

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

PRÄAMBEL

Städtebauliche Planung heißt, mit großer räumlicher und zeitlicher Perspektive die Rahmenbedingungen und übergeordneten Festlegungen, die von öffentlichem Interesse sind, zu definieren und vorzugeben. Innerhalb dieses Rahmens können sich dann einzelne Akteure und deren Projekte entfalten. Genau diesem Anspruch dienen die hoheitlichen Planungsinstrumente, Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan. Um, zusätzlich zu diesen bewährten, rechtlich verankerten Methoden, den Linzerinnen und Linzern klare Entwicklungsstrategien aufzuzeigen und Projektentwicklern zugleich Möglichkeitsräume und städtebauliche Rahmenbedingungen der Stadt Linz zu vermitteln, wurde die städtebauliche Kommission ins Leben gerufen.

Auch bei der vorliegenden Betrachtung des Areals an der Salzburgerstraße bedeutet diese Herangehensweise, aus einer übergeordneten Sichtweise mit großer Flughöhe Potenziale und Bezüge des Standorts zu erkennen und in die Entwicklung zukünftiger Projekte einfließen zu lassen. Damit wird den Menschen, die an diesem Ort derzeit und in Zukunft ihren Alltag verbringen, den Bauträgern und Investoren und Grundeigentümern die Gewissheit gegeben, dass alle Planungen und Realisierungen Teil eines übergeordneten Gesamtkonzepts darstellen. Und dass die einzelnen Schritte der Entwicklung des Standorts optimal auf die Zielsetzungen abgestimmt und in Einklang mit einem großräumigen Entwicklungskonzept der Stadt Linz stehen.

Anlass für die Befassung der städtebaulichen Kommission sind einige konkrete und einige in einem frühen Konzeptionsstadium befindliche Projekte rund um die Kreuzungen der Salzburger Straße mit der Landwiedstraße / Laskahofstraße und der Wegscheiderstraße / Siemensstraße. Diese Entwicklungen sind insofern von besonderer Bedeutung, als sie in ihrer zeitlichen Koinzidenz die Möglichkeit bieten, diese Stadteinfahrt von Linz langfristig neu zu prägen.

ANLASS UND ZIELE

Momentan sind im Betrachtungsgebiet folgende Projekte in Entwicklung:

- Laskahofpark: eine teilweise Umwidmung des Parks zu Wohnen wurde angedacht, um den Park vor den Immissionen durch die Salzburger und die Laskahof-Straße zu schützen und die vorhandenen Brandmauern in Baulichkeiten zu integrieren. Derzeit ist kein Umwidmungsverfahren anhängig.
- Johanneskirche: Das Areal der Johanneskirche soll zu einem Ort der Begegnung erweitert werden. Dazu wurde das Grundstück an der Kreuzung Salzburger-/Laskahofstraße erworben; ein Realisierungswettbewerb ist in Vorbereitung (siehe im Plan Projektgebiet ,2')
- Grundstück Salzburger-/ Siemens- und Dauphinestraße: Hier liegt eine Planung und ein übergeordnetes städtebauliches Konzept für eine verdichtete Wohnnutzung vor. (siehe im Plan Projektgebiet ,3')
- Areal Bäckermühlenweg-Seidelbastweg-Wacholderweg: Hier soll etappenweise, idealerweise unter Einbeziehung mehrerer Grundeigentümer, ein hochwertiger Gewerbestandort entstehen, eine erste Aufstockung ist bereits in Ausführung. (siehe im Plan Projektgebiet ,4')
- Der ehemalige Betriebsstandort von ‚Wella‘ steht weitgehend leer und könnte in nächster Zeit eine Neunutzung erfahren (siehe im Plan Projektgebiet ,1')

Anlass genug für diesen – wie sich bei eingehender Betrachtung herausstellt - städtebaulich neuralgischen, bisher in der allgemeinen Aufmerksamkeit wenig beachteten Standort, eine städtebauliche Vision zu formulieren. Diese soll aufzeigen, welche Potenziale und Chancen sich hier bei einer integrierten

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

Stadtentwicklung eröffnen, und welche konkreten nächsten Schritte zur Erhöhung der Lebensqualität, für eine massive Aufwertung des Stadtraums und für ein Heben der Standortpotenziale zu setzen sind.

Neben klaren städtebaulichen Vorgaben zum Thema des ‚Transitraums‘ sollten daher auch eindeutige Aussagen getroffen werden, wie sich ein synergetisches Verhältnis dieses Transitraums unter Berücksichtigung der örtlichen Nutzungsinteressen und Raumkonfigurationen entwickeln lässt. Mit dem Ziel, dass dieser Stadtraum gleichermaßen seinen Aufgaben als städtisches und als nachbarschaftliches Zentrum mit wesentlich attraktiverem öffentlichen Raum und mit einem vielfältigeren Nutzungs- und Dienstleistungsangebot gerecht werden kann.

Zudem sollte – wie in allen in Umbau befindlichen Stadträumen - eine zukunftsorientierte Umverteilung des Raum- und Verkehrsangebots von motorisiertem Individualverkehr hin zu Öffentlichem-, Fuß- und Radverkehr angestrebt werden. Damit in Zusammenhang stehen nicht zuletzt die Fragen nach einer angemessenen Inszenierung dieser hochfrequentierten Stadtkreuzung („Stadttor“) an der weitgehend identitätslosen Ausfallstraße B1.

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

AUSGANGSSITUATION UND ÜBERGEORDNETE STADTRÄUMLICHE BEDEUTUNG

Das am südwestlichen Stadtrand liegende Gebiet ist Teil einer fast ausschließlich vom motorisierten Individualverkehr (kurz ‚MIV‘)-geprägten Entwicklung, die sich entlang der B1 nach Südwesten Richtung Traun und weiter nach Wels ausbreitet. Das südwestlich ausgerichtete, parallel zur Traun laufende Entwicklungsband verdankt seine Wachstumsdynamik der letzten Jahrzehnte primär seiner Lage an der B1 und der am Autoverkehr ausgerichteten Stadterweiterung ohne wesentliche gestalterische oder räumliche Schwerpunktsetzungen. Deshalb verwischen sich die Grenzen zwischen den einzelnen Gemeinden und wurden etwaige ehemals vorhandene Standorteigenschaften weitgehend absorbiert bzw. fragmentiert.

In diesem Sinne handelt es sich um ein beispielhaftes Einfahrts- bzw. Ausfahrtsstraßengebiet, das einerseits immer noch von der MIV-Gunstlage geprägt ist, andererseits aufgrund des drastischen Mangels an lokalen Qualitäten – Charakter, Erkennbarkeit, Umwelt-, Aufenthalts- und mikroklimatische Qualitäten – zu den großen Verlierern der Stadtentwicklung der Gegenwart und Zukunft zählt. Nicht zuletzt auch deshalb, weil der Autismus der transitraumgeprägten Entwicklung bisher kein sinnhaftes Verhältnis mit den örtlichen Strukturen aufgebaut hat und der sonst üblichen, stadtteilwirksamen Dynamik von Inwertsetzungsprozessen im Weg steht. Diese Stadträume verlangen nach einer neuen und wegweisenden Zukunftsperspektive.

STADTMORPHOLOGISCHE BESCHREIBUNG

Das Betrachtungsgebiet ist sehr vielfältig bebaut und genutzt. Um einen zielgerichteten Vorschlag für die weitere Stadtentwicklung zu unterbreiten, braucht es daher ein tiefes Verständnis der Stadtmorphologie des Standorts.

Abgrenzung des erweiterten Betrachtungsgebiets:

Im Westen bildet die N-S verlaufende Gleistrasse der Pyhrnbahn eine deutliche funktionale und räumliche Zäsur und definiert damit sehr selbstverständlich die westliche Begrenzung des Betrachtungsgebiets. Im Norden stellt die Hangkante mit ihrem grünen Saum zum Agrargebiet ein ebenso selbstverständliches Ende des erweiterten Betrachtungsraums dar, wie im Osten die Autobahn. Die südliche Grenze ist nicht so klar auszuweisen. Hier markiert der südliche Rand der historischen Siedlungsanlage „Neue Heimat“ mit dem Ost-West verlaufenden Flötzerweg, der von der Pyhrnbahn bis zur A7 verläuft, eine sanfte Grenze.

Verkehrsanbindung und interne Durchwegung

Wie bereits erwähnt, ist das gesamte Projektgebiet aufgrund seiner mehrfachen MIV-Gunstlage äußerst MIV-lastig erschlossen. Einerseits ist es exzellent an das übergeordnete Verkehrsnetz durch den nahegelegenen Knoten B1/A7 mit direkten A1-Anschluss angebunden. Andererseits wird die Salzburger Straße von wichtigen Stadtstraßen – Landwiedstraße, Wegscheider Straße, Siemensstraße, Dauphinestraße gekreuzt. Auf die Bedeutung dieser Kreuzungssituation wird in der Folge noch Bezug genommen.

Die Ausstattung mit öffentlichem Verkehr (kurz ‚ÖV‘) hatte hingegen bislang in diesem Stadtteil keine Priorität. Dementsprechend mäßig gut ist das Angebot. Im Betrachtungsgebiet verkehren einige Buslinien der Linz AG in einem durchaus engen Intervall. Allerdings ist die fußläufige Erreichbarkeit der Bushaltestellen vor allem an der B1 unkomfortabel und auch teilweise unsicher.

Ein hohes Potenzial für eine mittel- bis langfristig leistungsfähige und schnelle ÖV-Anbindung stellt die Pyhrnbahn dar. Über den Wegscheider Bahnhof besteht über die S4 eine direkte und potentiell schnelle und attraktive ÖV-Anbindung zum Linzer Hauptbahnhof.

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

Fahrradwege sind lediglich entlang der Landwiedstraße im Norden in beide Richtungen vorhanden, im Untersuchungsgebiet entlang der Salzburgerstraße sind zwar Nebenfahrbahnen angelegt, jedoch keine Bereich für Radfahrende ausgewiesen. Trotz vorhandener Gehsteige ist an der Salzburger Straße die Qualität des Zu-Fuß-Gehens aufgrund fehlender Grünbereiche, Lärmexponiertheit und „autogerechter“, großer Distanzen zwischen den Handelsketten inferior. Querverbindungen bestehen nur an den erwähnten großen Kreuzungen, wobei an der Siemensstraße-Wegscheider Straße eine Unterführung angelegt wurde.

Stadtmorphologie

- im Nordwesten: Ausgedehntes, kleinteiliges und wenig strukturiertes Gewerbegebiet mit zahlreichen Unternehmen und vielen Arbeitsplätzen, dessen Ausläufer über Gemeindegrenzen hinweg bis zur Welslerstraße in Leonding führen, an der B₁ großflächige Handelsbetriebe
- Im Osten daran anschließend der Interspar mit seinem ausgedehnten Parkplatz direkt an der B₁, dahinter, nördlich der Helmholtz- und Landwiedstraße, Wohnquartiere mit Geschossbauten in unterschiedlichen Maßstäben und mehrere unterschiedlich große Gewerbebauten teils sehr erfolgreicher, florierender Unternehmen;
- Nordöstlich, zwischen Landwiedstraße und B₁ ein kleinteiliges Gewerbegebiet, das zurzeit größtenteils / teilweise brachliegt, ganz im Osten findet sich noch ein Geschoßwohnbau.
- Östlich der Laskahofstraße, südlich der B₁, befindet sich ein fertig entwickeltes Einfamilienhausgebiet mit großzügigen Privatgärten (Möglichkeiten der Nachverdichtung?) und darin eingesprenkelten Betriebsbauten, an der Ecke Dauphinestraße/B₁ liegt das evangelische Gemeindezentrum etwas südlich davon eine katholische Kirche, im Siedlungsgebiet das Mennoniten Gotteshaus.
- entlang des südlichen Rands der B₁ – von West nach Ost: teils hofartig angelegte Gewerbebauten, gefolgt von zur B₁ geschlossenen Blockrandstrukturen mit hohem Wohnanteil, gefolgt von einem Solitärgebäude, einem kleinteiligen Hausensemble mit einer Gaststätte („Alte Brücke Mostar“), östlich davon Wohnbauten mit unterschiedlichen Höhen am Laskahofpark, der im Osten an die Laskahofstraße und im Norden direkt an die B₁ reicht, womit er das grüne Pendant zum Intersparparkplatz gegenüber bildet;
- südlich der Dauphinestraße liegen große Geschoßwohnbauten unterschiedlicher Entstehungszeit und die Wohnanlage der Neuen Heimat mit ihren großzügig durchgrünt Innenhöfen und eingestreuten Versorgungseinrichtungen. Das Wohngebiet dehnt sich weiter südlich weit nach Osten (bis zu den Schulen östlich der Rohrmayerstraße) und Westen (bis zum Nahebereich der Pyhrnbahn) aus. Einige markante ‚kleine‘ Hochhäuser setzen vertikale Akzente. Hier wohnen insgesamt ca. 14.000 Menschen.
- südlich des Seidelbastwegs befinden sich kleinteilige Stadthäuser mit vielfältigen Nutzungen, südlich davon zwei große Sportflächen. Westlich davon liegen zusätzliche Gewerbegebiete.

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

Wie die stadtmorphologische Analyse zeigt, sind die direkt an der B1 liegenden Bereiche – sowohl nördlich als auch südlich – nicht nur unterschiedlich genutzt, sondern weisen auch eine unterschiedliche Dichte und Typenentwicklung auf.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass dieses „Gegenüber der Unterschiede“ eine wichtige Rolle für die Auslotung des Standortpotenzials spielen wird müssen. Während im nördlichen Teil das Stadtkolorit mit seinen überörtlichen Bezügen überwiegt, ist der südliche Bereich vom Lokalkolorit der neuen Heimat geprägt. Unterstrichen wird diese Koexistenz lokaler und überörtlichen Eigenschaften durch das bereits erwähnte Gegenüber von Laskahofpark, einem ca. 14.000m² großen öffentlichen Grünraum für die Nachbarschaft, und Intersparparkplatz, dessen Größe ungefähr jener des Laskahofparks entspricht.

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

STANDORTEIGENSCHAFTEN

- **Hohe stadträumliche Bedeutung –öffentlicher Raum mit geringer Qualität und Quantität**

Der Bedeutung dieses städtischen Knotens wird weder die Bebauung noch die Funktionen des Stadtraums im Moment gerecht. Völlig im Argen liegen auch die Angebote an öffentlichen Räumen, an Begegnungsräumen und Identifikationspunkten. Auch ist erstaunlich, dass die Wertigkeit der Gebäude der Zentralität des Ortes im Moment in keinerlei Weise Rechnung trägt.

- **Vielfältiges Handelsangebot ohne gesamtheitliche Konzeption und Vermarktung**

Die Handelsbetriebe haben offensichtlich die Qualität dieses Standorts mit sehr hoher Frequenz und optimaler MIV-Erreichbarkeit erkannt und sich daher in großer Zahl und ziemlicher Dichte hier etabliert. Leider erfolgte deren Entwicklung, wie so oft bei Gewerbeflächen, ohne übergeordnetes Gesamtkonzept. Die einzelnen Betriebe stehen räumlich und organisatorisch bezuglos nebeneinander.

Eine attraktive fußläufige Verbindung der einzelnen Parzellen und Betriebe findet man nicht, jedes einzelne Objekt wird separat für den MIV erschlossen, die Verkehrsführung ist dabei weder übersichtlich noch ökonomisch; für synergetische Mehrfachnutzungen z.B. bei Parkierung, Vermarktung, Standortmarketing, Erweiterungsflächen, Anlieferung, ÖV-Erschließung etc. wurde bislang keinerlei Versuch unternommen. Die ausgedehnten, hochversiegelten Parkflächen nehmen in der Regel mehr Raum ein als die Gebäude selbst und unterstreichen den vom MIV dominierten Charakter des Gebiets.

- **Hohe Zahl an Arbeitsplätzen und florierende Betriebe**

Im Gewerbegebiet, das augenscheinlich floriert, finden sich erstaunlich viele Arbeitsplätze, Konflikte zu anderen Nutzung scheint es kaum zu geben. Offensichtlich sind die Bewohner des Areals diesbezüglich äußerst tolerant und haben gelernt mit diversen Störungen zu leben. Das bildet eine Grundlage für kleinteilige, überraschend urbane Interventionen – vor allem diverse improvisierte Imbissstände vermitteln den Eindruck lebendiger Vielfalt.

- **Bestehende öffentliche Grünflächen und teils sehr großzügige private bis halböffentliche Grünausstattung**

Trotz des Laskahofsparks, weiteren kleinen öffentlichen Grünflächen (z.B. Haidgatternpark, Kinderschwimmbad) und des relativ naheliegenden Grünzugs im Norden und dem Wasserwald im Osten, ist die Ausstattung mit öffentlichen Grünräumen sehr schlecht. Den Wohnhäusern zugeordnete private oder halböffentliche Grünflächen sind dagegen zahlreich vorhanden und qualitativ hochwertig. Aufgrund der großen versiegelten Flächen in Kombination mit der hohen Verkehrsbelastung ist die mikroklimatische Qualität v.a. an der B1 und in den Gewerbegebieten miserabel.

- **Ausschließlich MIV-orientierte Standortentwicklung mit sehr hohen Immissionsbelastungen**

Die Gestaltung des städtischen Raums folgt an der B1 im Wesentlichen einer Prämisse: Möglichst viel Transitraum für einen möglichst leistungsfähigen motorisierten Verkehr bereit zu stellen. Dementsprechend verkümmert sind alle anderen Qualitäten. Die Aufenthaltsqualität ist durch die enorme Immissionsexponiertheit sehr gering, die Räume für Fuß- und Radwege sind – wenn überhaupt vorhanden – von geringer Qualität und nur fragmentarisch vorhanden, attraktive

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

Querungsmöglichkeiten der B1 sind aufgrund der Straßenbreite und der hohen Verkehrsdichte nicht vorhanden.

- **Kaum Orientierungsmöglichkeiten und geringe Identität**

Aus der völlig austauschbaren, mittelmäßigen bis miserablen Baustruktur ohne klare stadträumliche Fassungen oder erkennbare Landmarks resultiert ein beliebiger Stadtraum ohne Eigenständigkeit und Identität. Damit entspricht dieser Straßenraum der restlichen B1 bis Wels, deren Ränder aus einem beliebigen Nebeneinander von Gewerbe, Handel, Wohnen und Brachflächen bestehen. Das erschwert die Orientierbarkeit und setzt keine stadträumlichen Akzente.

- **Mäßiges ÖV-Angebot und Optionen einer optimierten S-Bahn**

Der gesamte Stadtraum ist mit zahlreichen Buslinien erschlossen, trotzdem ist hier die Attraktivität des ÖV gering, der MIV dominiert. Der öffentliche Verkehr leidet ebenfalls an dem oben beschriebenen Mangel an Aufenthaltsqualität und am gänzlichen Fehlen eines attraktiven, feinmaschigen Fußwegenetzes, da das Erreichen der Haltestellen (je nach Ziel muss die Straßenseite ja gewechselt werden) und das Warten äußerst unkomfortabel erscheint. Im Westen bildet die N-S verlaufende Gleistrasse der Pyhrnbahn eine städtebauliche Zäsur, am Wegscheider Bahnhof besteht über die S4 eine ÖV-Anbindung zum Linzer Hauptbahnhof.

- **Kaum attraktive Angebote für Fußgehende und Radfahrende**

Fahrradwege sind lediglich entlang der Landwiedstraße im Norden in beide Richtungen vorhanden, im Betrachtungsgebiet entlang der Salzburgerstraße sind zwar Nebenfahrbahnen angelegt, jedoch keine explizit für Radfahrende ausgewiesene Bereiche. Trotz vorhandener Gehsteige ist an der Salzburger Straße die Qualität des Zu-Fuß-Gehens aufgrund fehlender Grünbereiche, Lärmexponiertheit und „autogerechter“, großer Distanzen zwischen den Handelsketten inferior. Querverbindungen bestehen nur an den erwähnten großen Kreuzungen, wobei an der Siemensstraße-Wegscheider Straße eine weitverzweigte Unterführung existiert.

- **Weitläufiges, unübersichtliches Gewerbegebiet**

Augenfällig ist die kontrapunktische Entwicklung des „Hinterlands“ hinsichtlich Morphologie, Nutzungen und „Reichweite“: das bereits erwähnte, dichtverbaute Gewerbe- und Industriegebiet zwischen Pyhrnbahn und Melissenweg, das nördlich an die Handelszentren entlang der Salzburger Straße angrenzt, im Westen über die Stadtgrenze nach Pasching reicht und im Norden an Agrarflächen grenzt, weist einen eklatanten Mangel an Orientierbarkeit und Adressbildung auf.

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

ERKENNTNISSE

1. Kreuzungspunkt großräumiger Straßenrelationen ODER *erstaunlich zentraler Stadtraum*

Betrachtet man die großräumigen Zusammenhänge fällt auf, dass sich in dem Bereich der Doppelkreuzung der Salzburgerstraße mit der Landwiedstraße / Laskahofstraße und der Wegscheiderstraße / Siemensstraße wesentliche, teilweise weitausgreifende Straßenachsen kreuzen:

- **Dauphinestraße:** Die Dauphinestraße mündet im direkten Verlauf ca. 3,3km weiter östlich bei der Linz Textil in der Wienerstraße und stellt damit die kürzeste Verbindung zu den südlichen Linzer Stadtteilen Ebelsberg / Pichling und nach Asten bzw. St. Florian dar.
- **Landwiedstraße:** Die Landwiedstraße mündet 3,3km weiter nördlich in Keferfeld in die Welser Straße und bindet damit den nördlichen Linzer Stadtraum ebenso an wie das Zentrum von Leonding.
- **Wegscheiderstraße:** Über die Wegscheiderstraße sind die Gewerbe- und Wohngebiete von Leonding an der Paschingerstraße auf kürzestem Weg erreichbar.
- **Salzburger Straße:** Die B1 Salzburger Straße ist die wichtigste überregionale Ost-Westverbindung (mit Ausnahme der Autobahn) und über den naheliegenden A7-Knoten direkt an die A1 angebunden.

Diese Stadtschnittstelle stellt damit einen idealen Standort für ein vielfältiges, multifunktionales Stadtteilzentrum für den Linzer Süden dar.

2. Standort der Gegensätze ODER *ein zeitgemäßer urbaner Ort*

An dem Standort prallen zahlreiche städtebauliche Gegensätze aneinander:

Infrastruktur: Nachbarschaft (des Wohnens und Arbeitens) und überörtliche Zentralität

Atmosphäre: Lokalkolorit und Stadtkolorit

Verkehr: (Langsamer, im Moment wenig ausgeprägter) Binnenverkehr und (stark ausgeprägter schneller) Transitverkehr

Vernetzung: (geringe kleinteilige) Vernetzung und (optimale) Außenreichbarkeit

3. ‚Karree Salzburgerstraße‘ ODER *idealer Standort für ein neues Stadtteilzentrum*

Die überregionalen Straßenverläufe Landwiedstraße / Laskahofstraße und Wegscheiderstraße / Siemensstraße kreuzen die Salzburger Straße nicht einfach, sondern spannen mit der B1 als Spiegelachse zwischen Norden und Süden ein signifikantes, stadtmorphologisch eigenständiges Feld auf. Dieses nennen wir ‚**Karree Salzburgerstraße**‘.

An jeder Seite des Karrees docken völlig anders geartete Stadträume an, deren Qualitäten und Eigenschaften bereits kurz beschrieben wurden.

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

Das ‚Karree Salzburgerstraße‘ ist innerhalb des Stadtraums ein erstaunlich wichtiger Schnittpunkt, der nicht nur zwischen den nördlich und südlich angrenzenden, kontrapunktischen Stadträumen, sondern auch als transitorische Destination für ein großmaßstäbliches Umfeld. Somit verschränken sich lokale Nachbarschaften mit großen und bevölkerungsreichen Areale innerhalb und außerhalb von Linz.

4. **Linearität und Transversalität ODER *dem brachialen Verkehr eine sympathische Richtung geben***

So intensiv der Verkehr und die damit verbundenen Auswirkungen unmittelbar an der B₁ (und in geringerem Ausmaß auch an Landwiedstraße, Laskahofstraße, Wegscheiderstraße und Siemensstraße) auftreten, so augenfällig – fast sprunghaft – steigt die Qualität des öffentlichen Raums in den Querverbindungen an. Diese Querverbindungen offerieren schon jetzt überraschende, vielfältige Angebote an Infrastruktur aber auch an kleinteiligen Wegrelationen.

Der Ausbau dieser transversalen Räume etabliert eine Quertaktung zur jetzt durch die B₁ dominanten Richtung des Stadtraums, womit sich überraschende Entwicklungsperspektiven mit einem völlig neuen Raum- und Nutzungsspektrum eröffnen.

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

LEITIDEE

„Karree Salzburger Straße“ als neuer zentraler Ort im Stadtraum, ein vielfach genutztes Stadtteilzentrum mit eigenständiger Identität und hoher Aufenthaltsqualität

Der Standort an der Salzburger Straße / Landwiedstraße / Laskahofstraße / Wegscheiderstraße / Siemensstraße ist schon jetzt eine äußerst wichtige, hochfrequentierte Verkehrsschnittstelle am südwestlichen Stadtrand von Linz.

Um der Zentralität dieses Ortes und einem lebendigen Stadtteilzentrum gerecht zu werden, sollte

- das Angebot an Nicht-MIV-Verkehr stark verbessert werden
- der Stadtraum atmosphärisch und funktional stark aufgewertet werden
- der Stadtraum zu einem identitätsstiftenden, lebendigen Stadtteilzentrum umgestaltet werden.

Dabei sollten die vorhandenen Potenziale (äußerst hohe Frequenz und hervorragende überregionale Erreichbarkeit) um klassisch städtische Tugenden (attraktiver öffentlicher Kommunikationsraum, Nutzungsvielfalt, sozialer Treffpunkt, hochwertige Bauqualität) ergänzt und mit zukunftsweisenden Konzepten (ausgewogener Modalsplit, übergeordnete, agile Standortentwicklung, Rücksichtnahme auf Stadtkomfort, -sicherheit und – klima) kombiniert werden.

Die schon vorhandene Assymetrie aus Nachbarschaft und überörtlichem Zentrum, Lokal- und Stadtkolorit, langsam und schnell, längs und quer, Wohnen und Arbeiten, Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit könnte zur Triebfeder für die Entwicklung eines sehr spezifischen Stadtteilzentrums genutzt werden: ein **urbanes Kraftfeld**, dessen besondere Energie aus dem Spannungsfeld von nachbarschaftlichen Angeboten und Milieus und den Möglichkeiten und Ressourcen eines regionalen Stadtknotens gespeist wird.

Die Voraussetzungen für eine derartige Inwertsetzung des Standorts scheinen gegeben, der Zeitpunkt für den Start der angestrebten Neugliederung könnte aufgrund der zahlreichen anstehenden Projekte ideal sein.

Dabei muss das Karree zwei Aufgaben erfüllen:

1. **Sympathisches Nachbarschaftszentrum** mit selbstverständlichen Angeboten für die bestehende und zukünftige Wohn- und überraschend große Arbeitsbevölkerung – als Kontrapunkt zum allseits dominanten Transitraum. An vielen Stellen ist schon jetzt das Bedürfnis nach lokalen, kleinteiligen Angeboten und Kommunikationsräumen deutlich spürbar. Um als Standort für die hier lebenden Menschen attraktiv zu werden, sind in Zukunft massive Verbesserungen in die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum notwendig, um der ausschließlichen alleinigen Ausrichtung auf allen Ebenen entgegenzuwirken.
2. **Regionales Stadtteilzentrum:** vor allem öffentliche Einrichtungen für Bildung, Betreuung, Gesundheit und Zusammenleben sollten verstärkt hier angesiedelt werden, um der zentralen Bedeutung dieses Stadtgelenks im Linzer Süden gerecht zu werden.

Linz kann an der Salzburger Straße ein städtebauliches Exempel statuieren, wie der Umbau vom MIV-dominierten, identitätsarmen Niemandsland zu attraktiven, vielfältig genutzten und ausgewogen erschlossenen städtischen Lebensräumen gelingen kann. Dafür erscheint es notwendig diagonal zu denken und den Stadtraum ‚transversal‘ zu betrachten. Ein derartiger Stadtumbau scheint auch im Sinne der angestrebten Dekarbonisierung unvermeidlich und bietet die riesige Chance, die Stadt, die Liegenschaften, den Lebensraum im umfassenden Sinn wertvoll zu machen. Für diese Aufgabenstellung könnte Linz als wegweisendes Beispiel voran gehen.

MAßNAHMEN ZUM ETABLIEREN DES ‚KARREES SALZBURGER STRAßE‘

- **Stadtraumverbindung an der Salzburgerstraße:**

Die B1 wirkt als äußerst starke Zäsur im Stadtraum. Diese scharfe Trennung des Stadtraums betrifft vor allem Fußgehende und Radfahrende und hat massiv negative Auswirkungen auf die Lebensqualität am Standort. Um hier ein attraktives Bindeglied zwischen der Nord- und der Südseite der B1 zu schaffen, sollte im Bereich des Laskahofparks und des Interspar-Parkplatzes eine großzügige stadträumliche Verbindung errichtet werden. Damit ist explizit keine klassische Straßenunterführung gemeint, vielmehr soll dieser Verbindungsraum z.B. durch sanfte Geländemodellierungen und großzügige Platzräume auf beiden Seiten den Eindruck eines durchgehenden Stadtraums vermitteln (für eine derartige Lösung gibt es europaweit schöne Beispiele, z.B. Unterführung in Helsinki siehe Anlage, in der Raumverbindung könnten ergänzend infrastrukturelle Angebote situiert werden).

Und genau diese Stadtraumverbindung / diese Schnittstelle soll zur städtischen Mitte des Karrees ausgebaut werden, da eine bauliche und funktionale Verdichtung rund um den Laskahofpark und das Grundstück des Interspar wünschenswert und naheliegend ist. Eine derartige bauliche Akzentuierung könnte angesichts der erwartbaren hohen Passantenfrequenz und Aufwertung des Stadtraums nicht nur ein Mitfinanzieren der Stadtraumverbindung ermöglichen, sondern auch ein markantes stadträumliches Zeichen bilden, ganz im Sinne einer zukunftsweisenden Torsituation, die den Stadtraum auch in seinem transversalen Potenzial adressiert.

- **B1 -Straßenraum der unterschiedlichen Geschwindigkeiten**

Der Straßenraum der B1 soll in seiner linearen Ausprägung unterschiedliche Geschwindigkeitsbereiche ausweisen, von schnell in der Mitte bis Stillstand am Rand. Diese Geschwindigkeitsreduktion an den Rändern ist notwendig, um einen Dynamik in den Querbeziehungen möglich zu machen.

Vgl. dazu den ‚Bernoulli-Effekt‘: Dieser physikalische Effekt zeigt auf, dass bei höheren Geschwindigkeiten der Querdruck geringer ist als bei geringeren Geschwindigkeiten.

Daher wird an den Rändern ein ca. 8m breiter Freiraumstreifen vorgeschlagen. Hier sollen Bäume und ein breiter multifunktionaler Geh-,Rad- und Vorgartenstreifen Platz finden, und die Fahrtgeschwindigkeiten auf den angrenzenden Fahrbahnen idealerweise massiv reduziert sein (30km/h) . Damit sollen die vorhandenen Ansätze von Geschäftsflächen mit Auslagen, ‚Schanigärten‘ etc. aufgegriffen und ihr Ausbau unterstützt werden.

- **Geringe Höhenentwicklung, gegliederte Baumassen**

Damit es zu einer ausreichenden Vielfalt in der Gebäudeansicht kommt, sollen die Gebäudefronten maximal 80-100m lang sein. Dann muss eine platzartige Aufweitung folgen. Das können Aufweitungen der Ecken, Rücksprünge und Platznischen sein. Die Maßnahmen dienen immer auch einer Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Unterbrechung der Linearität und als Anreize für Treffpunkte und Kommunikationsräume.

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

Diese platzartigen Erweiterungen soll es auch bei den bestehenden Weg- und Strassenkreuzungen an der B1 geben, die damit der Linearität des Verkehrsraums kleine Akzente entgegensetzen und die Aufmerksamkeit auf die transversalen Räume lenken.

Zukünftige Bebauungen an der B1 sollen einer straßenbegleitenden Leithöhe von 15m folgen. Die programmatische Asymmetrie soll sich auch in der Höhenentwicklung abbilden. Entlang des südlichen Randes soll die Höhe an der B1-Front niedriger sein, als jene der südlichen Fronten an den Parallelstraßen. Dort soll die Leithöhe 25 m mit punktueller Höherentwicklung bis zu maximal 32m oberstes Fußbodenniveau („Kleines Hochhaus“) betragen. Diese Hochpunkte sollen ein Höhen-Breiten-Verhältnis von 3:2 und eine maximale Grundrissfläche von 500m² haben. Entlang des nördlichen Randes sind hingegen punktuelle Höhenakzente bis 35 Meter direkt an der Straßenfront denkbar (max. Grundrissfläche 600m², max. Länge 40m).

- **Transversale Stadträume und programmatische Querbeziehungen**

In allen Bereichen werden transversale Relationen (Querbeziehungen) aktiviert, freigelegt und zwar verkehrstechnisch, räumlich und programmatisch.

Ausgehend von der B1 Salzburger Straße / Landwiedstraße / Laskahofstraße / Wegscheiderstraße / Siemensstraße sollen die Stadträume transversal, also quer zu den Straßenhaupttrichtungen gedacht und entwickelt werden. Quertaktungen, Querungen und quere Durchblicke in die dahinter liegenden Flächen sollen ein attraktives und lebenswertes Gegenstück zu den stark verkehrsdominanten Verkehrsachsen bilden.

So gelingt ein Stadtentwicklungsparadoxon: Durch diesen Vorschlag wird die Betonung der Linearität des Stadtraums einerseits unterstrichen (die starken Achsen bleiben in ihrer Bedeutung maßstäblich erhalten, werden durch die linearen Baumpflanzungen in ihrer Raumwirkung sogar betont). Zugleich werden ihre negativen Auswirkungen auf das städtische Leben und die baulichen Entwicklungspotenziale minimiert (denn in den Quertrakten werden die Immissionen als wenig belastend empfunden und kann sich vielfältiges städtisches Leben, gespeist durch hochfrequentierten Straßen entwickeln).

Empfehlungen für die Ausgestaltung des Stadtraums:

- Erdgeschoßzone an Salzburger Straße muss die Öffentlichkeit adressieren
- Synergetische Angebote an der Salzburger Straße für das angrenzende Hinterland / Nachbarschaft
- Kein Wohnen an der Salzburger Straße
- funktionale Stärkung der Parallelachsen

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

• Verkehrliche Querverbindungen

Mit der besonderer Berücksichtigung der öffentlichen Einrichtungen (Schule, Sportplatz und Kirche) sind an drei Punkten Querverbindungen herzustellen.

- Zwischen Laskahofpark und Parkplatz Interspar soll eine städtische öffentliche Raumverbindung als zentrales Element den Norden und Süden verknüpfen.
- Das Unterführungsgeflecht im Bereich Siemens- bzw. Wegscheiderstraße soll ausgebaut und atmosphärisch stark verbessert werden
- Die bestehende Unterführung beim Bäckermühlweg soll ausgebaut und aktiviert werden und nach Norden bis Oed fortgesetzt werden. Hier wäre eine gemeinsame Vorgehensweise mit der benachbarten Gemeinde im Sinne eines übergeordneten Rad und Fußgehernetzes wünschenswert.

• Attraktivierung des Laskahofparks

Unabhängig vom Bau der Raumverbindung unter der B1 sollte der Laskahofpark wesentlich attraktiver gestaltet werden, vor allem die Alltagstauglichkeit und der öffentliche Charakter des Parks sollte wesentlich besser herausgearbeitet werden. Diesbezüglich sollten die Übergänge von den privaten und halbprivaten Gärten räumlich klarer gestaltet werden. Ein baulicher Abschluss der bestehenden Gebäude bzw. effektiver Schallschutz an den stark befahrenen angrenzenden Straßen würde die Aufenthaltsqualität im Park wesentlich erhöhen.

Bei der Errichtung der städtischen Raumverbindung sollten die Freiräume an der Nordseite der B1 mit dem Laskahofpark eine funktionale und (soweit wie möglich) auch eine atmosphärische und gestalterische Einheit bilden, um den Park größer wirken zu lassen. Die Einmündung vom Laskahofpark in die Raumverbindung muss entsprechend großzügig ausfallen.

• Johanneskirche und Umgebung

Hier sollen die Geschosshöhen der städtebaulichen Vorgabe übernommen werden. Eine fußläufige Erschließung des Kirchenareals von Süden ist mit zu planen. Damit kann der stark verkehrsbelastete Zugang von Norden ausgeglichen werden. Zusätzlich sind attraktivierende Maßnahmen zu setzen um die Aufenthaltsqualität am Vorplatz zu steigern. Vor allem für die Reduktion der Schallimmissionen müssen Vorschläge gebracht werden.

***Option:** Bei einer gemeinsamen Entwicklung mit dem Nachbargrundstück an der Laskahofstraße könnte hier auch ein deutlich kräftigeres Zeichen realisiert werden. So könnte das Gesamtareal einen ersten, wesentlichen Schritt in der Entwicklung des Stadtteilzentrums setzen. Darüber hinaus sollte dieses Projekt exemplarisch aufzeigen, wie man sich gegenüber dem Verkehrsraum der B1 zeitgemäß verhalten sollte, also einerseits ein schallgeschütztes Milieu für die Nutzungen in der Tiefe (transversal) entwickeln, andererseits eine zur B1 hin attraktive Adresse bilden.*

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

- **Handelsflächen im Norden der B1**

Durch ein städtebauliches Gesamtkonzept für den öffentlichen Raum, Erschließung, Bebauung, Nutzung und Vermarktung der einzelnen Liegenschaften und Nutzer soll es gelingen den Standort dauerhaft aufzuwerten und gegen Mitbewerber sowohl im stationären Handel (v.a. den großen Einkaufszentren im Großraum Linz) als auch dem Internethandel reüssieren zu können. Dafür braucht es neben einer Verbesserung der harten Standortfaktoren (Erreichbarkeit durch ÖV, Fuß- und Radwegrelationen; ausgewogenes Angebotsspektrum, verbesserte Orientierbarkeit, Erweiterungsflächen, attraktiver Parkraum etc.) vor allem massive Investitionen in weiche Standortfaktoren:

- **Ambiente Attraction:** Die Aufenthaltsqualität sollte zum Verweilen und nicht nur zum schnellen Einkaufen animieren. Ein lebendiger öffentlicher Raum inklusive attraktivem Grünraum (Verbindung zum Laskahofpark) und eine zeichenhafte, unverwechselbare Architektur sollten den Standort von einer Agglomeration von Handelsflächen schrittweise zu einem Zentrum mit städtischer Atmosphäre und hoher räumlicher, funktionaler und emotionaler Dichte machen.
- **Destination Attraction:** Ein umfassender Nutzungsmix aus Einkaufen, öffentlicher und privater Versorgungsinfrastruktur (z.B. Healthcare Zentrum, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Sport- und Freizeitangebote etc.)
- **Event Attraction:** Das Image und die Marke des Standorts sollte durch eine gemeinsame Kommunikation und durch ein aktives Bespielen der Innen- und Außenräume 24 Stunden / 7 Tage bespielt werden. Die Nachbarschaften erlauben auch Bespielungen mit hoher Frequenz und hoher Lautstärke.

Bespielhafte konkrete städtebauliche Maßnahmen

- Verlängerung der nördlichen Parallellachse über Intersparparkplatz zur Landwiedstraße als durchgängigen Fuß- und Radweg und damit das Schaffen einer Nicht-MIV-Verbindung entlang der gesamten Achse der Handelsbetriebe (Verstärkung der Angebotssynergien, Entwicklung als gemeinsamer Handelsstandort (1 x Parken und danach (Überdacht-) Flanieren)
- Schaffung attraktiver Aufenthaltsbereiche im Freien zwischen B1 und der nördlichen Parallellachse, z.B. mit einem Open-Air-Foodcourt, Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen; damit verbunden:
- Weitgehende Entsiegelung aller Freiflächen im Norden, Minimieren der Oberflächenparkierungen (statt dessen Tiefgaragen, Parkdecks, Hochgaragen – am besten: gebäudeintegriertes Parken und Sammelgaragen für alle Handelsflächen anbieten)
- Attraktive Querverbindungen zwischen Haupt- und Parallellachse im N
- Platz- und parkähnliche Strukturen sollen die großflächigen Asphaltflächen ablösen. Durchlässige Belege, mehr Baumpflanzungen gemäß Schwammstadtprinzip ermöglichen und fördern den Aufenthalt und die Bewegung im Freien.

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

Weitere Empfehlungen:

- Ergänzung und Ausbau des lokalen Rad- und Fußwegenetzes im gesamten Stadtraum >> der bahnbegleitende Saum – hier konkret die Ostseite der Pyhrnbahn – soll mittel- bis langfristig zu einer übergeordneten Fuß- und Radwegverbindung ausgebaut werden (wichtige Verbindung von de B1 zum nördlichen Grüngelände)
- 5m breites MIV-freies Vorfeld bei den Parallelachsen zur Konsolidierung der lokalen, MIV-freien Mobilität und Attraktivierung der Erdgeschoßzone
- Möglichst großflächige Dach- und Fassadenbegrünungen als Beitrag zur Erhöhung der mikroklimatischen Qualitäten in Synergie mit den o.a. Entsiegelungsmaßnahmen
- Ein neuer Umgang mit der Ressource „Fläche“ ist eine wichtige Voraussetzung für eine zukunftsorientierte Entwicklung. Parkende Autos und Zufahrten verbrauchen im Moment enorme Flächen. Entsiegelung sind über gebündelte Abstellmöglichkeiten, die auch in die vertikale gehen können (Hochgaragen), umzusetzen. Die gewonnenen Freiflächen erhöhen die transversale Durchlässigkeit und können Fußgehenden und Radfahrenden zur Verfügung gestellt werden.

Städtebauliche Kommission „Salzburger Straße“

Fazit – Karree Salzburger Straße

Der Standort an der Kreuzung der Salzburger Straße B1 mit der Landwiedstraße / Laskahofstraße und der Wegscheiderstraße / Siemensstraße hat das bisher wenig beachtete, aber umso eindrucklichere Potenzial, zu einem hochwertigen Nachbarschafts- und regionalen Stadtteilzentrum aufgewertet zu werden. Nicht nur die Auto-Erreichbarkeit des Ortes ist fast unvergleichlich gut, sondern bereits jetzt schon ist ein vielfältiger Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit vorhanden. Allerdings scheint es bis jetzt keinerlei Bestrebungen gegeben zu haben, den Ort umfassend inwert zu setzen und zu einem attraktiven Stadtraum zu machen.

Die momentanen Defizite des Ortes lassen sich im Wesentlichen auf zwei Faktoren reduzieren:

1. es gibt so gut wie kein Angebot an attraktiven öffentlichen Räumen, stimmungsvolle Plätze, ruhige Gassen, sympathische Hausecken sucht man vergeblich. Ein klar erkennbares Zentrum mit einladenden Nachbarschaftsangeboten gibt es nicht.
2. Die Gestaltung des öffentlichen Raums orientiert sich fast ausschließlich am Auto. Die Straßenräume sind durch die sehr hohe Verkehrsbelastung äußerst unattraktiv und auch unsicher, der ÖV ist unterrepräsentiert, die Fuß- und Radwege – falls vorhanden – unattraktiv, der Stadtraum in hohem Maß versiegelt, Grünräume oder Bäume sind kaum vorhanden.

Da zurzeit einige Projekte in Vorbereitung bzw. in Planung sind, ist jetzt ein idealer Zeitpunkt dieses potenzielle Stadtteilzentrum aufzuwerten und zu einem zukunftsweisenden Stadtraum umzubauen. Damit könnte Linz nicht nur das **Karree Salzburger Straße** zu dem atmosphärischen, funktionalen und wirtschaftlichen Knotenpunkt im südlichen Linzer Großraum machen sondern auch ein wegweisendes Modell für einen zeitgemäßen Stadtumbau – weg vom beliebigen Nebeneinander identitätsloser, rein autodominierten Ausfallsstraßen hin zu integrierten gedachten und vielfältig genutzten Lebensräumen – realisieren.