

Städtebauliche Kommission „Schlachthof-Areal“

PRÄAMBEL

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

Auch bei der vorliegenden Betrachtung des Areals rund um den derzeitigen Schlachthof bedeutet diese Herangehensweise, aus einer übergeordneten Sichtweise mit großer Flughöhe Potenziale und Bezüge des Standorts zu erkennen und in die Entwicklung zukünftiger Projekte einfließen zu lassen. Damit wird den derzeitigen und den zukünftigen Bewohnern und Unternehmen, 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.

AUSGANGSSITUATION

Anlass für die Befassung der städtebaulichen Kommission ist eine angedachte mittel- bis langfristige Neunutzung des Schlachthofareals. Um die Potenziale des Standorts darzustellen, wurde vom Entwickler bereits ein erstes Konzept für eine Neunutzung des Schlachthofs nach dessen Absiedelung beauftragt. Dieses Konzept sieht ein verdichtetes, kompaktes Bauvolumen vor, das weitgehend isoliert auf die Anforderungen des Standorts reagiert.

Ausgehend von diesen Überlegungen und Intentionen definierte die städtebauliche Kommission eine im Sinne nachhaltiger und integrierter Stadtentwicklung langfristige Perspektive für das Stadtareal westlich der Holzstraße bis zur Mühlkreisautobahn, von der Donaulände im Norden und der Paul-Hahn-Straße im Süden.

Durch die neue Donaubrücke, die geplante Regional- bzw. Stadtbahn und den Bau der VOEST-Bypass-Brücken rücken die Neuentwicklungen in diesem Bereich der Stadt stärker ins Bewusstsein. Die angedachte Umnutzung des Schlachthofareals ist ein weiteres starkes Indiz für den jetzt anstehenden Stadtumbau in diesem ehemaligen Außenposten der Stadt.

Anlass genug eine städtebauliche Herangehensweise zu formulieren, die aufzeigt, welche Potenziale in diesem bisher eher wenig beachteten Stadtraum stecken, welche Chancen sich für eine integrierte Stadtentwicklung von Linz hier in den nächsten Jahrzehnten auftun und schließlich, was konkret die nächsten Schritte sind, um diese Möglichkeiten zu nutzen.

ÜBERGEORDNETE STADTRÄUMLICHE GRUNDLAGEN

Das Planungsgebiet befindet sich an der östlichen Grenze der Innenstadt. Im 19. und 20. Jahrhundert haben sich entlang der ehemaligen Eisenbahntrasse zahlreiche Industrie- und Gewerbetriebe angesiedelt. In dem Betrachtungsgebiet überwiegen die Nicht-Wohnnutzungen stark, lediglich einige (als Typologien

Städtebauliche Kommission „Schlachthof-Areal“

interessante) Einsprengseln, Wohnbauten aus dem frühen 20. Jahrhundert, und ein paar sehr kleinteilige Wohnhäuser entlang der Autobahn bilden hier eine Ausnahme. Unter dem Strich definierte dieser Stadtraum bislang auch für jeden Laien deutlich spürbar ein bauliches, funktionales und atmosphärisches Ende der Kernstadt.

In den letzten Jahrzehnten vollzog sich hier jedoch ein steter Wandel, der sich an unterschiedlichen Umnutzungen und Neuentwicklungen manifestiert. Am markantesten ist dabei sicherlich die Metamorphose von der ehemaligen Tabakfabrik-Produktion zu einem in der Zwischenzeit überregional bekannten Kreativ-Hotspot. Aber auch weitere Neunutzungen, das E-Tech-Center, das neugebaute Bürogebäude der Dynatrace, sowie das Auflassen der Anschlussgleise sind unverkennbare Zeichen eines strukturellen Wandels dieses Stadtareals.

Auch Richtung Donau entstehen in nächster Zukunft großmaßstäbliche Neubauten, ein großer Möbelmarkt in Verbindung mit dem Neubau des Donaustadions ist gerade in Planung, die neue Donaubrücke ist in Bau und wird eine starke Veränderung der Verkehrsströme mit sich bringen..

VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Verkehrstechnisch ist der städtische Großraum schon jetzt sehr gut erschlossen. Über die leistungsfähigen städtischen Achsen Autobahn, Hafenstraße und Lederergasse erreicht man mit dem PKW und dem LKW von allen Seiten optimal diesen Teil der Stadt. Einige Buslinien verlaufen am Rande des Gebiets, andere öffentliche Verkehrsmittel sind zurzeit nicht vorhanden.

Die Errichtung der neuen Donaubrücke initiiert in Verbindung mit der Reaktivierung der Gleistrasse einen entscheidenden Ausbau des regionalen und lokalen ÖV-Netzes, womit das Betrachtungsgebiet einzigartig gut mit dem öffentlichen Verkehr vernetzt werden wird: mit der geplanten Regional- und Stadtbahn, den Linien S6 und S7, wird ein hoch leistungsfähiges, überregionales und in dichtem Takt fahrendes öffentliches Verkehrsmittel das Gebiet versorgen und erstklassig an lokale und überregionale Verkehrsknotenpunkte anbinden.

Zahlreiche wichtige Radrouten verlaufen jetzt schon am Rand des Betrachtungsraums, in Zukunft sollen zudem zwei wesentliche Fahrradachsen in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung queren. Die Ausstattung mit Fußwegen ist entsprechend der jetzigen Nutzung und der vielen Barrieren im Moment allerdings mangelhaft.

STADTRÄUMLICHE GRUNDLAGEN IM ENGEREN BETRACHTUNGSGEBIET ,SCHLACHTHOFAREAL

Die Gesamtfläche des Schlachthofareals umfasst ca. 36.000m². Das Areal ist im Westen von der Holzstraße, im Norden von der Donaulände, im Osten von der Gleistrasse und im Süden von der Lederergasse begrenzt und umfasst neben dem eigentlichen Schlachthof auch die als Go-Kartbahn genutzte, denkmalgeschützte Schlachthofhalle – ein weithin sichtbares und bemerkenswertes Landmark - , das alte Wirtshaus, ein letzter Bestand der ursprünglichen Bebauung des Schlachthofs und damit ein wichtiges Zeitzeugnis, sowie einen aufgelassenen Reifenhandel an der Donaulände. An drei Seiten des Areals verkehren öffentliche Buslinien und befinden sich Bushaltestellen.

Wie oben beschrieben und entsprechend der derzeitigen Widmung befinden sich zahlreiche Gewerbetriebe in der näheren und weiteren Umgebung. In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich Laska im Westen, im Osten E-Tech Center und Landhof, sowie weitere Gewerbe- und Logistikbetriebe mit teils starkem LKW-Verkehr. Im Westen grenzt die oben erwähnte Bebauung der ehemaligen Frauenklinik unmittelbar an, im Süden befinden sich zwei Supermärkte.

Städtebauliche Kommission „Schlachthof-Areal“

Die bauliche Struktur der Umgebung ist sowohl in Bezug auf die Entstehungszeit, auf die Maßstäblichkeit, als auch auf die Materialwahl und Formensprache maximal heterogen. Diese Beliebigkeit in Form und Stadtraumbezug ist zu einem guten Teil auch der beschriebenen Metamorphose des Stadtraums zu schulden, es fehlt derzeit eine klare städtebauliche Ausrichtung des Gesamtraums.

Trotz der intensiven Gewerbebetriebe in der Umgebung ist die Lärmsituation an der Donaulände durch den starken Autoverkehr am problematischsten, hier werden die erlaubten Maximalwerte für Wohnen in der Nacht überschritten.

Bei der angestrebten Umwidmung in Wohn- oder Kerngebiet ist in jedem Fall ein Mindestabstand von 100m zu den umgebenden, bestehenden Gewerbebewidmungen einzuhalten.

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION FÜR DEN GESAMTEN STADTRAUM

Vom Außenposten zum integrativen Stadtraum

Die Frage ‚Wo endet die Stadt‘ bildet den zentralen Ausgangspunkt der Begutachtung. Gesamthaft betrachtet werden die Auswirkungen und Folgen der Dynamik der innerstädtischen Stadterweiterung, die sich deutlich erkennbar sukzessive vom Stadtzentrum nach Osten bewegt. Im Gegenzug ziehen sich immer mehr alt eingeseessene Gewerbebetriebe aus dem Stadtraum zwischen Gleistrasse und Autobahn zurück. Diese gegengleichen Entwicklungen beschleunigen gerade den Stadtumbau.

In diesem Sinne kann man von einer Sequenz an Frontlinien sprechen, die – entsprechend den Entwicklungsschüben - immer weiter nach Osten wandern. Die damit verbundene Ausweitung der Linzer Innenstadt provoziert eine Polarisierung zwischen Zentrum und Rand, bei der sich mit jedem Wachstumsschub der Rand etwas weiter vom Zentrum entfernt. Diese Leseart hat zur Folge, dass ein hochwertig entwickeltes, städtisches „Innen“ mit einem hohen Investitions- und Entwicklungsdruck einem wenig entwickelten „Außen“ gegenübersteht. In der konkreten Situation ist dieses „Außen“ industriell und gewerblich geprägt und nur gering städtisch ausgeprägt.

Für die stark von Wohnen dominierte heranrückende Stadterweiterung stellt damit der Rand ein Konfliktpotenzial dar, was – quasi automatisch – zu einem passiven Umgang mit der Grenze führt: sie wird als Außenposten der inneren Stadterweiterung gesehen und dementsprechend passt sich die bauliche Gestalt an, sie schottet sich ab.

Aber gerade die kontinuierliche Verschiebung der Grenze nach Osten führt die Logik dieser defensiven, projektbezogenen Grenzziehung ad absurdum, da jeder Außenposten (in städtebaulichen Zeitrechnungen betrachtet) nur kurz an der Grenze steht. Wenn sich die Grenze mit jedem einzelnen Erweiterungsschub immer weiter verschiebt, wird der ehemalige Außenposten Teil des entwickelten städtischen Binnenraums – der Außenposten verliert seine Sinnhaftigkeit, wird sogar innerhalb kurzer Zeit zum Fremdkörper im dann entwickelten Stadtraum.

Das lässt sich an der Bebauung der ehemaligen Frauenklinik exemplarisch gut erkennen: Der Entwurf sah eine deutliche bauliche, räumliche und funktionale Abschottung zu den benachbarten Industriebetrieben, der Tabakfabrik und den Gebäuden des Schlachthofs vor. Durch die Neunutzung der Tabakfabrik ist diese ‚defensive‘ Grenzziehung an der Nordseite schon unmittelbar nach Fertigstellung des Wohnbaus nicht mehr nachvollziehbar gewesen und aus heutiger Sicht eine vertane Chance, ein stadträumlich adäquates Weiterbauen und Öffnen der Innenstadt im Kontext des mächtigen formalen Ausdrucks der

Städtebauliche Kommission „Schlachthof-Areal“

Architektursprache der Tabakfabrik zu realisieren. Im Zuge einer Neunutzung des Schlachthofareals würde auch im Osten des Areals die jetzige Grenzziehung einen ähnlich unbefriedigenden Stadtraum erkennen lassen.

Auf Basis dieser Beobachtung und dem Selbstverständnis der Kommission die Stadt voraus zu denken, ist das Standortpotenzial langfristig neu zu definieren: anstatt einer Grenzziehung sind die Potenziale des Standorts in Zusammenhang mit den aktuellen und künftigen Entwicklungsprojekten zu verstehen und auszuloten.

Die Kommission sieht die Neunutzung des 36.000m² großen Areals des Schlachthofs als einen neuerlichen Schritt der ‚Eroberung‘ einer neuen östlichen Innenstadtgrenze (wie schon vorher die Umnutzung der Tabakfabrik, der Neubau der Frauenklinik etc.), viele weitere werden folgen.

Denn insbesondere im Zuge der Realisierung der geplanten Infrastrukturprojekte, die im Zusammenhang mit den neuen Donaubrücken und dem Ausbau der Regional- und Stadtbahn stehen und den Standort unmittelbar betreffen, kann der gesamte Stadtraum aufgewertet werden und einen völlig neuen Stellenwert im Gesamtgefüge von Linz einnehmen: aus einer Randlage ohne deutlich ablesbare Adresse könnte ein hochwertiger, prominent erreichbarer Standort werden – eine neue Zentralität im inneren Linzer Stadtbereich.

Dafür wird es notwendig sein, die neue Schnellbahntrasse nicht nur als Infrastrukturprojekt, sondern als großzügige und multimodale städtische Achse zu begreifen. Und hier ein lebendiges, dicht bespieltes, lineares Zentrum für die Stadterweiterung zu etablieren, das ein Bindeglied zwischen der westlichen bestehenden und der östlichen zukünftigen Innenstadt darstellt.

Damit kann diese neue Achse mittel- bis langfristig zu einem städtischen Rückgrat werden: Ausgehend von der Donaubrücke würde diese – im Endausbau prominente – Nord-Süd-Achse bis zur Mozartstraße verlaufen und damit ungewohnte Relationen schaffen, die dem Potenzial dieses Stadtraums ganz und gar neue Perspektiven verleihen. Im Sinne einer zeitgemäßen Synergie zwischen Infrastruktur- und Freiraumentwicklung soll der Korridor der ehemaligen Eisenbahn- und zukünftigen S-Bahntrasse als attraktiver öffentlicher Raum mit attraktiven Fuß- und Radwegen ausgebaut werden. Auf diese Weise wird die ehemalige, scharfe bzw. harte Grenze der Bahnlinie zum stadträumlich verbindenden Element.

Das Potenzial dieser neuen Stadtachse wird erkennbar, wenn man gewisse Analogien zur Landstraße betrachtet: beide Achsen knüpfen an die zwei einzigen städtischen Donaubrücken an, beide verfügen über wichtige ÖV-Relationen und sind MIV-frei. Wenn die Landstraße das historische und traditionelle Stadtzentrum mit den bekannten Angeboten des Einzelhandels und der Gastronomie verkörpert, könnte diese Ost-Achse zu einer Perlenschnur neuer wirtschaftlicher und atmosphärischer Hotspots werden und eine komplementäre Zentralität entwickeln, welche der inneren Stadtstruktur von Linz auf lange Sicht Kohärenz gibt und gleichzeitig den besonderen Charakter der Stadt stärken könnte. Im Idealfall könnten diese zwei starken, orthogonal zur Donau verlaufenden Achsen, die Stadt atmosphärisch viel stärker als bisher mit dem Flussraum verknüpfen.

Dementsprechend sollte entlang der neuen Ostachse auch hochwertig baulich verdichtet werden. Dabei sind insbesondere die städtebaulichen Gunstlagen dieser Liegenschaften zu adressieren: der attraktive öffentliche Raum mit ÖV-Anbindung auf der einen, sowie die optimale MIV-Anbindung auf der anderen Grundstücksseite, also die Holzstraße bzw. die Lederergasse / Köglstraße. Voraussetzung für eine bauliche Verdichtung ist allerdings, dass jedes einzelne Entwicklungsprojekt einen Baustein für die Umsetzung des Standortpotenzials darstellt und einen konkreten Beitrag zum Ausbau des Infrastrukturnetzes als hochwertigen öffentlichen Raum leistet.

Städtebauliche Kommission „Schlachthof-Areal“

Um dieses neue Rückgrat im Stadtraum erlebbar zu machen bzw. auch ausreichend zu beleben, erscheinen der Kommission eine Abfolge von vertikalen Hochpunkten empfehlenswert. Die Bauten sollten vielfältig genutzt werden und innovative Formen des Miteinanders von Wohnen, Arbeiten, Produktion und Freizeit integrieren.

Infrastrukturentwicklung als Gestaltung eines resilienten und hochwertigen öffentlichen Raums

Der Linienpark

Die neue Infrastruktur begleitend soll ein Linienpark entstehen. Dieser ist von Beginn an parallel zur Infrastruktur mitzuplanen. Er soll eine durchgehende Mindestbreite haben, die mit hochwertigem Grün ausgestaltet werden muss. Zusätzlich sind in regelmäßigen Abständen Parkerweiterungen vorzusehen, die auch die Möglichkeiten für flächenverbrauchende Spielangebote und Nutzungen bieten. Diese Erweiterungen sind in der Bebauungsstruktur zu erarbeiten (zB. Rücksprünge der Baufelder). Für die Qualitätssicherung sind von Anfang an die Querschnitte und Grundrissanforderungen der Infrastruktureinrichtungen wie Einbauten, Abstandsflächen, Wartungszufahrten und Feuerwehraufstellflächen mitzuplanen. Diese Grünachse muss unbedingt von Autoverkehr freigehalten werden, Ausnahmen sind selbstverständlich notwendige Anlieferungen, Notfallsfahrzeuge etc., wie das aus den autofreien Innenstädten bestens bekannt ist.

Neben dem Linienpark ist auch auf eine ausreichende Abfolge von unterschiedlichen Plätzen zu achten. Der öffentliche Raum soll als Gesamtheit betrachtet werden. Die Bebauungsstruktur ist auch hinsichtlich ihrer Wirkung zum öffentlichen Raum hin (Strassen, Gehsteigflächen, Alleen) zu planen.

Um die hochfrequentierten öffentlichen Aus- und Umstiegsbereiche sind ebenfalls passende Freiräume (Platz) und angrenzende Nutzungen (Geschäfte und Lokale im Erdgeschoss) erforderlich.

Eine besondere Bedeutung kommt der Gestaltung der Regional- und Stadtbahntrasse zu. Aus heutiger Sicht ist es wünschenswert, die Bahntrasse bis zum Abtauchen in die unterirdische Streckenführung aufgeständert zu führen. Die etwas höheren Errichtungskosten würden durch den Mehrwert eines wesentlich höherwertigen Stadtraums, mit optimaler Durchlässigkeit und maximierter Flächennutzung mehr als kompensiert. Die Höhenlage der Bahn macht eine gute Querbarkeit des Stadtraums möglich und bietet Chancen für eine abwechslungsreiche Nutzung der Flächen unter der Bahn (vgl. Hochbahnen z.B. in der Seestadt Wien). Die Flächen unter der Bahn sind als Teil des Gesamtkonzeptes des Linienparks zu sehen. Eine zeitgemäße Ausstattung und Ausgestaltung wird erwartet. Die Ausgestaltung der Fuß- und Radwege sollte dem Anspruch an eine der in Zukunft wichtigsten Linzer Transversalen gerecht werden. Ganz besonders ist bei der Dimensionierung der Grünflächen (Mindeststandards pro Bewohner werden von der Stadtplanung festgelegt) dem Anspruch an eine lebenswerte, vom MIV unabhängige Stadtentwicklung Rechnung zu tragen.

Die Gestaltung der Erdgeschosse (offene und vielfältige Bepflanzung der den Hauptwegen zugewandten Fassaden, keine reine Wohnnutzung, keine Nebenräume), die Ausstattung mit öffentlichen Freiflächen (Ausgestaltung der Fuß- und Radwege) sollte die Bedeutung dieser Achse unterstreichen.

Um eine gute Quervernetzung zu gewährleisten, sollte die Maschenweite des querlaufenden Straßen- und Wegenetzes maximal 80m betragen.

Städtebauliche Kommission „Schlachthof-Areal“

KONKRETE EMPFEHLUNGEN FÜR DAS AREAL DES SCHLACHTHOFS

- Maximale Dichte für Wohnen: 50.000m² BGF
- Minstdichte für nicht Wohnen: 25.000m² BGF
- Maximale Gesamtdichte: 75.000m² BGF
- Eine platz- bzw. parkartige Ausweitung entlang des zentralen Korridors von mindestens zusätzlichen 30m Breite, um den zu erwartenden Nutzern und Nutzerinnen einen ausreichenden Grünraum zu gewährleisten. Die Proportion dieses öffentlichen Grünraums sollte möglichst kompakt, maximal im Längenverhältnis von 1:2 sein.
- Auf dem gesamten Areal sind insgesamt rund 6.000 m² für öffentliche Park- und Spielplatzflächen herzustellen. Dies entspricht der Vorgabe der Stadt Linz von mindestens 6 m² öffentlichen Grün- und Freiraumes pro Einwohner. Diese sind als Grünfläche über durchgehend gewachsenem Boden und mit Bäumen bestockt zu gestalten.
- 3-geschoßiger Stadtsockel mit Hochpunkten bis max. insgesamt 60m in den einzelnen Baufeldern
- Geschoßhöhe des Sockels min. 5/4/4m
- Nutzbare intensive, wohnungsbezogene Grünfläche mindestens 30% der bebaubaren Dachfläche am Stadtsockel
- Erforderliche Kleinstkinderspielflächen auf den Dächern
- Jugendspielangebote am öffentlichen Linienpark liegend
- Footprint der Hochpunkte max. 700 m² BGF
- Anbauverpflichtung Holzstraße, Lederergasse, Front zum Fleischmarktplatz
- Keine Wohnnutzung im Erdgeschoß zu den hochwertigen Stadträumen hin
- Maschenweite der Sockelentwicklung maximal 80m, um eine optimale Durchwegbarkeit quer zum Rückgrat abzusichern
- entstehende Querdurchwegungen sind nicht überbaut, adressbildend und öffentlich zugänglich

Kopfgebäude an der Hafestraße:

- Die Solitärstellung der Fleischmarkthalle muss durch entsprechendes Zurückweichen des Kopfgebäudes an beiden Seiten gewährleistet bleiben.
- Höhenentwicklung bis max 60m vorstellbar.

Maximaler Wohnanteil wie in der Tabakfabrik 25%

Städtebauliche Kommission „Schlachthof-Areal“

Entreeplatz an der historischen Schlachthofhalle

- Südöstlich der historischen Schlachthofhalle sollte ein zentraler öffentlicher Platzraum entstehen, der dem gesamten Gebiet eine neue Adresse gibt und sich mittel- bis langfristig zu einem öffentlichen Zentrum entwickeln soll (Entreeplatz an der künftigen S-Bahn-Haltestelle, Gelenk zwischen Ludlgasse/ Holzstrasse/ neuer Achse)

EMPFEHLUNGEN FÜR DIE WEITERE VORGEHENSWEISE

- Die Kommission empfiehlt eine umfassende, bauplatzübergreifende Planung dieses Stadtraums zwischen Holzstraße und Mühlkreisautobahn unter besonderer Berücksichtigung der Potenziale der neuen Regional- und Stadtbahnlinie und der anstehenden Umnutzung zahlreicher Gewerbebetriebe in Auftrag zu geben. Dabei sollten die jetzigen Grundeigentümer, mögliche Entwickler und Bauherrn sowie die für die Eisenbahntrasse zuständigen Verantwortlichen miteinbezogen werden. Ein kooperatives Verfahren zur gemeinsamen Standortbestimmung und Visionsfindung erscheint hier eine geeignete Methode zu sein.
- Die langfristig einzigartige Perspektive für die hochwertige Entwicklung dieses Stadtraums macht eine derartige, über Einzelparzellen hinausgehende, gesamtheitliche Betrachtung besonders erstrebenswert.

Herausforderungen für die gesamtheitliche Entwicklung dieses Areals:

- **Anforderung bei der Umwidmung:** Bei den möglichen (schrittweisen) Umwidmungen von Gewerbe- bzw. Industrieflächen in Kerngebiet / Mischgebiet ist zu beachten, dass ein 100m Mindestabstand zwischen Wohnen und Betrieben einzuhalten ist. Möglicherweise lässt sich dieser Abstand bei guten Argumenten im Dialog mit dem Land Oberösterreich auf 50m reduzieren. Hier gilt es, eine einfache und gut umsetzbare Strategie für das Verschieben der Innenstadtgrenzen nach Osten (siehe oben) zu entwickeln. Auf jeden Fall sind dabei Lösungen wie sie beispielsweise für das Areal der ehemaligen Frauenklinik entwickelt wurden (Laubengänge zur Abschottung, einseitige Ausrichtung der Wohnhäuser, übergroße Gebäudeabstände, ...), zu vermeiden.
- **Miteinander mit Beteiligten und Betroffenen:** Die schrittweise Um- und Neunutzung bestehender Flächen geht selbstverständlich nur im Einvernehmen und in Kooperation mit den Grundeigentümern und Betrieben. Daher sollte mit einer kooperativen Vorgehensweise sichergestellt werden, dass möglichst alle Betroffenen miteinbezogen werden. Denn die Flächenverfügbarkeit, mögliche Grundstückszusammenlegungen, Einvernehmen bei Umwidmungen und Neubauten etc. kann nur durch klare Visionen und ein gemeinsames Vorgehen ermöglicht werden.
- **Infrastrukturausstattung:** Aus einem grob ermittelbaren Potenzial für Wohnungen am jetzigen Schlachthofareal lässt sich abschätzen, welche enorme Chancen für die Stadt Linz durch Aufwertung, Umnutzung und Nachverdichtung in Innenstadtlagen Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen, entsteht. Selbstverständlich bedingt das auch eine Nachrüstung der sozialen Infrastruktur und der Grün- und Freiraumausstattung.
- **Nutzungsdurchmischung:** Der Standort hat ein enormes Potenzial aus einem Miteinander von vielfältigen Nutzungen: Wohnen, Arbeiten, Produzieren, Freizeit etc. Das bringt nicht nur bei der

Städtebauliche Kommission „Schlachthof-Areal“

Widmung (siehe oben) sondern ggf. auch bei den Investoren und späteren Nutzern gewissen Konflikte mit sich. Hier sollte von den spannendsten vielfältig genutzten Arealen in Europa gelernt werden, z.B. von Zürich West oder Zürich Örlikon.

- **Resilienz der Konzeption:** Areale mit derartig vielfältigen Anforderungen müssen zentral gemanagt werden. Hier sollte in der PTU der Stadt Linz eine Stabstelle zur Koordination aller Aktivitäten eingerichtet werden, damit das Ziel langfristig nicht aus den Augen verloren wird.