

Post City Linz als städtisches Interface

Linz steht, wie auch alle anderen modernen Städte, in einem intensiven Standortwettbewerb. Dabei geht es einerseits darum, Investoren und Arbeitgeber anzuziehen, und andererseits, – und dieser Aspekt wird in Zukunft noch stark an Bedeutung gewinnen - attraktiv für die besten Köpfe zu sein. Denn die Human Resources, die Anwesenheit von kreativen und leistungsbereiten Menschen, entscheiden über den zukünftigen Erfolg von Linz. Talente und Experten sind die wichtigste Grundlage für die Zukunft der Stadt.

Damit Linz in diesem Wettbewerb bestehen kann, müssen die Qualitäten der Stadt und der einzelnen Standorte in der Stadt optimal genutzt werden. Dabei hat jede Liegenschaft unterschiedliche Voraussetzungen, Stärken und Potenziale. Diese herausragenden Eigenschaften gilt es zu erkennen und zu stärken.

Der Standort am ehemaligen Postverteilerzentrum ist von zentraler Bedeutung und eröffnet Linz an Österreich bedeutendster öffentlicher Verkehrsachse einzigartige Möglichkeiten durch innovative Arbeits-, Dienstleistungs- und Stadtflächen neue Zielgruppen zu erschließen. In Sinne einer auf die Standortpotenziale abgestimmten Stadtentwicklung, welche die öffentlichen Interessen präzise artikuliert und verfolgt, ist es insbesondere die Aufgabe der Stadt Linz, immobilienwirtschaftlich bedingten Verdrängungsprozessen von standortadäquaten Nutzungen entgegenzuwirken.

1. Standortqualitäten

Das Planungsgebiet liegt am südwestlichen Rand des Stadtzentrums. Das Stadtzentrum hat eine regionale und überregionale Versorgungs- und Arbeitsplatzfunktion.

In der großräumigen Betrachtung handelt es sich um den am besten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Bereich in Oberösterreich, der zudem auch sehr gut an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen ist bzw. sein wird (geplanter innerstädtischer Autobahnanschluss A26).

Darüber hinaus liegt das Grundstück an einer städtebaulich sehr bedeutsamen Stelle - einerseits aus verkehrstechnischer Sicht, andererseits in seiner Bedeutung als Tor zum in den letzten Jahrzehnten neu gestalteten Bahnhofsbereich und der Innenstadt. Das Planungsgebiet ist aus mehreren Richtungen sehr gut sichtbar (Schnittpunkt wichtiger Sichtachsen).

In der kleinräumigen Betrachtung liegt das Planungsgebiet nicht unmittelbar im Kernbereich des Bahnhofs und ist noch nicht direkt in die Umsteigebeziehungen der NutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel eingebunden. Dadurch sind zurzeit noch Zugangswege von 100 - 300 m zum Hauptbahnhof notwendig.

Beim motorisierten Individualverkehr wirken insbesondere die Kreuzungen an den möglichen Zufahrten mit deren Kapazitätsgrenzen limitierend. Geschäftsflächen sind wegen der starken Verkehrserzeugung und der handelsstrukturellen Zusammenhänge nur in beschränktem Umfang möglich (siehe Raumordnungsprogramm).

Herausforderungen des Standortes sind die Immissionsbelastungen durch Lärm und Schadstoffe sowie in der durch die umgebenden Verkehrswege isolierte Stadtlage.

2. Funktion des Standortes in der Stadt

Der Standort ist ein wichtiger transitorischer Raum, sowohl auf Stadt- und Stadtteilebene, als auch auf regionaler und überregionaler Ebene (hochrangige Bahnanbindung an Wien und Salzburg). Das Planungsgebiet ist sehr gut geeignet für Funktionen mit hoher Personenfrequenz und adressiert zentrale Funktionen mit großem Einzugsgebiet. Aufgrund der Lage an der Schnittstelle von überörtlichem Infrastrukturräum und Stadt hat sich ein Nutzungsspektrum entwickelt, das auch „rauere“ Nutzungen, wie z.B. Logistik, Transport und Produktion beinhaltet. Dieses Nutzungsspektrum steht mit der Bahninfrastruktur bzw. dem Bahnhof in einer synergetischen Beziehung und ist daher auch in Zukunft – unter Berücksichtigung gegenwärtiger Entwicklungen, für Innovationen und Flächenwidmungsmöglichkeiten offen zu halten. Das bedeutet, dass die zu entwickelnden Nutzungen die „wertige“ Rauheit des Standortes mittragen und bestenfalls auch davon profitieren, um den einzigartigen Standortqualitäten zu entsprechen und die angestrebte städtebauliche und architektonische Entwicklung mitzutragen.

Durch die erwähnte Schnittstellenlage liegt die Herausforderung bei der Entwicklung des Areals auf Quartiersebene insbesondere in der gleichzeitigen Betrachtung der Weiterentwicklung des Bahnhofsareals und der Anbindung des Areals an den angrenzenden Stadtteil Froschberg.

Sphärenmodell

Aus der vorhandenen Topographie werden zwei für das Projekt prägende Sphären abgeleitet. Sie gliedern das Projekt vertikal in zwei Bereiche.

- Sphäre 0 ist die Sphäre des Bahnhofs: mit seiner hohen Frequenz und unmittelbaren Erreichbarkeit ein stark transitorisch geprägtes Milieu, das von der „bahnhöflichen“ Mobilitätsstruktur, sowie von stark bahnhofsaffinen Räumen und Nutzungen geprägt ist.
- Sphäre 1 ist die Sphäre des lokalen Linzer Stadtraums, ein exponierter, hochwertiger Raum, geprägt von – bzw. verknüpft mit – der Lage am Froschberg, einem durchgrüntem Stadtgewebe von hoher Wohn- und Lebensqualität;
- Während die ortsprägende Sphäre 0 vorwiegend von kurzfristig aktiven, mobilen, sich abwechselnden und stark rhythmisierten Nutzungen charakterisiert wird, ist die Sphäre 1 von eher stationären Nutzungen geprägt, die einem klassischeren Nutzungsmix entsprechen, der auch robuste Formen des Wohnens integriert.

a. Sphäre 0:

Die Sphäre 0 der Post City Linz steht im Kontrast zu anderen städtischen Standorten. Sie ist das eigentliche Unterscheidungsmerkmal des Standorts, ein transitorischer Raum, der die Chancen dieses neuralgischen Verkehrsknotenpunkts optimal nutzt. Der Standort am Bahnhof wird zu einem Hub zwischen der Stadt und der Ferne, in der Stadt, in die Stadt, aus der Stadt.

Nutzungsspektrum

Unter dem Motto ‚STOP and GO‘ summieren sich Nutzungen und Tätigkeiten, die unmittelbar und mittelbar mit dem „Interface Bahnhof“, seinen Rhythmen und erweiterten Betriebszeiten zusammenhängen. Die folgende, thematisch gegliederte Auflistung von Nutzungen hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie versteht sich als suggestive Veranschaulichung des bahnhofsaffinen Nutzungspotenzials und soll zu einer erweiterten Betrachtung des in Frage kommenden Nutzungsspektrums anregen. Dabei sind im Sinne der aktuell beobachtbaren Hybridisierung unterschiedliche Koppelungen einzelner Nutzungsfelder möglich bzw. wahrscheinlich.

- Mobilität und Transport - Bahnhof mit Nah- und Fernverkehr, Busterminal mit Nah- und Fernverkehr, MIV (mit direktem Autobahnanschluss), Lieferverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ...
- Konsum und Kommerz - Einkaufen, Pop-Up-Aktivitäten (z.B. Pop-Up-Märkte m. Direktvermarktungsangebot), Click & Collect,

- Kommunikation und Arbeiten – Meetingpoint, Büro, Co-Working- Space, Konferenzen, temporäre Arbeitsplätze, Kreativlabors, WIFI- und Plug-In-Bereiche ...
- Kongress und Ausstellen –idealer Ort für vielfältige Veranstaltungen und Szenen (das Ars Electronica Festival hat es vorgemacht), Pop-Up-Messen, ...
- Übernachten und Gastronomie - Hostel, Jugendherberge, von der Öffentlichkeit nutzbare Lobbies, Gastronomie mit spezifischem Angebotsspektrum (fast, slow, on the move, ...)
- Information und Umsteigen - Navigationssystem für das gesamte intermodale Angebot, Signaletik (attraktives Leitsystem), Wartezonen mit unterschiedlichen Angeboten (Arbeiten, Entspannen, Behandlungen, ...), Kurzzeitprogramme für Wartephasen
- Natur und Stadt - Indoor- und Outdoor-Gärten, städtische Räume für vielfältige, temporäre Veranstaltungen, Konzerte, Events, Sportveranstaltungen, städtische Landwirtschaft ...
- Care und Relax – (temporäre) Kinder- und Altenbetreuung, Wellness, Fitness, medizinische Versorgung, Sauna, Chillen ...
- Logistik und Produktion – Verteilerzentren, widmungsadäquate Handwerks- und Produktionsfirmen, Manufakturen, Micro-Factories, Micro-Labs (zB 3D-Drucker), Schnittstellen zwischen digital und analog
- Unterhaltung und Bildung – „Instant-Rooms“ (z.B. niederschwellig buchbare Seminarräume), Lernbereiche, Veranstaltungsbereiche, Kino, Bewegung, Tanz

Vernetzung und Freiraum

Die Sphäre 0 ist mit dem Stadtraum und der Ferne intensiv verknüpft:

Bahnhofsvorplatz <—> Stadt / Direkter Anschluss des neuen Stadtquartiers an die Hauptbahnsteige / Barrierefreie Vertikalverbindung zu Sphäre 1 und Froschberg / Fahrradanschluss Richtung Leonding / Nah- und Fernreisezüge / Nah- und Fernreisebusse (ein neu errichteter, moderner internationaler Busterminal soll diese Qualität noch verstärken / Autoverkehr (das Bahnhofsquartier wird nach dem Ausbau des Westrings über einen direkten Autobahnanschluss verfügen) / Rad- und Fußgängerdrehscheibe (mit diversen Leihsystemen für Fahrräder, E-Bikes, E-Rollern etc.)

Der Freiraum ist durch eine gemeinsame, hochfrequentierte Bespielung unterschiedlichster temporärer Nutzungen und Transportmittel gekennzeichnet - lebendig vielfältig abwechslungsreich, „roh“ und nutzungs offen (platzartige Erweiterung mit robusten Oberflächen und Grünelementen).

Kennzahlen:

- 12.000 m² nicht überbaute Freifläche, davon sind mind. 4.000 m² Grünflächen über durchgehend gewachsenem Boden (keine unterirdischen baulichen Anlagen), welche mit Bäumen zu bepflanzen sind. Zusätzlich sind Versickerungsflächen vorzusehen (nicht Teil der 4.000 m²).
- 2 Hauptebenen: mind. 6 m Geschosshöhe
- Wohnen ist ausgeschlossen!
- In der Sphäre 0 sind mind. 40 % der ges. BGF unterzubringen.
- Sämtliche Vorgaben gelten in jeder Bauetappe.

b. Sphäre 1:

Die Sphäre 1 entfaltet sich aus dem städtischen Hochplateau. Sie hebt sich mit ihrer ruhigen und gelassenen Ausstrahlung vom quirligen Leben in der Sphäre 0 ab und eignet sich für in sich ruhende Nutzungen wie Wohnen und Arbeiten. Die Hauseingänge sind sowohl miteinander als auch mit der Bahnhofebene und dem Grünraum am nahen Froschberg über attraktive und sichere Verbindungen, wie z.B. Brücken, Stege, Lifte verbunden. Die Freiflächen sind zum Teil öffentlich zum anderen Teil teilöffentlich genutzt. Sämtliche wohnungsbezogenen Spielflächen sind in dieser Sphäre im Bereich der teilöffentlich nutzbaren Freiräume situiert.

Kennzahlen:

- Zugangsgeschoss mind. 3,50 m Geschoßhöhe.

Zusätzlich zu den Freiflächen von Sphäre 0, sind mind. 14.000m² als gut nutzbare Freiflächen (auf Dachflächen) vorzusehen. Technische Aufbauten auf dem Dach der Sphäre 0 sind untersagt.

- Höhenentwicklung gemäß städtebaulichem Kontext, mehrere Hochpunkte sind möglich.
- In der Sphäre 1 dürfen max. 60 % der ges. BGF untergebracht werden.
- Der Wohnanteil (inkl. Sonderformen, exkl. Hostel/Hotel) beträgt maximal 50 % der BGF der Sphäre 1 (maximal 45.000 m² BGF).
- Im Sinne der Vermeidung von Konflikten sind entsprechende Formen des Wohnens zu forcieren (z.B. Loftwohnen, Singlewohnen, Clusterwohnen, 50+ Wohnen, Formen des Generationenwohnens, etc.). Problematisch zu sehen sind Wohnformen, die besonders lärmsensibel sind und große private Freiräume beanspruchen, wie z.B. Familienwohnen.
- Sämtliche Vorgaben gelten in jeder Bauetappe.

3. Einzigartige Atmosphäre:

Atmosphärisch wird der Ort durch das Zusammenführen produktiver Widersprüche aufgeladen - zum Beispiel Landschaft und Logistik, Grün und Geleise, Arbeitsplatz und Sport, Kontemplation und Rush-Hour. Durch Nutzungsüberlagerungen einzelner Nutzungsfelder (siehe oben) ergeben sich gegenseitige Synergien - Lobby und Nachbarschaftstreff, Instant-Nutzungen und Bahnhof, „Instant-Occupation“ und Grünflächen - die Schnittmenge und der Dialog der Nutzungen erzeugen einen unverwechselbaren städtischen Raum, der sich aufgrund seiner Vielfältigkeit und Spontaneität signifikant von üblichen städtischen Neubauquartieren unterscheidet. Zahlreiche Low-Budget-Angebote ergänzen das städtische Angebot.

Etwaige Nutzungskonflikte, die aufgrund der hohen Frequenz und dem dichten Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungsfelder nicht auszuschließen sind, sollen nicht zu einer Homogenisierung und Einengung des Nutzungsspektrums führen. Vielmehr sind diese Konflikte entsprechend zu moderieren, um Kontakt und produktiven Austausch zwischen den NutzerInnen zu fördern.

Insgesamt ist ein inklusiver, legerer Lebensstil angemessen, welcher die vorhandenen Standortqualitäten aufnimmt und den Standort sympathisch und anziehend macht, ohne ihm seine „Rauheit“ zu nehmen,

4. Verknüpfung zur Umgebung

Grünflächen Froschberg und Bahnhofspark:

Um einen gestalterisch hochwertigen Abschluss des Bahnhofsvorplatzes zu schaffen, sollte der Bahnhofsvorplatz eine Erweiterung erfahren. Dabei sollte eine funktionale und atmosphärische Vernetzung von Bahnhof-Park, Kiwanis-Park und Bergschlössl-Park erfolgen und so eine Einbindung ins Freiraumsystem geschaffen werden.

Wegverbindungen:

Die Wegbeziehungen zum Bahnhof sind möglichst attraktiv zu gestalten. Eine direkte Anbindung an die Verteiler- und Geschäftsebene des Bahnhofs im ersten Untergeschoß und eine deutliche Attraktivierung der oberirdischen Anbindung sind anzustreben. Dies sollte durch eine völlige Neugestaltung des ehemaligen Postamt-Vorplatzes erfolgen, die vorhandenen Tiefgaragenein- und Ausfahrten sind in eine Gesamtgaragenlösung zu integrieren. Im Sinne einer Attraktivierung und Aktivierung des gesamten Bahnhofsvorplatzes ist auch eine die Gesamtqualität des öffentlichen Raums stärkende Bebauung am Platz vorstellbar.

Ein weiteres Ziel sollten attraktive Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen Bahnhof, den angrenzenden Wohngebieten, Wissensturm und Landstraße (Zentrum) sein.

Auch sollte eine Lösung für eine durchgängige Radwegverbindung Richtung Gaumberg und Leonding mitgedacht werden.

5. Rahmenbedingungen für die Anbindung Vorplatz

Die konkrete Verkehrsführung und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist ein wesentlicher Teil des städtebaulichen Wettbewerbs. Sie hängt sehr eng mit der Anordnung von Gebäuden und Nutzungen am Projektareal zusammen. Nichtsdestotrotz sind verkehrsplanerische Vorgaben wichtig, da auch die Bahnhofszufahrt direkt mit der Vorplatzgestaltung zusammenhängt. Damit die verkehrliche Machbarkeit im Rahmen des Raumordnungsverfahrens beurteilt werden konnte, wurde der beiliegende Vorschlag, basierend auf Anforderungen der Stadt Linz (Abt. Verkehrsplanung) ausgearbeitet. Darin wird aufgezeigt, dass die Zufahrtsverkehrsströme zum Hauptbahnhof sich keinesfalls mit den Verkehrsströmen der Tiefgaragenausfahrt des Post City-Projektes

kreuzen dürfen. Dies gilt insbesondere für den Nahbereich der Kreuzung Kärntnerstraße.

Als alternative Lösung zur ebenerdigen Querung von Fußgängerströmen ist auch eine niveaufreie Lösung zur Trennung von Fußgänger und Kfz-Strömen im Wettbewerb in Erwägung zu ziehen.

a. Anbindung der Hauptbahnsteige des Bahnhofs Linz (Fernverkehr)

Die vorhanden ehemalige Bahnunterführung zum Postverteilerzentrum, welche mit Rampen an die Hauptbahnsteige angebunden ist, sollte als zusätzliche direkte Anbindung für Bahnnutzer in das Post City-Projekt integriert werden. In der Aktivierung dieser Anbindung wird ein großes Potenzial sowohl für die Optimierung der „Binnenvernetzung“ des gesamten Areals, als auch für die Entwicklung des Post-Standorts selbst gesehen (direkte Vernetzung mit dem Bahnhof, Erhöhung der Fußgängerfrequenzen, optimierte Verteilung der Ströme zwischen Bahnsteigen und Bahnhof). Dementsprechende Abklärungen mit den ÖBB sind vom Projektwerber erforderlich.

b. Verkehrsaufteilung zur Tiefgarage

Das Projektareal der Post City wird über die Kreuzung Kärntnerstraße/Bahnhofzufahrt und Waldeggstraße/Postparkdeckzufahrt erschlossen. Bzgl. der Tiefgaragenanordnung ist insbesondere darauf zu achten, dass beide Knotenpunkte, unter Berücksichtigung des vorhandenen Höhenunterschiedes erreicht werden können. (z.B.: Wendelbauwerk).

c. Sichtachsen

Bei der Gestaltung der Bebauung muss darauf Bedacht genommen werden, dass sich große Teile des Bauplatzes im Schnittpunkt von 5 Sichtachsen befinden. Die Gestaltung des Bauvorhabens hat daher wesentliche Sichtwirkungen auf die Achsen zur

- Kärntnerstraße
- Waldeggstraße
- Ziegeleistraße
- Andreas-Hofer-Platz (über den Gleisen)

6. Konkrete Festlegungen Nutzungsmix / Dichte:

- Grundstücksgröße rd. 40.000m²
- 150.000 BGF gesamt
- Der Standort ist durch die zahlreichen Immissionen der umgebenden Verkehrswege schon jetzt stark beeinträchtigt. Die Immissionen werden durch Taktverdichtungen der Eisenbahn, durch die geplanten Ausfahrten der Westumfahrung und durch zusätzliche Immissionen ausgehend von den Nutzungen der Sphäre 0 noch weiter zunehmen. Daher müssen Standort-adäquate Wohnangebote gefunden werden, die in ihrer Zielgruppe und bei der Konzeption der Wohnformen auf diese speziellen Anforderungen bedacht nehmen. Um eine sehr langfristige Flexibilität dieses wichtigen innerstädtischen Verkehrsknotens zu sichern, ist die Stadt daran interessiert, dass die Liegenschaft der Post City auf möglichst wenige Eigentümer aufgeteilt wird. Wohnungseigentum ist daher möglichst zu vermeiden. Damit soll gewährleistet werden, dass auf lange Sicht der Standort auch wieder umgenutzt werden kann (wie vom Postverteilerzentrum zur jetzt geplanten Post City).
- Bei der Konzeption der Flächen, Struktur und Raumhöhen ist auf hohe Nutzungsflexibilität zu achten, um auf geänderte Nachfragen reagieren zu können und Leerstände zu minimieren.
- Sämtliche Vorgaben, insbesondere auch der Nutzungsschlüssel, gelten in jeder Bauetappe.