### **ZUSAMMENFASSUNG ZIELSETZUNGEN STADTRAUM UND ÖFFENTLICHER RAUM:**

Ausgehend von den stadträumlichen Untersuchungen werden folgende Zielsetzungen formuliert, die schließlich auch die Grundlage für die sogenannten Entwicklungsprinzipien im darauffolgenden Kapitel bilden:

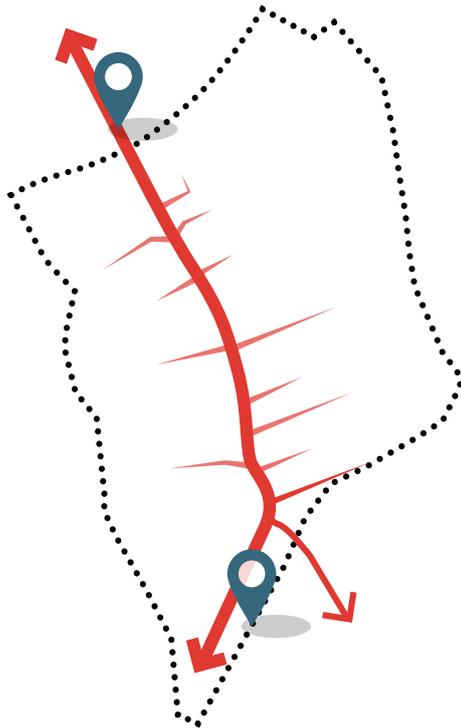
- Die Landstraße ist als Rückgrat der Innenstadt zu stärken.
- Die Unterschiedlichkeiten der Nachbarschaften sind zu würdigen und in den Maßnahmen in den öffentlichen Räumen entsprechend zu berücksichtigen.
- Ein Netz aus öffentlichen Räumen verbessert die Erreichbarkeit dieser und verbindet die unterschiedlichen Nachbarschaften enger miteinander.



# 02

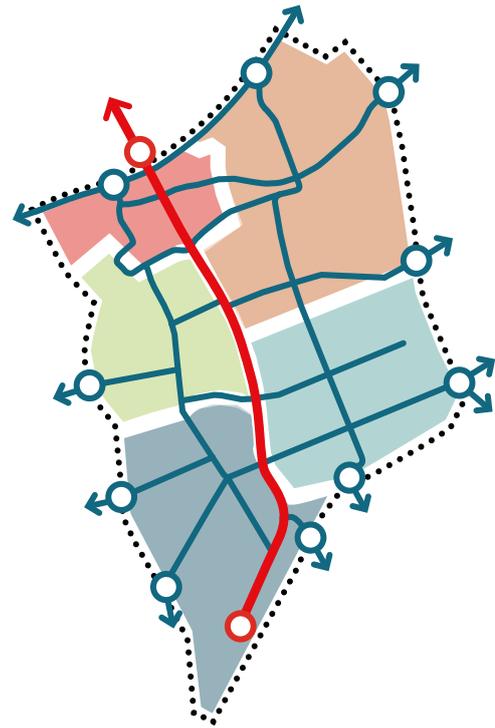
## Entwicklungsprinzipien

# Die 4 Best of Linz-Prinzipien



## 1. Best of Linz: Rückgrat Das Aushängeschild stärken

Aufbauend auf den hochfrequentierten Segmenten der Landstraße wird eine verlängerte zentrale Achse vorgeschlagen, in die sich Fußgängerfrequenz ausweiten soll. Entlang des Korridors werden die unterschiedlichen Abschnitte nach ihren Qualitäten differenziert und diversifiziert.



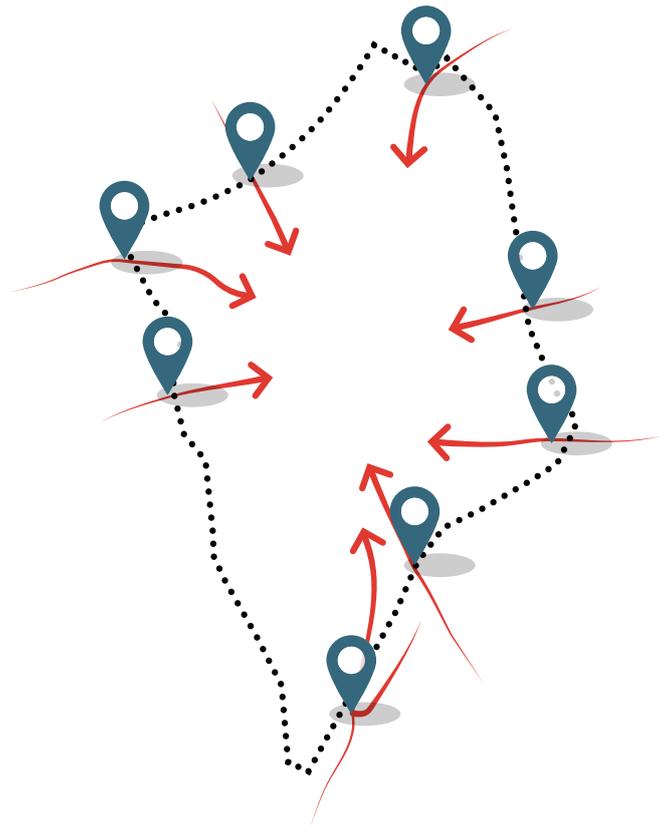
## 2. Best of Linz: Netzwerk Nachbarschaften verbinden

Durch die Ausbildung eines zusammenhängenden Netzwerkes gut gestalteter Freiräume – inklusive Plätze, Parks, Gärten, Innenhöfe, Straßen und Gassen – in einer intuitiv lesbaren Anordnung, werden einzelne Orte besser erreichbar. Ein solches Netzwerk aus öffentlichen Räumen verbindet auch die unterschiedlichen Nachbarschaften.



### 3. Best of Linz: Konfetti Orte in Szene setzen

Die fünf bestehenden einzigartigen Viertel der Innenstadt haben heute schon verschiedene erfahrbare Qualitäten, die das Konzept einer vielfältig und dynamischen Innenstadt stärken können. Einzigartig und positiv sind das städtische Raumbild, die Handelsstruktur und auch die demographische Zusammensetzung der Viertel.

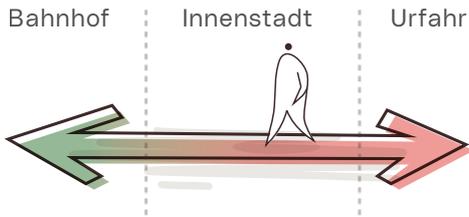


### 4. Best of Linz: Tore Eingänge öffnen

Entlang des Perimeters der Innenstadt werden punktuell Orte definiert, um neue einladende Stadteingänge auszubilden. Durch die Aufwertung großer gesamtstädtisch relevanter wie kleiner nachbarschaftsbezogener Eingangs-orte erfolgt eine Aufwertung des Stadtraums.

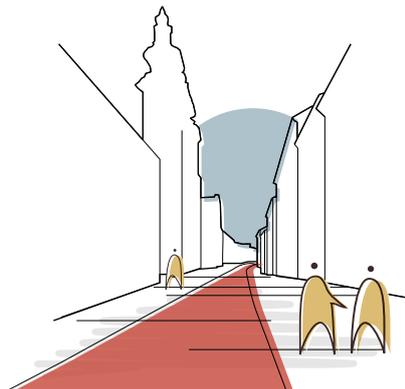
# Best of Linz: Rückgrat

## Das Ausgangeschild stärken



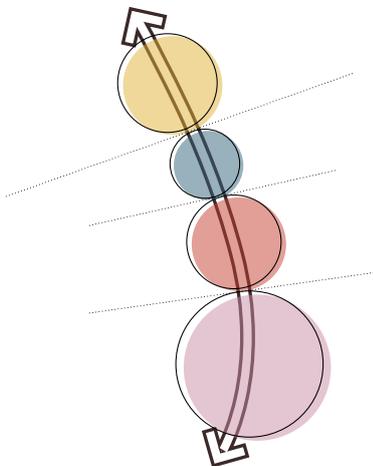
### Das Rückgrat verlängern und qualifizieren

Der belebte Eindruck der Landstraße soll Strahlkraft nach Urfahr im Norden und zum Bahnhof im Süden entwickeln. Der Flussraum der Donau und die grünen Qualitäten des Volksgartens werden dieses Leben färben.



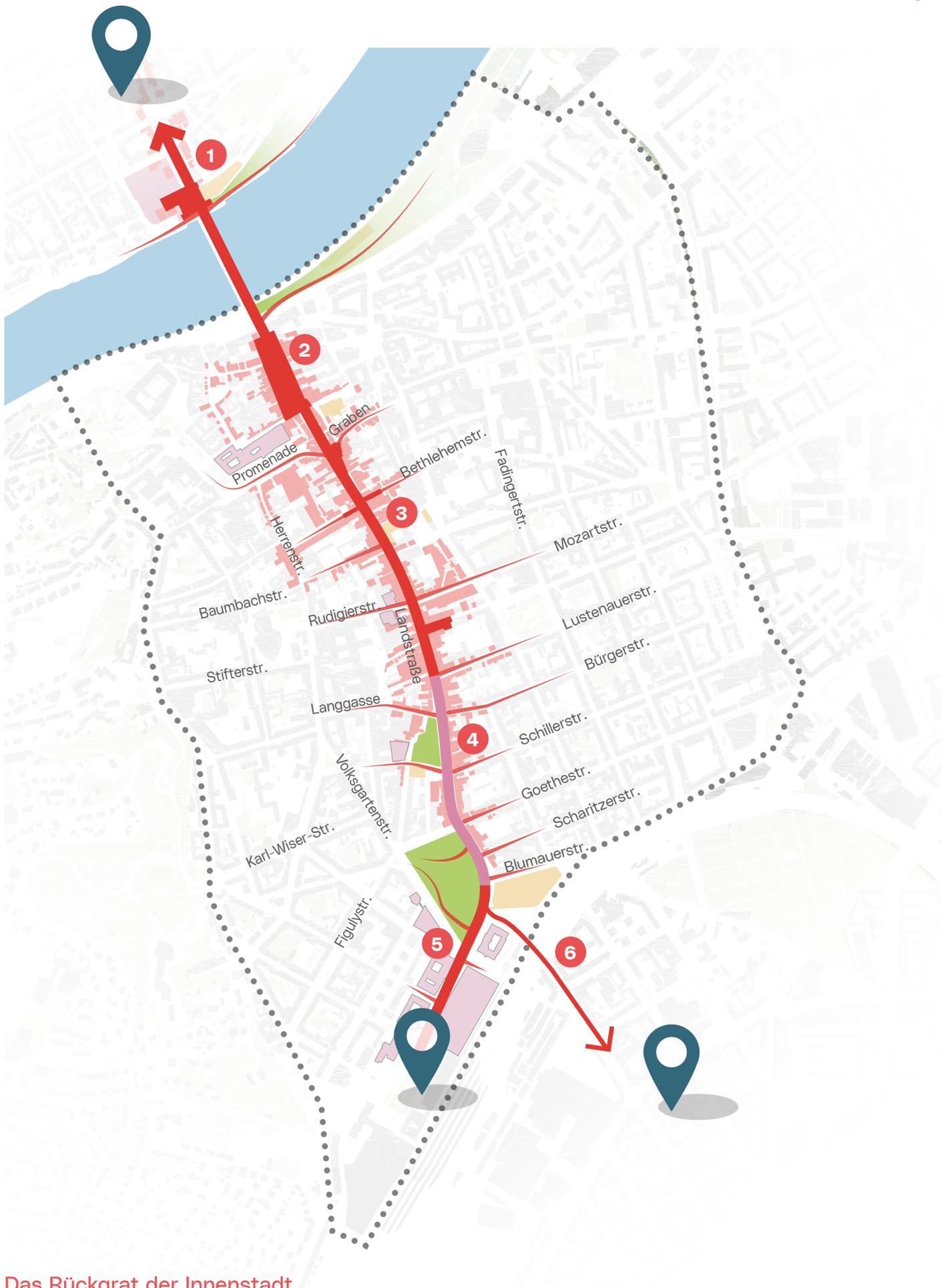
### Den roten Teppich für sanfte Mobilität ausrollen

Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen und jene, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, haben hier höchste Priorität.



### Das Rückgrat diversifizieren

Die Landstraße hat viele Gesichter. So soll auch ihr Profil, ihre Gestaltung und Programmierung diese Vielfalt aufgreifen und die jeweiligen Besonderheiten zum Adressmerkmal machen.



Das Rückgrat der Innenstadt

# Eine Landstraße, viele Gesichter

Die Landstraße zeichnet sich zukünftig durch ablesbare unterschiedliche Abschnitte aus. Spezifische Qualitäten, andere Nutzungsansprüche, andere Zielgruppen sind an den Teilbereichen ablesbar. Damit zeigt die Landstraße den zentralen Anspruch an die Innenstadt, mehr als nur Handel zu sein und für viele Linzer\*innen da zu sein.

## 1. DER SPRUNG ÜBER DIE DONAU

Mit einem gestärkten Rückgrat lässt sich der Sprung über die Donau schaffen. Die zahlreichen Kultur- und Freizeiteinrichtungen lassen sich so besser an die Innenstadt anbinden. Damit zeigt die Innenstadt, dass sie deutlich mehr ist als ein Handelsstandort, und orientiert sich sowohl an Tourist\*innen, Kulturbegeisterten als auch jungen Linzer\*innen.

Mit den neuen Zweirichtungsradwegen auf der Nibelungenbrücke rückt der Brückenbau selbst in den Fokus. Die Kultureinrichtungen nutzen die Elemente der Brücke für eine bessere Verbindung mit der Innenstadt (z.B. künstlerische Inszenierung der neuen Fahrradrampe, Licht- und Ton entlang der Brücke). Donaupark, Jahrmarktgelände und neu geschaffene Freiräume auf der Brücke machen den Raum im ganzen Jahr erlebbar.

Auch in Urfahr sind die Aufenthaltsqualitäten in den öffentlichen Räumen zu verbessern. Am Hirschkampplatz und in der Hauptstraße sind Barrieren für den Fuß- und Radverkehr aufzulösen (Reduktion MIV, niveaugleiche Querungen für Fußverkehr, Gestaltungsqualität verbessern).

## 2. DIE BÜHNE DER INNENSTADT

Der Hauptplatz ist *der* zentrale Baustein entlang des Rückgrats. Hier treffen die unterschiedlichsten Gruppen und die unterschiedlichsten Nutzungen aufeinander. Hier soll Linz auch sein internationales Gesicht zeigen.

Gäste sollen durch entsprechende Veranstaltungen, attraktive Gastronomie und Versorgung von zentralen Informationsbedürfnissen angesprochen sein. Auch die anliegenden Bildungs- und Kulturinstitutionen nutzen diesen Raum zukünftig besser. Für die Gastronomie sind die richtigen Rahmenbedingungen für Logistik und laufende Betriebsführung zu gewährleisten – auch die Bühnentechnik muss stimmen, nicht nur das Bühnenbild.

Mit dem Alten Rathaus bildet der Hauptplatz das politische Zentrum der Stadt. Eine weitere Anbindung und bessere Verbindung der bestehenden Einrichtungen durch eine verstärkte Verknüpfung des Erdgeschoßes mit dem öffentlichen Raum ist bei nachfolgende Veränderungs- und Adaptionsprojekten einzufordern.

## 3. DAS SCHAUFENSTER DER INNENSTADT

Die nördliche Landstraße zwischen Hauptplatz und Mozartkreuzung soll weiterhin ganz im Zeichen des Handels stehen. Dies bringt folgende Anforderungen mit sich:

- Der öffentliche Raum ist mit hohem Anspruch zu gestalten. Neu geschaffene Aufenthaltsmöglichkeiten erhöhen die Verweildauer.
- Für ausreichend Fahrradabstellanlagen ist gesorgt.
- Der Fahrradverkehr wird nicht verbannt, aber attraktive alternative Routen lenken ihn weg von der zentralen Landstraße.
- Ein Erdgeschoßflächenmanagement verbindet die Akteur\*innen des Handels mit anderen bestehenden bzw. zu schaffenden Angeboten und versucht, Branchenmix und Positionierung dieses Schaufensters zu optimieren – das Instrument eines Innenstadtmanagements soll neu aufgesetzt und etabliert werden.

- Es sollen besonders attraktive Ankermieter\*innen angesprochen werden, welche das Angebot ergänzen.

#### 4. DER NEUE MIX IM SÜDEN

Die Südliche Landstraße unterscheidet sich sowohl räumlich als auch in der Handels- bzw. Nutzungsstruktur vom nördlichen Bereich. Um den südlichen Abschnitt als Einkaufsstraße zu stärken, sollen daher nicht die Eigenschaften aus dem Norden nach Süden verlängert, sondern ganz spezifische Qualitäten vertieft werden.

Die „Grüne Lunge“ des Volksgartens ist Ausgangspunkt für die „Grüne südliche Landstraße“. Baumpflanzungen und begrünte Aufenthaltsbereiche schaffen mehr Erholungs- und Aufenthaltsqualitäten. Dieser Abschnitt zeigt auch für Besucher\*innen die Transformation von Linz zur klimagerechten Stadt.

Der Schillerpark sollte „aufgeräumt“ sein, in der Grünraumgestaltung reduziert, vereinfacht, naturnahe und in den gastronomischen Einrichtungen ebenfalls reduziert und attraktiviert (ein Pavillion statt viele Würstlstände). Die anliegenden Erdgeschoßzonen sind bei nachfolgenden Bauprojekten transparent und offen zu gestalten. Eine inhaltliche Abstimmung erfolgt mit einem neuen Innenstadtmanagement. Angestrebt wird ein „Linzer Mix“ aus Handel, Gastronomie, Kultur, Bildung und Sozialem.

#### 5. DIE VERBINDUNG ZUM BAHNHOF

Der Bahnhof als zentrales Portal in die Innenstadt soll Teil des Rückgrats sein. Eine Verbesserung der Fußwege in Richtung Innenstadt ist daher dringend empfohlen (z.B. Verbesserungen der Querung an der Kreuzung Kärntner Straße). Studierenden- und Ideenwettbewerbe könnten zudem eine

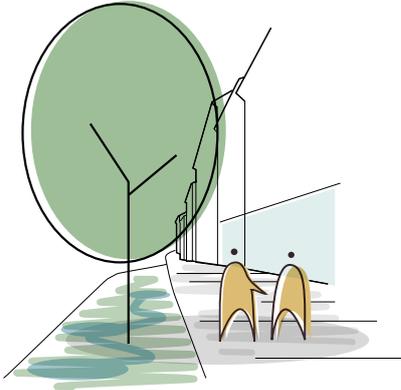
neue Perspektive auf die Problematik eröffnen und neue Lösungswege skizzieren. Geeignet scheint auch die künstlerische Beschäftigung damit (z.B. im Rahmen des Ars Electronica Festivals).

#### 6. DIE VERBINDUNG IN DIE WIENERSTRASSE

Die Innenstadt steht nicht für sich, sondern verbindet sich auf vielen Wegen mit ihrem Umfeld. Die Verbindung mit der Wiener Straße wäre daher eine logische Konsequenz, welche durch den Bau des Musiktheaters erschwert wurde. Nichts desto trotz wird empfohlen, bei zukünftigen Weichenstellungen und Projektentscheidungen auf diese Verbindung Rücksicht zu nehmen.

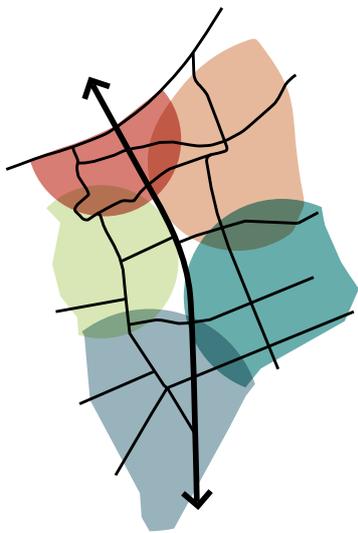
# Best of Linz: Netzwerk

## Nachbarschaften verbinden



### **Straßenräume zu Stadträumen machen**

Gute Straßenräume laden zum Bewegen und zum Aufenthalt ein. Die bauliche Aufwertung vom Verkehrsraum zum Stadtraum bietet allen Nutzer\*innen einen Mehrwert.



### **Die Identitäten der Straßenräume und Nachbarschaften stärken**

Der Eindruck der Straße auf die Nutzer\*innen soll die sozialen und baulichen Qualitäten der Nachbarschaft allen Nutzer\*innen erfahrbar machen.



### **Den roten Teppich für sanfte Mobilität ausrollen**

Durch den Rückbau von Barrieren und die Reduktion motorisierten Verkehrs schaffen wir ein Netzwerk an Räumen, in dem man sicher zu Fuß oder mit dem Fahrrad sein Ziel erreicht.



Das Netzwerk der Innenstadt

# Best of Linz: Netzwerk

## Nachbarschaften verbinden

Das Best of Linz-Netzwerk ist ein Netz von Straßenzügen mit hochwertigen öffentlichen Räumen, das prioritär neu gestaltet werden sollte. Es ist mit dem hochrangigen Radwegnetz der Stadt abgestimmt und verbindet die Stadtteile untereinander. Dieses Netz ist das Hauptnetz für aktiv Mobile und ermöglicht ein entspanntes Flanieren in der Innenstadt, auch abseits der Landstraße. Wichtige Grundsätze für die Ausgestaltung sind

- Schaffung attraktiver öffentlicher Räume
- ausreichende Begrünung und Beschattung
- Bevorrangung des Netzes gegenüber anderen Straßen (dort wo möglich)
- Schaffung eines leicht erkennbaren Netzes, auch wenn es aus unterschiedlichen Elementen (Fußgängerzonen, Fahrradstraßen, Begegnungszonen, sonstige Straßen) besteht

**Die Fotos aus Kopenhagen zeigen beispielhaft, wie Straßenzüge als Teil des Best of Linz-Netzwerks zu qualitativollen Stadträumen in den Nachbarschaften werden können und zugleich sichere Räume für aktive Mobilität bieten.**

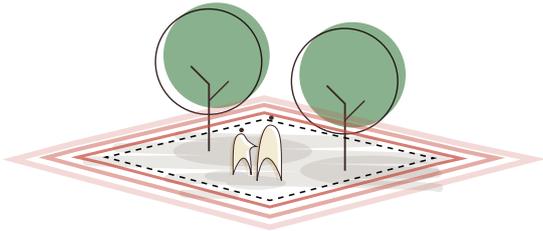
Fotos: Schulze-Grassov





# Best of Linz: Konfetti

## Orte in Szene setzen



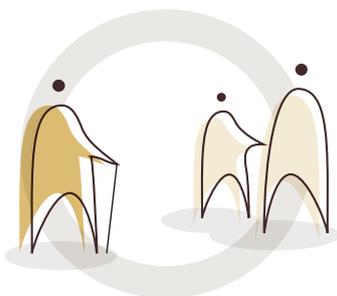
### Einladende öffentliche Räume für alle schaffen

In allen Nachbarschaften der Innenstadt können bessere Orte der Begegnung entstehen. Die Gestaltung der Freiräume kann zum Verweilen und zum Austausch einladen.



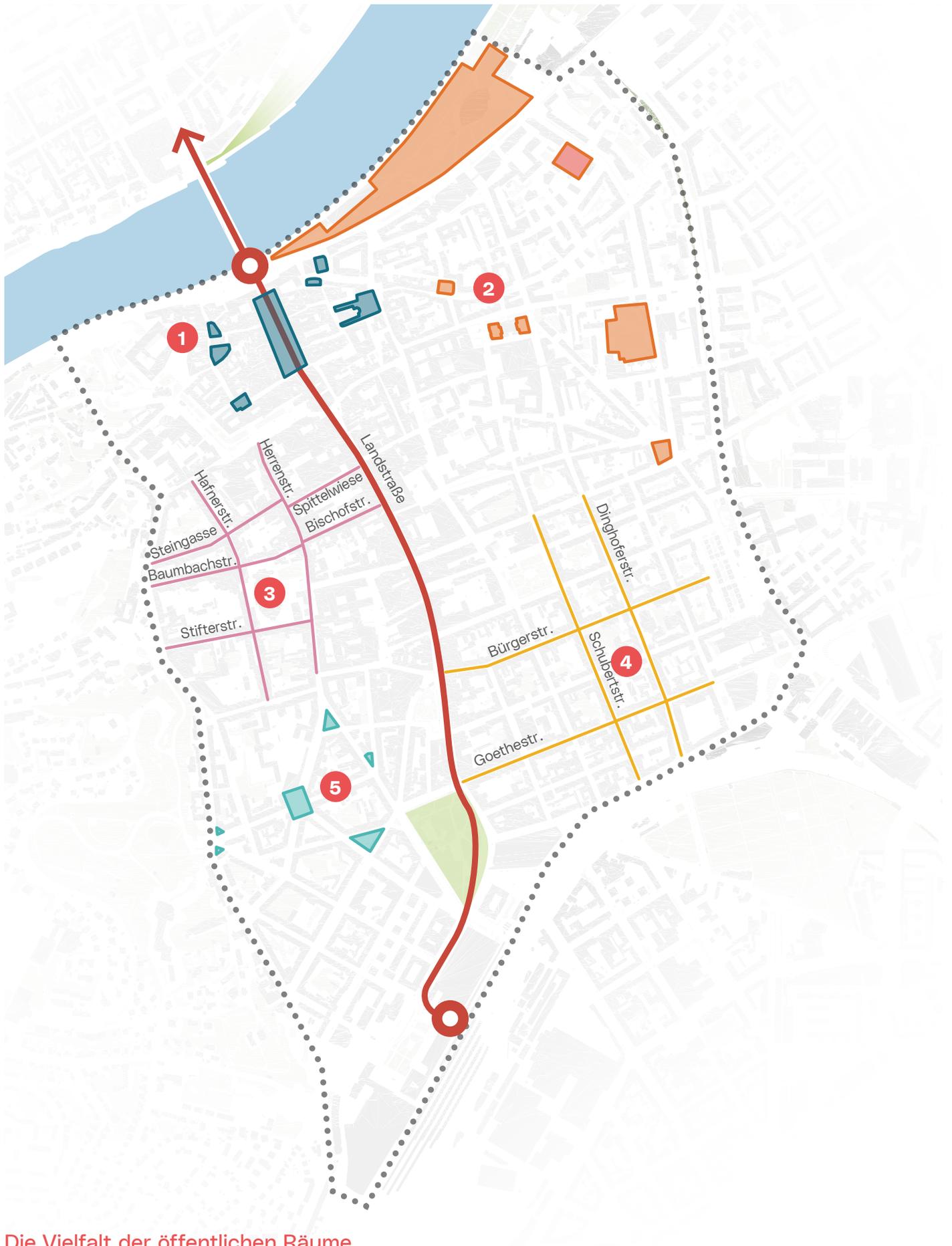
### Die Besonderheiten der Viertel unterstützen

Die Vielfalt der städtebaulichen Struktur der Innenstadt, mit ihren einzigartigen urbanen Charakteren, kann man durch die gezielte Aufwertung von Orten stärken.



### Lokale Akteur\*innen aktivieren und einbinden

Die Innenstadt ist ein historisch gewachsenes Geflecht sozialer und baulicher Strukturen. Das vorhandene Potential der vielen Akteur\*innen aus den unterschiedlichen Bereichen, wie Handel und Gewerbe, Kultur und soziale Initiativen, soll die Transformation beschleunigen.



Die Vielfalt der öffentlichen Räume

# Best of Linz: Konfetti

## Orte in Szene setzen

Die Linzer Innenstadt ist unter anderem durch ihre Vielzahl an ganz unterschiedlichen öffentlichen Räumen geprägt, die wie buntes Konfetti über die Nachbarschaften gestreut scheinen. Sie sollen auch der Schlüssel für die weitere Innenstadtentwicklung sein. Dabei werden die besonderen Qualitäten, stadträumlichen Typologien und Nutzungsprofile zur Grundlage.

### 1. ALTSTADT

Die öffentlichen Räume der Altstadt sind stark auf kommerzielle oder temporäre Nutzungen ausgerichtet. Es gibt kaum Mobiliar oder Sitzgelegenheiten für konsumfreien Aufenthalt.

- Eine Verbesserung der Verweilmöglichkeiten, nach Möglichkeit in Kombination mit Baumpflanzungen, verbessert die Qualität und Nutzbarkeit der öffentlichen Räume in der Altstadt deutlich.
- Die Altstadt ist Spitzenreiterin im Angebot der Gastronomie. Bei der Neugestaltung der öffentlichen Räume sowie der Zuliefermöglichkeiten ist entsprechend darauf zu achten.
- Bestehende Bildungs- und Kultureinrichtungen sollen dazu ermuntert werden, den öffentlichen Raum für ihre Belange mitzugestalten.

### 2. RATHAUSVIERTEL

- Das Rathausviertel weist mit dem Donaupark und dem Stadtpark zwei zentrale Grünflächen auf. Hier die Erreichbarkeiten zu verbessern und diese öffentlichen Räume an das engmaschige Wegenetz der Innenstadt anzuknüpfen, ist eine zentrale Zielsetzung.
- Das Rathausviertel ist wichtiger Krankenhausstandort, und die Stadt Linz bekennt sich klar zur Sicherung dieser zentralen

Gesundheitseinrichtungen. Sie sollen besser mit ihren unmittelbaren Nachbarschaften verbunden werden, Barrieren sind abzubauen, Durchwegungen zu verbessern und Synergien in der Grünraumnutzung zu optimieren.

- Die Büro- und Verwaltungsstandorte, vor allem entlang der Donaulände, sollen erweitert und attraktiviert werden. Auch hier ist eine bessere Verbindung mit den unmittelbaren Nachbarschaften bzw. zum Donaupark anzustreben.

### 3. DOMVIERTEL

Das Domviertel mit seinen mäandrierenden Gassen zwischen den barocken Fassaden ist einerseits ein gutes Beispiel für erfolgreiche Fußgänger- bzw. Begegnungszonen. Andererseits wird hier der Handlungsbedarf deutlich, wenn es um die Verteilung, Organisation und Gestaltung von Straßenraum geht.

- Mit einer Reduktion des Oberflächenparkens gewinnt man Spielraum für eine verkehrssichere und qualitätsvolle Gestaltung der Straßenräume. Gerade in dieser zunehmend baulich verdichteten Nachbarschaft ist dies von zentraler Bedeutung, um die Lebensqualität hier langfristig zu sichern.
- Das Domviertel hat sich als weiterer Handelsschwerpunkt in der Innenstadt mit breitem und diversen Angebot etabliert. Dies gilt es mit Managementmaßnahmen weiter zu fördern.
- Der Domplatz lässt sich als ergänzender Schwerpunkt zum Hauptplatz für saisonale Veranstaltungen stärker berücksichtigen.
- Nahversorgung ist im Domviertel langfristig zu sichern.

#### 4. NEUSTADTVIERTEL

Als eines der am dichtesten bewohnten Viertel ist hier ganz besonders für ein entsprechend ausreichendes und qualitätsvolles Angebot an öffentlichen Räumen zu sorgen.

- Attraktivierung von Straßenzügen und Innenhöfen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum
- Attraktivierung des Umfelds der Bildungseinrichtungen
- Stärkung und Integration lokaler Ökonomien mit ethnischer Vielfalt
- Aktive Einbindung in das Innenstadtmanagement

#### 5. VOLKSGARTENVIERTEL

Dieses Viertel sticht durch seine besonders heterogenen öffentlichen Räume heraus. In ihnen liegt auch der Schlüssel für eine Verbesserung der Lebensqualität in den Nachbarschaften.

- Teils als überdimensionierte Verkehrsflächen, Abstands- oder Restflächen stellen sich im Volksgartenviertel zahlreiche Potenziale für eine Umgestaltung von öffentlichen Räumen dar.
- Die zahlreichen Bildungs- und Kultureinrichtungen sollen besser miteinander, mit dem Stadtteil und mit dem Innenstadtmanagement vernetzt werden.
- Eine deutliche Schwerpunktsetzung im Bereich Gastronomie empfiehlt sich rund um den Schillerpark. Außerdem können Geschäftslokale entlang der südlichen Landstraße den „Genuss“-Schwerpunkt aufnehmen.
- Der Standort Schillerpark ist langfristig als Bürostandort zu halten.

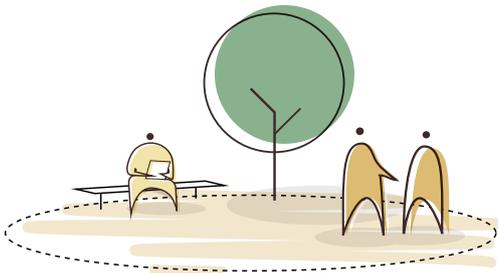
# Best of Linz: Tore

## Eingänge öffnen



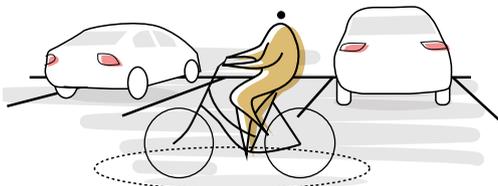
### Einladendes Tor zur Stadt bilden

Die Menschen sollen wissen, wenn sie in der Linzer Innenstadt angekommen sind. Hierzu soll die Ankunft am Perimeter der Innenstadt einladende und positive Qualitäten kommunizieren.



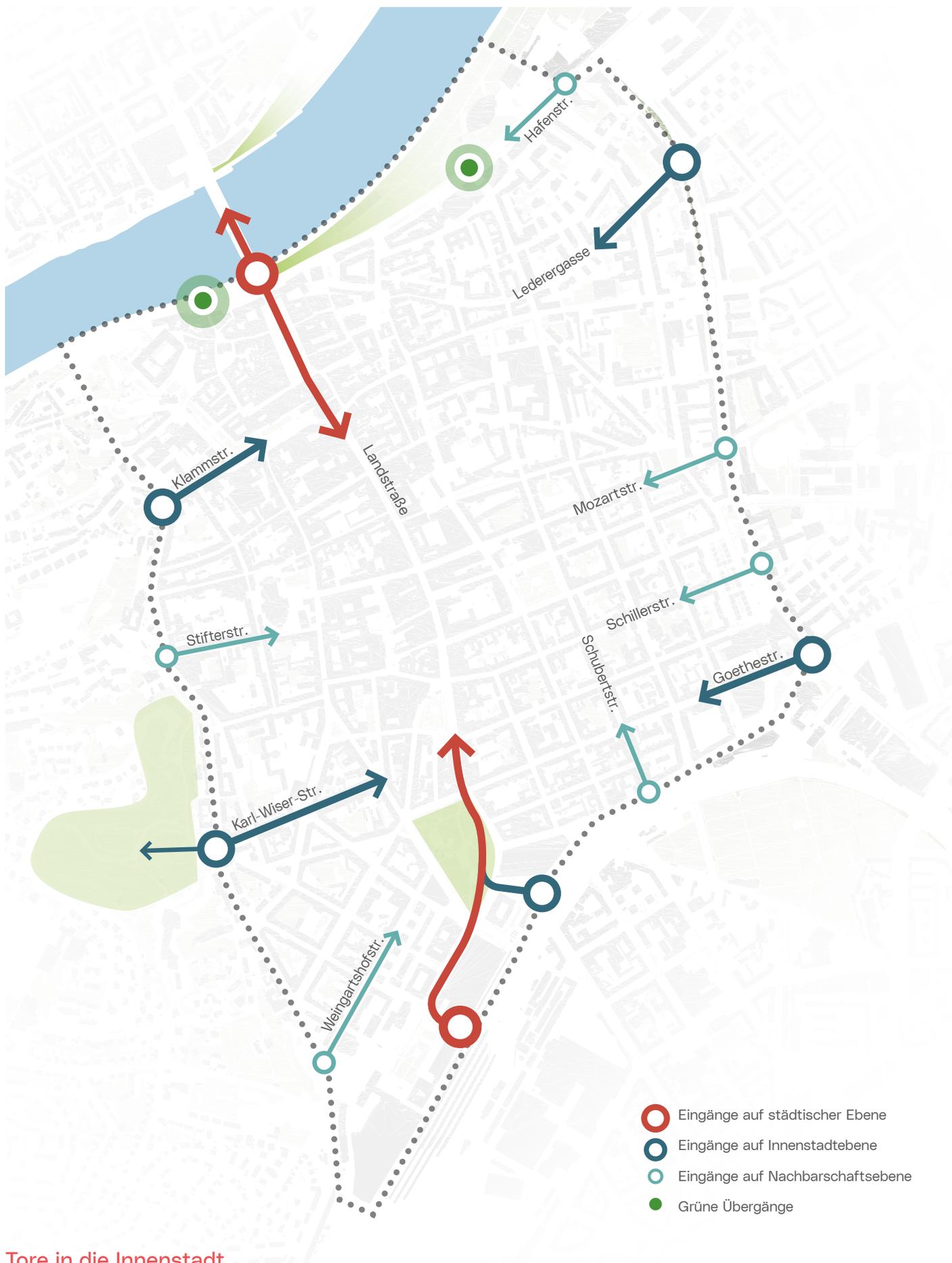
### Aufenthaltsorte schaffen

Durch die Aufwertung der Freiräume an wichtigen Toren zur Stadt, können neue Aufenthaltsorte geschaffen werden. Hier werden alte Ikonen, wie die Donau, neu in Szene gesetzt.



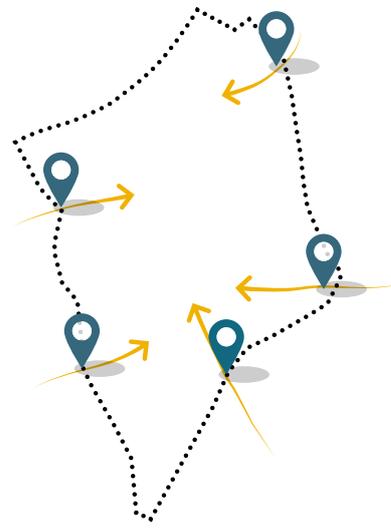
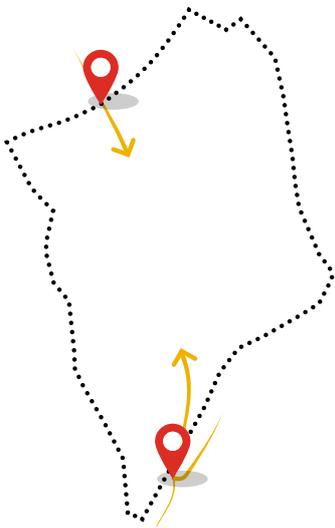
### Barrieren besser überwinden

Stress und Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer\*innen an zentralen Orten der Innenstadt können reduziert werden, wenn die Tore zur Stadt gut erreichbar sind und die Querung von stark befahrenen Straßen erleichtert wird.



Tore in die Innenstadt

# Die Typen der Stadteingänge



## EINGÄNGE AUF STÄDTISCHER EBENE

Der Hauptbahnhof als Eingangstor im Süden wird auf den folgenden Seiten ausführlich beschrieben. Das Teilraumkonzept Hauptplatz vertieft im nächsten Kapitel die Anforderungen an eine Neugestaltung und Neuorganisation dieses zentralen und bedeutendsten öffentlichen Raums der Stadt Linz.

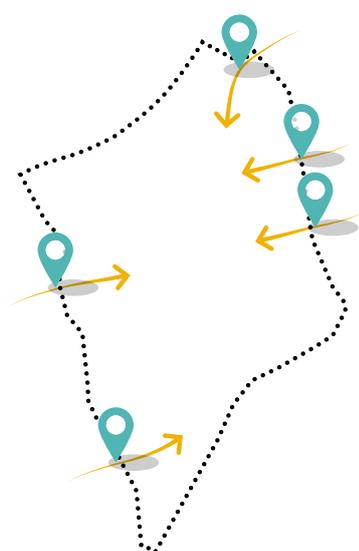
Grundsätzlich lassen sich für beide Stadteingänge folgende Maßnahmen empfehlen:

- Information und Übersicht (Touristeninformation, Besucher\*inneninformation, Besucher\*innenlenkung, Parkraumlenkung)
- Kunst und Kulturelemente, welche die Positionierung von Linz als Kulturstadt unterstreichen (z.B. Kunst im öffentlichen Raum, Pavillions,..)

## EINGÄNGE AUF INNENSTADTEBENE

Diese Eingänge zeichnen sich ebenfalls durch hohe Frequenz – vor allem im öffentlichen Verkehr sowie im Fuß- und Radverkehr aus. Haltestellen an diesen Standorten sind entsprechend attraktiv zu gestalten und nach Möglichkeit mit weiteren Mobilitätsangeboten (z.B. Leihrädern) auszustatten.

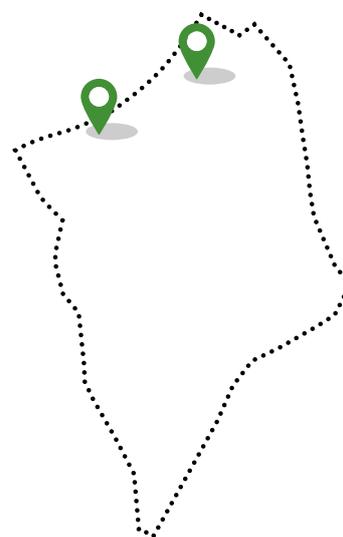
Hier liegt auch der Nutzungsmix deutlich höher als etwa auf der nächstgereihten Nachbarschaftsebene. Büros und gewerbliche Nutzungen finden hier ebenso eine attraktive Lage wie übergeordnete Bildungs- und Sozialeinrichtungen.



### EINGÄNGE AUF NACHBARSCHAFTSEBENE

Hier soll der Schwerpunkt auf EG-Nutzungen mit besonderem Nachbarschaftsbezug und Bezug zum öffentlichen Raum gelegt werden, also etwa Nahversorgung und Gastronomie, soziale Einrichtungen (Kindergarten, Vereinslokale, Gemeinschaftsräume, ...). Diese Eingänge bieten sich auch als Standorte für Mobilitätsservices an (Leihräder, E-Ladestationen, ...).

In der Gestaltung ist auf hohe Aufenthaltsqualität mit ausreichend Sitzgelegenheiten, Beschattung durch Bäume und nach Möglichkeit Trinkwasserbrunnen zu achten. Auch Spiel im öffentlichen Raum ist hier vorstellbar.



### GRÜNE VERBINDUNGEN

Die Innenstadt näher an die Donau bzw. den Donaupark zu führen, ist eine der zentralen Empfehlungen des Innenstadtkonzeptes. Eine gute und sichere Verbindung von der Altstadt zur Donau ist für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen, gerade in Anbetracht der erwartbaren Steigerung des Kfz-Verkehrs in der B129, sicherzustellen.

Die Verbindung vom Rathausviertel zum Donaupark lässt sich auch über attraktives straßenbegleitendes Grün herstellen. Kleine Pocket Parks bieten Möglichkeiten für Spielplätze und Urban Gardening-Flächen.

# Eingangstor im Süden: der Hauptbahnhof

Durch Errichtung des Landesdienstleistungszentrums und des Musiktheaters wurde das südliche Ende der Landstraße funktional und städtebaulich vom Hauptbahnhof und der Wiener Straße abgeschnitten. Fußwege sind unpraktisch, unattraktiv und mit langen Wartezeiten an Signalanlagen verbunden.

## VORSCHLÄGE FÜR VERBESSERUNGSMASSNAHMEN

Die Attraktivierung des südlichen Eingangstores in die Linzer Innenstadt ist ein wichtiges Anliegen des Entwicklungskonzeptes. Es werden daher Vorschläge für mögliche Verbesserungen aufgezeigt, eine Umsetzung von Verbesserungen müsste im Rahmen eines Detailprojektes „Eingangstor Süd“ erfolgen.

Für die Verbindung zwischen Landstraße und Hauptbahnhof bestehen grundsätzlich drei mögliche Routen:

- Route entlang der Kärntnerstraße
- Route Böhmerwaldstraße
- Route durchs Busterminal

Alle drei Varianten haben Vor- und Nachteile, sind allesamt aber unattraktiv zu begehen und werden abends teilweise als Angsträume wahrgenommen.

## ATTRAKTIVIERUNG DER ROUTE KÄRNTNERSTRASSE

Entlang der Kärntnerstraße bestehen im Grunde ausreichend breite Flächen für Zu- und Fuß-Gehende, diese sind jedoch von angrenzenden Nutzungen bzw. durch den starken und schnellen Kfz-Verkehr in der Attraktivität beeinträchtigt. Problematisch ist die Querung der Kreuzung Kärntnerstraße/Bahnhofstraße, die mehrmaliges Warten an der Signalanlage mit entsprechenden Zeitverlusten bedeutet.

Mögliche Maßnahmen zur Attraktivierung sind hier:

- Belebung der Erdgeschoßzone im LDZ
- Verkürzung der Wartezeiten an der VLSA Kärntnerstraße (z.B. kürzere Umlaufzeiten)

## ATTRAKTIVIERUNG DER ROUTE BUSTERMINAL

Das Busterminal ist aufgrund der baulichen Situation (relativ dunkel, Dieselabgase, Lärm, zum Teil viele wartende Fahrgäste auf den schmalen Bussteigen) unattraktiv. Abends wird das Busterminal vielfach als Angstraum wahrgenommen. Gegenüber der Kärntnerstraße kann man bei Benützung des Busterminals die Bahnhofstraße ohne Wartezeit queren.

Mögliche Maßnahmen zur Attraktivierung sind hier:

- Schaffung eines attraktiv gestalteten Fußweges an der Südseite des Busterminals: Öffnung zur Bahn hin, eventuell als Begleitmaßnahme für Stadt-Regionalbahn
- Verkürzung der Wartezeiten an der VLSA Kärntnerstraße (z.B. kürzere Umlaufzeiten)

## ATTRAKTIVIERUNG DER ROUTE BÖHMERWALDSTRASSE

Vom Hauptbahnhof kommend kann die Unterführung bis in den Bereich Böhmerwaldstraße benutzt werden, so dass Wartezeiten beim Queren der Kärntnerstraße vermieden werden können. Es besteht auch eine oberflächliche Quermöglichkeit (bei der Ausfahrt Busterminal, verbunden mit einem kleinen Umweg).

Die Böhmerwaldstraße ist eine Wohnstraße mit Garagenzufahrten und einem eher öden, aber ruhigen Straßenraum. Die Querung der Coulinstraße und Volksgartenstraße könnte bei entsprechenden baulichen Adaptationen (Querungshilfen) ohne Wartezeiten erfolgen. Flächen vor der Arbeiterkammer wären hier mit einzubeziehen.

Mögliche Maßnahmen zur Attraktivierung sind hier:

- Attraktivierung bzw. Ausbau der Unterführung Kärntnerstraße oder
- Prüfung der Schaffung einer umwegfreieren Querung der Kärntnerstraße an der Oberfläche
- Attraktivierung und weitere Begrünung der Böhmerwaldstraße
- Bauliche Querungshilfen Coulinstraße und Volksgartenstraße
- Anpassung des Wegenetzes im Volksgarten

**EINGANGSTOR IM NORDEN:  
DER „LINZ-BALKON“**

Der zweite Innenstadteingang auf gesamtstädtischer Ebene findet sich in der Verlängerung des Hauptplatzes, am sogenannten „Linz-Balkon“. Dieser wird in Kapitel 3 in Teilraum 1 beschrieben.

# Eingänge auf Nachbarschaftsebene

An diesen Beispielen aus Kopenhagen lässt sich erkennen, wie sich durch Veränderungen im Straßenbelag bzw. im Straßenverlauf Eingangssituationen in Quartiere akzentuieren lassen. Baumpflanzungen, Sitzgelegenheiten, Raum für Gastgärten oder Fahrradabstellplätze schaffen die Voraussetzungen für Eingangstore auf Nachbarschaftsebene.

Fotos: Schulze-Grassov



Enghavevej, Kopenhagen

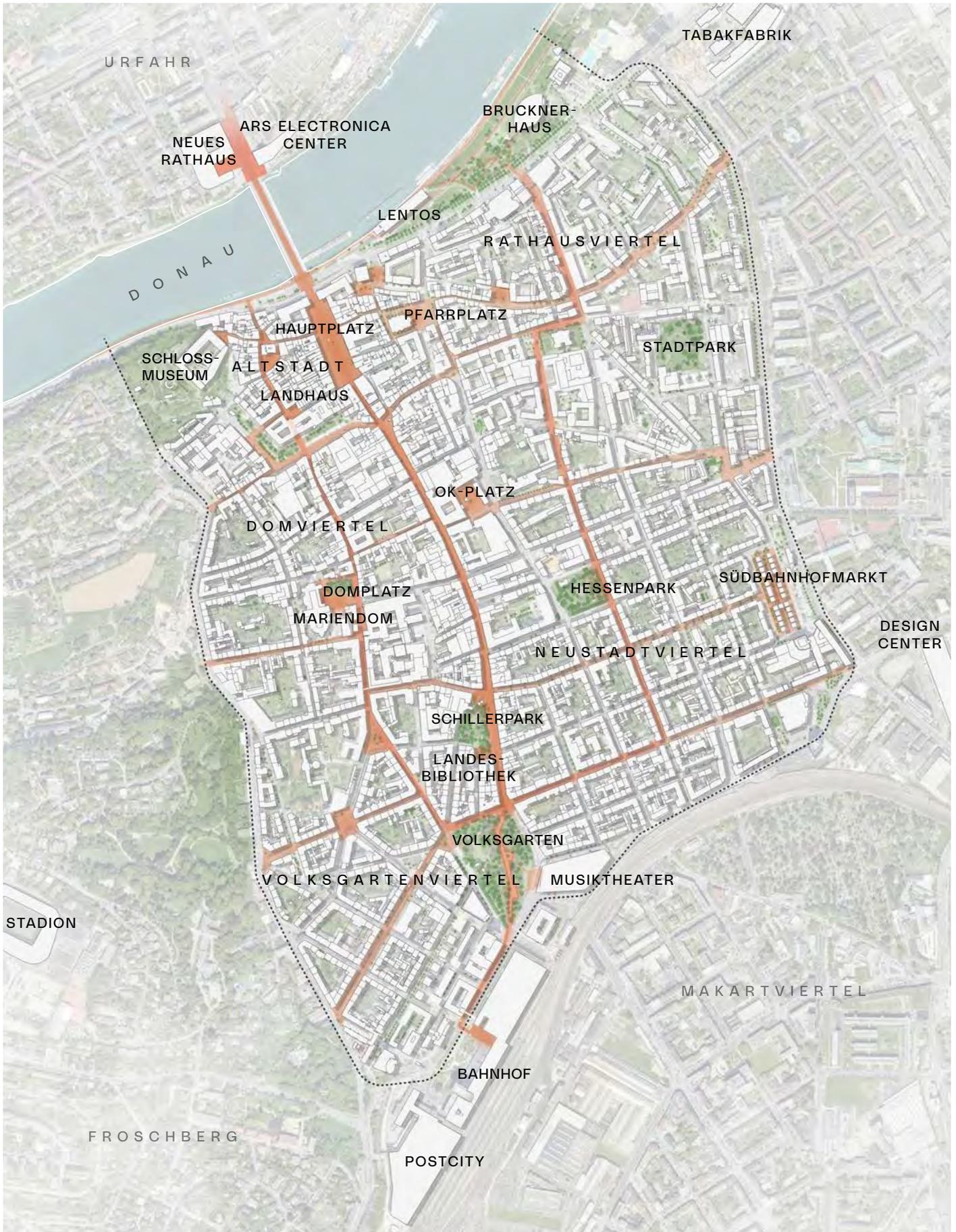


Skydebanegade, Kopenhagen

Tove Ditlevsen Platz, Kopenhagen



**Die Linzer Innenstadt lebt von ihren öffentlichen Räumen. Werden diese in ihrer Gestaltungsqualität, Nutzbarkeit und Erreichbarkeit verbessert, werden auch die Nachbarschaften der Innenstadt verbessert.**



Übersichtsplan Linzer Innenstadt



fé  
ksgarten

# 03

## Teilraumkonzepte

# Teilräume im Überblick

Ausgehend von den in Kapitel 2 beschriebenen Entwicklungszielen werden drei besondere sogenannte Teilräume der Linzer Innenstadt vertiefend bearbeitet. Diese räumlichen Schwerpunkte zeichnen sich alle durch folgende Eigenschaften aus:

- Sie besitzen Relevanz für die gesamte Innenstadt und darüber hinaus,
- sie weisen einen hohen Handlungsbedarf bei zugleich hohem Umsetzungspotenzial auf,
- sie sind in ihren Fragestellungen besonders komplex und damit nicht im Planungsalltag der Linzer Stadtentwicklung zu lösen,
- in ihnen überlagern sich vielschichtige Interessen von unterschiedlichen Akteur\*innengruppen,
- sie integrieren mit den Handlungsfeldern Nutzungsvielfalt, Mobilität und öffentliche Räume die zentralen Zielsetzungen des Innenstadtkonzeptes.

Mit dem Hauptplatz, der Südlichen Landstraße inklusive Volksgarten und Schillerpark sowie einem Teil des Neustadtviertels wurden drei sehr unterschiedliche Teilräume bearbeitet, die alle Teil des Netzwerks an öffentlichen Räumen sind und damit zu einem ganz wesentlichen Teil die Linzer Innenstadt prägen. Werden diese Teilräume in ihrer Qualität verbessert, verbessert sich die Qualität der Linzer Innenstadt.

## TEILRAUM 1: HAUPTPLATZ

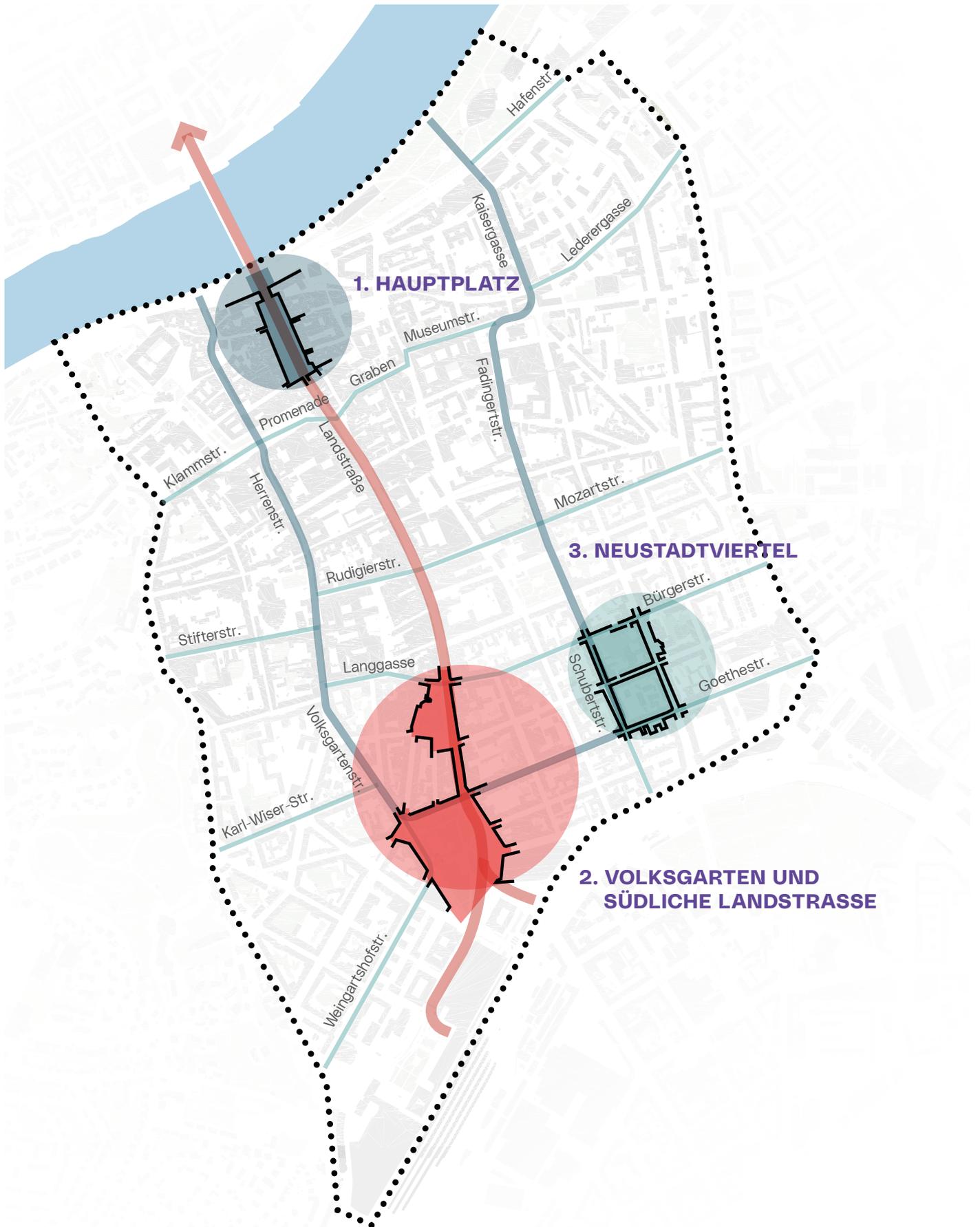
Das Teilraumkonzept zeigt neue Perspektiven auf, wie der Hauptplatz besser an die Donau angebunden werden kann, wie sich die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen integrieren lassen und sich die generelle Aufenthaltsqualität für alle Nutzer\*innen verbessern lässt.

## TEILRAUM 2: SÜDLICHE LANDSTRASSE

Die Südliche Landstraße liegt zwischen der hochfrequentierten Fußgängerzone weiter im Norden und dem Volksgarten als "Grünes Entrée" im Süden. Das Teilraumkonzept zeigt neue Wege, um diese besonderen Linzer Stadträume besser miteinander zu verbinden und Voraussetzungen für eine langfristige und erfolgreiche Sicherung der Einkaufsstraße schaffen.

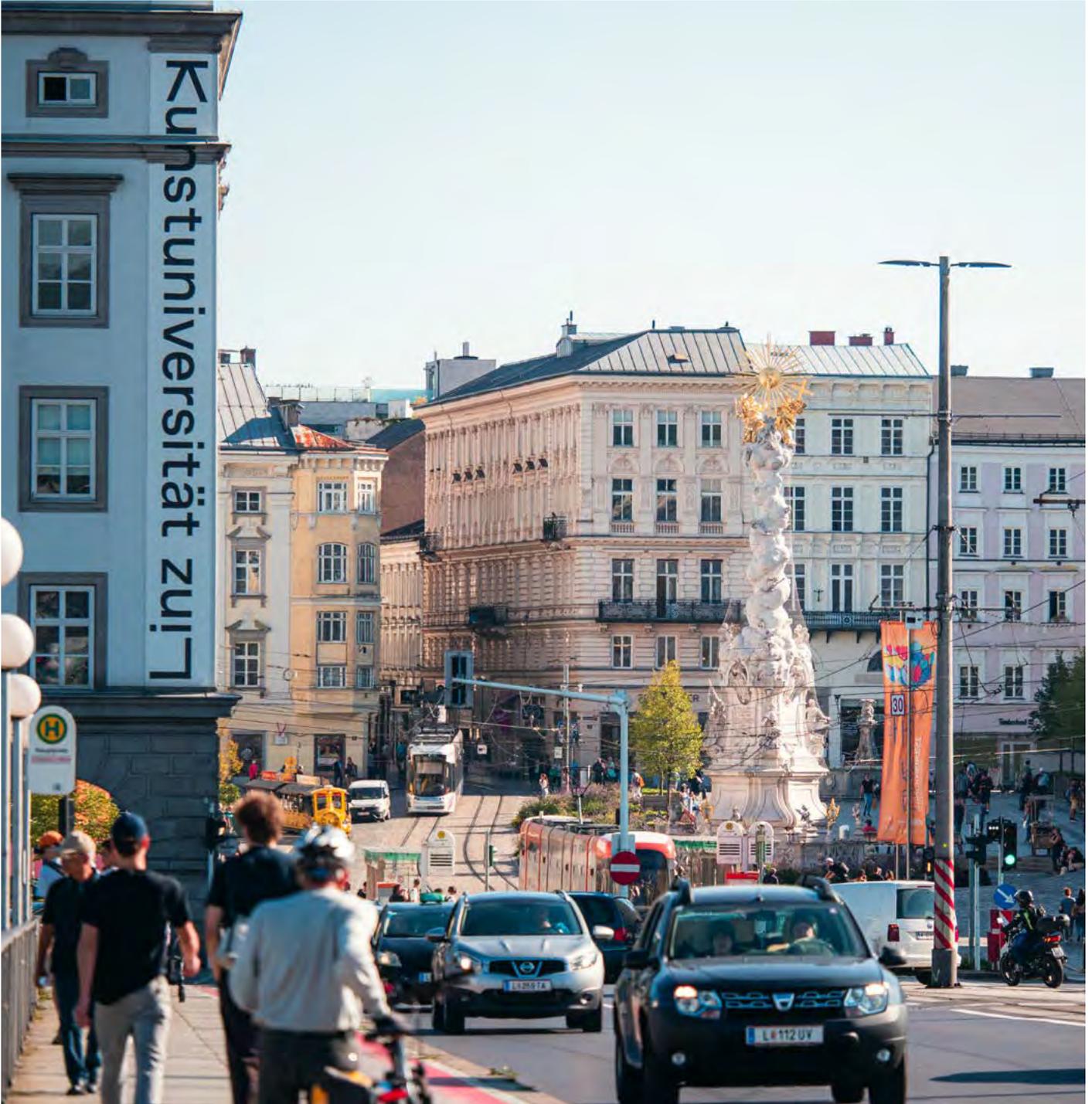
## TEILRAUM 3: NEUSTADTVIERTEL

Mit seiner charakteristischen gründerzeitlichen, rasterförmigen Blockstruktur weist das Neustadtviertel die höchste Wohndichte der Innenstadt auf. Das Teilraumkonzept richtet den Blick auf beispielhafte Straßenräume und zeigt, wie diese durch Anpassungen im Querschnitt zu Quartiersräumen mit hoher Aufenthaltsqualität für die Nachbarschaft werden können.



Die drei Teilräume der Innenstadt

# Teilraum 1: Hauptplatz



## AUSGANGSLAGE

Der Hauptplatz ist die Visitenkarte von Linz. Hier werden Feste gefeiert, Märkte veranstaltet, hier zeigt man sich auf der Bühne dieser Stadt, hier treffen sich Linzer\*innen und Besucher\*innen. Mit der Lage an der Donau ist der Hauptplatz für Gäste, die per Schiff oder mit dem Rad hier ankommen, auch ein Tor in die Innenstadt.

Der Hauptplatz ist erste Adresse für das Alte Rathaus, die Kunstuniversität Linz und andere Einrichtungen, vor allem aus der Hotellerie und Gastronomie. Mit den beiden Brückenkopfgebäuden prägen auch zwei markante bauliche Relikte aus der Zeit des Nationalsozialismus diesen Raum. Topografisch leicht erhöht sitzen sie an der Nordseite des Platzes und verstärken durch ihre symmetrische, städtebauliche Typologie die Achsialität des Hauptplatzes. In einer künftigen Neugestaltung wird in besonderer Weise darauf zu achten sein, eine klare planerische Haltung einzunehmen und einen angemessenen Umgang mit dem baulich-historischen Kontext zu finden.

Der Hauptplatz ist auch Verkehrsknoten: Er liegt an der zentralen Straßenbahnachse, wird von Autos befahren und ist ein Nadelöhr im Radwegenetz. Mit der Eröffnung der 4. Donaubrücke im Herbst 2024 werden nun die Voraussetzungen für eine Neukonfiguration dieses historisch, programmatisch und symbolisch hoch aufgeladenen Raums

geschaffen. Mit dem Entfall des Durchgangsverkehrs lässt sich der Hauptplatz als bedeutendster öffentlicher Raum der Stadt Linz völlig neu denken.

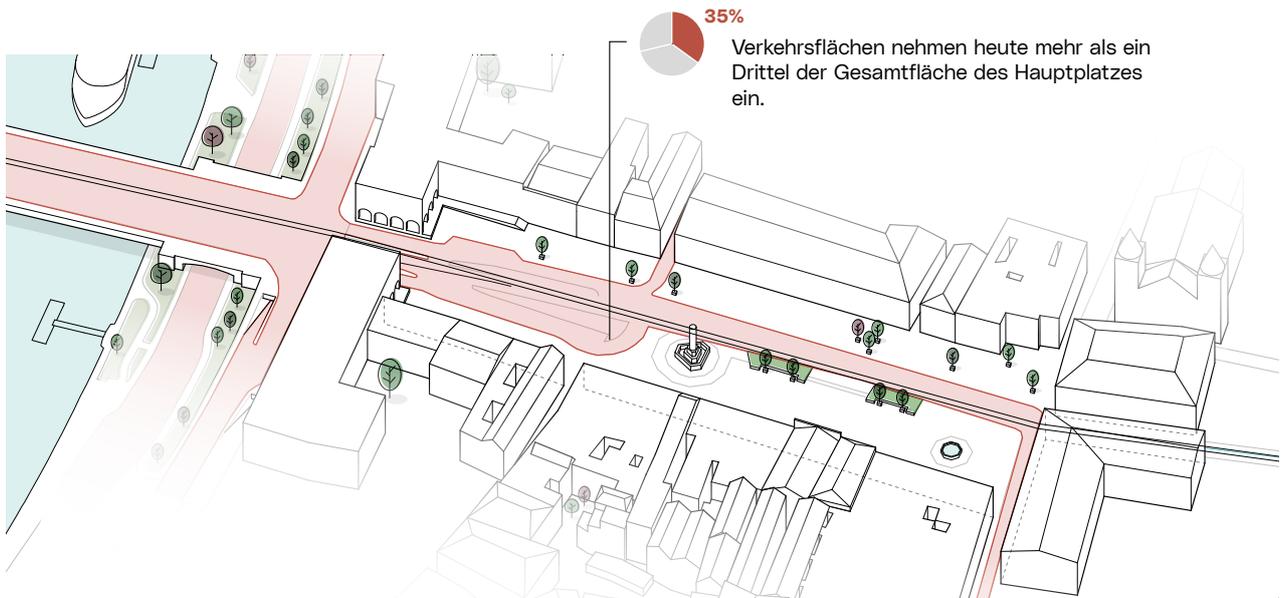
Damit rückt auch eine seiner Kernaufgaben in den Fokus: das Angebot von Aufenthaltsorten und Treffpunkten, sowohl in Gastgärten als auch in frei nutzbaren Bereichen. Hier lassen sich heute gewisse Defizite in der Qualität solcher Räume erkennen. Es mangelt entweder an Beschattung oder schlicht an den passenden Sitzgelegenheiten an der richtigen Stelle.

Das Teilraumkonzept stellt die neuen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen für eine Neugestaltung des Hauptplatzes zusammen. Es bereitet damit die Aufgabenstellung für einen landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerb vor, der noch im Herbst 2024 dazu beitragen soll, das beste Konzept für eine neue Gestaltung zu finden.

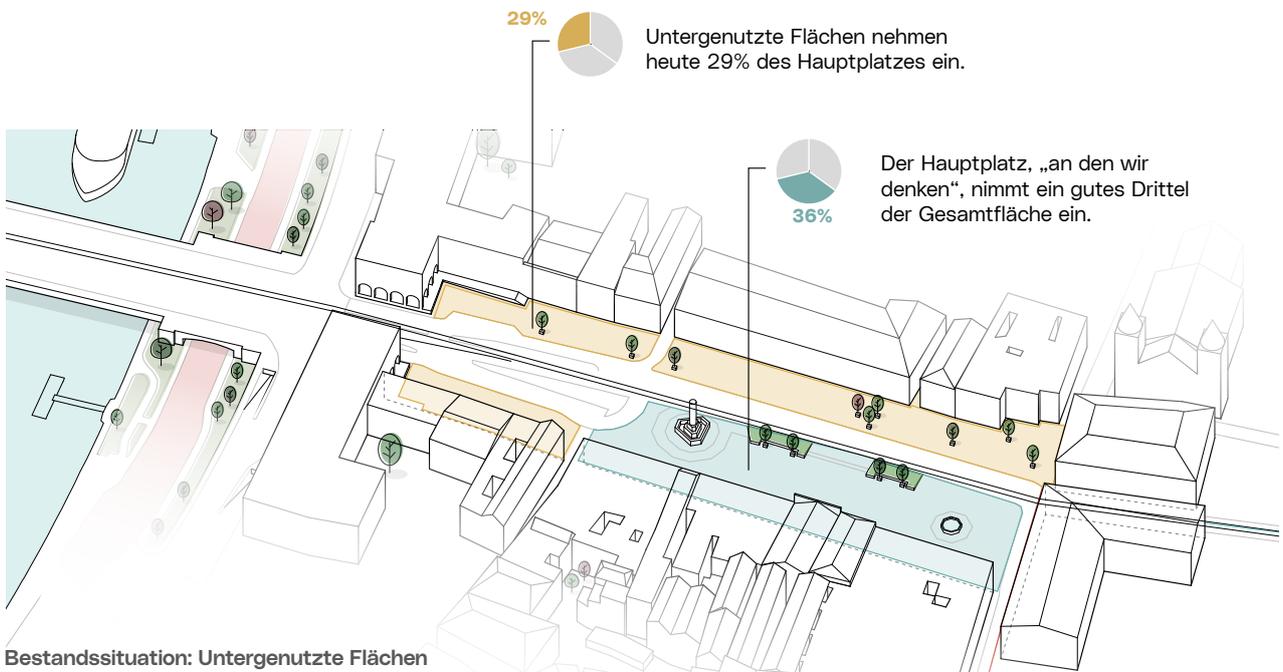
Was der Hauptplatz in jedem Fall auch in Zukunft leisten muss, ist, neben all den Nutzungsanforderungen für Außengastronomie, Märkte und Veranstaltungen jeglicher Art, auch flexibel und nutzungs offen zu bleiben für neue, vielleicht heute noch nicht bekannte Nutzungen. Und er muss für alle Menschen qualitativ nutzbar sein, zu jeder Tages- und Jahreszeit.

# Teilraum 1: Hauptplatz

## Ausgangslage



Bestandssituation: Verkehrsflächen



Bestandssituation: Untergenutzte Flächen

## 100% Hauptplatz Was soll ihn ausmachen?



### 100% HAUPTPLATZ

Jede Linzerin und jeder Linzer hat vom Hauptplatz ein bestimmtes Bild im Kopf: die Dreifaltigkeitssäule, die historischen Fassaden, die Märkte, Feste und Konzerte. Sie alle prägen den Eindruck von diesem besonderen Ort. Doch diese Flächen machen nur etwa ein Drittel des Hauptplatzes aus.

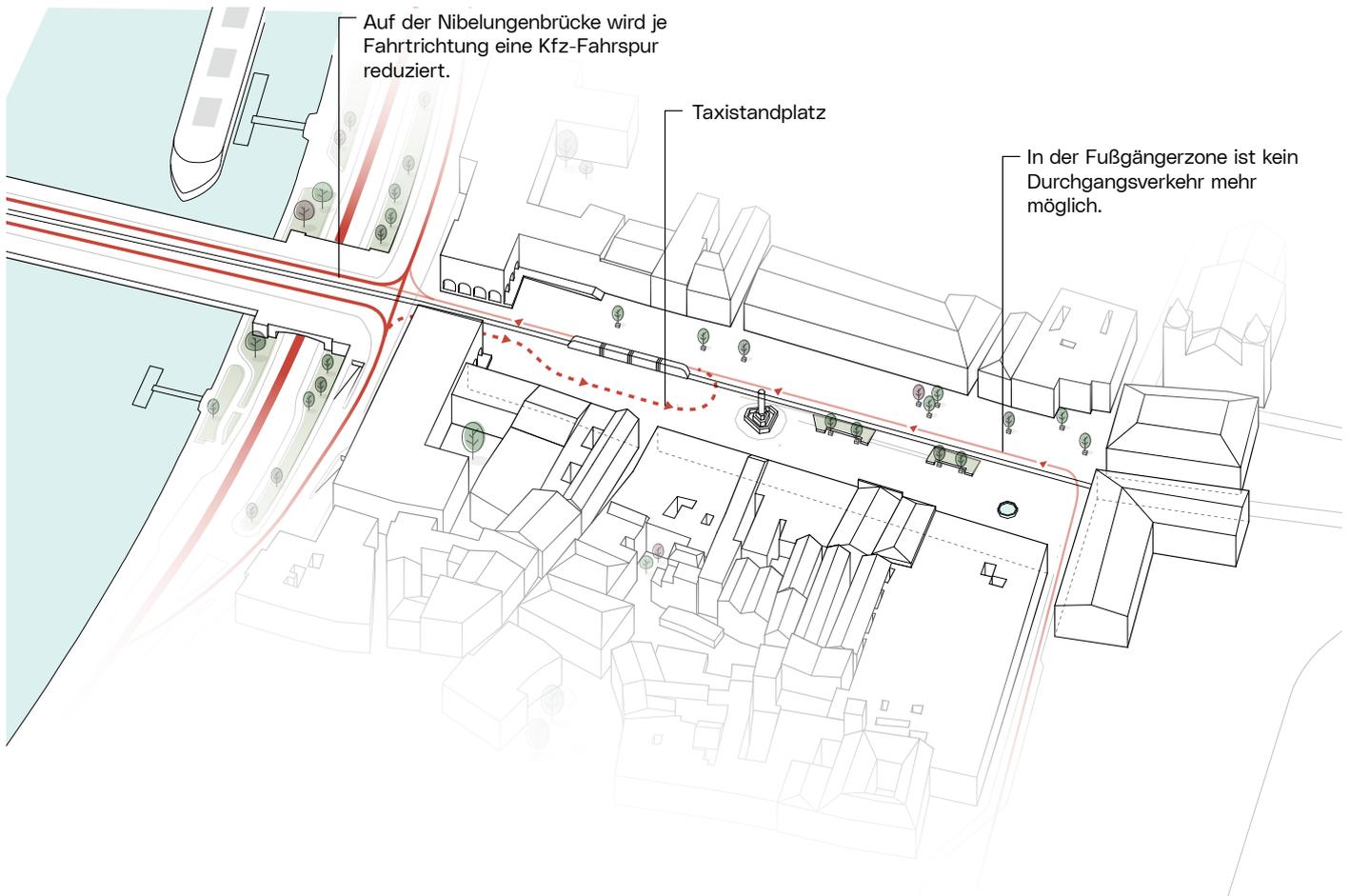
Gut ein Drittel des Platzes sind heute von Verkehrsflächen geprägt, etwa 29% kann man als "untergenutzt" bezeichnen. Damit sind Bereiche gemeint, die aufgrund von

Schildern, Trögen oder nicht optimal gestalteter Aufenthaltsbereiche die Nutzungsmöglichkeiten des Platzes einschränken.

Nur etwa 36% des Hauptplatzes machen damit jenen Bereich aus, an den man denkt, wenn man an den Hauptplatz denkt – der Bereich vom Neptunbrunnen bis zur Dreifaltigkeitssäule. Jetzt geht es darum, den gesamten Platz gewissermaßen zu 100% Hauptplatz zu machen.

# Teilraum 1: Hauptplatz

## Autoverkehr



### NEUE RAHMENBEDINGUNGEN

- Mit der Eröffnung der 4. Donaubrücke kann der Hauptplatz zur Fußgängerzone umgestaltet werden.
- Auf der Nibelungenbrücke wird in beide Fahrrichtungen je eine Spur für den Kfz-Verkehr reduziert.

### ZIELSETZUNGEN

- Selbstverständlich müssen auch in Zukunft Einsatzfahrzeuge und der Lieferverkehr ungehindert alle entsprechenden Adressen am Hauptplatz anfahren können. Lieferzonen sind klug in ein Gestaltungskonzept einzubeziehen.
- Taxistandplätze werden reduziert und gestalterisch integriert. Es gibt das klare Bekenntnis zu Taxidiensten am Hauptplatz. Ihre Zahl soll jedoch reduziert und ihr Bereich gestalterisch integriert werden.

# Teilraum 1: Hauptplatz

## Öffentlicher Nahverkehr



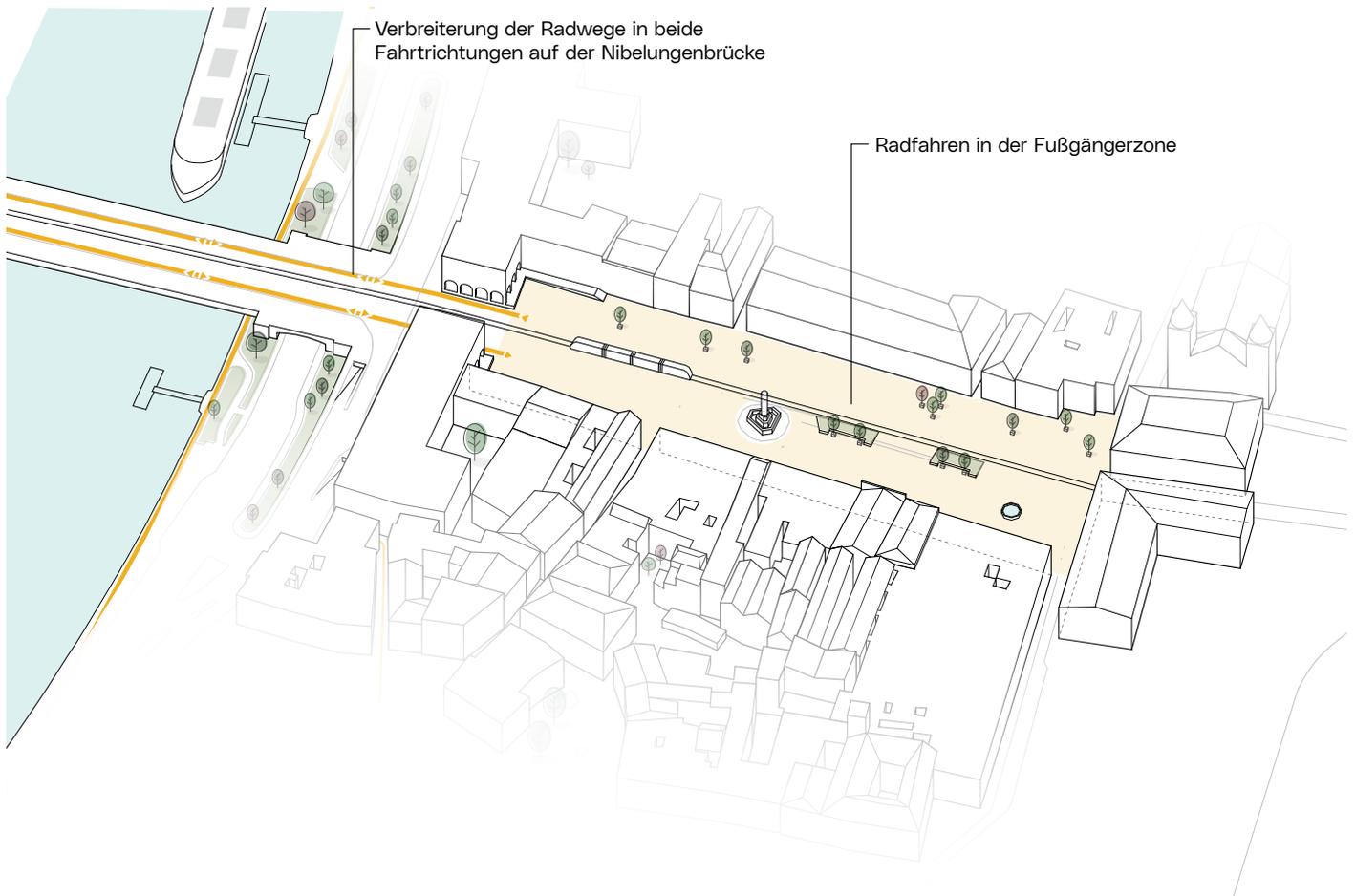
### NEUE RAHMENBEDINGUNGEN

- Die Bushaltestelle der Linie 192 soll vom Hauptplatz verlegt und der aktuelle Standort aufgelassen werden. Damit lässt sich das Podest und die Möblierung des Haltebereichs entfernen.

### ZIELSETZUNGEN

- Die Straßenbahnhaltestelle am Hauptplatz ist eine der wichtigsten in Linz. Die Haltestellenbereiche sind barrierefrei, witterungsgestützt und beschattet zu gestalten und räumlich nach Möglichkeit zu vergrößern.

## Teilraum 1: Hauptplatz Radverkehr



### NEUE RAHMENBEDINGUNGEN

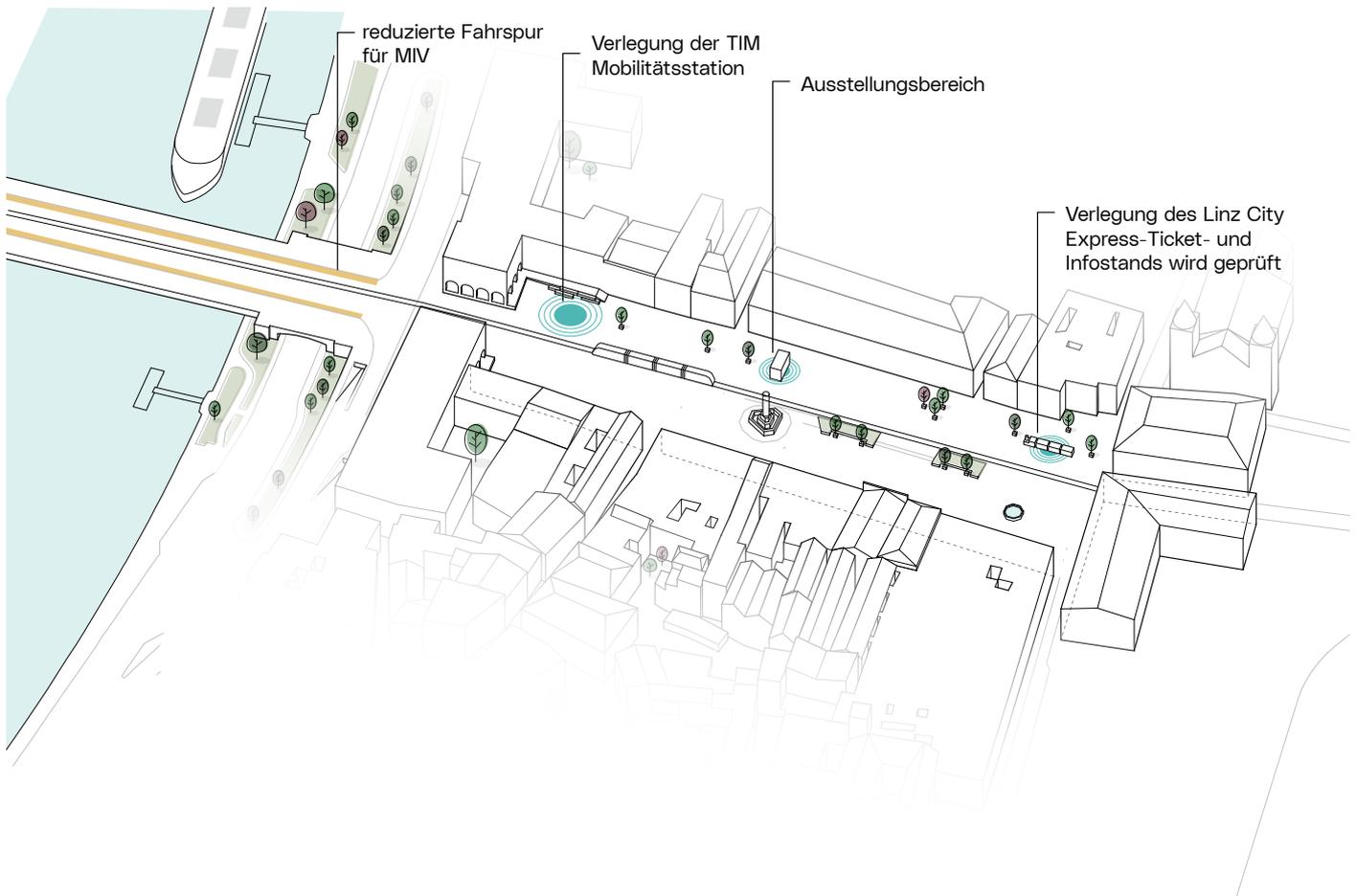
- Die Nibelungenbrücke erhält in beiden Fahrrichtungen jeweils einen Zweirichtungsradsradweg.
- Am Hauptplatz wird das Radfahren in einer neu verordneten Fußgängerzone organisiert. Der von der Fahrbahn getrennte Radweg in Richtung Norden entfällt.

### ZIELSETZUNGEN

- Der Fuß- und Radverkehr soll konfliktfrei erfolgen. Dafür sind auch gestalterische Voraussetzungen zu schaffen.

## Teilraum 1: Hauptplatz

# Maßnahmen für eine Verkehrsreduktion



### NEUE RAHMENBEDINGUNGEN

- Die Mobilitätsstation TIM lässt sich von ihrem heutigen Standort am Hauptplatz an einen gleichwertigen Standort verlegen.
- Eine Verlegung des Ticket- und Infostands für den Linz City Express an einen Alternativstandort wird geprüft. Damit könnte der Standort am Hauptplatz entfallen.

### ZIELSETZUNGEN

- Die Standplätze des Linz City Express sind bestmöglich in die neue Platzgestaltung zu integrieren.

# Teilraum 1: Hauptplatz

## Konzept

Die öffentlichen Räume der Altstadt und damit auch der Hauptplatz sind stark auf kommerzielle oder temporäre Nutzungen ausgerichtet. Es gibt kaum Mobiliar oder feste Elemente für konsumfreien Aufenthalt. Der neue Hauptplatz könnte einen gut integrierten Aufenthaltsbereich anbieten, ohne auf den vorhandenen flexiblen Marktbereich zu verzichten.

### 1. AUFENTHALTSQUALITÄT ZU JEDER TAGES- UND JAHRESZEIT VERBESSERN

Der Hauptplatz ist ein Ort, an dem viele Besucher\*innen ankommen, an dem Menschen kurz Pause machen oder andere Leute treffen. Daher braucht es sonnige und schattige Plätze, die an jedem Tag im Jahr zum Aufenthalt einladen. Verbesserte öffentlicher Raum mit Sitzgelegenheiten und Baumpflanzungen als Angebot für konsumfreien Aufenthalt am Hauptplatz sind zentrale Zielsetzungen für die Neugestaltung des Platzes.

Ein wesentliches Kriterium für eine bessere Aufenthaltsqualität ist die Beschattung, nach Möglichkeit durch klimawirksame Bäume. Historisch war der Linzer Hauptplatz mit seinen barocken Bürgerhäusern als Marktplatz immer frei von Baumpflanzungen. Dieser baugeschichtliche Kontext ist jedoch vor dem Hintergrund der notwendigen Anpassungen unserer Städte an die Folgen des Klimawandels, vor allem die zunehmende Hitze und Starkregenereignisse, neu zu bewerten. Die Bunkeranlagen aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs und die 1988 errichtete Tiefgarage schränken die möglichen Baumstandorte jedoch erheblich ein. Anhand eines Gestaltungskonzeptes soll die beste Lösung für die Frage der Baumpflanzungen wie für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu allen Tages- und Jahreszeiten entwickelt werden.

### 2. PLATZ FÜR MÄRKTE UND TEMPORÄRE NUTZUNGEN

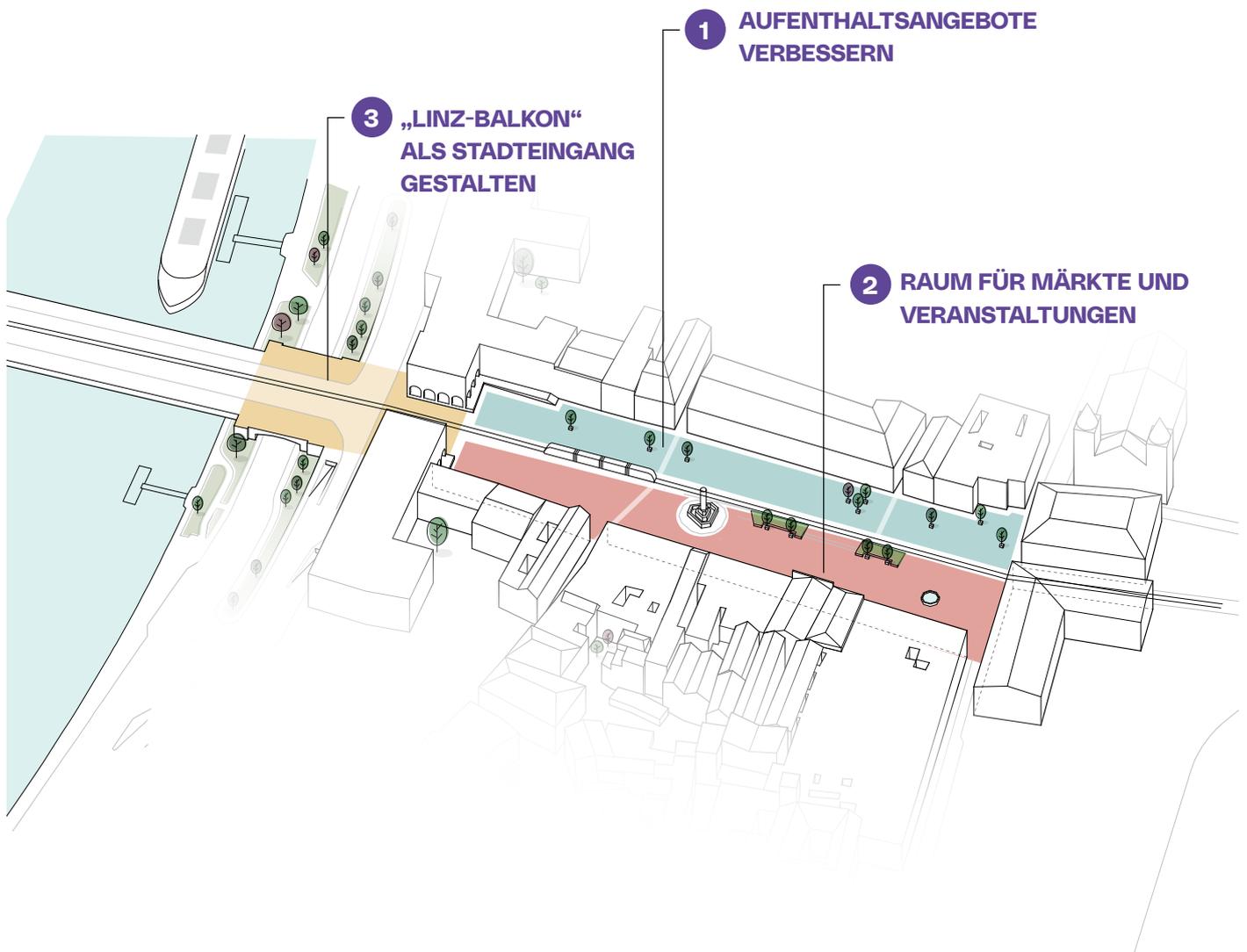
Der Hauptplatz bietet die Rahmenbedingungen, um auch in Zukunft für unterschiedliche Veranstaltungen und Märkte genutzt werden zu können.

Der flexible Raum soll Richtung Norden auf den gesamten westlichen Teil des Hauptplatzes ausgeweitet werden. Eine Randzone entlang der Fassaden steckt einen eindeutigen Bereich für Außengastronomie und Zulieferung ab.

### 3. EINGANGSTOR IN DIE INNENSTADT: DER LINZ-BALKON

Durch die einzigartige Lage des Hauptplatzes als Stadttor zur Donau, soll dieser Platz stärker als positiver Ort der Ankunft in Linz, und nicht als das gefühlte „Ende der Landstraße“, wahrgenommen werden.

Die Anbindung an die Nibelungenbrücke soll verbessert werden, um die Verlängerung des „Rückgrats“ über die Donau in die Hauptstraße zu ermöglichen. Die Gestaltung dieses „Linz-Balkons“ soll Gegenstand der Aufgabe im Realisierungswettbewerb zur Neugestaltung des Hauptplatzes werden.



# Teilraum 1: Hauptplatz Der Linzer Balkon





**Anbindung an  
das Donauufer**

**Beleuchtung**

**Verbreiterung  
des Gehsteigs**

# Teilraum 2: Südliche Landstraße



### AUSGANGSLAGE

Die gesamte Landstraße ist eine der größten und meistfrequentierten Einkaufsstraßen Österreichs. Die hohe Branchenvielfalt und der bedeutende Anteil an Filialisten trägt maßgeblich zu dieser Qualität bei. Trotz dieser Stärken gibt es vor allem im südlichen Teil erkennbare Schwachstellen, die einer gezielten Aufmerksamkeit bedürfen.

Während die Südliche Landstraße viele Gemeinsamkeiten mit ihrem nördlichen Pendant aufweist, unterscheidet sie sich doch in einigen wesentlichen Punkten. Den öffentlichen Raum zeichnen vor allem der Schillerpark sowie der Volksgarten aus. Zudem finden sich dort wichtige Kultur- und Bildungseinrichtungen wie die Landesbibliothek und das Musiktheater.

Ziel ist es, die Erholungs- und Aufenthaltsqualitäten in diesem Bereich durch gestalterische Maßnahmen deutlich zu verbessern. Durch gezielte Baumsetzungen und umfassende Verbesserungen des Freiraums wird die Innenstadt von Linz nicht nur attraktiver, sondern auch sichtbar klimagerechter gestaltet. Ein nachhaltiger Mix aus Handel, Gastronomie, Kultur, Bildung und sozialen Angeboten soll angestrebt werden. Die Südliche Landstraße soll eine zeitgemäße, lebendige, nutzungsgemischte und grüne Fußgängerzone werden, in der es um viel mehr als das Einkaufen geht.

## Teilraum 2: Südliche Landstraße

# Rückgrat



Die Südliche Landstraße ist Teil des „Rückgrats“ der Linzer Innenstadt. Bildungs- und Kultureinrichtungen, wie die Landesbibliothek und das Musiktheater, sind entlang des Korridors aufgefädelt und werden zu wichtigen Nutzungsbausteinen in diesem Teilraum.

## Teilraum 2: Südliche Landstraße

# Barrieren

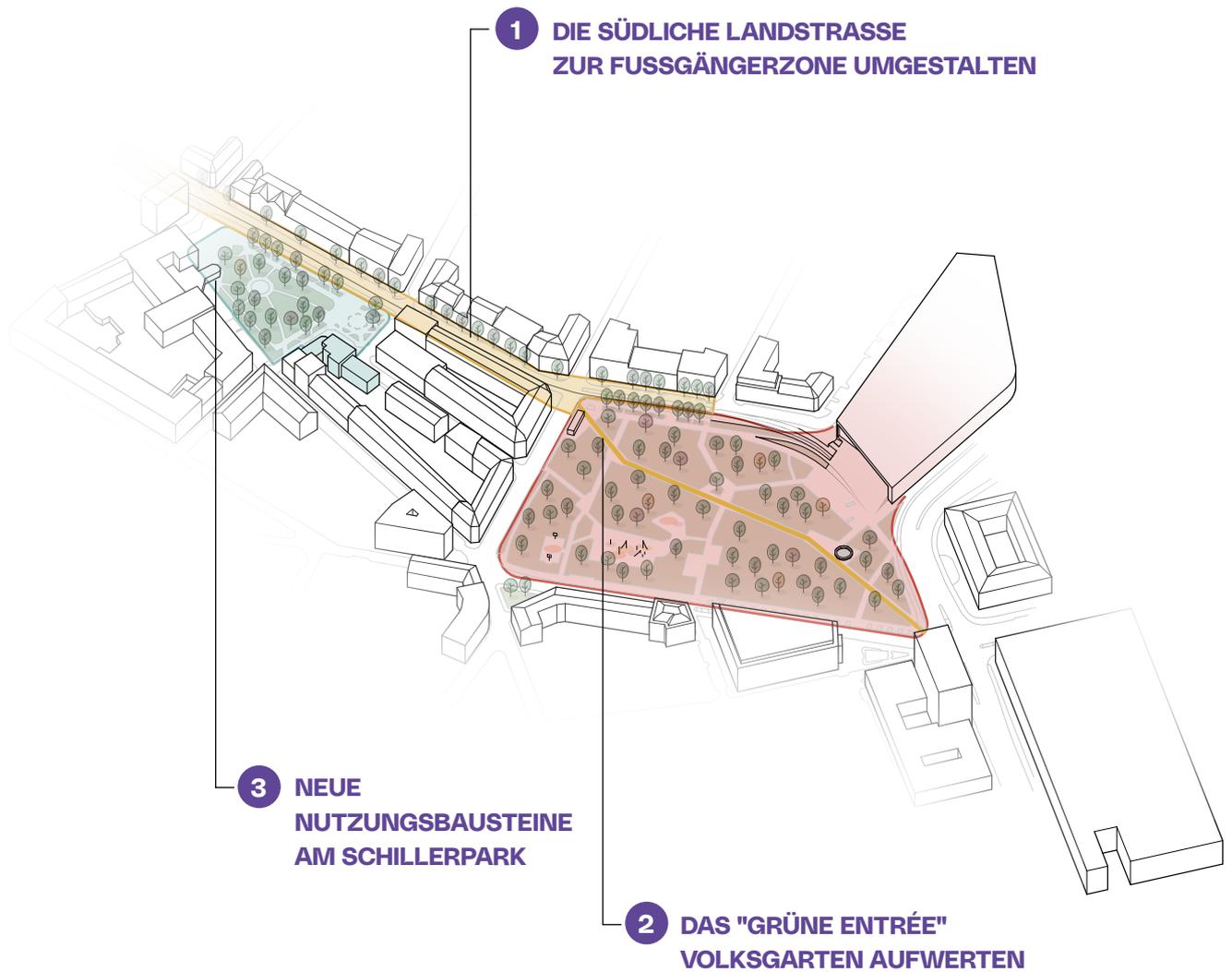


Trotz der beiden großen Grün- und Freiflächen des Schillerparks und des Volksgartens stellen sich vor allem zur Landstraße orientierte Barrieren dar. Während der Bereich der Straßenbahnhaltestelle am Volksgarten eine höhere Durchlässigkeit vom Straßenraum in den Park schwierig gestaltet, sind es entlang des Schillerparks die Staudenpflanzungen und deren geländerartige Einfassungen, die eine selbstverständliche Durchlässigkeit der Fußgänger\*innenbewegungen in den Park stark einschränken.

Als weitere Barriere lässt sich der Kreuzungsbereich an der Kärntner Straße auf dem Weg zum Bahnhof nennen. Hier werden im vorangegangenen Kapitel mehrere Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen.

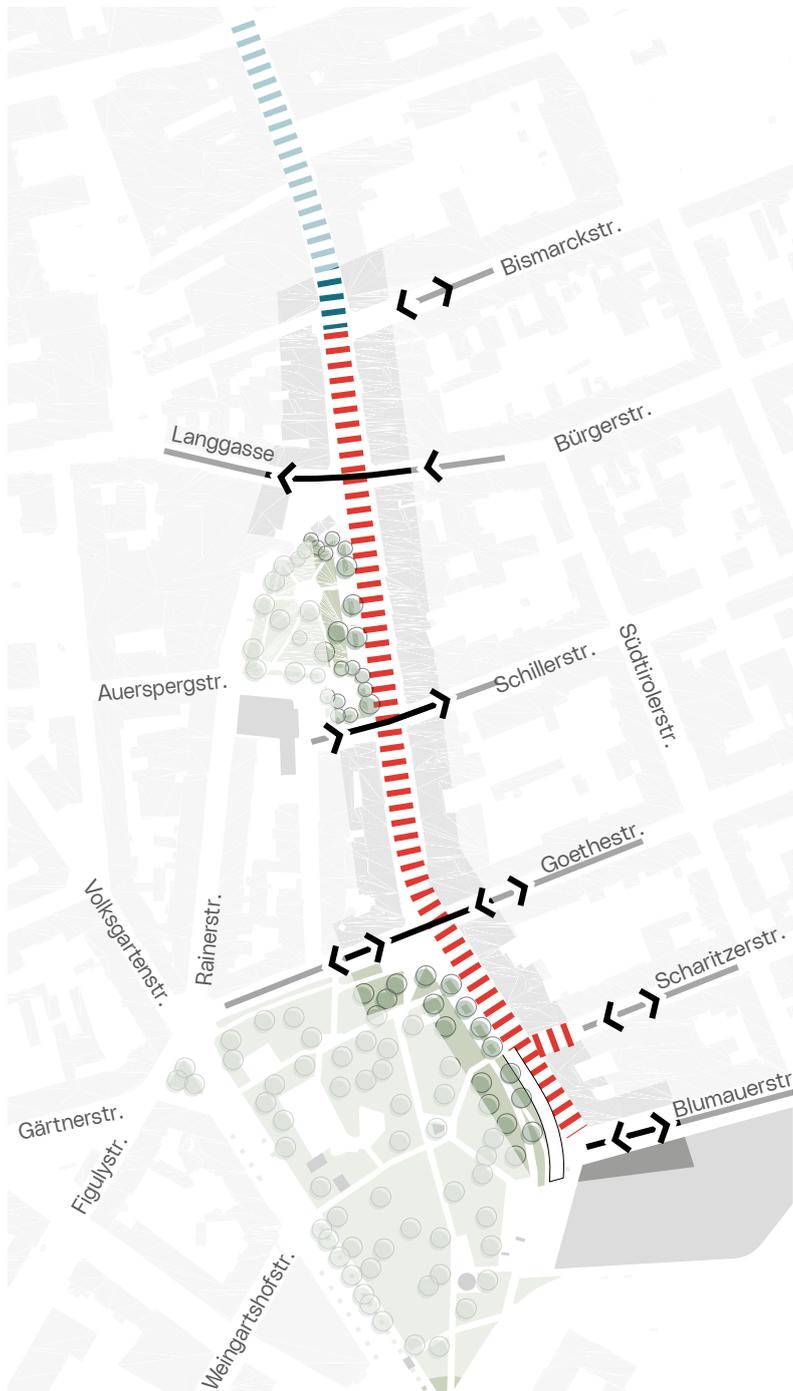
## Teilraum 2: Südliche Landstraße

# Konzeptbausteine im Überblick



# Teilraum 2: Südliche Landstraße

## Verkehrsorganisation



Übersichtsplan Südliche Landstraße

### AUSGANGSLAGE

Zwischen Goethestraße und Bürgerstraße ist die Landstraße derzeit Begegnungszone (20 km/h) und Einbahn in Fahrtrichtung Norden (ausg. Radverkehr, Linienbusse und Straßenbahn). Am östlichen Straßenrand befinden sich Parkmöglichkeiten zwischen Goethestraße und der Straßenbahnhaltestelle „Bürgerstraße“ sowie zwischen der Bürgerstraße und der Bismarckstraße.

Zwischen der Goethestraße und der Scharitzerstraße besteht eine Einbahnführung (ohne Ausnahmen) in Fahrtrichtung Nord. Auch hier befinden sich Längspark-Möglichkeiten an der Ostseite der Straße. Südlich der Scharitzerstraße ist die Landstraße und in weiterer Folge die Blumauerstraße in beiden Richtungen befahrbar.

### VORSCHLAG FÜR AUFWERTUNG DIESES ABSCHNITTES

Die Südliche Landstraße wird zur Fußgängerzone mit einer analogen Verkehrsregelung wie in der nördlichen Landstraße. Das Fahrradfahren bleibt in beiden Richtungen erlaubt.

Die Bismarckstraße wird zu einer Zweirichtungsfahrbahn, um die Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktureinrichtungen mit dem Kfz auch in Zukunft zu ermöglichen.

## Teilraum 2: Südliche Landstraße

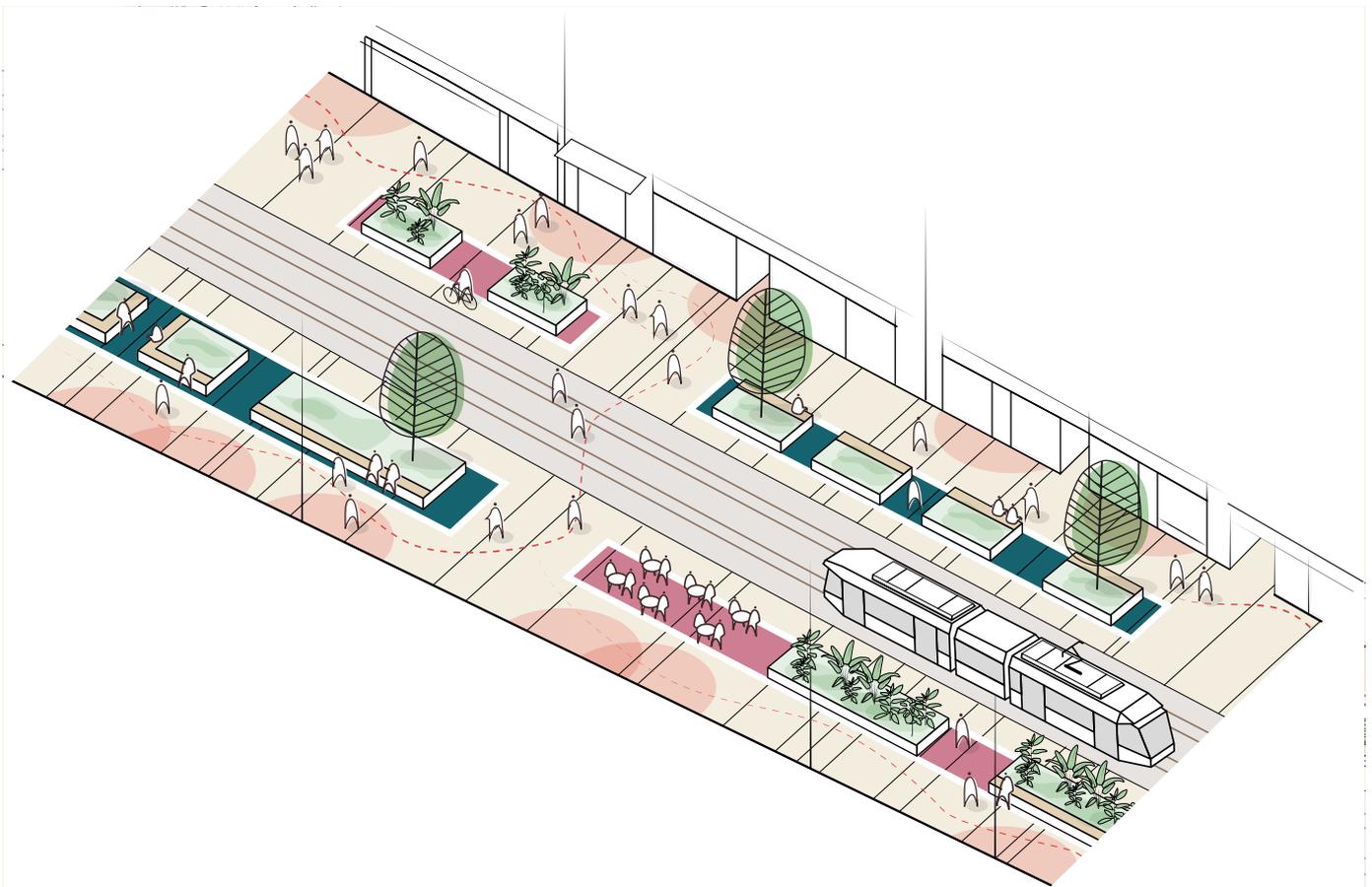
# Konzeptbaustein 1: Fußgängerzone

### NEUE BAUMPFLANZUNGEN

Im Vergleich zum nördlicheren Abschnitt der Landstraße ist der südliche Teil deutlich breiter im Querschnitt, was die Möglichkeiten einer Umgestaltung verbessert. Wo es Einbauten, Zufahrten und andere technische Rahmenbedingungen erlauben, sollen Baumpflanzungen einerseits den „Grünen Charakter“ der Südlichen Landstraße mit Volksgarten und Schillerpark unterstreichen und natürlich vor allem für Beschattung und damit auch höhere Aufenthaltsqualität im Straßenraum sorgen. Wo Baumpflanzungen nicht möglich sind, lassen sich andere Entsiegelungsmaßnahmen setzen und Grünflächen gestalten.

### MEHR AUFENTHALTSQUALITÄT DURCH STADTMOBILIAR

In Kapitel 2 wird der „Linzer Mix“ in der Südlichen Landstraße beschrieben. Der höhere Anteil an Gastronomienutzungen wird mit einem erhöhten Angebot an Sitzmöglichkeiten weiter gestärkt. So lassen sich zwischen den Bäumen und Grünflächen großzügig Stadtmöbel oder Bereiche für Gastgärten vorsehen, um die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich weiter zu verbessern.



Schematische Darstellung einer Neugestaltung der südlichen Landstraße



Schematische Darstellung der Südlichen Landstraße

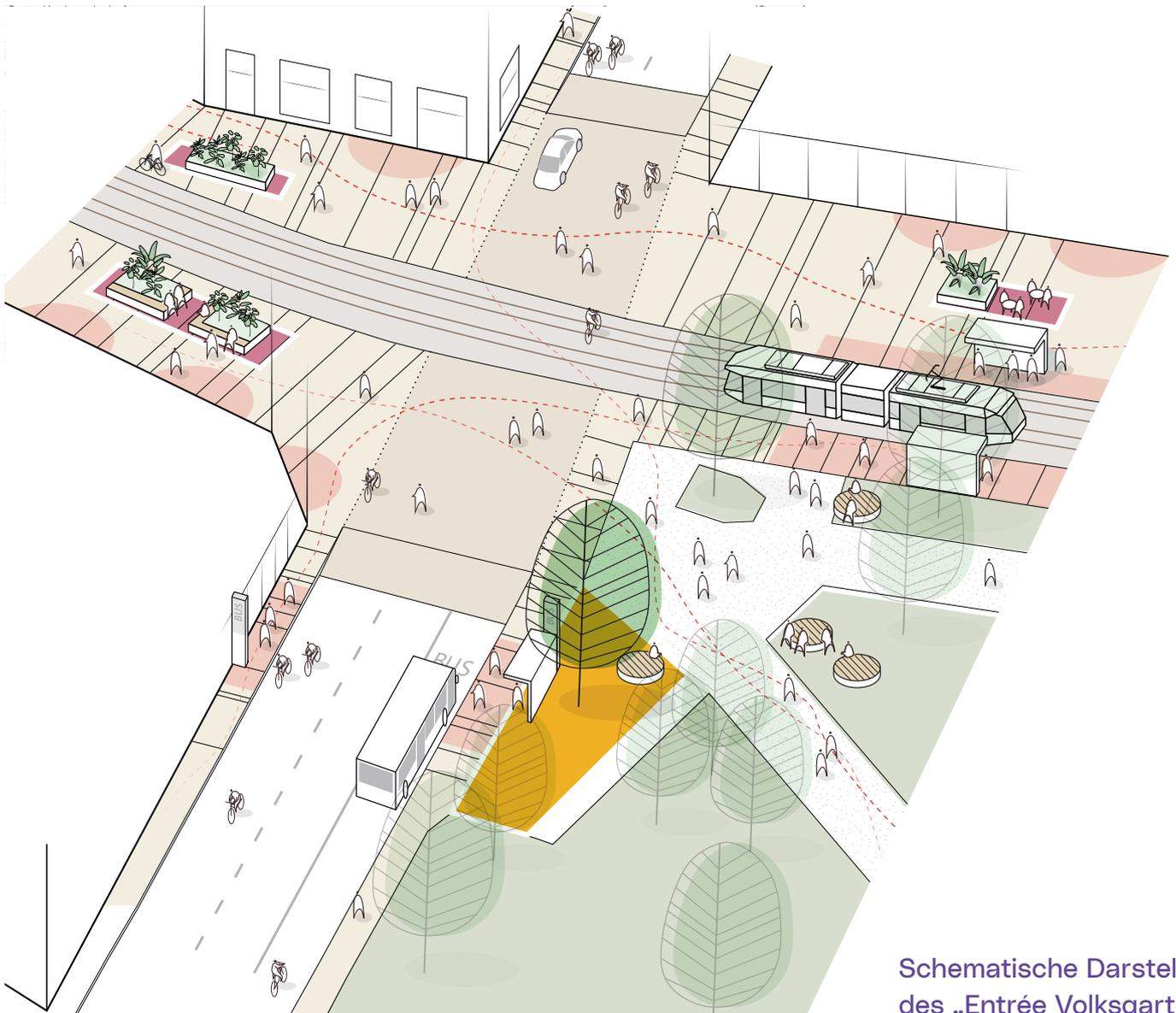
## Teilraum 2: Südliche Landstraße

# Konzeptbaustein 2: Entrée Volksgarten

### DAS ANKOMMEN ÜBER DEN VOLKSGARTEN VERBESSERN

Viele Menschen erreichen die Innenstadt vom Bahnhof kommend über den Volksgarten. Aufgrund der Wegeführung durch den Park sowie die Platzierung der öffentlichen WC-Anlage und der Werbetafeln an der Nordseite, wird der Blick in die Innenstadt stark eingeschränkt.

Eine gestalterische Öffnung der Ecke Landstraße/Goethestraße und ein qualitativvolles Angebot an Sitzmöglichkeiten erlaubt eine großzügige und einladende Entrée-Situation an der südlichen Landstraße. Bei einer möglichen künftigen Neugestaltung des Volksgartens wird angeregt, die zentrale Wegeführung entsprechend der Blickbeziehungen zu überarbeiten und das öffentliche WC in den Süden des Parks zu verlagern.



Schematische Darstellung des „Entrée Volksgarten“



Schematische Darstellung des „Entrée Volksgarten“

## Teilraum 2: Südliche Landstraße

# Konzeptbaustein 3: Schillerpark

### FREILUFTKULTURRÄUME

Der Volksgarten hat das Musiktheater, der Schillerpark hat die Landesbibliothek als Bildungs- bzw. Kulturinstitution als unmittelbare Anrainerin. Um diese besonderen Nutzungsbausteine auch im öffentlichen Raum der Innenstadt noch besser sichtbar und damit auch zugänglich zu machen, sollen Teile des Parks als "Grüne Foyers" bzw. Freiluftkulturräume umgestaltet und umgenutzt werden. Vorstellbar sind Musikpavillons oder Sitzbereiche zum Lesen, Lernen und Kultur genießen. Um die Grünflächen zu schützen, wird vorausgesetzt, dass die kulturelle Nutzung ausschließlich auf befestigten Flächen stattfinden.

### ENTFERNEN DER BARRIEREN ZUM SCHILLERPARK

Um die Durchlässigkeit zwischen dem Schillerpark und der Landstraße herzustellen, Frequenzen durch den Park und die ihn säumenden Erdgeschoßzonen zu erhöhen und letztlich auch die Zugänglichkeit des Parks zu verbessern, sollen die Staudenpflanzungen und Geländer entfernt werden. Einfassungen der Grünflächen mit Sitzbändern helfen dabei, die Wiesenflächen von den Gehwegen deutlich abzuheben.

### NEUE NUTZUNGSBAUSTEINE AM PARK

Mit den möglichen Umgestaltungen des Hotelareals entsteht die Chance, an der Südlichen Landstraße einen strahlkräftigen Nutzungsbaustein zu etablieren, der dafür sorgt, dass Frequenzen in diesem Abschnitt der Einkaufsstraße erhöht werden und zugleich das Nutzungsangebot in diesem Teil der Innenstadt um attraktive neue Bausteine ergänzt wird. An ein Um- bzw. Neubauprojekt werden folgende Qualitätsanforderungen formuliert:

- Ein Stadtsockel öffnet sich zu den öffentlichen Räumen des Schillerparks bzw. der Landstraße. Der Eingangsbereich ist einladend ausformuliert und wird zum Teil des Stadtraums.
- Der Nutzungsmix schafft Synergien mit den vorhandenen Angeboten. Einzelhandel (inkl. Supermarkt) im Erdgeschoß, Casino- und Büronutzungen im Sockel und Wohnen in den Stockwerken darüber.
- Die Höhenentwicklung ist dem Standort in der Innenstadt angemessen und nimmt Bedacht auf die Bestandsstruktur in der Umgebung.
- Das Projekt soll ein Leuchtturm des Bauens nach Prinzipien der Kreislaufwirtschaft werden. Tragstrukturen lassen sich weitestgehend erhalten und weiterverwenden, rückgebaute Wertstoffe können bestmöglich recycelt werden und im Neubau werden wiederverwendbare Materialien eingesetzt. Im Entwurf wird eine flexible Nachnutzbarkeit berücksichtigt.
- Außerdem wird angeregt, Zwischennutzungskonzepte zu entwickeln für die Übergangsphasen im Entwicklungsprojekt. Hier sind vor allem kulturelle Nutzungen vorstellbar. Auch Bildungsinstitutionen könnten an diesem Standort gewissermaßen ein Schaufenster zur Linzer Innenstadt erhalten.

Des Weiteren sollen adäquate Nachnutzungen für Standorte am Schillerpark entwickelt werden. Synergien mit einem Zwischennutzungskonzept sowie den Freiluftkulturräumen im Schillerpark können dabei wertvolle Impulse für eine langfristige Umnutzung liefern.



Schematische Darstellung der Freiluftkulturräume im Schillerpark und im Volksgarten

# Teilraum 3: Neustadtviertel



### **AUSGANGSLAGE**

Das Neustadtviertel mit seiner typischen Blockrandbebauung ist von Mozartstraße, Landstraße, Blumauerstraße und Khevenhüllerstraße begrenzt.

Dieser Stadtteil weist eine der höchsten Bevölkerungsdichten der Innenstadt auf. Aus dem Klimawandelanpassungskonzept der Stadt Linz geht außerdem hervor, dass gerade im Neustadtviertel ein hoher Anteil an vulnerablen Gruppen, also unter 6- und über 65-jährige, wohnen und ein geringer Anteil an Grünflächen im unmittelbaren Wohnumfeld zur Verfügung steht.

Gleichzeitig ist das Neustadtviertel jenes Gebiet, das mit den beiden Hauptverkehrsachsen Humboldtstraße und Dinghoferstraße hohen Verkehrsbelastungen und Emissionen ausgesetzt ist.

In Summe ergibt sich somit für das Neustadtviertel ein hoher stadträumlicher Sanierungsbedarf. Gleichzeitig ist hier auch ein enormes Sanierungspotenzial zu erkennen. Mit einer Verkehrsberuhigung der Innenstadt gewinnt man Gestaltungsmöglichkeiten, um die Straßenräume zu qualitätsvollen öffentlichen Räumen für die Nachbarschaften umzubauen.

# Teilraum 3: Neustadtviertel

## Konzept

### 1. VERKEHRSBERUHGTE STRASSEN RÄUME

Für den gewählten Teilraum werden die Möglichkeiten einer Aufwertung von Straßenräumen beispielhaft aufgezeigt. Immer geht es darum, den Straßenraum als Teil der öffentlichen Räume für die Nachbarschaften zu begreifen und sie entsprechend nutzbar zu machen. Auf den folgenden Seiten werden beispielhafte Straßenquerschnitte und deren Umbaupotenzial dargestellt.

### 2. KLIMAFITTE STRASSEN MIT GRÜNER UND BLAUER INFRASTRUKTUR

Um unsere Städte an die Folgen des Klimawandels anzupassen, sind ambitionierte Maßnahmen notwendig. Umfassende Baumpflanzungen in den Straßenräumen sind dabei ein Schlüssel in dicht bebauten Stadtgebieten. Für die Baumpflanzungen in den eher engen Straßenräumen eignet sich das Schwammstadt-Prinzip, welches an der Oberfläche weniger Platz benötigt als herkömmliche Baumscheiben, aber unterirdisch viel und besonders hochwertigen Wurzelraum (und Regenwasserspeicher) zur Verfügung stellt.

Auch das Regenwassermanagement ist zentraler Baustein der klimawandelangepassten Stadt. Immer häufiger auftretende Unwetter und Starkniederschläge sowie die zunehmende Bodenversiegelung belasten immer mehr die Kanalisationsinfrastruktur. Hitzewellen und Trockenperioden lassen die Wasservorräte sinken. So wird der Umgang mit dem Regenwasser zu einer zentralen Herausforderung in der Stadt. Gleichzeitig ist das Niederschlagswasser zu wertvoll für die Einleitung in das Kanalnetz. Intelligentes Regenwassermanagement wird also eine immer wichtigere Rolle spielen.

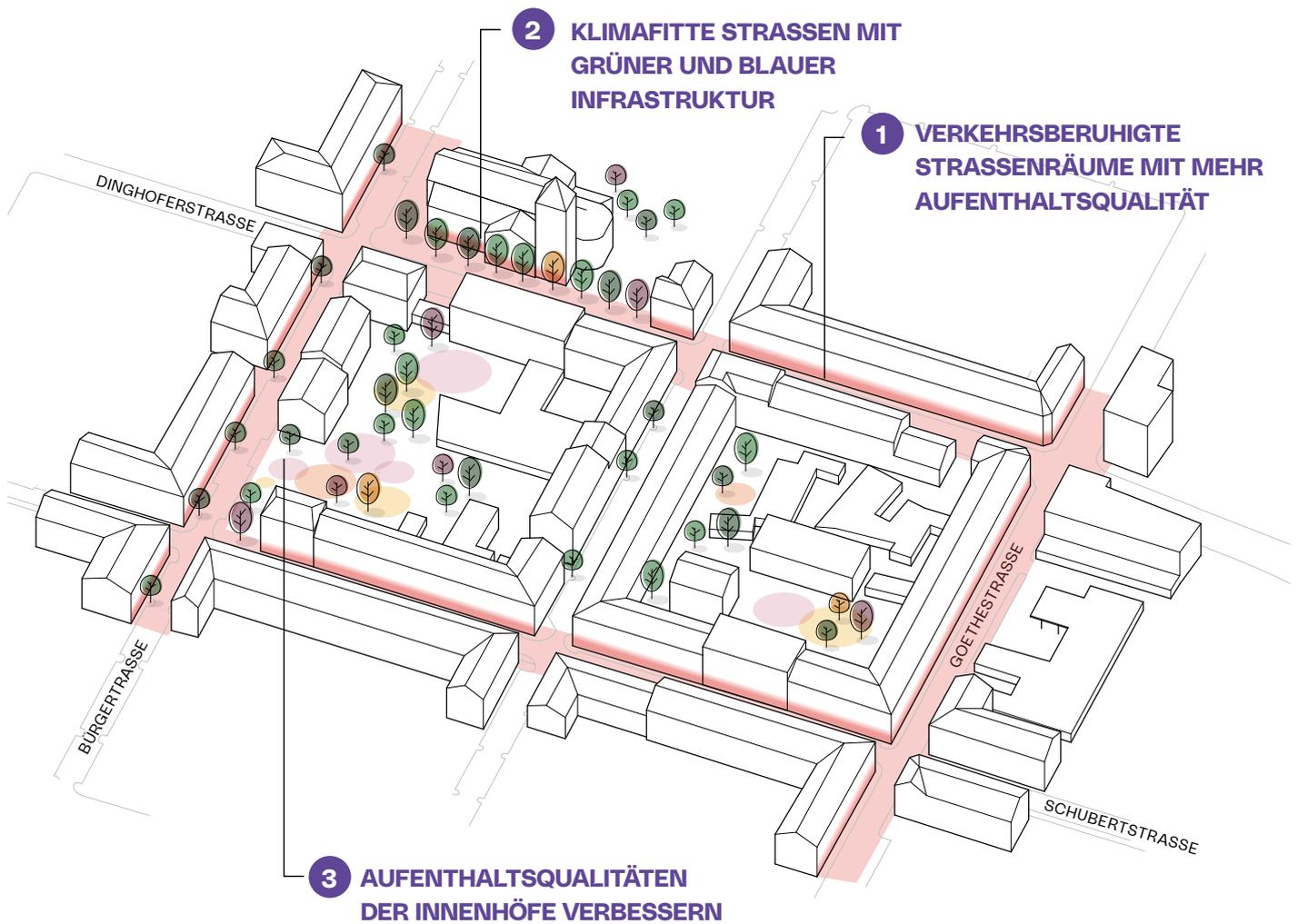
Dabei sind vor allem folgende Ziele zentral:

- Der Versiegelungsgrad ist – auch in der dicht bebauten Innenstadt – so gering wie möglich zu halten. Wo es möglich ist, sollen versickerungsfähige Oberflächen in der Freiraumgestaltung zum Einsatz kommen.
- Die Entwicklung eines innovativen Regenwasser- bzw. Starkregenmanagement-Konzeptes für die Innenstadt ist zu empfehlen.

### 3. AUFENTHALTSQUALITÄT DER INNENHÖFE VERBESSERN

Die Innenhöfe des Neustadtviertels bieten sich für wohnungsnahen Grün- und Freiraum an. Durch Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen wird einerseits die Nutzbarkeit und andererseits auch das Mikroklima der Innenhöfe verbessert.

Seit langem ist es ein erklärtes Ziel der Stadt Linz, über das Instrument der Bebauungsplanung die Innenhöfe langfristig von Bebauung freizuhalten. Es empfiehlt sich die Erstellung von städtebaulichen Studien für ausgewählte Straßenblöcke, um die Fragen der Bebauung, der Nutzung und der Grünflächen integriert zu untersuchen.



## Teilraum 3: Neustadtviertel

# Verkehrsorganisation

Dieses Viertel wird von zwei „Verkehrsschneisen“ (Dinghoferstraße und Humboldtstraße) durchschnitten. Das Straßennetz ist größtenteils als Einbahnstraße geführt. Die Einbahnstraßen ermöglichen durch ihren durchgehenden Verlauf auch das Durchfahren durch gebietsfremden Verkehr. Weiters sind einige Straßenzüge von „Autoposern“ regelmäßig befahren, die vor allem in den Nächten zu Lärm und Gefährdungen führen. Die Straßenräume selbst sind durch parkende Kraftfahrzeuge geprägt. Generell sind Kurzparkzonen verordnet, für Bewohner\*innen bestehen Bewohner\*innenparkzonen. Ergänzend gibt es situationsgerechte Ladezonen.

Die Qualität der öffentlichen Räume ist größtenteils unbefriedigend und wenig begrünt. Die Dinghoferstraße und die Humboldtstraße sind als leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen überbreit ausgebaut und nicht an ihr urbanes Umfeld angepasst. Die übrigen Straßenräume sind geprägt von abgestellten Kraftfahrzeugen und oft ungenügenden Flächen für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

### ZIELSETZUNGEN UND STRATEGIE

Für eine Attraktivierung dieses Teiles der Innenstadt wird ein schrittweises Vorgehen vorgeschlagen. Kern der kurzfristigen Maßnahmen ist eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume. Dabei soll nach dem Modell der sogenannten „Low Traffic Neighbourhoods“, angepasst an Linzer Verhältnisse, vorgegangen werden.

Diese Strategie bedeutet, Nachbarschaften zu definieren, die von Sammelstraßen begrenzt sind und die vom Durchgangsverkehr befreit werden. Die Straßenräume sollten neugestaltet und begrünt werden. Kurzfristig lassen sich in der Neustadt drei solche Nachbarschaften abgrenzen, in Nord-Süd-Richtung durch die Straßenzüge Landstraße, Humboldtstraße, Dinghoferstraße und Khevenhüllerstraße begrenzt. Durch den Einbau von Verkehrsfiltern (Diagonalsperren) kann Schleichverkehr im Stadtteil reduziert werden.

Mit der Eröffnung der A26 Linzer Autobahn („Westring Linz“) lassen sich mittelfristig weitere Maßnahmen setzen. Die künftige Funktion der beiden Straßenzüge Dinghoferstraße und Humboldtstraße ist dann neu zu definieren. Der Durchgangsverkehr mit privaten Kfz sollte deutlich eingeschränkt und verlangsamt werden, die Aufschließungsfunktion für den Ziel- und Quellverkehr sowie für den regionalen und städtischen öffentlichen Verkehr bleibt erhalten. Damit wird das gesamte Neustadtviertel zu einer verkehrsberuhigten Nachbarschaft.



### Schema: mögliche verkehrsberuhigte Nachbarschaften im Neustadtviertel

Das Schema zeigt eine mögliche Abgrenzung und erste Überlegungen zur Verkehrsberuhigung auf. Die konkrete Planung von Maßnahmen soll unter Einbeziehung der Anrainer\*innen und Stakeholder erfolgen.



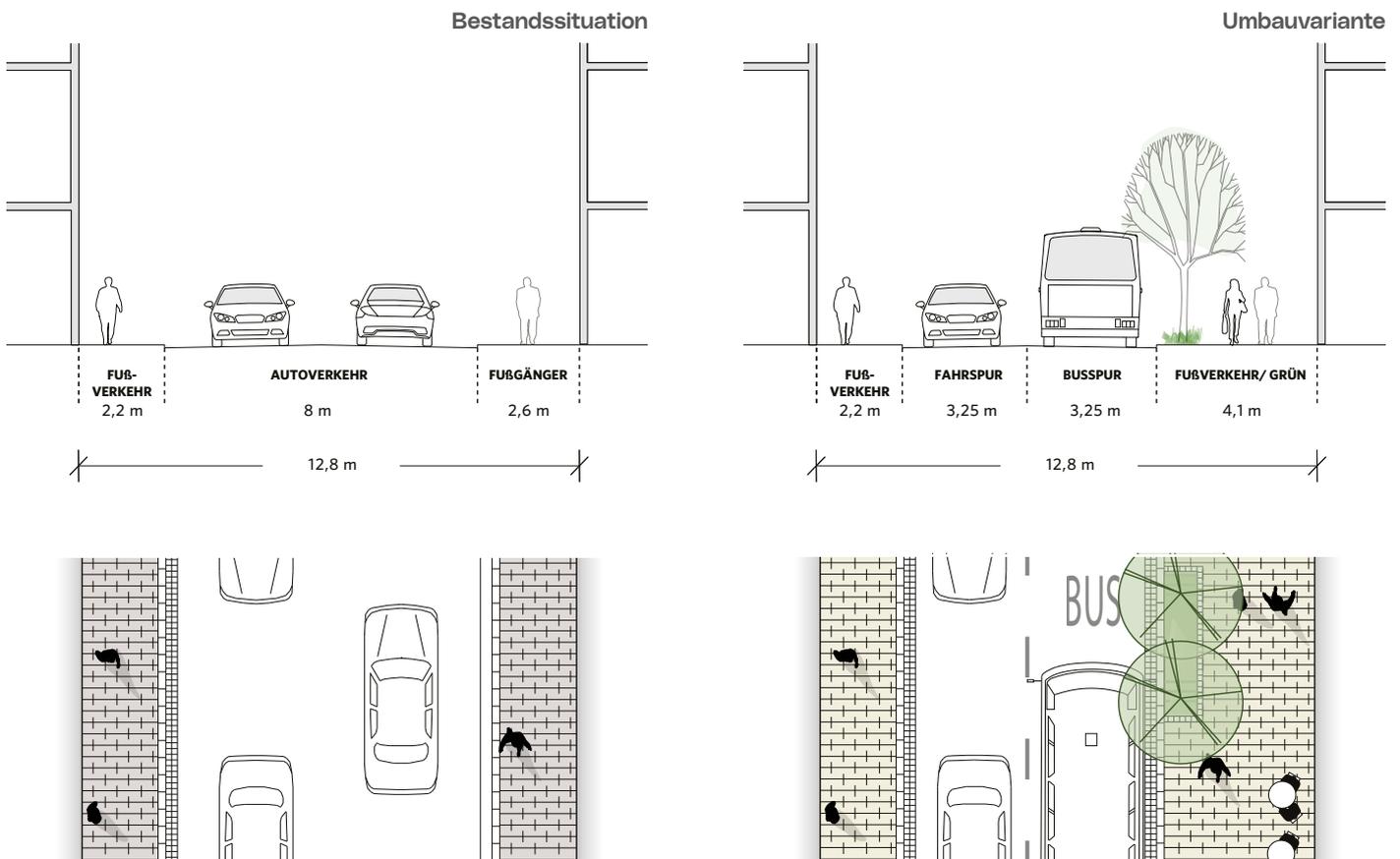
### Schema: mögliche Verkehrsorganisation im Neustadtviertel

# Teilraum 3: Neustadtviertel

## Aufwertung von Straßenräumen

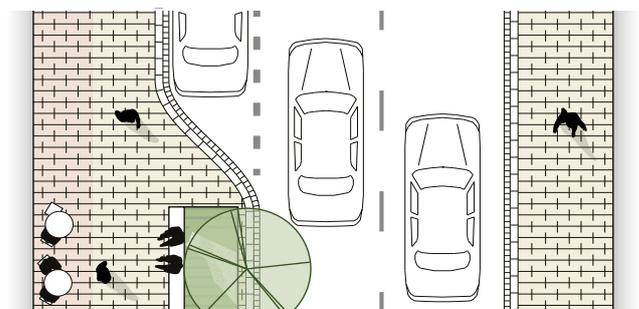
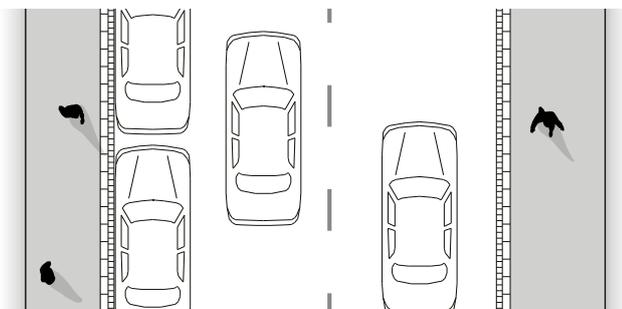
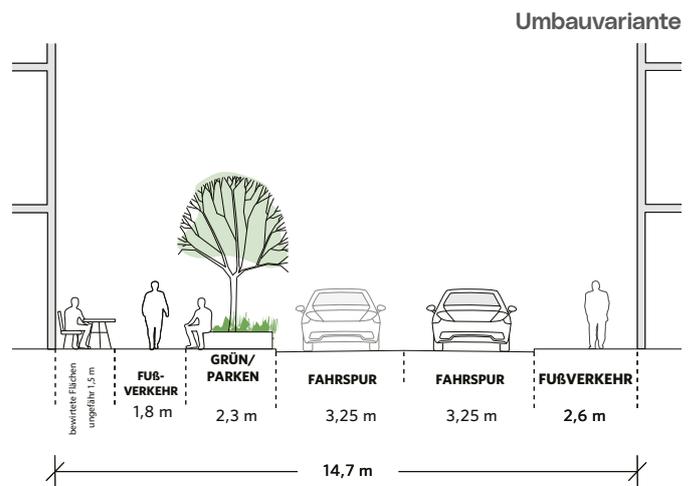
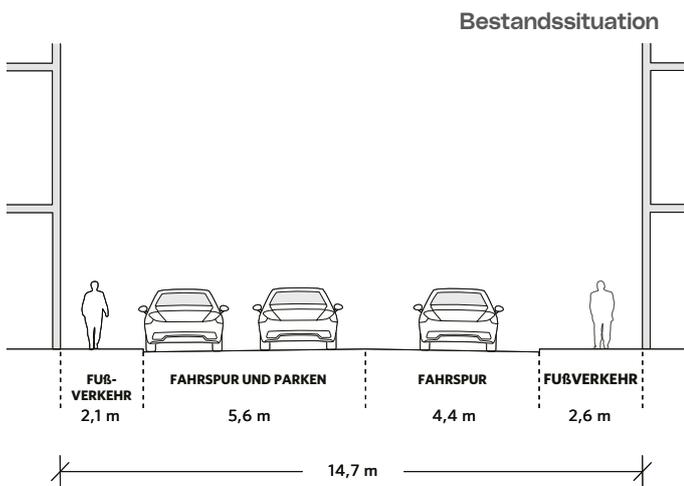
### GOETHESTRASSE

Sie ist eine wichtige Achse für den innerstädtischen Busverkehr und eine wichtige Verbindung für den Radverkehr (auf der Fahrbahn). Durch selektive Einbahnführungen lässt sich der Kfz-Durchgangsverkehr unterbinden. Eine schrittweise Reduktion der Stellplätze, in Abstimmung mit der zu erstellenden Parkraumstrategie, schafft mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und für mehr Gestaltungsqualität der öffentlichen Räume.



### DINGHOFERSTRASSE

Bis zur Eröffnung der Westspange bleibt diese eine wichtige Achse für den Kfz- und öffentlichen Verkehr in Einbahnführung mit 2 Fahrstreifen. Kurzfristig ist eine Reduktion der Fahrbahn auf das erforderliche Maß von 6,5 m möglich. So lassen sich die Seitenräume verbreitern und begrünen.



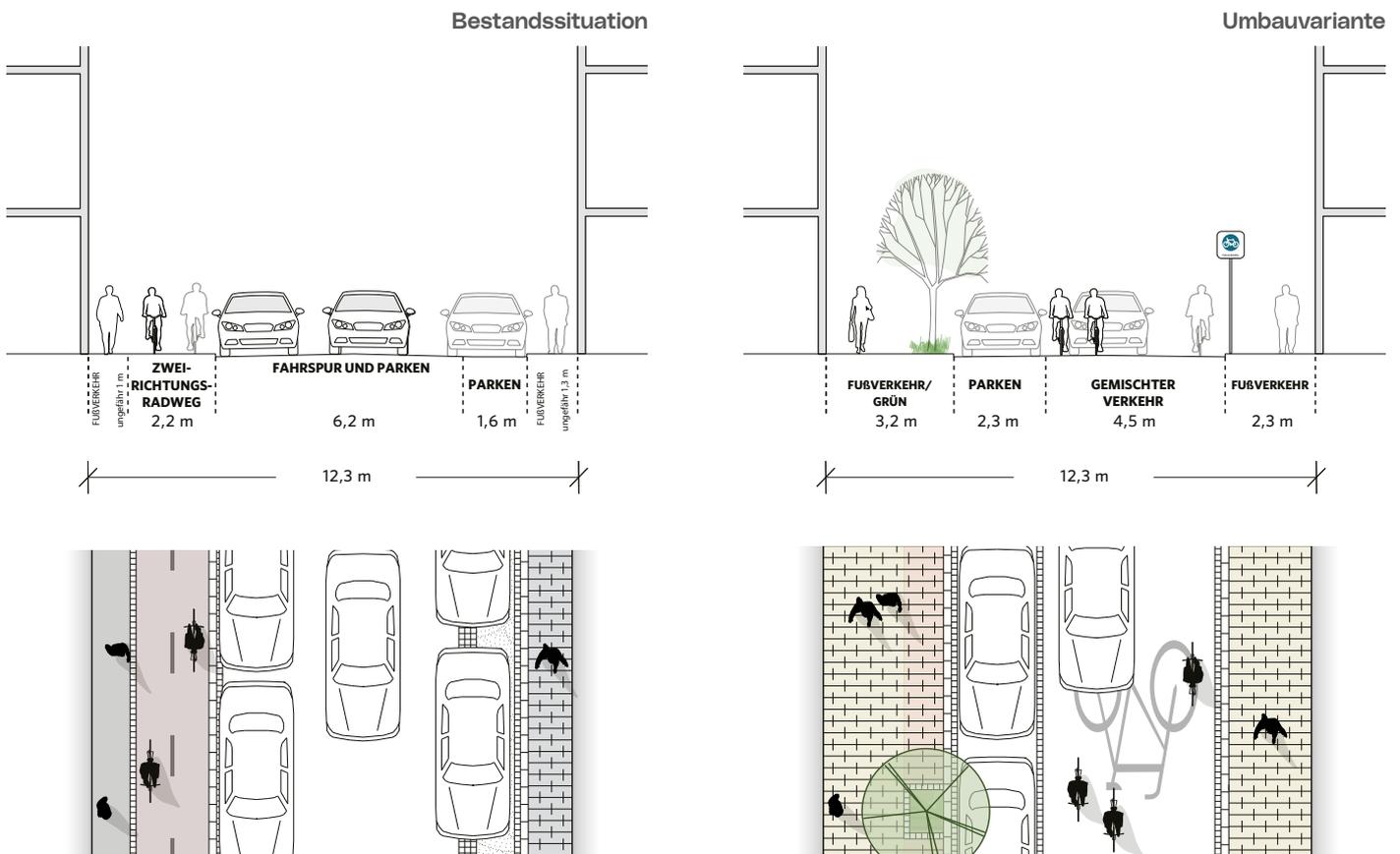
# Teilraum 3: Neustadtviertel

## Aufwertung von Straßenräumen

### SCHUBERTSTRASSE

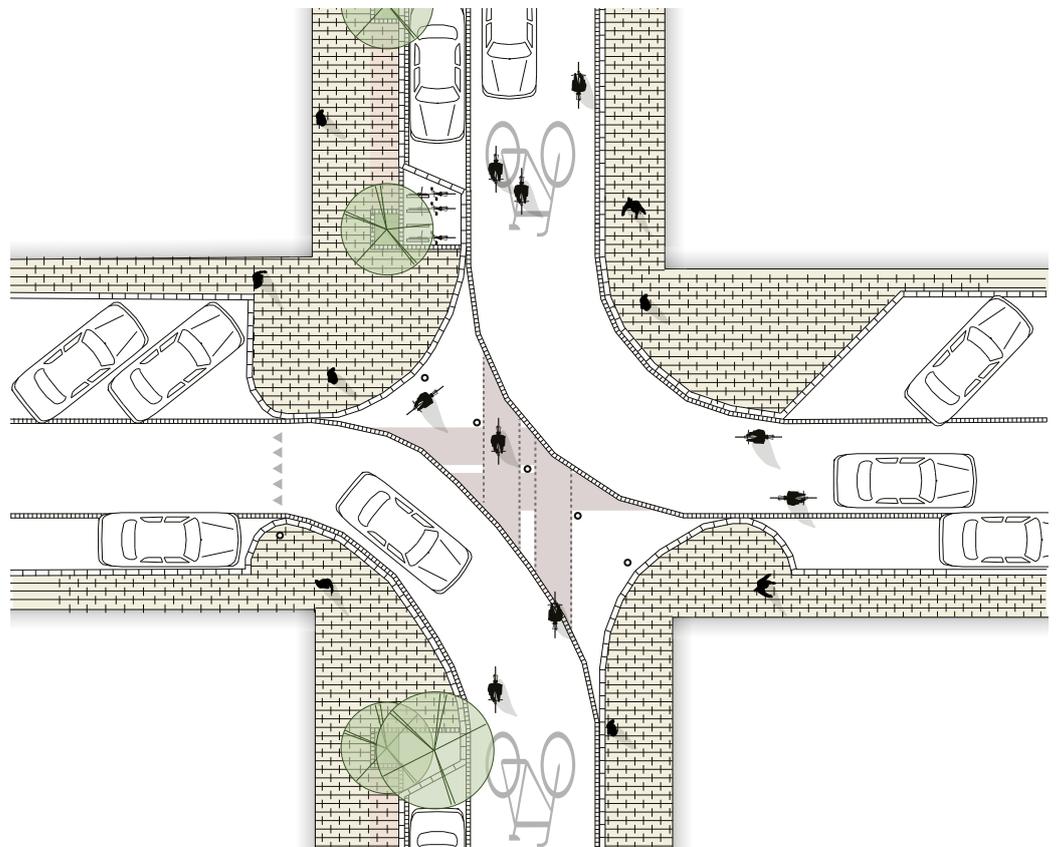
Sie wird die Radhauptachse im Nord-Süd-Verkehr (in beiden Richtungen). Hier wird die Errichtung einer Fahrradstraße bei Beibehaltung der Einbahnführung für den Kfz-Verkehr vorgeschlagen. Der bestehende zu schmale Radweg wird rückgebaut, die Flächen für Parken werden reduziert und begrünt. Der Straßenzug soll an Kreuzungen ohne öffentlichen Linienverkehr bevorrangt werden.

Eine Diagonalsperre im Bereich der Kreuzung Schillerstraße hilft, den Kfz-Durchgangsverkehr zu verringern.



### MODALFILTER

Durch den Einbau von sogenannten Verkehrsfiltern (Diagonalsperren) kann Schleichverkehr im Stadtteil reduziert werden.





# 04

## Umsetzungsstrategie

# Maßnahmenvorschläge

Das Linzer Innenstadtkonzept besitzt als informelles Planungsinstrument keine Rechtsverbindlichkeit. Um die Entwicklungsziele wirksam werden zu lassen, müssen sie auf breiten Konsens aller Beteiligten aufgebaut werden. Der Planungsprozess unter der Einbindung der politischen Referent\*innen aller im Stadtrat vertretenen Fraktionen, einer breiten Gruppe an Stakeholdern und interessierten Bürger\*innen hat dafür die entsprechende Grundlage geschaffen. Nun geht es darum, die gemeinsam erarbeiteten Ziele kontinuierlich und schrittweise umzusetzen.

Im folgenden Abschnitt werden Umsetzungsmaßnahmen vorgeschlagen, die alle dazu beitragen, das Linzer Innenstadtkonzept auf den Boden zu bringen. Diese Maßnahmen werden zusammenfassend nach folgenden Kriterien beschrieben:

## HANDLUNGSFELDER

1. Nutzungsvielfalt und Qualitätssicherung
2. Stadträume und öffentliche Räume
3. Mobilität

## ZEITLICHER RAHMEN

- kurzfristig (bis 2027)
- mittelfristig (bis 2030)
- langfristig (bis 2035)

## FINANZIERUNGSBEDARF

- gering (unter €100.000,-)
- mittel (€100.000,- bis €240.000,-)
- hoch (über €240.000,-)

## EINFLUSSBEREICH DER STADT LINZ

- unmittelbare Maßnahme (die Stadt Linz hat direkten Einfluss)
- mittelbare Maßnahme (die Stadt Linz kann indirekt an Umsetzungen mitwirken)

# 1. Nutzungsvielfalt und Qualitätssicherung

## 1.1 INNENSTADTMANAGEMENT

Ziel:

- Steigerung der Konkurrenzfähigkeit der Linzer Innenstadt durch Erhöhung der Kooperation zwischen den einzelnen Akteur\*innen und stärkere Positionierung gegenüber dem Kund\*innensegment

Beschreibung:

- Etablierung einer „Geschäftsstelle“ mit klarer Verantwortlichkeit
- Definition des räumlichen Zuständigkeitsbereichs
- Definition des inhaltlichen Zuständigkeitsbereichs (Strategie, Vernetzungsgagenden, Kommunikationsagenden, An-/Vermietungstätigkeit)
- Klärung der Finanzierung (städtischer Beitrag, Förderung, Beitrag der Handelsunternehmen, ...) und des Geschäftsmodells (Dienstleistung vs. eigenes Risiko)
- Digitale Unterstützung (Quartiersapp, Soziale Medien, ...)

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- City Ring
- IG Altstadt
- Wirtschaftskammer
- Tourismusverband
- div. Dienstleister

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- gering bis mittel

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare bzw. mittelbare Maßnahme

## 1.2 FÖRDERMITTEL FÜR LEBENDIGKEIT IM STRASSENRAUM AKQUIRIEREN

Ziel:

- Förderung von Einzelinitiativen mit der Möglichkeit breiter Beteiligung und Verankerung im Stadtraum

Beschreibung:

- Definition der Zielgruppen (Kunst und Kultur, Vereine, Handel, Gastronomie, Bevölkerung, Institutionen, ...)
- Definition der Schwerpunkte (Belebung von leerstehenden Geschäftslokalen, Verbesserung des öffentlichen Raums, soziale Projekte, temporäre Projekte)
- Bereitstellung eines Förderbudgets und Klärung der Finanzierung (inkl. Sponsoring-Modelle, Finanzierungspartnerschaften)
- Präzisierung der Zielvorstellung, Erstellung von Ausschreibungen
- Abwicklung von Ausschreibung (ggf. in Kooperation mit erfahrenen Stellen; z.B. Ars Electronica)

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- gering bis mittel

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

### 1.3 ERWEITERUNG DER SERVICE- ANGEBOTE FÜR DEN TOURISMUS

Ziel:

- Bestehende Tourismusinfrastruktur mit niederschweligen Serviceangeboten unterstützen und erweitern

Beschreibung:

- Entwickeln von weiteren Tourismusserviceangeboten (Führungen, „Meet the Locals“ – Generationentreffen, ...) abseits der Notwendigkeit der Errichtung weiterer Infrastruktur
- Finanzierungspartnerschaften

Projektbeteiligte:

- Linz Tourismus

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- gering

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare und mittelbare Maßnahmen

### 1.4 ÜBERARBEITUNG DES 10 PUNKTE- PROGRAMMS FÜR HOCHHÄUSER

Ziel:

- Entwicklung von klaren Zielvorgaben bei Hochhausprojekten in der Innenstadt
- Mit Ausnahme des Gebiets entlang der Bahnstrecke sind Hochhäuser in der Innenstadt eher ungeeignet. Im Fall einer Hochhausentwicklung in der Innenstadt sind jedenfalls besondere qualitätssichernde Maßnahmen zu treffen.
- mit Ausnahme des Gebiets entlang der Bahnstrecke keine Hochhäuser in der Innenstadt, im Bereich Schillerpark nur mit städtebaulicher Qualitätssicherung

Beschreibung:

- Spezifizierung des Leitfadens Hochhäuser für Bauvorhaben in Innenstadtlagen (räumlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen zur Höhenentwicklung, Bezug zur gebauten Umgebung und zum öffentlichen Raum, Nutzungen, Sockelzone, Erschließung, ...)

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- gering

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

### 1.5 ZWISCHEN- UND UMNUTZUNGS-KONZEPT FÜR DAS HOTELAREAL AM SCHILLERPARK

#### Ziel:

- Kulturelle, soziale bzw. universitäre Zwischennutzung im Rahmen der Standortentwicklung des Hotelareals am Schillerpark

#### Beschreibung:

- Durchführung eines dialogischen Werkstattverfahrens unter Einbindung aller relevanten Stakeholder zur Entwicklung eines Zwischennutzungskonzeptes
- Leerstand in Teilbereichen des Hotelareals am Schillerpark wird temporär nutzbar gemacht
- Kulturelle, soziale bzw. universitäre Institutionen nutzen den zentralen Standort als „Schaufenster“ in der Südlichen Landstraße
- Zwischen- bzw. Umnutzung mit Strahlkraft verbessert den Nutzungsmix in der Südlichen Landstraße und bereitet langfristige Nutzungen für den Standort vor

#### Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Eigentümer\*innen/  
Projektentwickler\*innen
- kulturelle, soziale, universitäre Institutionen
- Bürger\*innen

#### Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

#### Finanzierungsbedarf:

- gering

#### Einflussbereich der Stadt Linz:

- mittelbare Maßnahme

### 1.6 RAHMENPLAN UND REALISIERUNGSWETTBEWERB FÜR DIE UMGESTALTUNG DES HOTELAREALS AM SCHILLERPARK

#### Ziel:

- Erstellung von Rahmenbedingungen und Entwicklungszielen für die Projektentwicklung am Standort Schillerpark unter besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Interesses
- Aufwertung des Standorts Schillerpark durch bauliche Verbesserungen, Um- bzw. Neubaumaßnahmen und Umnutzungen des Hotelareals als Leuchtturmprojekt in der südlichen Landstraße

#### Beschreibung:

- Erstellung eines städtebaulichen, architektonischen, landschaftsarchitektonischen und verkehrsplanerischen Rahmenplans mit Vorgaben zur Standortentwicklung im Hotelareal am Schillerpark
- Durchführung eines dialogischen Werkstattverfahrens unter Einbindung aller relevanten Stakeholder zur Entwicklung dieses integrierten Rahmenplans
- frühzeitige Einbindung der Bürger\*innen in das dialogische Verfahren mit dem Ziel, die Entwicklungsabsichten zu kommunizieren und Bedürfnisse der Bürger\*innen an diesen für die gesamte Innenstadt relevanten Standort zu sammeln
- Rahmenplan als Grundlage für die Ausschreibung eines Realisierungswettbewerbs durch die Projektentwickler
- Durchführung eines Realisierungswettbewerbs (empfohlen wird ein zweistufiges Verfahren mit städtebaulichen und räumlich-strukturellen Aufgaben in der 1. Stufe und hochbaulichen bzw. landschaftsarchitektonischen Aufgaben in der 2. Stufe)

## 2. Stadträume und öffentliche Räume

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Eigentümer\*innen/  
Projektentwickler\*innen
- City Ring
- Innenstadtmanagement
- Bürger\*innen

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- gering

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

### 2.1 NEUGESTALTUNG HAUPTPLATZ

Ziel:

- Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität

Beschreibung:

- Durchgangsfreier Hauptplatz (Fußgängerzone) schafft neue Gestaltungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Durchführung eines Realisierungswettbewerbs auf Grundlage der Zielsetzungen des Innenstadtkonzepts
- temporäre Maßnahmen lassen sich bereits mit Eröffnung der 4. Donaubrücke setzen

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Land OÖ
- Linz AG
- Linz Tourismus
- City Ring
- Bundesdenkmalamt
- Kunstuniversität Linz
- Verein Wir Altstadt Linz
- weitere anrainende Stakeholder

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- hoch

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

## 2.2 ATTRAKTIVIERUNG DES STADTEINGANGS „LINZ-BALKON“

Ziele:

- Anbindung des Hauptplatzes an die Nibelungenbrücke verbessern
- Ort des Ankommens verbessern

Beschreibung:

- neue Verkehrsorganisation erlaubt Verbesserungen der Aufenthaltsqualität – Brückenkopf wird zum Aufenthaltsraum
- Räumlicher Bezug zur Donau wird verbessert
- Bestandteil der Aufgabenstellung im Realisierungswettbewerb Hauptplatz
- Aushängeschild für Linz-Tourismus

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Land OÖ
- Linz AG
- Linz Tourismus
- Bundesdenkmalamt
- Kunstuniversität Linz

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- hoch

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

## 2.3 FREILUFTKULTURRÄUME IM SCHILLERPARK UND IM VOLKSGARTEN

Ziel:

- Kulturinstitutionen stärker im öffentlichen Raum sichtbar machen

Beschreibung:

- Musiktheater nutzt Volksgarten, Landesbibliothek den Schillerpark als „Grünes Foyer“
- Durchführung eines dialogischen, partizipativen Werkstattverfahrens zur Erstellung eines Programmierungs- und Umgestaltungskonzepts in Kooperation mit den Kulturinstitutionen und unter Einbindung der Bürger\*innen
- temporäre Nutzungen können in langfristige Umgestaltung der Parks münden
- die Nutzung der Freiluftkulturräume lässt sich mit einer kulturellen Zwischennutzung von Teilen des Hotelareals verknüpfen

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- anrainende Kulturinstitutionen

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- mittel bis hoch

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare und mittelbare Maßnahmen

## 2.4 DIALOGISCHES WERKSTATT- VERFAHREN FUSSGÄNGERZONE SÜDLICHE LANDSTRASSE

Ziel:

- Vorbereitung eines landschaftsarchitektonischen Realisierungswettbewerbs zur Umgestaltung der Fußgängerzone Südliche Landstraße

Beschreibung:

- Vorbereitung der Wettbewerbsaufgabe (Gestaltung des öffentlichen Raums, Verkehrsorganisation, Nutzungen, qualitative und technische Vorgaben, ...) im Rahmen eines dialogischen Werkstattverfahrens unter Einbindung aller relevanten Stakeholder sowie der Bürger\*innen
- Beteiligung vor (Vorbereitung der Aufgabenstellung) und nach dem Wettbewerbsverfahren (Information über Ergebnisse)
- hoher Anspruch an öffentliche Kommunikation des Vorhabens (Anrainer\*innen, Geschäftsleute, allgemeine Öffentlichkeit/ Bürger\*innen)

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Linz AG
- Linz Tourismus
- Wirtschaftskammer OÖ
- City Ring
- Innenstadtmanagement
- anrainende Stakeholder
- Bürger\*innen

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- gering

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahmen

## 2.5 UMGESTALTUNG FUSSGÄNGERZONE SÜDLICHE LANDSTRASSE

Ziel:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Beschreibung:

- Umgestaltung der Südlichen Landstraße zur Fußgängerzone auf Grundlage des Gewinnerbeitrags aus einem vorgelagerten Realisierungswettbewerb
- mit „Grünem Charakter“ durch Baumpflanzungen, wo die technischen Voraussetzungen gegeben sind (Einbauten, Einfahrten, Aufstellflächen für Feuerwehr, ...); andere Grünflächen, wo Baumpflanzungen nicht möglich sind
- großzügige Stadtmöbel für mehr Aufenthaltsqualität und mehr Raum für Gastgärten

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Linz AG

Zeitlicher Rahmen:

- mittelfristig

Finanzierungsbedarf:

- hoch

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahmen

## 2.6 ENTRÉE VOLKSGARTEN

Ziel:

- Gestaltungsqualität des Ankommensortes in die Innenstadt verbessern

Beschreibung:

- Wegeführung und Blickbeziehungen in die Landstraße verbessern, Eingangsbereich in den Park öffnen
- Verlegung der öffentlichen WC-Anlage
- Gestalterische Einbindung in Neugestaltung der Fußgängerzone Südliche Landstraße

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz

Zeitlicher Rahmen:

- mittelfristig

Finanzierungsbedarf:

- hoch

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahmen

## 2.7 GESTALTUNGSHANDBUCH „ÖFFENTLICHER RAUM“

Ziel:

- Übersetzung der Qualitätsvorgaben in Design und Gestaltungsvorgaben für die Innenstadt prägende Elemente

Beschreibung:

- Definition der „prägenden“ Elemente (z.B. Schanigärten, Bestuhlung, Querschnitte, Ausstattung, Beleuchtung,..)
- Fachübergreifende Erarbeitung der Richtlinien
- Verankerung in den Projektstrukturen
- Umsetzungsstrategie

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- gering bis mittel

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

## **2.8 STRUKTURKONZEPTE DOMVIERTEL/ VOLKSGARTENVIERTEL/ NEUSTADTVIERTEL/ RATHAUSVIERTEL**

Finanzierungsbedarf:

- gering bis mittel

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

Ziel:

- Erarbeitung von integrierten Planungsgrundlagen für die einzelnen Viertel der Innenstadt mit Aussagen zur städtebaulichen Struktur, der Qualität der öffentlichen Räume und Mobilitätskonzept

Beschreibung:

- Integrierte Konzepterstellung unter Berücksichtigung von städtebaulichen bzw. standortbezogenen Entwicklungsmöglichkeiten, der Umgestaltung öffentlicher Räume und Maßnahmen zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung
- Strukturkonzepte bereiten Änderungen in Bebauungsplänen vor, bilden die Grundlage für konkrete Umbaumaßnahmen in den öffentlichen Räumen und entwickeln Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Dialogische Planungsprozesse mit enger Einbindung lokaler Stakeholder und Menschen aus der jeweiligen Nachbarschaft
- besonderer Fokus wird auf klimafitte Straßenräume bzw. öffentliche Räume mit blau-grüner Infrastruktur gerichtet
- die jeweiligen „Tore“ in die Innenstadt werden jeweils als Schwerpunkträume vertiefend behandelt

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Stadtteilrelevante Stakeholder
- Bürger\*innen aus der Nachbarschaft

Zeitlicher Rahmen:

- kurz- bis mittelfristig

## 3. Mobilität

### 3.1 FUSSGÄNGERZONE HAUPTPLATZ

Ziel:

- Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität ohne Durchgangsverkehr

Beschreibung:

- mit Eröffnung der 4. Donaubrücke kann Hauptplatz zur Fußgängerzone werden
- Lieferverkehr und Einsatzfahrzeuge können weiterhin zufahren
- Verkehrsflächen (Taxistandplätze, Zufahrten, ...) werden in neue Platzgestaltung integriert
- temporäre Maßnahmen lassen sich bereits mit Eröffnung der 4. Donaubrücke setzen

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Linz AG

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- gering

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

### 3.2 AUSWEITUNG DER FUSSGÄNGERZONE IN DER SÜDLICHEN LANDSTRASSE

Ziel:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Südlichen Landstraße

Beschreibung:

- Südliche Landstraße wird analog zum nördlichen Teil zur Fußgängerzone
- Fahrradfahren bleibt in beide Richtungen erlaubt
- Flächen werden für Gestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen frei
- Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktureinrichtungen in der Bismarckstraße mit Kfz bleibt gegeben

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- City Ring
- Wirtschaftskammer

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- gering

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

### 3.3 AUSBAU DER BEIDEN NORD-SÜD-HAUPTVERBINDUNGEN IM RADVERKEHR (SCHUBERTSTRASSE UND HERRENSTRASSE/ VOLKSGARTENSTRASSE)

Ziel:

- Verbesserung der Radinfrastruktur zur Steigerung der Lebensqualität und Reduktion der Verkehrsbelastungen in der Innenstadt auf Basis der Fahrradstrategie

Beschreibung:

- wichtige Achsen (Radhaupttrouten) für den innerstädtischen Radverkehr (Schubertstraße, Herrenstraße/Volksgartenstraße)
- Schubertstraße: Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs durch selektive Einbahnführungen, schrittweise Reduktion der Stellplätze in Abstimmung mit der Parkraumstrategie

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz

Zeitlicher Rahmen:

- mittelfristig

Finanzierungsbedarf:

- hoch

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

### 3.4 ABSCHNITTSWEISE BAULICHE UMGESTALTUNGEN DINGHOFERSTRASSE UND HUMBOLDTSTRASSE/ DAMETZSTRASSE

Ziel:

- Verbesserung der Lebensqualität, der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit im Neustadt- und Rathausviertel

Beschreibung:

- konkreten bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen werden im Rahmen der Strukturkonzepte (vgl. 2.9) erarbeitet
- integrierte Betrachtung von Fragen zu Städtebau und Architektur, Umgestaltung von Plätzen und Straßenräumen und der Verkehrsorganisation wird nachdrücklich empfohlen

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz

Zeitlicher Rahmen:

- mittelfristig

Finanzierungsbedarf:

- hoch

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

### 3.5 BAULICHE UMGESTALTUNGEN UND VERBESSERUNGEN IN DER GOETHESTRASSE UND MOZARTSTRASSE

#### Ziel:

- Verbesserung der Lebensqualität, der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit

#### Beschreibung:

- Ausbau zu Bus- und Fahrradstraßen
- hier wird die integrierte Betrachtung von Fragen zu Städtebau und Architektur, Umgestaltung von Plätzen und Straßenräumen und der Verkehrsorganisation (vgl. 2.8 Strukturkonzept Neustadtviertel) nachdrücklich empfohlen

#### Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Linz AG

#### Zeitlicher Rahmen:

- langfristig

#### Finanzierungsbedarf:

- hoch

#### Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

### 3.6 MASSNAHMEN ZUR BESSEREN FUSSLÄUFIGEN ERREICHBARKEIT DES BAHNHOFES

#### Ziel:

- Attraktivierung des südlichen „Eingangstores“ in die Innenstadt im Bahnhofsbereich und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen

#### Beschreibung:

- drei mögliche Routen für die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Landstraße
  - Route Kärntnerstraße
  - Route Busterminal
  - Route Böhmerwaldstraße

#### Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Land OÖ
- Linz AG

#### Zeitlicher Rahmen:

- mittelfristig

#### Finanzierungsbedarf:

- mittel

#### Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

### 3.7 ÖV-STRATEGIE INNENSTADT

Ziel:

- Entwicklung einer Gesamtstrategie zur Anpassung des innerstädtischen Liniennetzes und der Regionalbusangebote an die neuen S-Bahn-Haltestelle, parallel zu deren Fertigstellung

Beschreibung:

- Anpassungen des innerstädtischen Liniennetzes und der Regionalbusangebote an neuen S-Bahnhalte, parallel zu deren Fertigstellung
- erster Schritt: Einführung der Obus-Linie 48 mit begleitenden Optimierungen des Zubringernetzes
- Entwicklung einer Gesamtstrategie, differenziert nach Verkehrsträgern
- Abstimmung mit geplanten Großinvestitionen (Regional-Stadtbahn, S-Bahn, Obus-Linie 48)
- Gestaltungskonzepte für die Haltestellenbereiche mit besonderem Anspruch an die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität, Klimawandelanpassung und möglichen Synergien mit Nachbarschaftszentren bzw. „Toren in die Innenstadt“

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Linz AG
- Land Oberösterreich

Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

Finanzierungsbedarf:

- hoch

Einflussbereich der Stadt Linz:

- mittelbare Maßnahme

### 3.8 SCHRITTWEISER AUSBAU DER RADROUTEN GEMÄSS FAHRRAD STRATEGIE LINZ

Ziel:

- Verbesserung der Radinfrastruktur zur Steigerung der Lebensqualität und Reduktion der Verkehrsbelastungen in der Innenstadt

Beschreibung:

- schrittweiser Ausbau des Radhaupt-routen- und Verbindungsrouthenetzes gemäß der Fahrradstrategie Linz

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz

Zeitlicher Rahmen:

- kurz- bis langfristig

Finanzierungsbedarf:

- hoch

Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

### 3.9 STRATEGIE CITY-LOGISTIK

#### Ziel:

- Entwicklung einer Strategie zur Reduktion, Dekarbonisierung und besseren Lenkung des Güterverkehrs in der Innenstadt, insbesondere durch Bündelung von Zustelldiensten

#### Beschreibung:

- Quantitative Analyse der Ausgangslage
- Entwicklung von Strategien zur effizienten Steuerung des Güterverkehrs
- Nutzung von Erfahrungen und wissenschaftlichen Projekten (z.B. „CiL Linz - City Logistik Linz“ der FH OÖ)
- Einbeziehung von Wissenschaft und Wirtschaft
- Prüfung der Einsatzmöglichkeit von Lastenfahrrädern
- Durchführung von Pilotprojekten
- Strategie zur Dekarbonisierung der letzten Meile im Güterverkehr

#### Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Linz AG
- Wirtschaft
- Wissenschaft

#### Zeitlicher Rahmen:

- kurzfristig

#### Finanzierungsbedarf:

- gering

#### Einflussbereich der Stadt Linz:

- mittelbare Maßnahmen

### 3.10 PARKRAUMSTRATEGIE

#### Ziele:

- Verminderung der im öffentlichen Raum abgestellten Kraftfahrzeuge
- Etablierung eines (gesamtstädtischen) Parkraummanagements und einer klaren Parkraumleitung

#### Beschreibung:

- Zielgruppenanalyse
- Kapazitätsschaffungen (Stadtteilgaragen, Reduktion im Straßenraum, ...)
- Kerninhalte: Lagespezifische Stellplatzschlüssel, Konzept für Stadtteilgaragen und schrittweisem Freimachen von Straßenräumen
- Gesamtstädtische Bewirtschaftungsmodelle (Bewirtschaftung, Mehrfachnutzung, ...)
- Regelung für Neubau und Umbauten
- Schnittstelle zur Straßenplanung/Querschnittsgestaltung
- Finanzielle Anreizsysteme
- Park-Leitsystem
- Besondere Berücksichtigung von Betrieben bzw. Unternehmen mit erhöhten Ansprüchen
- Besondere Berücksichtigung von mobilitätseingeschränkten Personen

#### Projektbeteiligte:

- Stadt Linz

#### Zeitlicher Rahmen:

- mittelfristig

#### Finanzierungsbedarf:

- gering

#### Einflussbereich der Stadt Linz:

- unmittelbare Maßnahme

### 3.11 VERKEHRSPPLAN INNENSTADT 2035

Ziel:

- Standortbezogene integrierte Gesamtbe- trachtung der Mobilität

Beschreibung:

- Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes zur Verkehrsberuhigung (z.B. Herausnah- me Durchgangsverkehr Innenstadt)
- Berücksichtigung und Integration von an- deren Teilkonzepten (ÖV, Rad, Parkraum, Mobility, ...)

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Linz AG
- Land OÖ (Straßenerhalter)

Zeitlicher Rahmen:

- langfristig

Finanzierungsbedarf:

- hoch

Einflussbereich der Stadt Linz:

- mittelbare Maßnahme

### 3.12 MOBILITÄTSMANAGEMENT UND -ANGEBOTE

Ziele:

- Attraktivierung des nichtmotorisierten Individualverkehrs
- Angebote ausbauen und mittelfristig flä- chendeckendes Angebot entwickeln

Beschreibung:

- Weiterentwicklung von flächendeckenden Strategien für Car Sharing, Rad- und Lastradverleih, Fahrtendienste,.. im Sinne „Mobility as a service“
- Definition von Versorgungsstandards und Umsetzungsstrategien
- Geschäftsmodell und Umsetzungspartner akquirieren
- Entwicklung von Mobilitätsverträgen mit Bauwerbern

Projektbeteiligte:

- Stadt Linz
- Linz AG
- Projektentwickler

Zeitlicher Rahmen:

- langfristig

Finanzierungsbedarf:

- mittel

Einflussbereich der Stadt Linz:

- mittelbare Maßnahme



# Maßnahmenübersicht

## KURZFRISTIG (BIS 2027)

### Nutzungsvielfalt und Qualitätssicherung

- 1.1 Innenstadtmanagement
- 1.2 Fördermittel für Lebendigkeit im Straßenraum akquirieren
- 1.3 Erweiterung der Serviceangebote für den Tourismus
- 1.4 Überarbeitung des 10 Punkte-Programms für Hochhäuser
- 1.5 Zwischen- und Umnutzungskonzept für das Hotelareal am Schillerpark
- 1.6 Rahmenplan für die Umgestaltung des Hotelareals am Schillerpark

### Stadträume und öffentliche Räume

- 2.1 Neugestaltung Hauptplatz
- 2.2 Attraktivierung des Stadteingangs „Linz-Balkon“
- 2.3 Freiluftkulturräume im Schillerpark und im Volksgarten
- 2.4 Dialogisches Werkstattverfahren Fußgängerzone Südliche Landstraße
- 2.7 Gestaltungshandbuch „Öffentlicher Raum“
- 2.8 Strukturkonzepte Domviertel/ Volksgartenviertel/Neustadtviertel/ Rathausviertel

### Mobilität

- 3.1 Fußgängerzone Hauptplatz
- 3.2 Ausweitung der Fußgängerzone in der Südlichen Landstraße
- 3.7 ÖV-Strategie Innenstadt
- 3.9 Strategie City-Logistik

## MITTELFRISTIG (BIS SPÄTESTENS 2030)

### Stadträume und öffentliche Räume

- 2.5 Umgestaltung Fußgängerzone Südliche Landstraße
- 2.6 Entrée Volksgarten

### Mobilität

- 3.3 Ausbau der beiden Nord-Süd-Hauptverbindungen im Radverkehr
- 3.4 Abschnittsweise bauliche Umgestaltungen und Verbesserungen in den Straßenzüge Dinghoferstraße und Humboldtstraße/ Dametzstraße
- 3.10 Parkraumstrategie
- 3.6 Maßnahmen zur besseren fußläufigen Erreichbarkeit des Bahnhofs
- 3.8 Schrittweiser Ausbau der Radrouten

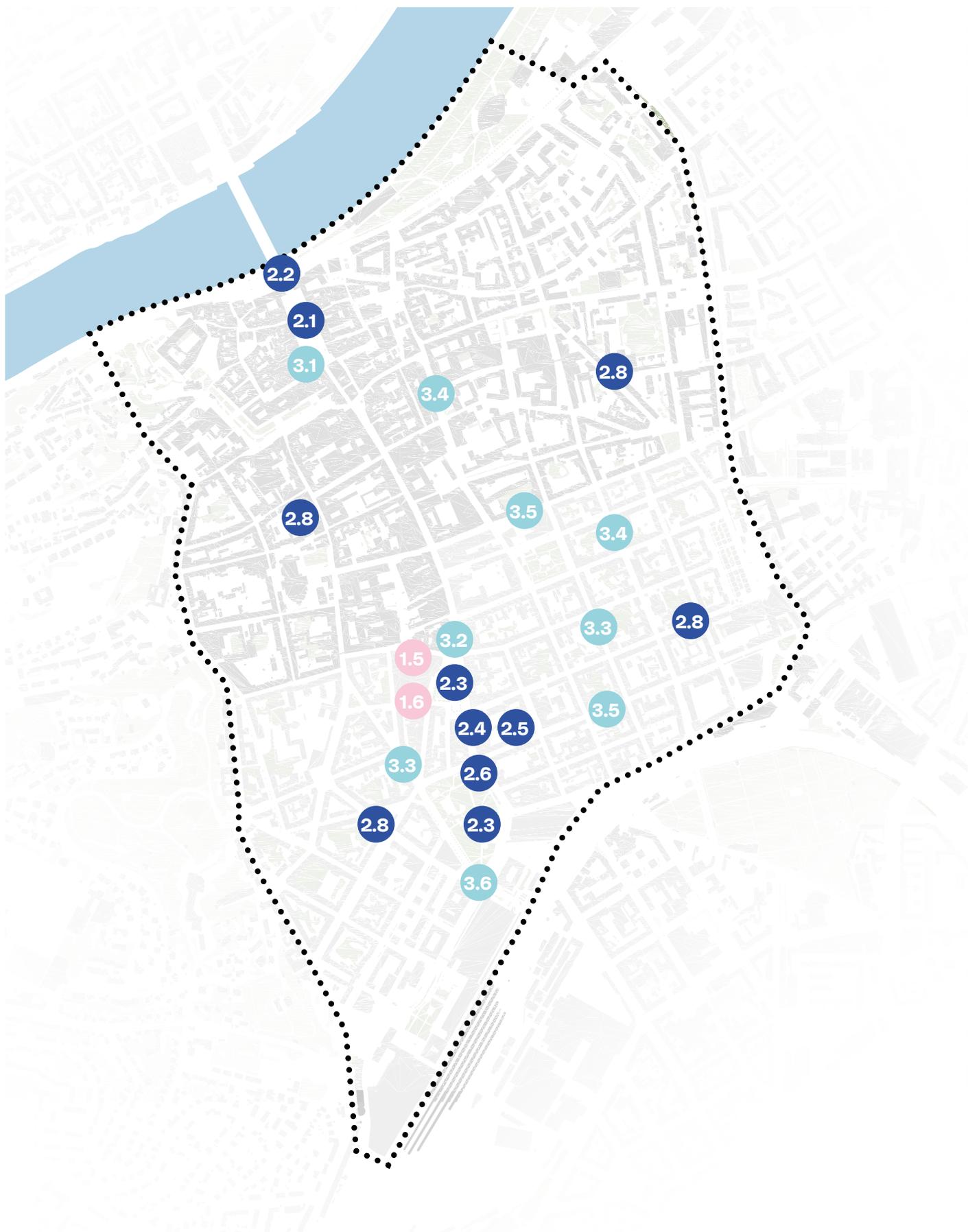
## LANGFRISTIG (BIS SPÄTESTENS 2035)

(konkrete Pläne bis 2026, anschließend schrittweise Umsetzung bis 2035)

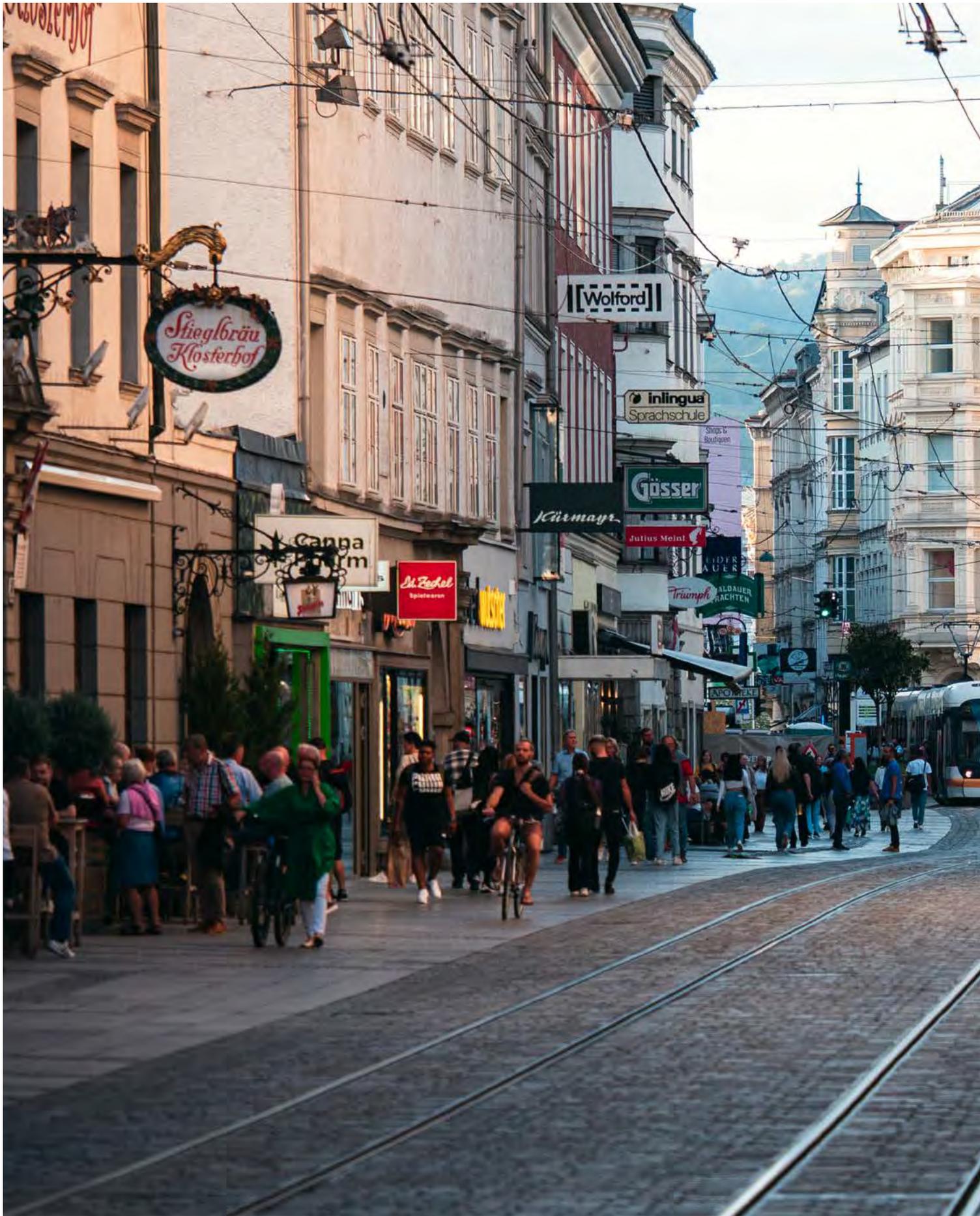
### Mobilität

- 3.5 Bauliche Umgestaltung und Verbesserungen in der Goethestraße und Mozartstraße
- 3.11 Verkehrsplan Innenstadt 2035
- 3.12 Mobilitätsmanagement und -angebote

Alle verortbaren Maßnahmen sind mit einem Punkt in der entsprechenden Farbe ihrer Kategorie dargestellt und in der Karte eingetragen.



Alle verortbaren Maßnahmen im Überblick





# Impressum

## **MEDIENINHABER, EIGENTÜMER UND HERAUSGEBER**

Magistrat Linz – Planung, Technik und Umwelt  
Hauptstraße 1 – 5, 4041 Linz

## **PROJEKTLEITUNG**

Petra Stiermayr, Magistrat Linz – Planung, Technik und Umwelt

## **BEARBEITUNG**

René Ziegler, Modul5  
Oliver Schulze, Jeppe Krogstrup Jensen, Andreas Egholm Rasmussen, Schulze+Grassov  
Helmut Koch, Sebastian Reinberg, komobile  
Claudia Nutz, nutzeffekt

## **KARTEN UND ILLUSTRATIONEN**

Jeppe Krogstrup Jensen, Andreas Egholm Rasmussen, Schulze+Grassov

## **FOTOS**

Alexander Hauff

## **LAYOUT**

Sophia Veltman, Keven Türetken, Modul5

## **COPYRIGHT**

Magistrat Linz – Planung, Technik und Umwelt  
Linz 2024  
Alle Rechte vorbehalten



