Realisierungswettbewerb
Post City, Linz
Auslobungsbroschüre
Teil B: Projektziele, Immobilienkonzept
Österreichische Post AG
Stand: 05.03.2019

© IC Development GmbH

Projektleitung:
Julia Pelzl, MSc
DI Gernot Weingraber

Wien, 2019

im Auftrag der Österreichischen Post AG.

Inhaltsverzeichnis

1. Präambel 5
2. Rahmenbedingungen 7
2.1. Lage des Planungsgebietes 7
2.2. Das Planungsgebiet 9
2.3. Grundbücherliche Belastungen 11
2.4. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan 11
2.4.1. Gültiger Rechtsstand 12
2.4.2. Beantragte Änderung des Flächenwidmungsplans: 13
2.5. Weitere rechtliche Bestimmungen 13
2.6. Gebäudebestand 14
2.7. Äußere Erschließung / Verkehr 15
2.7.1. Motorisierter Individualverkehr 15
2.7.2. Linzer Autobahn A26 16
2.7.3. Feuerwehrzufahrt ÖBB 18
2.7.4. Öffentlicher Verkehr 18
2.7.5. Radwege 19
2.7.6. Fußwege 20
2.8. Freiraum 23
2.9. Immissionen 25
2.10. Infrastruktur 26
2.11. Windkomfort 26
3. Programm 29
3.1. Das 2-Sphärenmodell 29
3.1.1. Sphäre 0 29
3.1.2. Sphäre 1 30
3.1.3. Planungsprinzipien 30
3.2. Zentrale Ziele des Immobilienkonzepts 31
3.3. Funktionsprogramm und phasenweise Realisierung 32
3.4. Wohnen 32
3.4.1. Wohnen, frei finanziert 33
3.4.2. Wohnen „Boardinghouse“ 33
3.4.3. Wohnen „serviciert“ 34
3.5. Handel und Gastronomie 34

3.6. Büro / Gewerbe / Hotel in Sphäre 0 35
3.7. Büro in Sphäre 1 35
3.8. Hotel / Hostel 35
3.9. Soziale und technische Infrastruktur 36
3.10. Parken und Verkehr 36
4. Aufgabenstellung 38
4.1. Aufgabenstellung 1. Wettbewerbsstufe 38
4.2. Aufgabenstellung 2. Wettbewerbsstufe 38
4.3. Grundsätzliche Planungsanforderungen 39

1. Präambel

Linz ist die zweitgrößte österreichische Landeshauptstadt und weist positive Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklungen auf. In den vergangenen Jahren kam es daher zu dynamischen Stadtteilentwicklungsprozessen und vielfältige Immobilienprojekte wurden realisiert – insbesondere auch im Bereich des Hauptbahnhof-Viertels.

In diesem lebendigen Umfeld an städtebaulich bedeutsamer Stelle als Tor zum Bahnhofsbereich sowie zur Innenstadt befindet sich das Planungsareal **POST CITY Linz**. Das ehemalige Postverteilzentrum der Österreichischen Post AG hat seit dem Auszug im Jahr 2014 seine angestammte Funktion verloren und diente in den letzten Jahren u.a. als Veranstaltungsort für die Ars Electronica. Die Bestandsgebäude sollen abgebrochen und das Areal städtebaulich und immobilienwirtschaftlich auf Basis des grundsätzlich geltenden Flächenwidmungsplanes neu gestaltet werden.
Der Standort eröffnet Linz an Österreichs bedeutendster öffentlicher Verkehrsachse einzigartige Möglichkeiten durch innovative Arbeits-, Dienstleistungs- und Stadtflächen neue Zielgruppen zu erschließen. Auf der Liegenschaft soll daher eine qualitätsvolle Quartiersentwicklung mit Gebäuden in einem Ausmaß von **ca. 150.000 m² BGF o.i.** für folgende Nutzungen entwickelt werden: vielfältige Wohnformen, Büro, Hotel, Handel und Dienstleistungen, Entertainment sowie ein Ärztezentrum.

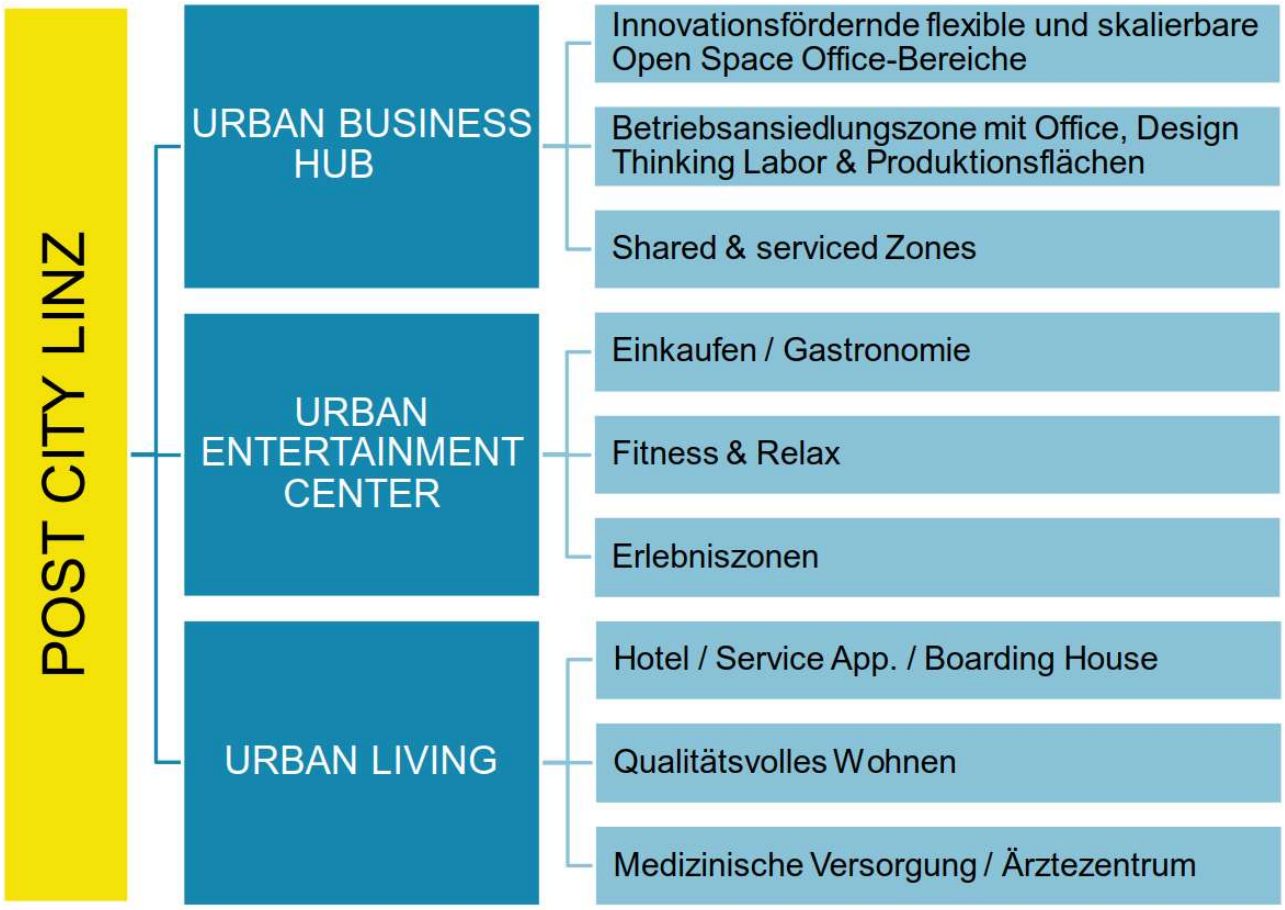


Abbildung 1 Produktkonzept Post City Linz

Ziel des Wettbewerbes ist die gänzliche städtebauliche Neuausrichtung als genehmigungsfähige Grundlage für die Neufestsetzung des Bebauungsplanes für die Gesamtliegenschaft unter Berücksichtigung folgender Parameter:

- Gebietsgröße rd. 4,0 ha
- Ausmaß umzusetzender Fläche ca. 150.000 m² BGF für Wohnen (frei finanziert, serviciert), Büro, Hotel, Handel, Dienstleistungen, Entertainment, Ärztezentrum
- Entwicklung einer sinnvollen Anzahl von Hochpunkten im städtebaulichen Kontext unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen
- Entwicklung von real teilbaren Baufeldern, Mischnutzungen sind auf Baufeldern möglichst zu vermeiden
- Rücksichtnahme auf 2-phasige Realisierung
- Berücksichtigung des umgebenden städtebaulichen Ensembles (insb. Hochpunkte, LiLo-Viertel)
- Berücksichtigung der verkehrstechnischen Neuorganisation des Bahnhofsvorplatzes
- Schaffung von Stellplätzen für rd. 2.492 PKW (Gesamtareal), davon 469 aufgrund grundbücherlicher Belastungen und 2.023 aufgrund des projektinduzierten Verkehrs; Stellplätzen für Fahrräder gem. OÖ Bautechnikverordnung
- 12 Bus-Stellplätze der ÖBB-Postbus GmbH (inkl. Aufenthaltsräume von ca. 25m² und Sanitärräume)
- Ein Busparkplatz für 10 Reisebusse inkl. Wartebereich und WC-Anlage lt. Planbeilage
- Städtebauliche und architektonische Reaktion auf die bestehende Schallimmissionen und Luftschadstoffemmissionen durch den ÖBB-Bahnbetrieb und den motorisierten Individualverkehr (ASFINAG Autobahnprojekt A26)
- ÖBB-Tunnelanlage (Dienstbarkeit)
- die Bestehende Baufluchtlinie zum ÖBB-Gleiskörper ist unter Einhaltung von Auflagen auch für das Neuprojekt genehmigungsfähig
- Signifikanter Geländesprung am westlichen Rand des Planungsareals zur Waldeggstraße (obere Verkehrsanbindung) – eine Verknüpfung der KFZ-Verkehrswege auf dem Areal muss gewährleisten, dass von allen Garagen beide Erschließungspunkte (Waldeggstraße und Bahnhofplatz) erreicht werden können.

Das Immobilienkonzept wurde vom Grundeigentümer in Zusammenarbeit mit der Stadt Linz und den zuständigen Fachabteilungen des Landes Oberösterreich sowie den benachbarten Liegenschaftseigentümern ÖBB und ASFINAG unter Einbeziehung von maßgeblichen Fachexperten zu den Themen Luft, Schall, Handel, Verkehrsplanung, Freiraum und Windkomfort als Grundlage für den Wettbewerb erstellt.

Der Flächenwidmungsplanänderungsgrundsatzbeschluss als Basis für die Festsetzung eines neuen Bebauungsplanes für die Liegenschaft wurde im Dezember 2018 gefasst.

2. Rahmenbedingungen

2.1. Lage des Planungsgebietes

Das Planungsgebiet Post City befindet sich in Linz, der Landeshauptstadt des österreichischen Bundeslandes Oberösterreich und ist infrastrukturell sowohl für den motorisierten Individualverkehr und durch die Westbahnstrecke auf der Schiene sehr gut angebunden.

Linz ist nach Wien und Graz mit ca. 205.000 Einwohnern sowohl einwohnermäßig als auch flächenmäßig die drittgrößte Stadt Österreichs. Der Agglomerationsraum von Linz und den benachbarten Gemeinden umfasst etwa 800.000 Einwohner. Linz erfährt in den letzten Jahren ein positives Bevölkerungswachstum sowie eine dynamische Wirtschaftsentwicklung, insbesondere durch die Industrie (z.B. Voest-Alpine) und der jüngst aufstrebenden IT-Branche.

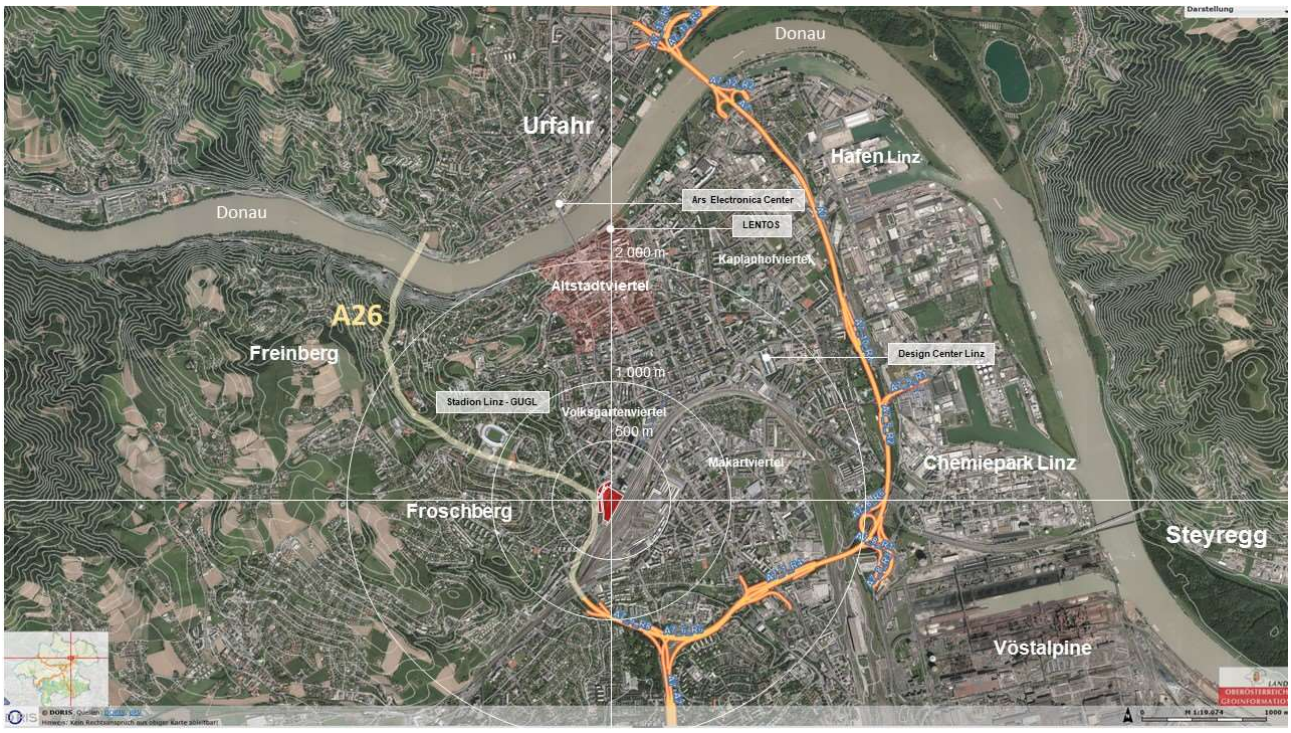


Abbildung 2: Lage des Planungsgebietes in Linz, Quelle: www.doris.at, bearbeitet

Etwa 1,5km südlich der Altstadt, eingebettet zwischen der geplanten Autobahn A26, der Westbahnhstrecke und dem Hauptbahnhof befindet sich das Planungsgebiet. Das Grundstück befindet sich 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. Der moderne Hauptbahnhof mit BahnhofCenter (Geschäfte, Gastronomie) und Bahnhofspark wurde im Jahr 2004 errichtet und sorgt für eine hohe Frequenz am Standort. Laut Angabe der ÖBB wird der Bahnhof an Spitzentagen von mehr als 35.000 Reisenden – insbesondere Tages- und Wochenpendler – frequentiert.

Nördlich schließt ein Büro- und Dienstleistungsgebiet an, das unter anderem öffentliche Einrichtungen beherbergt (zB: Terminal Tower, Wissensturm). Das angrenzende LiLo-Viertel am ehemaligen Gelände

der Linzer Lokalbahn wurde ab 2011 einer Neugestaltung unterzogen (Büro- und Wohngebäude). Ende 2018 wurde mit Bezug des „LUX Tower“ das LiLo-Areal fertiggestellt. Das moderne Lilo-Viertel Viertel sorgt für Belebung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Dieses Potenzial soll für die Entwicklung des Standorts weitergeführt werden.

Die Waldeggstraße verläuft westlich des Planungsgebiets, etwa 10m oberhalb des Projektareals. Derzeit befindet sich zwischen Waldeggstraße und Projektareal das Ende eine Häuserzeile, die im Zuge des A26-Projekts für die Errichtung von Tunnellüftungsanlagen und Betriebsgebäuden abgebrochen werden soll. Die A26 wird teilweise in tunnelbauweise unterhalb der Waldeggstraße errichtet und hat im Bereich der Kärntnerstraße unmittelbar vor dem Projektareal eine Tunnelausfahrt „Knoten Bahnhof“.

An der östlichen Seite des Planungsgebietes verlaufen die Gleise der Westbahnstrecke, die eine Barriere im Stadtgefüge darstellen und technische Maßnahmen zur Verringerung der Schallimmissionen erfordern. Untersuchungen von Rosinak & Partner im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für Wohnnutzung hinsichtlich der vorhandenen Luftschadstoffimmissionen und der örtlichen Schallbelastung kommen zu dem Ergebnis, dass entlang der Gleise und der Waldeggstraße typologische Maßnahmen zu setzen sind, um die maximal zulässigen Schallschutzwerte einzuhalten (s. 2.9 Immissionen).
Die Berücksichtigung des umgebenden städtebaulichen Ensembles (insb. Hochpunkte, LiLo-Viertel, Straßenzüge, ÖBB-Strecke) sowie ein städtebaulich bzw. architektonisch sensibler Umgang mit den Schall-Emittenten (Bahnstrecke, Waldeggstraße) ist ausdrücklich gefordert.

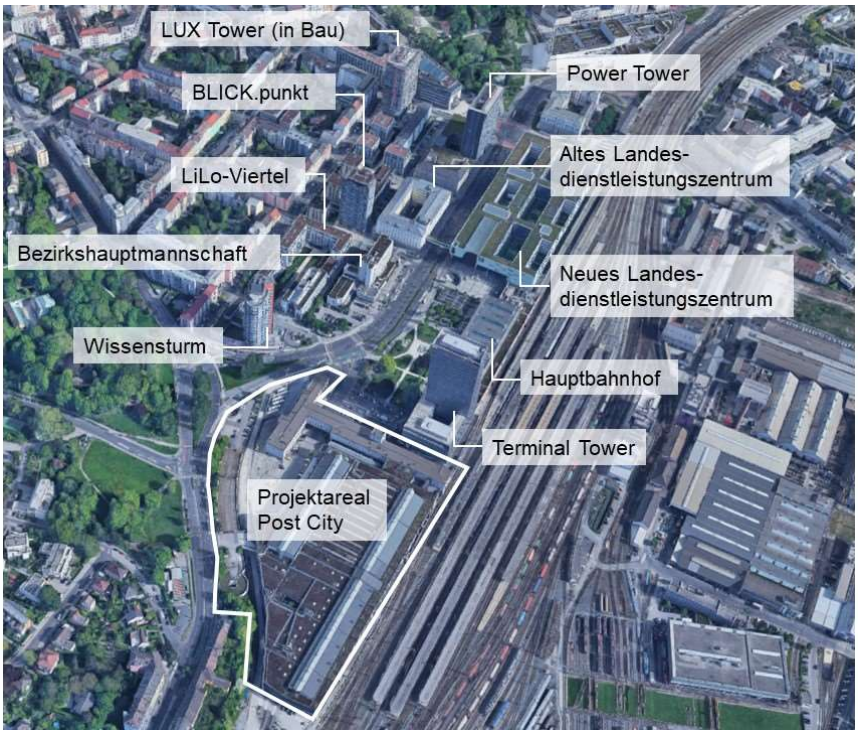


Abbildung 3: Benachbarte Nutzungen des Planungsgebiets, Quelle: www.maps.google.com, bearbeitet

Hochhäuser in unmittelbarer Umgebung:

Wissens-Turm, 2007, 63 m E+17, Volkshochschule, Stadtbibliothek, Architekt: Franz Kneidinger und Heinz Stögmüller, Manfred Diessl

Terminal Tower, 2008, 98,5 m E+23, nach dem neuen Dom zweithöchstes Gebäude von Linz, 35.000 m² BGF, 29.000 m² NF, Finanzamt, Zollamt, 122 Tiefgaragenplätze, Pensionsversicherungsanstalt, Architekt: Holzbauer & Partner

Power-Tower, 2008, E+19, 74 m, Konzernzentrale Energie AG Oberösterreich, Bürohochhaus mit Passivhauscharakter, Architekt Kaufmann, Architekten Weber/Hofer Zürich

Lux Tower, 2018 (in Bau), 76 m E+20, 125 Eigentumswohnungen, Architekturbüro Riepl Riepl

Blick.punkt, 2013, 64 m E+19, 68 Wohnungen, Tiefgarage, Architekturbüro Kneidinger/Stögmüller, Kaufmann und Partner

Abbildung 4: Landesdienstleistungszentrum, BH und altes LDZ, Terminal Tower und Wissensturm, Quelle: Linz.at

2.2. Das Planungsgebiet

Historisch bedingt besteht das Areal aus mehreren Grundstücken, deren Flächenwidmung im Wettbewerb zu berücksichtigen ist. Ansonsten kann das Wettbewerbsareal als ein Grundstück betrachtet werden.

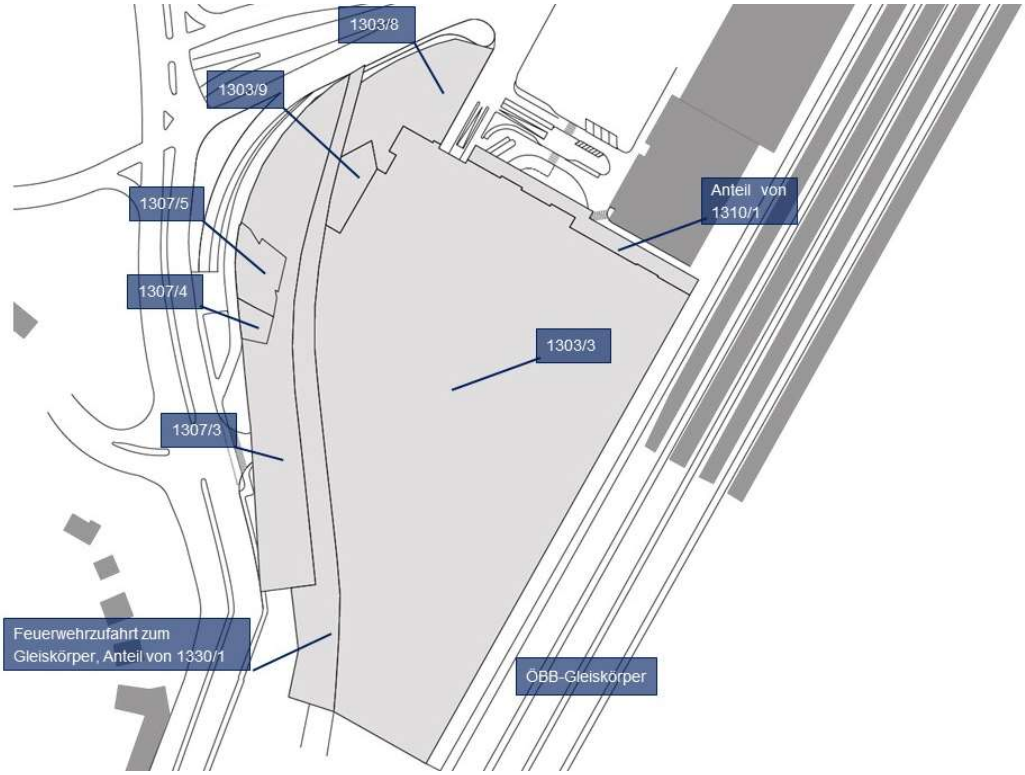


Abbildung 5: Grundstücke am Projektareal, Quelle: doris.at, bearbeitet

In Bezug auf die Topographie weist das gesamte Wettbewerbsgebiet eine Höhenlage von +262,3 m bis +263,8 m über Adria auf, und kann somit als annähernd eben angesehen werden.

Die westlich angrenzende Waldeggstraße steigt vom Bahnhofsvorplatz mit +262,9 m ü.A. in Richtung Süden auf +275,9 m ü.A. an, und bildet so eine markante Geländekante mit einem Höhenunterschied von bis zu 12,5 m direkt an der westlichen Grundgrenze.

Der Grundwasserspiegel liegt im Bearbeitungsgebiet zwischen 5,0 und 7,0 m unter Niveau (+255,2 bis +257,0 m ü.A.) bzw. im Bereich der Waldeggstraße mit bis zu +260,0 m ü.A. rd. 9,0 m unter Niveau. Als Grundwasserstauer wird der Schlier beschrieben. Die untenstehende Grafik bildet die Isolinien der Schlieroberkante ab. Die Schlieroberkante liegt am Projektareal im Mittel etwa bei 10 m unter Gelände. Ein gespannter Grundwasserkörper ist bei rund 20 m unter Gelände zu erwarten.

Im Gutachten werden die Terrassenschotter als geeignete tragfähige Bodenschicht beschrieben, deren Oberkante sich auf 257,6 bis 262,0 m ü.A. befindet. Die Errichtung von max. 2 Untergeschoßen sollte lt. Aussage eines Geologen möglich sein.

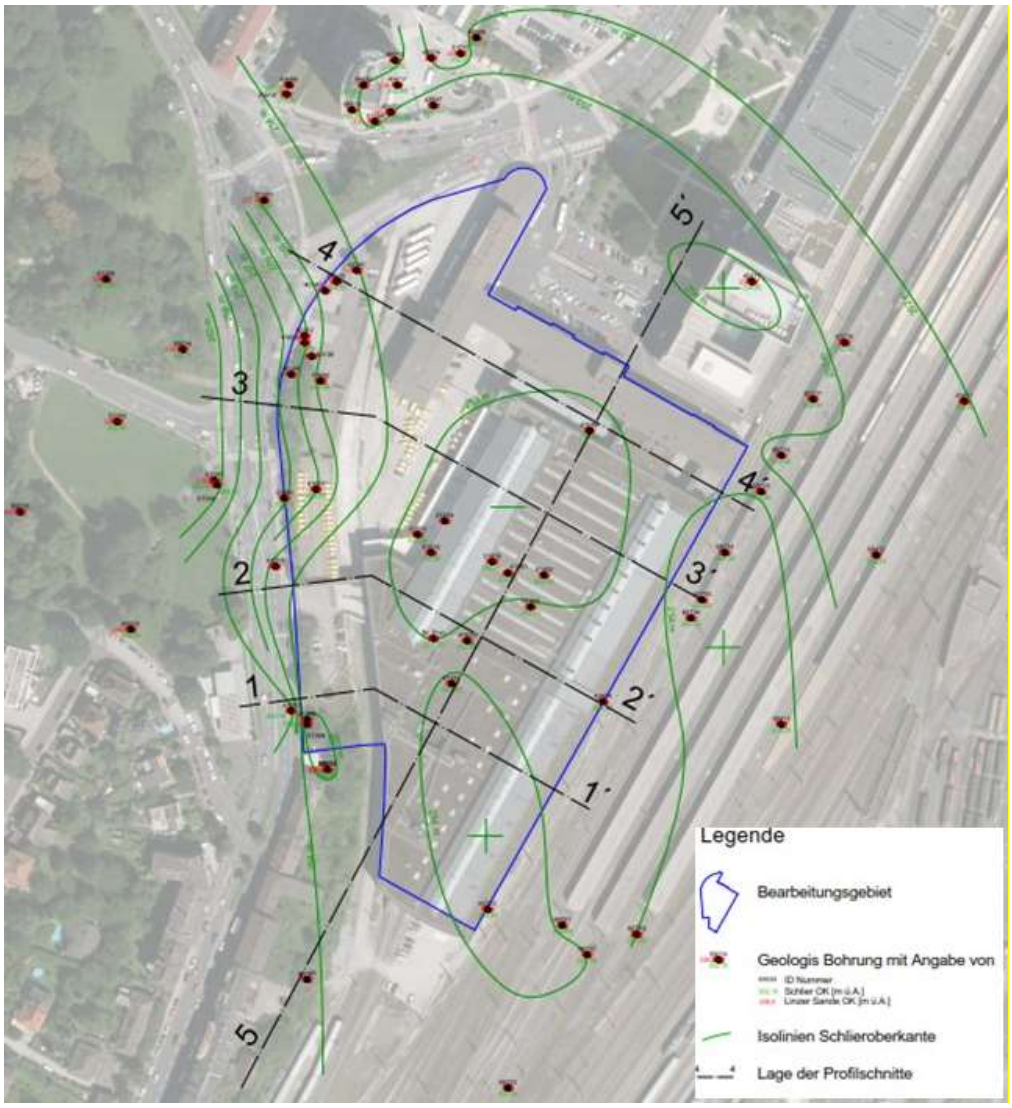


Abbildung 6 Isolinien der Schlieroberkante, Quelle: GUT

2.3. Grundbücherliche Belastungen

Es bestehen historisch bedingt mehrere Dienstbarkeiten, die im Projekt berücksichtigt werden müssen:

- 469 KFZ Stellplätze (davon sind derzeit 344 Stellplätze öffentlich nutzbar, 125 Stellplätze sind per Vertrag privatrechtlich gebunden). Die Stellplatzverpflichtungen sind in der Summe der insgesamt zu errichtenden 2.492 STP enthalten.
- Räumlichkeiten mit einer Gesamtfläche von 1.296,87 m² vermietet an die ÖBB (im zu errichtenden Ausmaß der Büroflächen enthalten)
- Einfahrt Garage Terminal Tower auf ÖBB-Grundstück ist als Bestand zu belassen.
- Feuerwehrzufahrt zum ÖBB-Gleiskörper vom Bahnhofsplatz zu definiertem Einfüllpunkt (s. 2.7.3 Feuerwehrzufahrt ÖBB)
- ÖBB-Tunnelanlage zum Gleiskörper (Einfüllpunkt an Grundgrenze, s. DWG-Schnitt), Schnittpunkt an der Grundgrenze ist einzuhalten und ins Neuprojekt zu integrieren

Folgende weitere Dienstbarkeiten sind im Neuprojekt zu integrieren:

- 10 Bus-Stellplätze mit Ein- u. Ausstiegsmöglichkeiten inkl. Wartebereich und WC-Anlage für 10 Reisebusse lt. Planbeilage Nr. 12.1 (jedenfalls im eingeschränkten gemischten Baugebiet mit darüberliegender Hotel-Nutzung zu errichten)
- 12 Bus-Abstellplätze ohne Ein- u. Ausstiegsmöglichkeit der ÖBB-Postbus GmbH (inkl. Pausenräume von ca. 25m² und Sanitärräume), an beliebiger Stelle einzuplanen, ggf. im eingeschränkten gemischten Baugebiet auf zweiter Bus-Stellplatz-Etage errichten. Umnutzungsmöglichkeiten aufgrund ggf. später entfallenden Bedarfs berücksichtigen.

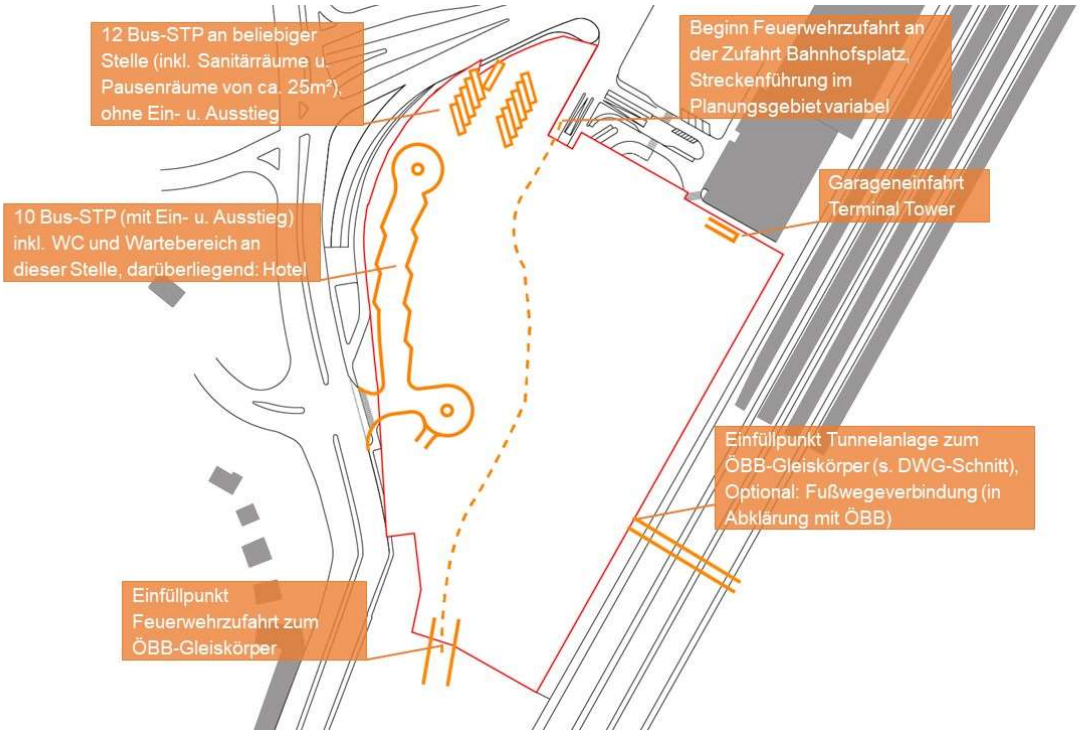


Abbildung 7: Dienstbarkeiten, eigene Darstellung

2.4. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan

Das Örtliche Entwicklungskonzept Linz Nr. 2 weist das ggstl. Planungsgebiet als Teil des Stadtzentrums mit regionaler und überregionaler Versorgungs- und Arbeitsplatzfunktion aus.

2.4.1. Gültiger Rechtsstand

Das Planungsgebiet ist derzeit als Kerngebiet und im Bereich der Waldeggstraße als eingeschränktes gemischtes Baugebiet gewidmet. Jedoch sind folgende Widmungsänderungen beantragt.

Abbildung 8: rechtswirksame Flächenwidmung, eigene Darstellung

Kerngebiet:
Als Kerngebiete sind solche Flächen mit überwiegend städtischer oder typisch zentrumsbildender Struktur vorzusehen, die vorrangig für öffentliche Bauten, Büro- und Verwaltungsgebäude, Gebäude für Handels- und Dienstleistungsbetriebe, Veranstaltungsgebäude und Wohngebäude, jeweils einschließlich der dazugehörigen Bauten und Anlagen, bestimmt sind. Sonstige Bauten und Anlagen, die erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die im Kerngebiet wohnhafte oder anwesende Bevölkerung bedingen, dürfen in Kerngebieten nicht errichtet werden. Solche Bauten und Anlagen können im Zuge der Widmung näher umschrieben werden.

Eingeschränktes gemischtes Baugebiet:
Durch die Widmung eingeschränktes gemischtes Baugebiet sind Wohngebäude ohne eine Änderung der gültigen Flächenwidmung nicht zulässig. Die vorgeschlagene Nutzung sieht auf Ebene der Waldeggstraße Bus-Stellplätze (ggf. auch in der Ebene darunter) mit einem darüberliegenden Hotelkomplex vor.

Seitens der Stadt Linz wird die rechtswirksame Bebaubarkeit der Liegenschaften folgendermaßen zusammengefasst: Grundsätzlich ist auf Grund der Lage eine hohe bauliche Verdichtung zur bestmöglichen Nutzung der Infrastruktur des Hauptbahnhofes zu vertreten. Von Seiten der rws. Bebauungsgrundlagen besteht keine verordnete Beschränkung der Baudichte oder der Bauhöhe. Faktisch wirkt aber, trotz der Lagegunst, die Verkehrserschließung hinsichtlich des Ausmaßes und der

Art der baulichen Nutzung begrenzend, da eine funktionierende Verkehrserschließung gewährleistet sein muss.

2.4.2. Beantragte Änderung des Flächenwidmungsplans:

- Auf den derzeit als eingeschränktes gemischtes Baugebiet gewidmeten Grundstücken (Grundstücke 1307/3, 1307/4 und 1307/5) ist ein Hotel mit ca. 7.000 m² NF zulässig, die übrige Fläche im eingeschränkten gemischten Baugebiet (südlich des Einfüllpunkts Waldeggstraße) ist entsprechend der beantragten Widmung (Kerngebiet mit 0% Wohnen) zu planen
- Lt. Raumordnungsprogramm der OÖ Landesregierung sind auf dem Kerngrundstück 1303/3 Geschäftsbauten mit einer Gesamtverkaufsfläche von 10.100m² zulässig.

Derzeit gibt es für das Gebiet keinen gültigen Bebauungsplan. Ziel des Wettbewerbs ist die Findung eines genehmigungsfähigen Projekts für die Bebauungsplanung der Gesamtliegenschaft.

10-Punkte-Programm der Stadt Linz bei der Errichtung von Hochhäusern ist einzuhalten. Der 2h- Schatten ist in Linz folgendermaßen definiert: bei mittlerem Sonnenstand am 21. März für die Beschattung der Fenster von Aufenthaltsräumen von Wohngebäuden (Darstellungen in Abständen von 2 Stunden im Zeitraum von 9-15h ab einer Höhe von 32 Metern – nur außerhalb des Planungsareals nachzuweisen)

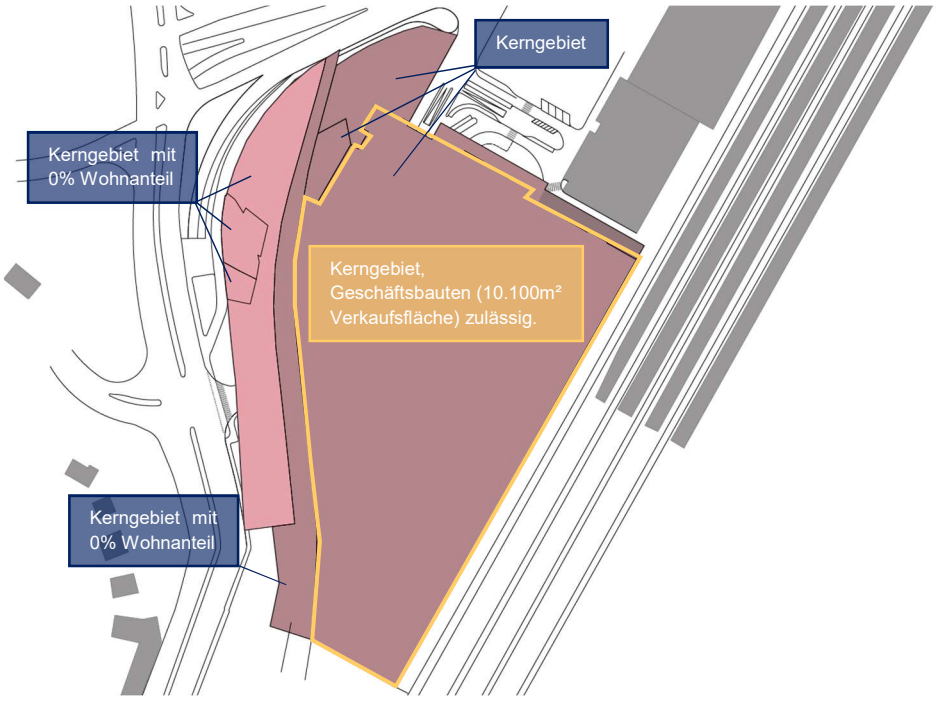


Abbildung 9: beantragte Flächenwidmung, eigene Darstellung

2.5. Weitere rechtliche Bestimmungen

Für die Bebauung des Planungsgebiets maßgebliche Vorschriften sind insbesondere:

- Eisenbahngesetz 1957
- Oö Bauordnung 1994
- Oö Bautechnikgesetz 2013
- Oö Bautechnikverordnung 2013
- Oö Raumordnungsgesetz 1994

Insbesondere ist folgendes zu beachten:

- die gesetzlichen Bestimmungen für Belichtung müssen eingehalten werden,
- die erforderlichen Freiflächen sind einzuhalten,
- Kinder- und Jugendspielplätze sind entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu errichten.
- die notwendigen KFZ-Stellplätze sind zu berücksichtigen. Vorschläge für ein innovatives Mobilitätskonzept sind erwünscht.
- die Ausführungen der Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen am Postareal Linz Hauptbahnhof (s. Beilage Nr. 12.3) sind zu beachten
- eine architektonische Qualität der Fassaden bezüglich der zu treffenden Lärmschutzmaßnahmen ist zu berücksichtigen,
- Fahrradabstellanlagen sind in ausreichender Größe und Ausstattung entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen und den Regeln der Technik neu zu errichten
- Grundsätzlich gilt lt. §42 EisbG ein Abstand von 12 Metern ab der Grundstücksgrenze des Bahnhofs als Bauverbotsbereich. In diesem Bauverbotsbereich dürfen bahnfremde Anlagen nur mit Sondergenehmigungen errichtet werden. Am gegenständlichen Grundstück kann angenommen werden, dass die bestehende Gebäudekante zum ÖBB-Gleiskörper auch im Neuprojekt unter Einhaltung zumindest folgender Voraussetzungen genehmigungsfähig ist:
    - Nicht öffenbare Fenster zum Gleiskörper
    - Keine Reinigungsmöglichkeit der Fassaden zum Gleiskörper

Etwaige hier nicht näher definierte gesetzliche Grundlagen sind ebenfalls zu berücksichtigen.

2.6. Gebäudebestand

Die vorhandenen Gebäude stehen seit der Übersiedelung des Postverteilerzentrums großteils leer und können abgebrochen werden.

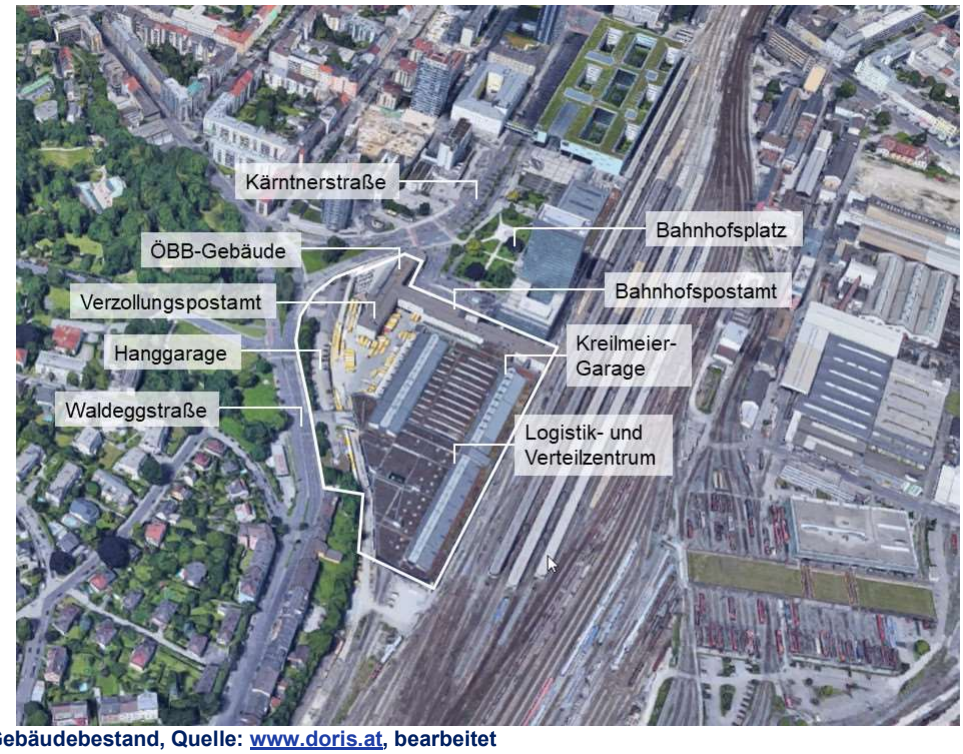


Abbildung 10 Gebäudebestand, Quelle: www.doris.at, bearbeitet

2.7. Äußere Erschließung / Verkehr

Das Planungsareal befindet sich in verkehrsgünstiger Lage. Für den motorisierten Individualverkehr ist durch die Anbindung an die Kärntnerstraße und Waldeggstraße eine gute Verbindung zum Stadtzentrum sowie ins Linzer Umland gegeben. Durch den Bau der A26 mit einer Tunnelausfahrt unmittelbar neben dem Planungsareal verbessert sich die Anbindung und die täglichen Engpässe zu Stoßzeiten werden reduziert.

Mehrere Stationen des öffentlichen Verkehrs in der unmittelbaren Umgebung bieten eine gute Verbindung innerhalb des Stadtgebiets sowie durch die Postbusse in die Umlandgemeinden.

Die unmittelbare Lage zum Hauptbahnhof ermöglicht kurze Reisezeiten ins Umland sowie in andere Städte Österreichs. Mit der Bahn ist Salzburg in ca. einer Stunde, Wien in ca. 1h15min und der Flughafen Wien Schwechat in knapp 2 Stunden zu erreichen. Außerdem befindet sich die Haltestelle eines privaten Fernbus-Unternehmens in fußläufiger Erreichbarkeit.

Die Findung eines schlüssigen Mobilitätskonzepts ist ausdrücklich erwünscht. Insbesondere sollen auch Sharing-Modelle und Mobility-Points berücksichtigt werden.

2.7.1. Motorisierter Individualverkehr

Die Liegenschaft ist derzeit über zwei Zufahrten erschlossen und soll mit dem öffentlichen Straßennetz an diesen beiden existierenden Kreuzungen weiterhin verbunden bleiben.

- Waldeggstraße: Diese hochfrequentierte B139 ist Einfallstraße des südlichen Linzer Umlandes mit Anbindung an die A7 und stellt somit eine hochrangige Verkehrsverbindung im Linzer Verkehrssystem dar. Durch den Bau der A26 wird sich der Oberflächenverkehr verringern. Während des Baus der A26 wird die Waldeggstraße und die Zufahrt zum Wettbewerbsgebiet nicht bzw. nur eingeschränkt nutzbar sein (aktueller Planstand: zwischen 2024-2028).
- Bahnhofplatz: Der Bahnhofplatz bildet die Zufahrt zum Bahnhof für Taxis, Busse, Motorräder, PKWs (Kurzparkzone bzw. „Kiss-and-ride“) und Fahrräder. Außerdem befindet sich die Tiefgaragenausfahrt von der Garage des Terminal-Towers auf dem Platz (die Einfahrt befindet sich im Wettbewerbsgebiet zwischen dem Terminal-Tower und dem derzeitigen Postgebäude). Die Zufahrt von der Kärntnerstraße ins Planungsgebiet ist laut beiliegendem Plan „Bahnhofsvorplatz“ (s. Beilage Nr. 12.1), der gemeinsam mit dem Magistrat der Stadt Linz erarbeitet wurde, ins Neuprojekt aufzunehmen. Die Gestaltung (und Verkehrsführung) des Bahnhofvorplatzes ist Wettbewerbsgegenstand. Die Zufahrtsverkehrsströme zum Bahnhof sollen sich mit einer möglichen Tiefgaragenausfahrt Post City nicht kreuzen, insbesondere im Nahbereich der Kärntnerstraße. Getrennte Fußgänger- und KFZ-Niveaus zur Querung des Bahnhofsvorplatzes sind denkbar. Im Sinne einer Attraktivierung und Aktivierung des gesamten Bahnhofsvorplatzes ist auch eine die Gesamtqualität des öffentlichen Raums stärkende Bebauung am Platz vorstellbar.

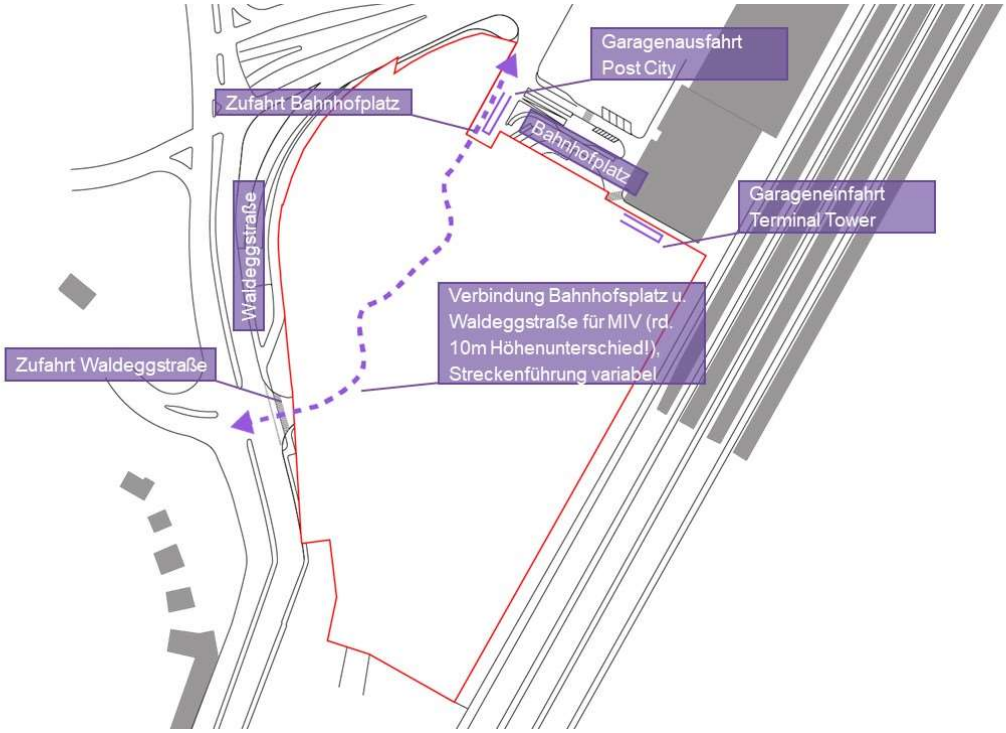


Abbildung 11 Eingänge zum Projektareal, eigene Darstellung

Zur verkehrsverträglichen Verteilung des projektinduzierten KFZ-Verkehrs ist sicher zu stellen, dass die KFZ-Verkehrswege auf dem Areal derart verknüpft sind, sodass von allen Garagen beide Erschließungspunkte (Waldeggstraße und Bahnhofplatz) erreicht werden können. Dies erfordert eine Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen der Waldeggstraße und dem Niveau des Areals. Aufgrund der Größe des Höhenunterschiedes erscheint eine Trennung von KFZ-Verkehr (Gestaltung als KFZ-befahrbare Rampen) und Fußgänger- und Radverkehr (barrierefreie Rampen oder Lifte) sinnvoll.

2.7.2. Linzer Autobahn A26

Die ASFINAG beschreibt die A26 Linzer Autobahn als eines der wichtigsten Projekte zur Entlastung des städtischen Straßennetzes. Rund vier Kilometer der Gesamtstrecke verlaufen unterirdisch im „Freinberg-Tunnel“. Die Trasse wird unter die Waldeggstraße gelegt. Im Kreuzungsbereich Waldeggstraße/Kärntnerstraße, unmittelbar neben dem Projektareal, ist eine Tunnelausfahrt Richtung zum Hauptbahnhof geplant.

Abbildung 12 Streckenübersicht Linzer Autobahn A26, Quelle: www.asfinag.at, bearbeitet

Die Terminplanung der ASFINAG sieht vier Phasen der Projektrealisierung vor. Nach der Phase der bauvorbereitenden Maßnahmen (2015-2018) wird ab Ende 2018 bis Ende 2023 die Donaubrücke realisiert, ab 2024 wird der Tunnel Freinberg, der Bahnhofknoten neben dem Projektareal und die Unterflurstraße Waldeggstraße gebaut. Schließlich wird ab 2029 bis Ende 2031 die Westbrücke über die Westbahn sowie der Anschluss zur A7 Mühlkreis-Autobahn realisiert.

Auf Basis einer Verkehrsuntersuchung des Büros Rosinak & Partner kann der projektinduzierte Verkehr durch die aktuelle Infrastruktur nur teilweise aufgenommen werden. Nach Fertigstellung des Anschlusses an die A26 im Bereich des Projektareals kann der gesamte projektinduzierte Verkehr aufgenommen werden. Das Projekt Post City wird daher in zwei Phasen etwa gleichen BGF-Gesamtumfangs realisiert.

Für die zu erwartende Steigerung im öffentlichen Verkehr ist die einfache, barrierefreie Erreichbarkeit der bestehenden Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel vom Projektareal notwendig. Beim Radverkehr ist der von der Stadt Linz angedachte Radweg entlang der ehemaligen LILO-Trasse Richtung Leonding, verknüpft mit den Radverkehrsanlagen in der Kärntner Straße umzusetzen (s. Abbildung 15).

Für eine störungsfreie Eingliederung der Nutzungen am Projektareal in das arrondierende Verkehrsgefüge müssen die Empfehlungen der Verkehrsexperten im geplanten Wettbewerb berücksichtigt werden (s. Verkehrsuntersuchung Rosinak&Partner im Anhang). Die Realisierungsphasen des Projekts werden entsprechend den Ausbaustufen der A26 angepasst (siehe 3.3 Funktionsprogramm und phasenweise Realisierung).

Außerdem plant die ASFINAG im Bereich der Waldeggstraße am südlichen Rand des Wettbewerbsgebiets auf Ebene der Waldeggstraße ein mehrgeschoßiges Betriebsgebäude, das neben Büroflächen technische Einrichtungen zur Belüftung der Tunnelröhre beinhalten soll. Ein konkretes Einreichprojekt liegt zum Wettbewerbsstart noch nicht vor.

2.7.3. Feuerwehrzufahrt ÖBB

Auf einem Teil des Grundstücks 1330/1 befindet sich die Feuerwehrzufahrt zum Gleiskörper der ÖBB, die auch im Neuprojekt gewährleistet sein muss. Der Einfüllpunkt der Feuerwehrzufahrt zum Gleiskörper muss am aktuellen südwestlichen Grundstücksbereich erhalten bleiben. Der Trassenverlauf über das Projektareal ist frei wählbar, die Einfahrt hat über den Bahnhofsplatz zu erfolgen. Eine Ausgestaltung der Trasse ist erlaubt. Die Feuerwehrzufahrt hat folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Jederzeitige, behinderungsfreie Zufahrtsmöglichkeit zum Gleisbereich für Einsatzfahrzeuge und Materialtransporte von der Kärntnerstraße
- Zufahrt muss den Anforderungen lt. TRVB 134 F i.d.g.F entsprechen
- Ausgestaltung der Zufahrt (Kurvenradien, Unterbau) muss für Baustellenmaterialtransporter (LKW, Tieflader, etc.) geeignet sein
- Mindestbreite der Zufahrt: 4m
- Oberflächenbeschaffenheit: staubfrei
- Beim Einfüllpunkt ist am Übergang zum Gleisbereich eine Schrankenanlage mit einer davorliegenden "Wartezone" erforderlich (Länge ca.50m, Breite 6,5m).
- Unterirdische bzw. überdachte Führung der Feuerwehrzufahrt ist unter Einhaltung der genannten Voraussetzungen grundsätzlich möglich.

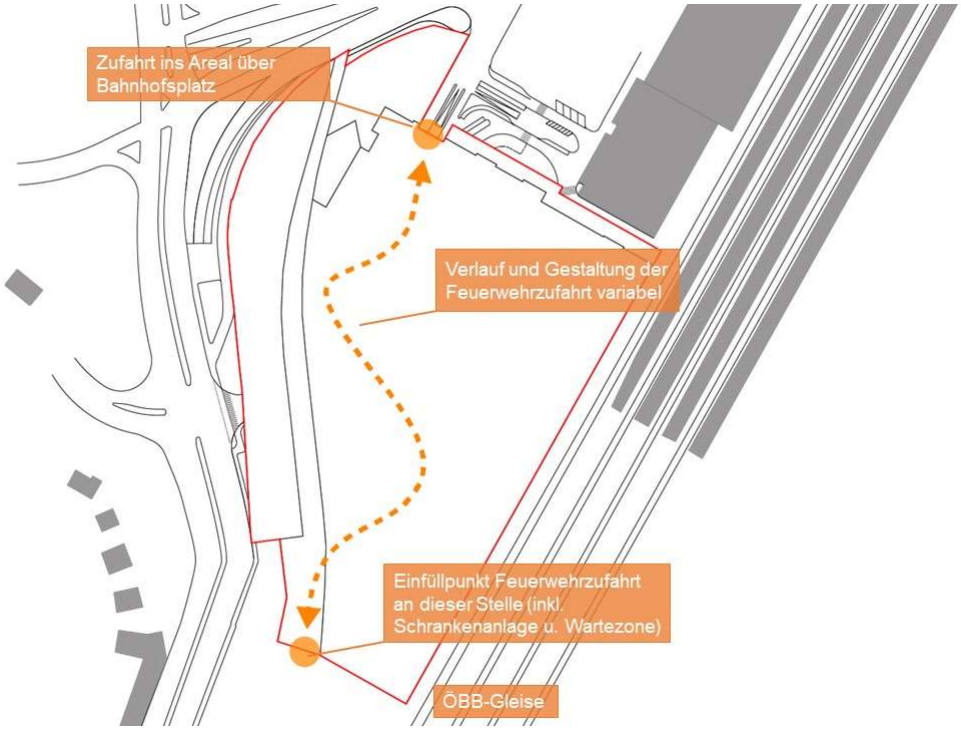


Abbildung 13 Feuerwehrzufahrt zum ÖBB-Gleiskörper, eigene Darstellung

Die Beurteilung der neuen Zufahrtslösung erfolgt durch die zuständigen Geschäftsbereiche der ÖBB Infrastruktur, sowie durch die Blaulichtorganisationen im Anschluss an den Architekturwettbewerb.

2.7.4. Öffentlicher Verkehr

Das Projektareal ist vom Haupteingang des Bahnhofs rund 150 m entfernt. Die Straßenbahnstation Hauptbahnhof (Straßenbahnlinie 1, 2 und 3) ist 275 m vom Projektareal entfernt. Die Entfernung zum Busbahnhof im Untergeschoß des neuen Landesdienstleistungszentrums, wo neben Stadtbussen auch Regionalbusse halten, beträgt 350 m.

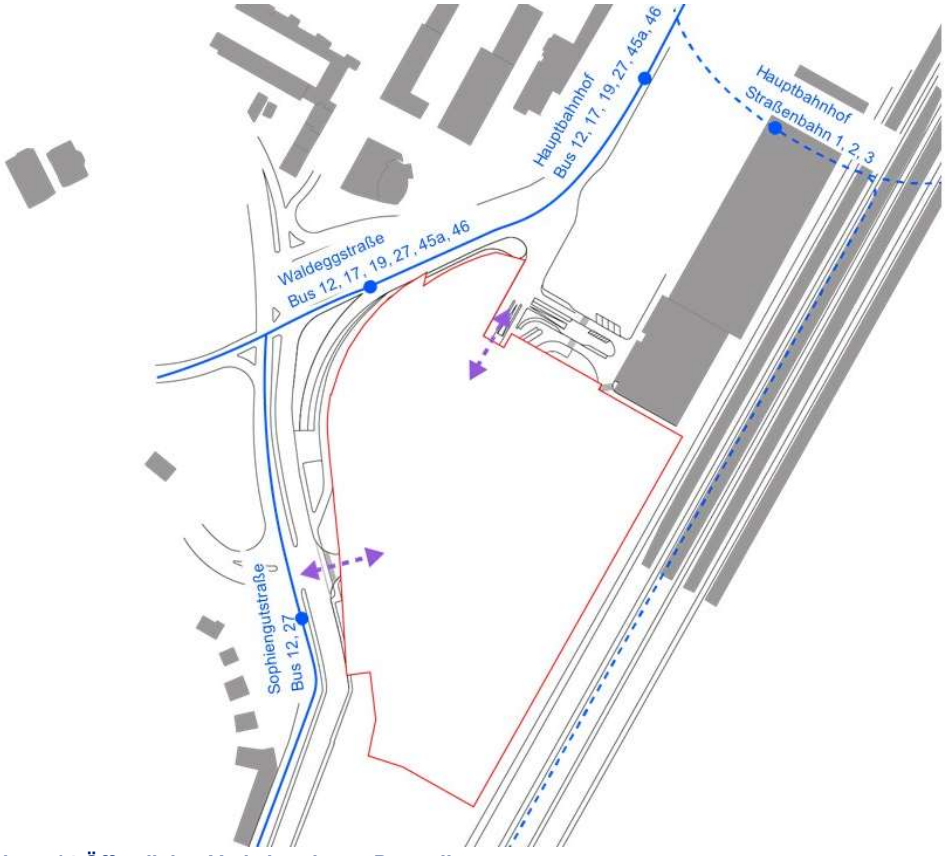


Abbildung 14 Öffentlicher Verkehr, eigene Darstellung

Die Haltestelle Sophiengutstraße der Buslinien 12 und 27 ist etwa 80 m von der westlichen Anbindung des Projektareals entfernt. Die Entfernung zu den Haltestellen Waldeggstraße beträgt rund 150 m.

Auf dem Projektareal sind keine Haltestellen geplant.
Der Zugang vom HBF zur geplanten Einkaufspassage muss, reüssiert die von Standort- u. Marktberatungsgesellschaft m.b.H. durchgeführte Analyse, unbedingt attraktiv gestaltet sein, damit die Besucherfrequenz für das Funktionieren der Einkaufspassage ausreichend ist.

2.7.5. Radwege

Das Projektareal ist an das Radverkehrsnetz angebunden. Die Stadt Linz plant einen Radweg, der getrennt vom Autoverkehr vom LiLo-Viertel kommend über das Projektareal bis nach Leonding geführt werden soll.

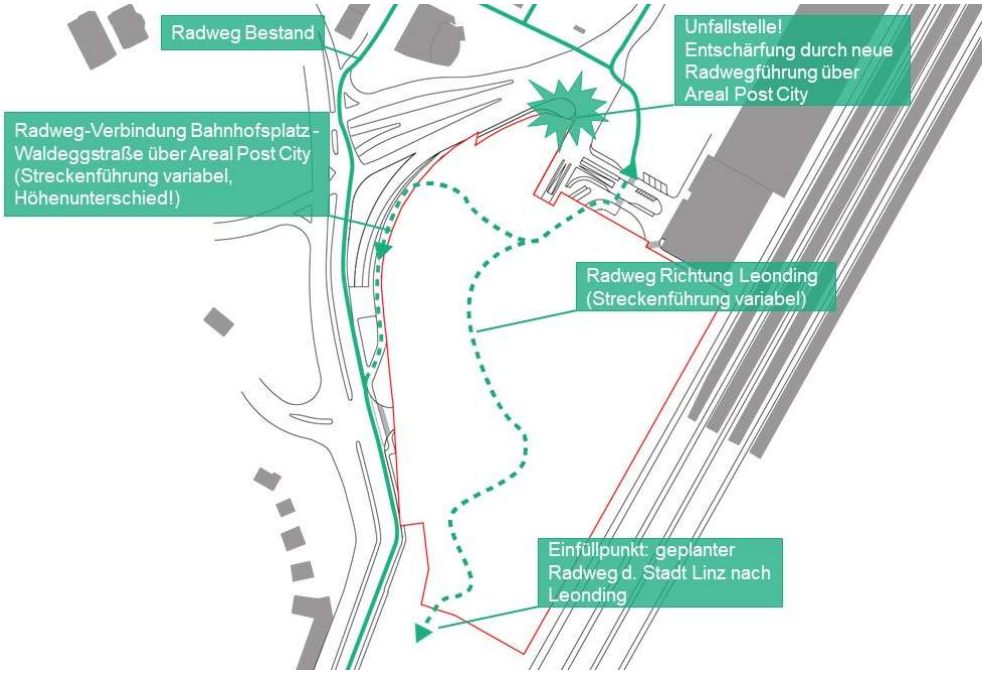


Abbildung 15 Radwege, eigene Darstellung

2.7.6. Fußwege

Die fußläufige Erreichbarkeit ist ebenfalls sehr gut. Einzig im Osten stellt der großflächige Gleiskörper der ÖBB eine Barriere dar. Die Hauptanbindung des Areals erfolgt über den Bahnhofsplatz. Angestrebte Option: unterirdische Fußwegverbindung im 1. UG zur Verteilerebene des Hauptbahnhofs. In der kleinräumigen Betrachtung liegt das Planungsgebiet nicht unmittelbar im Kernbereich des Bahnhofs. Dadurch sind Zugangswege von bis zu 300 m zum Hauptbahnhof notwendig. Die fußläufige Verbindung zwischen dem Projektareal und dem Bahnhof ist zum Großteil witterungsgeschützt. Grund dafür ist das gläserne Vordach des Bahnhofsgebäudes und die auskragende Gestaltung des Terminal Towers. Diese Wegeverbindung ist über den Bahnhofsvorplatz ins Projektareal bis zur Geschäftspassage im Projektareal fortzuführen. Dies ist laut Handelsstruktureller Stellungnahme (Standort+Markt Beratungsgesellschaft mbH) hinsichtlich der notwendigen Besucherfrequenz und dem Funktionieren der Geschäftspassage zwingend notwendig. Die von der Stadt Linz erarbeitete Neugestaltung des Platzes zur Entlastung der Verkehrssituation ist in das Projekt aufzunehmen die vorhandenen Tiefgarageneinund ausfahrten sind in eine Gesamtgaragenlösung zu integrieren. Die Wegbeziehungen zum Bahnhof sind möglichst attraktiv zu gestalten. Zusätzlich ist eine Fußweg-Anbindung an die Bahnsteige über die ÖBB-Tunnelanlage im rückwärtigen Bereich des Grundstücks gewünscht (Abstimmungsgespräche mit ÖBB laufen).

Eine direkte Anbindung (barrierefreie Vertikalverbindung) des Areals an den angrenzenden Stadtteil Froschberg ist wünschenswert. Insbesondere ist ein sinnvolles, attraktives und sicheres Durchwegungskonzept zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Bahnhofsebene und Waldeggstraße und zum Grünraum am nahen Froschberg (ggf. über Brücken, Stege, Lifte etc.) gefordert. In Sphäre 1 sind die Hauseingänge sind sowohl miteinander als auch mit der Bahnhofebene und dem Grünraum am Froschberg zu verknüpfen (s. 3.1.2 Sphäre 1).

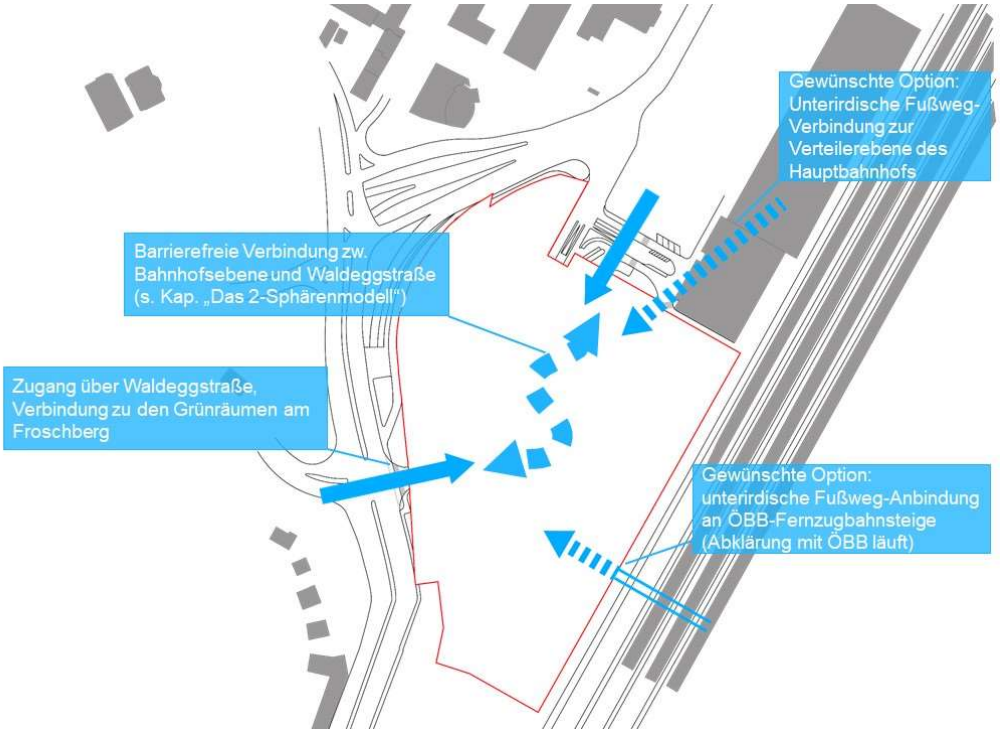
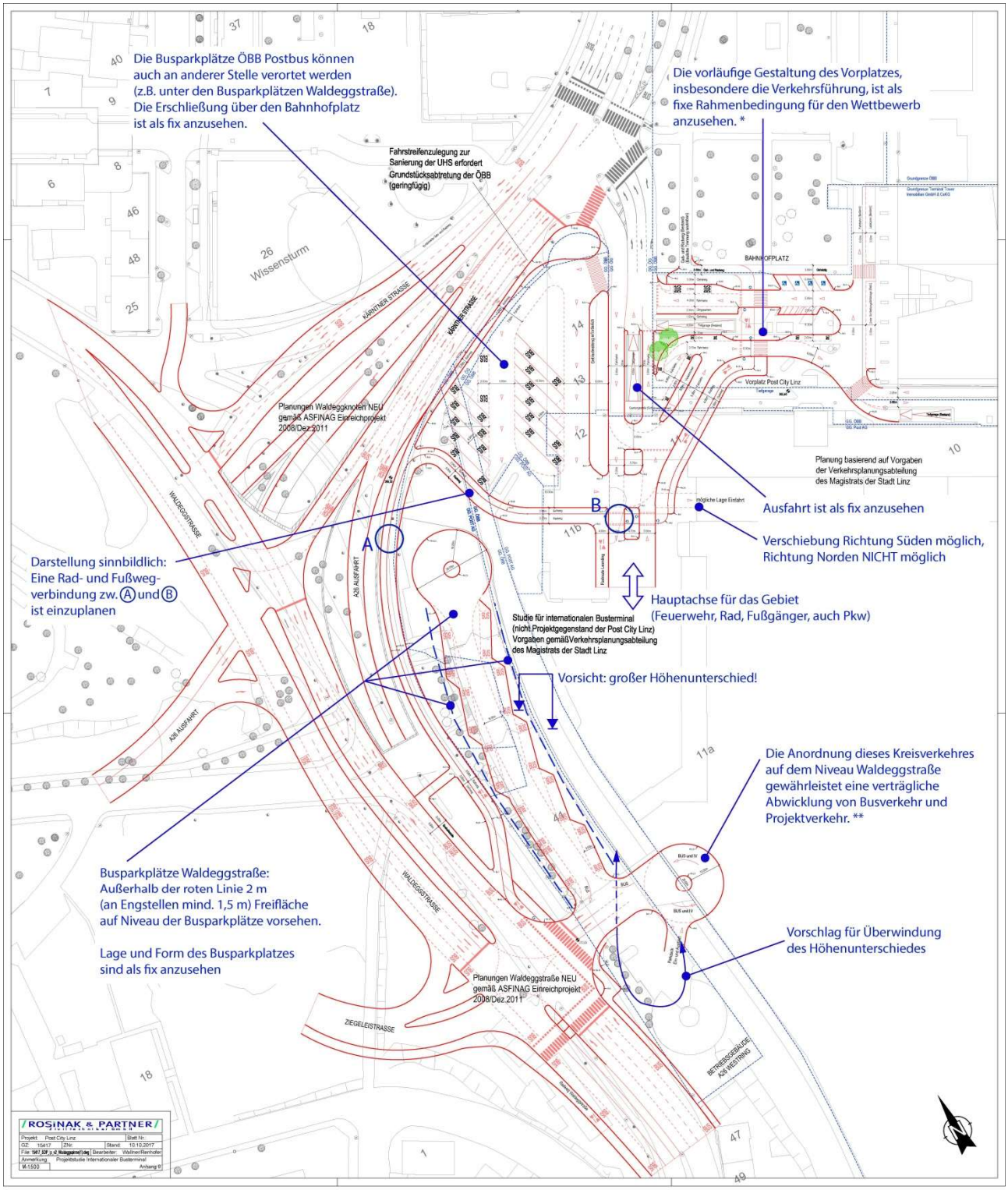


Abbildung 16 Fußwege

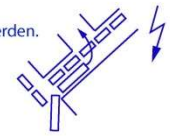
Zusammenfassung Rahmenbedingungen der Erschließung

Aufgrund der herausfordernden Lage des Areals sowohl in verkehrlicher (Verknüpfung mit Bahnhofsvorfahrt, Busstellplätze etc.) als auch in topografischer (Höhenunterschied Waldeggstraße – Bahnhofplatz/Areal) Hinsicht wurden im Vorfeld Rahmenbedingungen in enger Abstimmung mit den Dienststellen des Magistrats der Stadt Linz erarbeitet. Als Hilfestellung ist die DWG-Grundlage zu verwenden. In der folgenden Abbildung sind die wichtigsten Erläuterungen zu diesen Rahmenbedingungen nochmals zusammengefasst. Die Erschließung der Busstellplätze der ÖBB und der Busstellplätze Waldeggstraße ruft überdies technische Lösungen hervor, die besonderer Beachtung bedürfen.



* Die dargestellte Gestaltung ist Ergebnis intensiver Abstimmungen mit den Dienststellen der Stadt Linz, die von den Wettbewerbsteilnehmern nicht in Frage zu stellen sind. Abweichungen werden als Nichtbeachtung der Rahmenbedingungen gewertet.

** Selbstblockaden durch eine direkte Zufahrt zu den Busparkplätzen Waldeggstraße müssen zwingend vermieden werden. Bei alternativen Anordnungen ist dies zwingend nachzuweisen!



2.8. Freiraum

Für das Planungsgebiet soll ein überzeugendes Gesamtkonzept für den Grün- und Freiraum entwickelt werden. Ein differenziertes Freiraumsystem mit unterschiedlichen, sich ergänzenden Freiraumtypen und die Vernetzung mit bestehenden Grün- und Freiräumen des stadträumlichen Umfeldes tragen wesentlich zu einem lebendigen Stadtquartier bei. Ziel ist es eine sinnvolle Anknüpfung an den Bahnhofsvorplatz sowie die Vernetzung mit den umliegenden Grünräumen (Ziegeleipark und Bergschlösslpark) sowie das LiLo-Viertel zu schaffen. Um einen gestalterisch hochwertigen Abschluss des Bahnhofvorplatzes zu schaffen könnte dieser erweitert werden. Die vorliegende Planung von Rosinak & Partner ist jedenfalls zu integrieren.

Bei der Gestaltung der Bebauung muss darauf Bedacht genommen werden, dass sich große Teile des Bauplatzes im Schnittpunkt folgender Sichtachsen befinden:

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

Im Wettbewerb ist auf diese Sichtachsen und ihre städtebauliche Wirkung Rücksicht zu nehmen.

Grundsätzlich gilt es ausreichend öffentlich zugängliche Freiräume zu schaffen (mind. 6m² pro 50m² BGF Wohnen), deren Verteilung Teil der Entwurfsaufgabe ist. Nutzbare begrünte Dachflächen können das Freiraumangebot dabei sinnvoll ergänzen. Sämtliche wohnungsbezogenen Spielflächen sind im Bereich der teilöffentlich nutzbaren Freiräume zu situieren (Spezifikationen s. 3.1 Das 2-Sphärenmodell).

Es werden Gestaltungskonzepte erwartet, die die Bedürfnisse verschiedener Nutzungsgruppen berücksichtigen und eine durchgehend barrierefreie Gestaltung gewährleisten. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Überwindung des Höhenunterschieds (bis zu h=10m) entlang der Waldeggstraße und die Verknüpfung mit der angrenzenden Umgebung.

Abbildung 17 Wegeverbindungen und Anbindung an umgebende Freiräume

Im Planungsgebiet ist gemäß örtlichem Entwicklungskonzept ein ausreichender Durchgrünungsgrad anzustreben. Mindestens 10% des Bauplatzes (entspricht rd. 4.000 m²) sind für Grünflächen über durchgehend gewachsenen Boden freizuhalten. Es ist darauf zu achten, dass durch geschickt gewählte Erdkerne auch großkronige Baumpflanzungen möglich sind. Mind.14.000m^2 sind als gut nutzbare Freiflächen auf Dachflächen vorzusehen. Bei unterbauten Grünflächen ist jedenfalls ein ausreichender Substrataufbau (mind. 60cm) für die Bepflanzung vorzusehen. Die Entwässerung ist zwar nicht im Detail zu planen, sollte jedoch so konzipiert sein, dass eine Versickerung der Oberflächenwässer auf Eigengrund möglich ist.

Zusammenfassend ist insbesondere folgendes zu beachten:

- Gesamtkonzept für den Grün- und Freiraum als identitätsstiftender Lebensraum mit hoher Aufenthaltsqualität
- Öffentliche Durchwegung des Quartiers (Fuß- und Radweg) mit Augenmerk auf die Gestaltung der Eingangssituation vom Bahnhofsplatz
- Klare Gliederung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräumen im Hinblick auf die Abgrenzung der einzelnen Funktionen
- Darstellung und Definition der unterschiedlichen Straßenquerschnitten im Projektgebiet
- Aufzeigen von atmosphärischen Qualitäten der Räume
- Situierung von wohnungsbezogenen Freiräumen wie Kleinkinderspielplätze, Kinder- und Jugendspielplätze (lt. OÖ. BauTG 2013, 100 m² + 10m²/Wohnung)
- Sichtbezüge innerhalb des Quartiers und zum städtischen Umfeld

- Definition von Freiraumqualitäten die an kommerziell genutzte EG Zonen angrenzen
- Durchgehende barrierefreie Gestaltung und Lösungen zur Überwindung des bis zu 10m hohen Höhenunterschieds an der Waldeggstraße
- Nutzungs- und Gestaltungskonzepte für die Dachflächen. Diese sind grundsätzlich mindestens extensiv zu begrünen (mind. 15cm Substrataufbau)
- Örtliches Entwicklungskonzept: Positionierung von intensiv begrünten Erdkernen (mind. 10% des Bauplatzes) damit auch die Pflanzung von großkronigen Gehölzen möglich ist, weitere 20% des Bauplatzes sind intensiv zu begrünen, können aber be- oder unterbaut werden
- Ausreichend öffentlich zugängliche Erholungsflächen (6m² pro Einwohner/50m² BGF Wohnen)
- Versickerungsflächen sind nicht im Detail zu planen, sollen aber so geplant werden das eine Versickerung auf Eigengrund möglich ist
- Attraktive Gestaltung hinsichtlich der mikroklimatischen Verhältnisse (Verringerung von Urban-Heat-Islands)

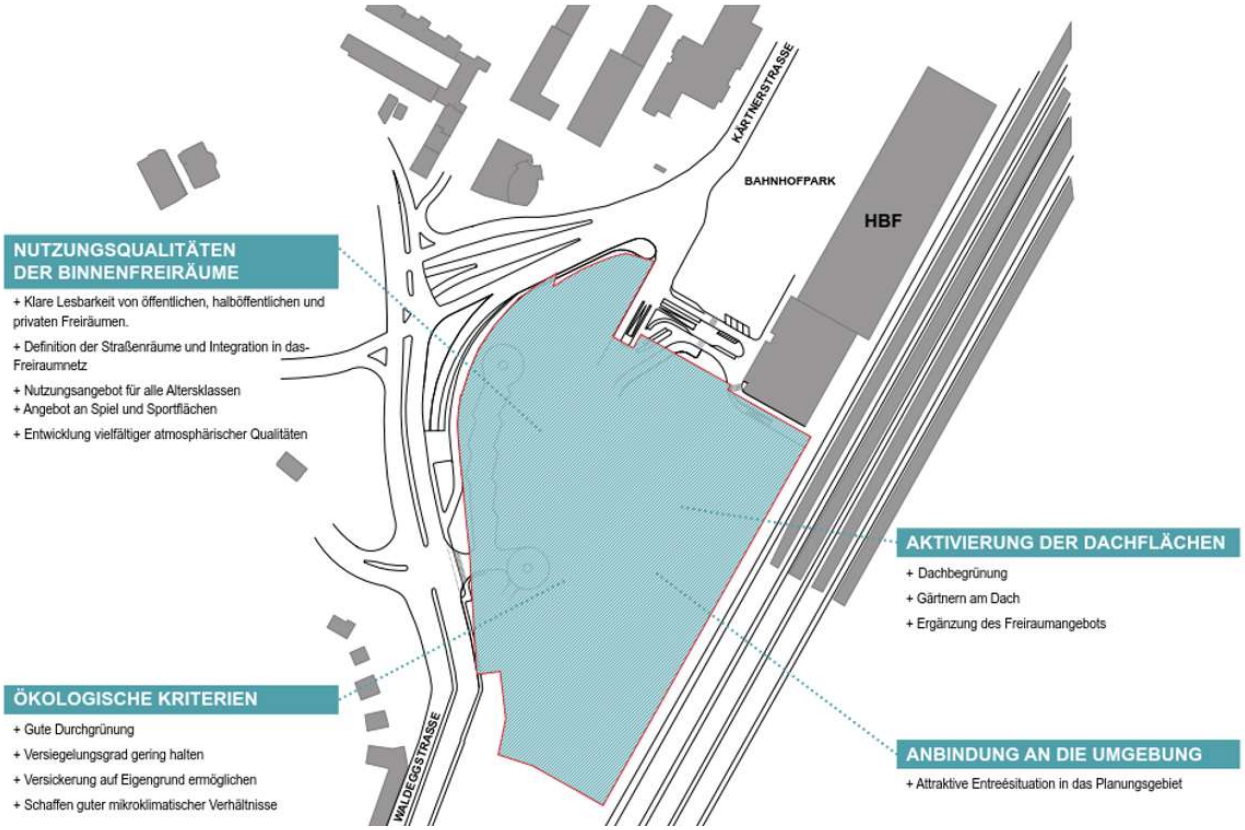


Abbildung 18 Freiraumqualitäten im Planungsgebiet

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

2.9. Immissionen

Der Standort ist durch die zahlreichen Immissionen der umgebenden Verkehrswege schon jetzt beeinträchtigt. Die Immissionen werden voraussichtlich weiter geringfügig zunehmen.

Durch die Lage an der Bahn und den umliegenden Straßen ist mit erheblichen Lärmbelastungen und verkehrsbedingten anderen Emissionen zu rechnen, die mit dem geplanten Straßenprojekt der A26 reduziert werden sollen.
Von der Stadt Linz besteht die zwingende Vorgabe, dass Kinderspielplätzen auf der Projektliegenschaft an emissionsgeschützten Positionen einzuplanen sind und die Schallobergrenze von 60 dB zwingend einzuhalten ist.
Bei Neubauten ist bei einem Fassadenschallpegel (als Beurteilungspegel) von mehr als 50 dB nachts eine lärmschutzorientierte Planung mit Priorität auf die Ausrichtung der Schlafräume erforderlich.

Es existiert eine „Luftschadstoffuntersuchung“ und eine „Schalluntersuchung“ für das gegenständliche Projektareal mit dem Untertitel „Machbarkeitsstudie Wohnen“ von der Firma Rosinak & Partner deren Empfehlungen zu berücksichtigen sind (siehe Beilage Nr. 12.3). Grundsätzlich müssen Wohnangebote in Ihrer Konzeption so angeordnet und in das Ensemble integriert werden, dass die speziellen Anforderungen der unterschiedlichen Zielgruppen erfüllt werden können.

2.10. Infrastruktur

Es befinden sich sämtliche Ver- und Entsorgungseinrichtungen am Projektareal. Die Anschlüsse für Strom, Fernwärme, Wasser und Kanal erfolgen im Gebäude des Altbaus im Bereich zwischen Haupteingang und Durchfahrt zum Post-Ladehof.

2.11. Windkomfort

Die Windwirkung am Standort kann durch Bebauung (insbesondere durch Hochhäuser) beeinträchtigt werden. Es ist dabei auf eine windströmungsgerechte Bebauung einerseits (Frischluftversorgung) und auf den Windkomfort auf Fußgängerniveau (Behaglichkeit auf den Freiflächen) andererseits zu achten.
Das Ingenieurbüro Weatherpark hat den Standort hinsichtlich der Windsituation analysiert und Richtlinien für den Wettbewerbs erstellt (siehe Beilage19), die hier auszugsweise wiedergegeben wird.

Die dominierende Hauptwindrichtung am Standort ist Westen. Insbesondere Winde mit hoher Windgeschwindigkeit sind am Standort häufig aus westlicher Richtung.
Im stark verbauten städtischen Gebiet ist der Wind generell böig und ungleichmäßig. Die typische Böenstärke ist rund doppelt so hoch wie die mittleren Windgeschwindigkeiten.

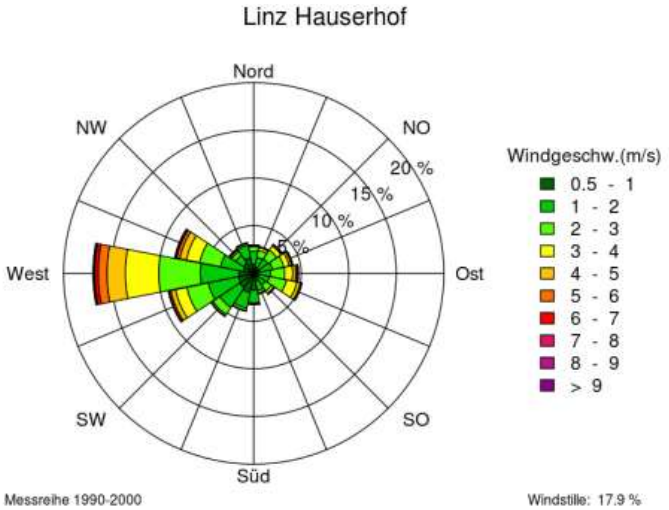


Abbildung 19 Verteilung der Häufigkeiten der Windrichtungen in Prozent eines Jahres für die Klimastation Linz Hauserhof (Datenreihe 1990-2000). Die Farbsegmente zeigen, aus welcher Windrichtung unterschiedliche mittlere Windgeschwindigkeiten kommen, die Länge der Segmente gibt über die Häufigkeiten Auskunft.

Bei der Planung von Hochpunkten ist zu beachten, dass diese prinzipiell Abwinde verursachen, weil die vorher in einer gewissen Höhe ungestörte Windströmung auf ein Hindernis trifft und dabei abgelenkt wird. Der Anteil, der nach unten strömt, verursacht am Boden meist Verstärkungen der Windgeschwindigkeit.

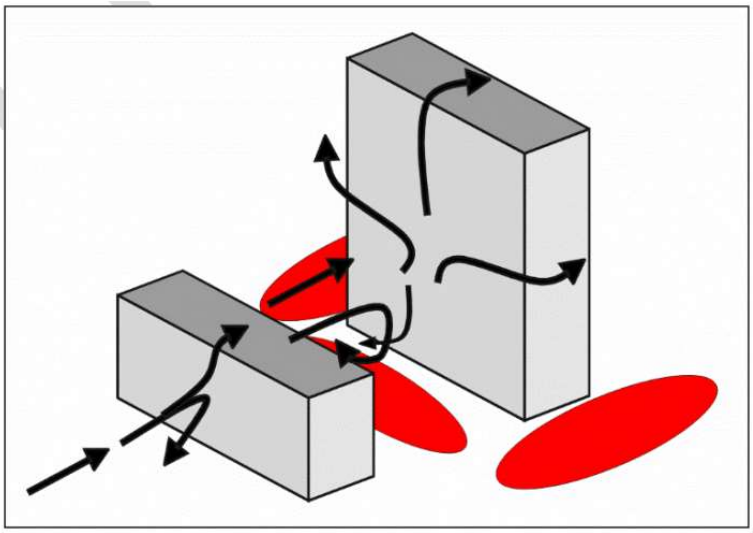


Abbildung 20 Abwinde entstehen vor allem an - relativ zur Umgebung - höheren Gebäuden.

Da die Bebauung westlich des Planungsareals (voraussichtlich) niedriger ist, als die geplanten Hochhäuser, werden diese Hochhäuser Abwinde bei Anströmung aus den Hauptwindrichtungen verursachen. Auf Fußgängerniveau werden diese Abwinde stellenweise häufig unangenehme Windverhältnisse zur Folge haben. Bereiche mit sensibler Nutzung (Gastgärten, Spielplätze etc.) müssen daher mit den Windverhältnissen abgestimmt werden.

Maßnahmen gegen diese Abwinde können sein (gereiht nach Wirksamkeit):

- Ausrichtung: Damit die Türme dem Wind aus den primären Hauptwindrichtungen eine möglichst kleine Angriffsfläche bieten, sollte die Schmalseite des Hochhauses in den Wind gedreht werden
- Aerodynamisch günstige Formen: Abgerundete Ecken bzw. aerodynamisch günstig geformte Hochhäuser fördern die Umströmung und mindern die Ausbildung von Abwinden

- Gegliederte Fassaden: Balkone, Loggien und andere Vor- und Rücksprünge bremsen die Abwinde ab. Gliederungen mit geringeren Tiefen (wie z.B. Lisenen) sind nicht geeignet.
- Sockelgebäude vermindern den Anteil der Abwinde, die den Boden erreichen. Auf den Dächern der Sockelgebäude wird der Windkomfort allerdings niedrig sein.
- Vordächer können punktuell sensible Bereiche (z.B. Eingang) schützen, aber keine großflächigen Verbesserungen bewirken.
- Freiflächengestaltung: Um punktuelle Verbesserung und Windschutz zu erreichen, sind einzelne Gestaltungselemente auf den Freiflächen wirksam: Glaswände, Pergolen, Hecken, Bäume

Weitere Richtlinien sind zu beachten:

- Damit bei zwei nebeneinander geplanten Hochhäusern keine „Winddüse“ entsteht, sollte
  - der Abstand von zwei Hochpunkten möglichst groß sein
  - die Baukörperanordnung keine Kanalisierung (insb. des Westwindes) begünstigen
  - der Gebäudesockel so positioniert werden, dass der Zwischenraum geschützt ist
- Durchgänge können die Windgeschwindigkeiten verstärken. Daher sollten am Standort Durchgänge in West-Ost-Richtung möglichst vermieden werden.
- Unter aufgeständerten oder auskragenden Gebäudeteilen können Luftströmungen verstärkt werden

Die weiteren Hinweise aus den Richtlinien des Ingenieurbüros Weatherpark (s. Anhang) sind ebenfalls zu beachten.

3. Programm

Von den Wettbewerbsteilnehmern werden Gesamtkonzepte im Ausmaß von rd. 150.000 BGF o.i. erwartet, die eine schlüssige, architektonisch hohe Qualität mit ansprechenden Stadtstrukturen und zugehörigen Hochpunkten ermöglichen. Dabei ist eine integrative Verschmelzung mit der arrondierenden Bebauung bei gleichzeitig hoher Qualität der öffentlichen Räume gewünscht.

3.1. Das 2-Sphärenmodell

Das Nutzungskonzept der Post City gliedert sich grundsätzlich in 2 übereinanderliegende „Sphären“, die sich aus der topographischen Situation (Höhenunterschied von rd. 10m zwischen Bahnhofsvorplatz und Waldeggstraße) ableiten.
Während die ortsprägende Sphäre 0 vorwiegend von kurzfristig aktiven, mobilen, sich abwechselnden und stark rhythmisierten Nutzungen charakterisiert wird, ist die darüberliegende Sphäre 1 von eher stationären Nutzungen geprägt, die einem klassischeren Nutzungsmix entsprechen, der auch robuste Formen des Wohnens integriert.

- Bei der Konzeption der Flächen, Struktur und Raumhöhen ist auf hohe Nutzungsflexibilität (Sphäre 0 und 1) zu achten, um auf geänderte Nachfragen reagieren zu können und Leerstände zu minimieren. Die vorgegebenen Kennzahlen sind daher als Richtwerte anzusehen und im Sinne der Resilienz und der Marktaufnahmefähigkeit ggf. in den Realisierungsphasen anpassbar, jedoch muss dabei die Relation der Nutzungsverteilung im Sinne des Sphärenkonzepts weitestgehend erhalten bleiben.
- Sämtliche Vorgaben gelten für jede Bauetappe (die Variabilität in der Entwicklung ist über das breite Spektrum der Nicht-Wohnnutzungen gegeben). Konzeptbedinge Abweichungen sind bei Beibehaltung der Kohärenz des Gesamtprojektes möglich.

3.1.1. Sphäre 0

Sphäre 0 ist die Sphäre des Bahnhofs: mit seiner hohen Frequenz und unmittelbaren Erreichbarkeit ein stark transitorisch geprägter Ort, der von der „bahnhöflichen“ Mobilitätsstruktur, sowie von stark bahnhofsaffinen Räumen und Nutzungen geprägt ist. Anschließend an den Bahnhofsbereich sollen die Chancen des Verkehrsknotenpunkts optimal genutzt werden.
In einer überwiegend durchgängigen Sockelzone von insgesamt 12 Metern mit zwei Hauptebenen sollen vornehmlich Nutzungen untergebracht werden, die mit dem „Interface Bahnhof“ und seinen Rhythmen zusammenhängen wie Handel, Übernachten und Gastronomie, Click&Collect, medizinische Versorgung, Unterhaltung etc.
Sphäre 0 ist mit dem Stadtraum und der Ferne verknüpft. Der Freiraum ist durch eine gemeinsame, hochfrequentierte Bespielung unterschiedlichster (temporärer) Nutzungen gekennzeichnet - lebendig vielfältig abwechslungsreich, „roh“ und nutzungsoffen (platzartige Erweiterung mit robusten Oberflächen und Grünelementen). 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.

Kennzahlen Sphäre 0:

- Rd. 40% der Gesamt-BGF (entspricht rd. 60.000m² BGF)
- Für die Sphäre 0 sind 2 Hauptebenen mit einer Gesamthöhe von 12 m vorzusehen und für die beiden Hauptebenen Geschoßhöhen von je 6 m als Grundstruktur (Abweichungen im Sinne spezifischer Nutzungsanforderungen sind bei Beibehaltung der robusten Grundstruktur möglich). Eine Anpassung und allfällige Zwischengeschoße in Teilbereichen sind entsprechend der Anforderungen der konkreten Nutzungen möglich. Dabei ist allerdings auf eine Resilienz der Grundstruktur im Sinne einer langfristigen Nutzungsoffenheit zu achten.12.000 m^2 nicht überbaute Freifläche, davon sind mind. 4.000 m^2 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).
- Wohnnutzungen sind in der Sphäre 0 – insbesondere an den urbanen, dem Bahnhof zugewandten Bereichen – grundsätzlich auszuschließen. Hingegen sind wohnbezogene Gemeinschaftsbereiche, Allgemeinnutzungen, sowie Herbergen-, Heim- und Hotelnutzungen bei entsprechend sinnvoller Integration denkbar.

3.1.2. Sphäre 1

Sphäre 1 liegt oberhalb der Sockelgeschoße der Sphäre 0. 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. Sphäre 1 soll ein mit der Lage am Froschberg verknüpftes durchgrüntes Stadtgewebe von hoher Wohn- und Lebensqualität bilden.

Kennzahlen Sphäre 1:

- Rd. 60% der Gesamt-BGF (entspricht rd. 90.000m² BGF)
- Zusätzlich zu den Freiflächen von Sphäre 0, sind mind.14.000m2 als gut nutzbare Freiflächen (auf Dachflächen) vorzusehen. Technische Aufbauten sind so zu integrieren, dass sie die Aufenthaltsqualität auf den Dachflächen der Sphäre 0 nicht beeinträchtigen
- Zugangsgeschoss (über Sockelzone der Sphäre 0 liegend) mind. 3,50 m Geschoßhöhe.
- Höhenentwicklung gemäß städtebaulichem Kontext, mehrere Hochpunkte sind möglich.
- Unterschiedliche Wohnformen gewünscht

3.1.3. Planungsprinzipien

Für die Entwicklung der angedachten Nutzungen am Planungsareal sind nachfolgende grundsätzliche Prinzipien zu berücksichtigen:

- Eine barrierefreie Fußwegverbindung der beiden Sphären sowie für den PKW-Verkehr ist einzuplanen
- Die vorhandenen Sichtachsen und visuellen Ausblicke sind größtmöglich zu berücksichtigen (Bahnhofspark, Stadtzentrum, grün bewachsener Hang des Froschbergs, Bergschlößlpark)
- Eine physische Vernetzung mit der umgebenden Stadtstruktur unter Berücksichtigung deren Charakteristika ist herzustellen
- Nachhaltigkeit durch das optimierte Zusammenspiel der Baukörper und der eingesetzten Technik

3.2. Zentrale Ziele des Immobilienkonzepts

Ziel 1: Subtile Integration der neuen städtebaulichen Struktur des Planungsareals unter Bedachtnahme auf die arrondierende Bebauungssituation im erweiterten Bahnhofsviertel. Gleichzeitig soll über ansprechende Architektur und behutsam gewählte Hochpunkte ein interessantes Gesamtkonzept entstehen.

Ziel 2: Angemessene Einbindung der baulichen Konzeption durch Öffnung der Bebauungsstruktur hin zum Bahnhofsvorplatz und weiter zum Bahnhofspark sowie in weiterer Folge zur Inneren Stadt.

Ziel 3: Erzeugung einer hochwertigen und gestalterischen Architektur und Charakteristik mit Reaktion auf die teilweise eingeschränkte Sichtbarkeit von der Waldeggstraße, die sich auch durch den Niveauunterschied ergibt.

Ziel 4: Die zentrale Lage erfordert eine hohe Sensibilität der architektonischen Gestaltung mit höchstem Augenmerk auf die Qualität, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit.

Ziel 5: Die neue Bebauung des Planungsareals soll eine Kommunikation mit dem Stadtzentrum zulassen, um so als Teil des Linzer innerstädtischen Bereichs wahrgenommen zu werden.

Ziel 6: Eine klare zusammenhängende Verkehrserschließung für alle Verkehrsteilnehmer ist so aufzubereiten, dass eine ansprechende, angemessene Erschließungsqualität für den motorisierten Individualverkehr (Verknüpfung jeweils beider Anbindungspunkte mit allen Garagen, den fußläufigen Verkehr und den Fahrradverkehr erreicht wird. Dabei ist sowohl die innere Erschließung zu bedenken als auch die bereits definierte äußere Anbindung, wie z.B. die Weiterführung des LiLo-Radwegs bis Leonding (siehe dazu A.4 Nutzungskonzept Verkehr) zu berücksichtigen.

Ziel 7: Die Erschließungsqualität für den bereits vorhandenen öffentlichen Verkehr soll eine Stadt der kurzen Wege versinnbildlichen. Vorschläge für ein innovatives Mobilitätskonzept für den Standort sind ausdrücklich erwünscht.

Ziel 8: In Abstimmung mit der Erschließungskultur ist ein gesamthaftes Freiflächenkonzept in Hinblick auf einen qualitätsvollen Umgebungsraum zu gewährleisten, wobei auf eine Trennung des Freibereichs in Erholungsraum und Aktivbereich abgestimmt auf die Nutzungen zu achten ist. Der Außenbereich soll von hoher Erlebnis-, Erholungs- und Gestaltungsqualität und die Einbeziehung des Naturbezuges sein. Ein Ausgleich zur qualitätsvollen urbanen Dichte ist zu gewährleisten.

Ziel 9: Alltäglich nutzbare, atmosphärisch positiv ansprechende öffentliche und halböffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, die sich hinsichtlich des Nutzungsmix ergeben und einen Mehrwert für die Bevölkerung bieten. Dabei ist das Spannungsfeld zwischen städtischem Raum und Erholungsraum positiv zu nutzen.

Ziel 10: Betonung von positiven Synergieeffekten für angrenzende Bau- und Stadtstrukturen mittels ansprechender Gestaltung eines kreativen USP‘s zur offenen Identifikation der Linzer Stadtbevölkerung.

Ziel 11: Die strukturelle Teilbarkeit in einzelne Baufelder unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungen in Verwertungsphasen ist zu bedenken. Mischnutzungen auf Baufeldern sind möglichst zu vermeiden.

Ziel 12: Die einzelnen Nutzungen erzeugen zueinander Synergien, die für den Nutzungsmix von Vorteil und durch Nutzungsagglomerationen zu unterstützen sind.

3.3. Funktionsprogramm und phasenweise Realisierung

Das Immobilienkonzept ist ein Ergebnis intensiver Abstimmungen mit den Grundstücksnachbarn ÖBB, ASFINAG und Terminal Tower sowie Experten der Stadt Linz und des Land OÖ. Eine Raumverträglichkeitsprüfung beim Land OÖ bestätigt die Verträglichkeit der Handelsflächen am Standort.

Aufgrund der Verkehrssituation wird ca. die Hälfte des Gesamtvolumens sofort realisiert. Die zweite Hälfte wird in der Phase ab 2028 nach Fertigstellung des Bahnhofknotens der A26 realisiert, wodurch der projektinduzierte Verkehr aufgenommen werden kann.

Für das Projekt ist von folgenden Baumassen und Realisierungsphasen auszugehen:

		Phase I (ab 2020)	Phase II (ab 2028)	Gesamt		
	Nutzungstypen	m² BGF	m² BGF	**m² BGF**	% an BGF ges.	m² BGF je Sphäre
Sphäre 0 (EG, EG+1)	**Handel**, Entertainment, Click&Collect usw.	15.000	-	**15.000**	10%	60.000
	Ärztezentrum, Wellness usw.	-	1.500	**1.500**	1%	
	Hotel, Büro, Co-Working, Micro-Factories, Micro-Labs, Gewerbe usw.	20.500	23.000	**43.500**	29%	
Sphäre 1 (>EG+1)	**flexible Nutzung:** Hotel, Büro, Co-Working, Micro-Factories, Micro-Labs, Gewerbe usw.	21.000	24.000	**45.000**	30%	90.000
	Wohnen (serviciert, frei finanziert, Boradinghouse)	10.000	35.000	**45.000**	30%	
		66.500	83.500	**150.000**	100%	150.000

Die Bebauung der ersten Phase kann sinnvoller Weise im nördlichen Teil, ausgehend vom belebten Bahnhofsviertel, sowie abschottend zu dem Schall-Emittenten entlang der Waldeggstraße und der ÖBB-Strecke erfolgen. Die zweite Phase kann darauf aufbauend Richtung Süden geplant werden. Jedoch können im Wettbewerb auch andere sinnvolle städtebauliche Konzepte vorgeschlagen werden. Widmungsbedingt muss jedenfalls auf den Grundstücken 1307/3, 1307/4 bzw. 1303/5 ein Teil der Hotel-Nutzung untergebracht werden (s. Plan Hotel mit Bus-Stellplätzen).

In Sphäre 1 sollen die Nicht-Wohnnutzungen solide, resiliente Grundstrukturen aufweisen, sodass eine spätere Nutzungsoffenheit hinsichtlich den Markterfordernissen zum Realisierungszeitpunkt gegeben ist.

Insgesamt müssen rd. 2.492PKW-Stellplätze geplant werden. Davon sind 469 Stellplätze aus grundbücherlichen Belastungen und 2.023 Stellplätze aufgrund der geplanten Nutzungen zu errichten.

3.4. Wohnen

Folgende Wohnformen sollen geplant werden:

- Wohnen, frei finanziert (s. 3.4.1)
- Wohnen „Boardinghouse“ (s. 3.4.2)

- Wohnen „serviciert" (s. 3.4.3)

3.4.1. Wohnen, frei finanziert

Insgesamt rd. 25.000 m² BGF Wohnen.

Wohnungsgrößen (wobei eine Flexibilität der Grundrisse anzustreben ist):

- 45-60 m²-Wohnungen (45% der WNF): 2 Zimmer mit Bad/WC, Küche, Kellerabstellraum, Balkon oder Terrasse
- 75-90 m²-Wohnungen (45% der WNF): 3 Zimmermit Bad/WC, Küche, Kellerabstellraum, Balkon oder Terrasse
- 110 m²-Wohnungen (10% der WNF): 4 Zimmer mit Bad/WC, Küche, Kellerabstellraum, Balkon oder Terrasse

Ausstattung:
- Fahrrad- und Kinderwagenabstellräume
- Technik- und sonstige Nebenräume
- Kinderspielplatz bzw. Freiflächen lt. Bautechnikverordnung
- Parken PKW: Unterbringung der erforderlichen PKW-Stellplätze in Tiefgarage
- Parken Fahrräder: Unterbringung der Abstellplätze für Fahrräder in Fahrradabstellräumen und/oder im Freiraum überdacht (für Bewohner und Besucher)
- Alle Wohnungen sollen nach Möglichkeit über einen wohnungsbezogenen Freiraum (Balkon, Loggia, Terrasse) verfügen
- Zugangsgeschoß 3,50m Geschoßhöhe; OG: zwischen 2,55m und 2,7m Lichte Raumhöhe (je nach Verwertungsqualität und Standort des Objektes)
- lärmschutzorientierte Planung, Ausrichtung der Schlafräume hinsichtlich Lärmbelastung ist zu beachten

3.4.2. Wohnen „Boardinghouse“

Insgesamt rd. 10.000 m² BGF Boardinghouse.

Zimmer- bzw. Wohnungsgrößen:
- überwiegender Anteil Einzelzimmer mit Bad/WC und Küche
- Wohngemeinschaften bestehend aus einzelnen Zimmern, samt Bad/ WC, gemeinsamen Aufenthaltsräumen und Küchen
- Zugangsgeschoß 3,50m Geschoßhöhe; OG 2,55m Lichte Raumhöhe

Ausstattung:
- Rezeption/ Portier
- Gemeinschaftsräume, Lernraum, Fitnessraum
- Gemeinschaftsbalkone, -terrassen
- Waschküche
- Fahrradabstellraum
- Technik- und sonstige Nebenräume
- Parken PKW: Unterbringung der erforderlichen PKW-Stellplätze in Tiefgarage
- Parken Fahrräder: Unterbringung der Abstellplätze für Fahrräder in Fahrradabstellräumen und/oder im Freiraum überdacht (Angebot für Bewohner und Besucher)
- lärmschutzorientierte Planung, Ausrichtung der Schlafräume hinsichtlich Lärmbelastung ist zu beachten

3.4.3. Wohnen „serviciert“

Insgesamt rd. 10.000 m² serviciertes Wohnen.

Wohnungsgrößen:

- 50 m²- bis 60 m²-Wohnungen: 2 Zimmer mit Bad/ WC, Küche, Kellerabstellraum, Balkon oder Terrasse
- Wohngemeinschaften bestehend aus einzelnen Zimmern mit Bad/WC bzw. gemeinsamen Aufenthaltsräumen und Küchen, Balkonen oder Terrassen

Ausstattung:

- Eingangs-/Conciergebereich
- Gemeinschaftsraum für die Hausgemeinschaft
- Waschküche
- Fahrrad- und Kinderwagenabstellräume
- Technik- und sonstige Nebenräume
- Parken PKW: Unterbringung der erforderlichen PKW-Stellplätze in Tiefgarage
- Parken Fahrräder: Unterbringung der Abstellplätze für Fahrräder in Fahrradabstellräumen und/oder im Freiraum überdacht (Angebot für Bewohner und Besucher)
- Alle Wohnungen sollen über einen wohnungsbezogenen Freiraum (Balkon, Loggia, Terrasse,) verfügen
- Zugangsgeschoß 3,50m Geschoßhöhe; OG: zwischen 2,55m und 2,7m Lichte Raumhöhe lärmschutzorientierte Planung, Ausrichtung der Schlafräume hinsichtlich Lärmbelastung ist zu beachten

3.5. Handel und Gastronomie

Nahversorgungszentrum mit einem Mix aus Einzelhandel und Dienstleistung sowie Entertainment:

- Lebensmittelmarkt, Discounter, Fleischer, Bäckerei, Konditorei
- Drogerie, Reformhaus
- Trafik, Blumen, Poststelle, Bank
- Bekleidung/ Schuhe, Wohnaccessoires, Büro- und Papierwaren
- Optiker, Orthopädiebedarf, Apotheke
- Friseur, Putzerei, Tierbedarf
- SB-Restaurant, Cafe, Erweitertes Gastronomieangebot
- Click & Collect

Parken PKW: Unterbringung der erforderlichen PKW-Stellplätze in Tiefgarage.
Parken Fahrräder: Unterbringung der Abstellplätze für Fahrräder für Besucher und Kunden öffentlich zugänglich, überdacht, bzw. für Beschäftigte in Fahrradabstellräumen und/oder im Freiraum überdacht

Ausstattung:
Für die Sphäre 0 sind 2 Hauptebenen mit einer Gesamthöhe von 12 m vorzusehen und für die beiden Hauptebenen Geschoßhöhen von je 6 m als Grundstruktur. Eine Anpassung und allfällige Zwischengeschoße in Teilbereichen sind entsprechend der Anforderungen der konkreten Nutzungen möglich. Dabei ist allerdings auf eine Resilienz der Grundstruktur im Sinne einer langfristigen Nutzungsoffenheit zu achten.

Die Handelsnutzungen sind lt. Raumordnungsprogramm ausschließlich auf dem Grundstück 1303/3 mit einem maximalen Ausmaß von 10.100m² unterzubringen.

3.6. Büro / Gewerbe / Hotel in Sphäre 0

Folgende Nutzungen können unter anderem untergebracht werden:

- Büro, Co-Working-Space, temporäre Arbeitsplätze, Kreativlabors,
- Events, Veranstaltungen Konferenzen,
- Übernachten und Gastronomie
- widmungsadäquate Handwerks- und Produktionsfirmen,
- Manufakturen, Micro-Factories, Micro-Labs (zB 3D-Drucker), Schnittstellen zwischen digital und analog
- Kino
- Fitnesscenter
- Ärztezentrum

Parken PKW: Unterbringung der erforderlichen PKW-Stellplätze in Tiefgarage.
Parken Fahrräder: Unterbringung der Abstellplätze für Fahrräder für Besucher und Kunden öffentlich zugänglich, überdacht, bzw. für Beschäftigte in Fahrradabstellräumen und/oder im Freiraum überdacht

Ausstattung:
Für die Sphäre 0 sind 2 Hauptebenen mit einer Gesamthöhe von 12 m vorzusehen und für die beiden Hauptebenen Geschoßhöhen von je 6 m als Grundstruktur. Eine Anpassung und allfällige Zwischengeschoße in Teilbereichen sind entsprechend der Anforderungen der konkreten Nutzungen möglich. Dabei ist allerdings auf eine Resilienz der Grundstruktur im Sinne einer langfristigen Nutzungsoffenheit zu achten.

3.7. Büro in Sphäre 1

Büroformen:

- Klasse A-Büros mit flexibel gestaltbaren Grundrissen

Darüber hinaus werden folgende Funktionen zugeordnet:

- Technik- und Nebenräume in den Bürozonen wie WCs, Teeküchen, Serverräume etc.
- Rezeption/ Portier
- Cafeteria/ Kantine mit Lager und allen Nebenräumen
- Technik- und sonstige Nebenräume

<u>Parken:</u> Unterbringung der erforderlichen PKW-Stellplätze in Tiefgarage

3.8. Hotel / Hostel

Angedacht ist ein **3*+ Hotel** mit ca. 300 Betten, ausgerichtet auf Geschäftsreisende.

Folgende Funktionen sind darin enthalten:

- Zimmer bzw. Appartement mit Bad/WC
- Rezeption / Lobby mit Business-Area
- Cafeteria, Lounge
- Küche, Lager, Nebenräume

- Hotelverwaltung, Personalräume
- Fitness-, Wellnessbereich
- Veranstaltungs-/ Tagungsräume
- Technik- und sonstige Nebenräume

Zugangsgeschoß 3,50m Geschoßhöhe (in Sphäre 0: 6m); OG 2,55m Lichte Raumhöhe

Parken PKW: Unterbringung der erforderlichen PKW-Stellplätze in Tiefgarage
Parken Fahrräder: Unterbringung der Abstellplätze für Fahrräder für Beschäftigte in Fahrradabstellräumen und/oder im Freiraum überdacht (Angebot für Beschäftigte und ev. Leihräder für Gäste)

Das Hotel muss auf den Grundstücken 1307/3, 1307/4 und 1307/5 untergebracht werden. Im nördlichen Bereich dieser Grundstücke soll ein Hotel mit 10 Autobus-Stellplätzen mit Ein- u. Ausstiegen (Zufahrt über Waldeggstraße, daher über Niveau der Liegenschaft) und ggf. einer zweiten Ebene darunter (für die Erfüllung Bus-Stellplätze entsprechend der ÖBB-Dienstbarkeit) entstehen (s. 2.3 Grundbücherliche Belastungen). Neben den Parkflächen sollen Nebenräume wie WC-Anlagen Platz finden (s. Beilage Nr. 12.1).

Zusätzlich kann ein **Low-Budget-Hostel** mit ca. 300 Betten errichtet werden.

Folgende Funktionen sind darin enthalten:
- Mehrbettzimmer mit Bad/WC
- Rezeption
- Cafeteria, Lounge
- Küche, Lager, Nebenräume
- Hotelverwaltung, Personalräume
- Technik- und sonstige Nebenräume

Zugangsgeschoß 3,50m Geschoßhöhe (in Sphäre 0: 6m); OG 2,55m Lichte Raumhöhe

Parken PKW: Unterbringung der erforderlichen PKW-Stellplätze in Tiefgarage
Parken Fahrräder: Unterbringung der Abstellplätze für Fahrräder für Beschäftigte in Fahrradabstellräumen und/oder im Freiraum überdacht (Angebot für Beschäftigte und ev. Leihräder für Gäste)

3.9. Soziale und technische Infrastruktur

Für soziale und technische Infrastruktur sowie die anfallenden Planungskosten leistet die Ausloberin Abgaben an die Stadt Linz. Die Planung ist somit nicht Wettbewerbsgegenstand.

3.10. Parken und Verkehr

Die erforderlichen Stellplätze sollen als Sammelgarage unter dem gesamten Bearbeitungsgebiet geplant werden. Die den Wohnungen zugeordneten Stellplätze müssen von den öffentlichen Stellplätzen baulich oder durch Schrankenanlage getrennt errichtet werden. Die

Tiefgaragenein(aus)fahrten und –rampen sind einzuhausen und schallabsorbierend zu verkleiden. Die Einhausung ist zu begrünen.

Die Anlieferung und Müllentsorgung der Einkaufspassage und der angrenzenden Nutzungen erfolgt über einen gedeckten Ladehof (Stellplätze für mehrere LKW inkl. Hubtisch (3-Achs-Fahrzeuge, keine Sattelschlepper) und 3 Sprinter, Müllentsorgung, Rampen max. 15% Gefälle, Lichte Höhe 4,5m). Eine Anordnung in Untergeschoßen erfordert erfahrungsgemäß überdurchschnittlich viel Platz, weshalb eine ebenerdige Lage oder eine Lage in einem Halbgeschoß naheliegend erscheint.

Begründet durch verschiedene Dienstbarkeiten und Vereinbarungen besteht die Verpflichtung, 469 KFZ Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Davon sind derzeit 344 Stellplätze öffentlich nutzbar, weitere 125 Stellplätze sind per Vertrag privatrechtlich gebunden. Insgesamt müssen rd. 2.492 STP hergestellt werden. Vorschläge für ein Mobilitätskonzept sind erwünscht. Da eine Stellplatzreduktion jedoch nur in enger Abstimmung mit mehreren Dienststellen des Magistrats erarbeitet werden kann, muss die Planung eine Unterbringung der vollen Stellplatzanzahl gewährleisten.
Für Fahrräder sind Abstellplätze gemäß der OÖ Bautechnikverordnung (§16: Anzahl und §18: Anforderungen, Abmessungen) einzuplanen. Die Bezugsgrößen Wohnnutzfläche, Anzahl Heimplätze und Anzahl Arbeitsplätze sind plausibel zu schätzen und als Grundlage für die gewählte Anzahl an Fahrradstellplätzen anzugeben. Für die Kunden der Handelsnutzungen ist von 110 erforderlichen Stellplätzen auszugehen, für das Kino von 10, für die Beschäftigten der Handels- und Dienstleistungsnutzungen von 25.
Die Mitbenützung von Garagenein- und -ausfahrten auch durch Radfahrer ist dabei auf gering frequentierte Rampen mit geringer Neigung zu beschränken (allenfalls bei Wohn- oder Bürogaragen, max. 10% Neigung). Bei der Planung ist auf unterschiedliche Ansprüche der Nutzer zu achten. Ein Mix aus Abstellanlagen im Freiraum für den alltäglichen Schnellzugriff, über ebenerdig erreichbare Fahrradräume mit maximal zwei zu durchschreitenden Türen, bis zu Räumlichkeiten in Kellergeschoßen (für die seltene Benützung, jedoch sichere Verwahrung) ist vorzusehen.

Die Hinzuziehung eines Verkehrsplaners zur Überprüfung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Entwurfs hinsichtlich der angrenzenden Verkehrsflächen ist verpflichtend.

4. Aufgabenstellung

4.1. Aufgabenstellung 1. Wettbewerbsstufe

Die in der 1. Stufe des Wettbewerbs abzugebende Projektstudie soll die angestrebten Nutzungen so auf der Liegenschaft darstellen, dass ein hochwertiges, nachvollziehbares Gesamtkonzept entsteht. Dabei soll die Möglichkeit zur Entwicklung in zwei Phasen berücksichtigt sein.

Im Besonderen ist folgendes zu beachten:

- Erstellung eines qualitativ hochwertigen, niveauvollen städtebaulichen Vorschlags für die zukünftige Gestaltung des Planungsareals als Basis für die Bebauungsplanung
- Verteilung der Baukörper im Hinblick auf die angestrebten Nutzungen unter Berücksichtigung der notwendigen Schnittstellen der Nutzungen untereinander sowie Einbeziehung der Umgebung und der generellen guten Erreichbarkeit.
- Verfolgung der Aufwertung des Bahnhofviertels durch eine hochwertige architektonische Masterplanung
- Berücksichtigung der Empfehlungen der beiden Gutachten „Schalluntersuchung“ und der „Luftschadstoffuntersuchung“ für das Postareal Linz Hauptbahnhof für die Machbarkeit Wohnen von Rosinak & Partner (Beilage Nr. 12.3) sowie die Vorgaben zur Verkehrsplanung (Bahnhofsplatz, Autobusstellplätze usw., s. Beilage Nr. 12.1)
- Attraktive Gestaltung und Bespielung der Randbereiche der Planungsliegenschaft hin zu den Gleisen der Westbahn und zum vorhandenen Niveauunterschied hin zur Waldeggstraße
- Verknüpfung für KFZ-Verkehr der beiden Verkehrsanbindungen am Bahnhofsplatz und der Waldeggstraße mit Rücksichtnahme auf den Niveauunterschied
- Berücksichtigung einer Feuerwehrzufahrt zum Gleiskörper vergleichbar zu der bestehenden Feuerwehrzufahrt entlang der derzeitigen Hanggarage.
- Unterteilung des Projektareals in sinnvolle Parzellen, sodass eine Realisierung in Bauabschnitte möglich ist.

4.2. Aufgabenstellung 2. Wettbewerbsstufe

Grundsätzlich ist in der zweiten Wettbewerbsstufe unter Berücksichtigung der Vorgaben und Parameter der ersten Stufe eine vertiefende Ausarbeitung des Entwurfs vorgesehen. Die Empfehlungen des Preisgerichts sind in die Wettbewerbsarbeit aufzunehmen.
Zudem soll eine strukturelle Teilbarkeit in einzelne Baufelder verfolgt werden, um die verschiedenen Nutzungen entsprechend der Verwertungsphasen umsetzen zu können und so eine Entwicklung in Bauabschnitten realisierbar zu machen (siehe 3.3 Funktionsprogramm und phasenweise Realisierung). Außerdem soll die Objektplanung zumindest beispielhaft für alle Nutzungstypen durchgeführt werden.

Insbesondere sind voraussichtlich folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Überarbeitung des städtebaulichen und architektonischen Entwurfs entsprechend der Empfehlung des Preisgerichts
- Optimierung der Verteilung der Baukörper im Hinblick auf die angestrebten Nutzungen unter Berücksichtigung der notwendigen Schnittstellen der Nutzungen untereinander sowie Einbeziehung der Umgebung und der generellen guten Erreichbarkeit.
- Optimierung der Wirtschaftlichkeit des Entwurfs, insbesondere Positionierung der Baukörper, der Flächenverteilungen und der Grundrisse
- Volle Durchplanung von Einzelobjekten (voraussichtlich rd. 50.000m² NF, entsprechend Realisierungsphase I)
- Zusätzliche weitere Ausarbeitungen (Nachhaltigkeit, Energiekonzept) und mögliche weitere Ausarbeitungen

Des Weiteren sind die beschriebenen Anforderungen an die Nutzungen nachweislich umzusetzen.

4.3. Grundsätzliche Planungsanforderungen

Die Wirtschaftlichkeit des Areals und der Gebäude ist ein vorrangiges Ziel. Das gilt gleichbedeutend für die Flächenwirtschaftlichkeit und die laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten. Der Mensch muss im Mittelpunkt für die Nutzung der Gebäude stehen. Dies erfordert Gebäude mit einem hohen Maß an Originalität, die eine effiziente Arbeits-, Wohn- und Einkaufsstruktur mit einem Lebensraum als stimulierende Erlebniswelt verbinden. Die Gebäude sind behindertengerecht und barrierefrei zu planen. Sichtbeziehungen hin zum Bahnhofsplatz und den in der Erdgeschosszone liegenden Handelsflächen sind unbedingt erwünscht. Das innere Erschließungssystem muss transparent gestaltet sein, aus einer Abfolge von offenen und geschlossenen Bereichen bestehen, kurze Wege ermöglichen und zu Begegnungen einladen. An zentralen Punkten sind Service- und Kommunikationsflächen anzuordnen. Insgesamt soll eine Gesamtlösung von hoher innerer Qualität erreicht werden, die sich an der Bedeutung des Ortes und den vorgegebenen Entwicklungs- und Organisationsgrundsätzen orientiert. Unter Wahrung abgetrennter Sicherheitsbereiche (Zugang Wohnungen und Bürobereichen) sind als sinnvoll erachtete Bereiche der Erdgeschosszone, als öffentlich zugänglich zu gestalten. Der Gebäudekomplex muss so geplant werden, dass die Büro- und Wohneinheiten fremdvermietbar ausgeführt werden können.

Die Auftraggeberin wird das an den Generalplaner-Realisierungswettbewerb folgende Projekt mit der Methode „Building Information Modeling“ (BIM) in closed BIM planen, bauen und später auch betreiben. Der Wettbewerbsteilnehmer bestätigt mit der Teilnahme an diesem Verfahren, dass er im Auftragsfall die Funktion des BIM-Koordinators erbringen wird. Hierzu bestätigt er, dass er bereits Projekte erfolgreich mit BIM abgewickelt hat bzw. bei geringer bzw. keiner Erfahrung auf diesem Gebiet diese Leistung von einem von der Auftraggeberin zu genehmigenden Subunternehmer zukaufen wird.

Bei der Planung von Hochhäusern (Fluchtniveau über 32 Meter) wird ausdrücklich auf den „Leitfaden Hochhäuser“ (s. Beilage 15.2) der Stadt Linz verwiesen, wobei der Nachweis des 2-Stunden-Schattens nur im in Kapitel 2.4.2 . beschriebenen Ausmaß nachzuweisen ist.

An die Konzeption der inneren Verkehrswegeführung des Gebäudes werden u.a. die folgenden Anforderungen gestellt: Die Verkehrswege sollen abwechslungsreich gestaltet sein, so dass sie als erlebnisreich empfunden und gerne benutzt werden, die Haupterschließungswege sollen, zumindest in

Teilbereichen, Tageslichtbezug haben, das Erschließungskonzept soll die spontane, persönliche Kommunikation der Besucher, Mitarbeiter und Bewohner ermöglichen und fördern, das Gebäude soll - zumindest in Teilbereichen - die Bezüge zwischen Innen und Außen, sowie horizontal und vertikal, erlebbar machen. Auf die Möglichkeit der natürlichen Belüftung dieser Flächen muss unbedingt geachtet werden.

Besonderes Augenmerk ist auf die Gestaltung der Fassadenflächen zu legen. Die zugrundeliegende Raumstruktur der Nutzungen soll der Fassadenstruktur entsprechen. Städtebaulich ist besonders auf das Spannungsfeld Waldeggstraße – Bahnhofsplatz – Gleisanlage und zukünftig die Streckenführung der A26 hinzuweisen, da es sich an dieser Stelle um eine Stadttor- bzw. Eingangssituation hin zur Linzer Innenstadt handelt. Außerdem ist das Thema Schallschutz und Luftschadstoffe gerade durch diese hochfrequente Lage besonders zu beachten (s. Beilage 12.3).

Trotz der gesetzlichen Notwendigkeit zur Schaffung von Verkehrs- und Abstellflächen für Kraftfahrzeuge steht für das Wettbewerbsgebiet eine gute fußläufige Erschließung und Erreichbarkeit im Vordergrund. Auf die gewachsenen Verflechtungen und möglichen Anbindungen mit dem vorhandenen Wegenetz und dem öffentlichen Nahverkehr in Linz ist unbedingt Bedacht zu nehmen.