Ein Projekt von Studierenden
der Architektur und Raumplanung an der TU Wien
in Kooperation mit dem Land Oberösterreich

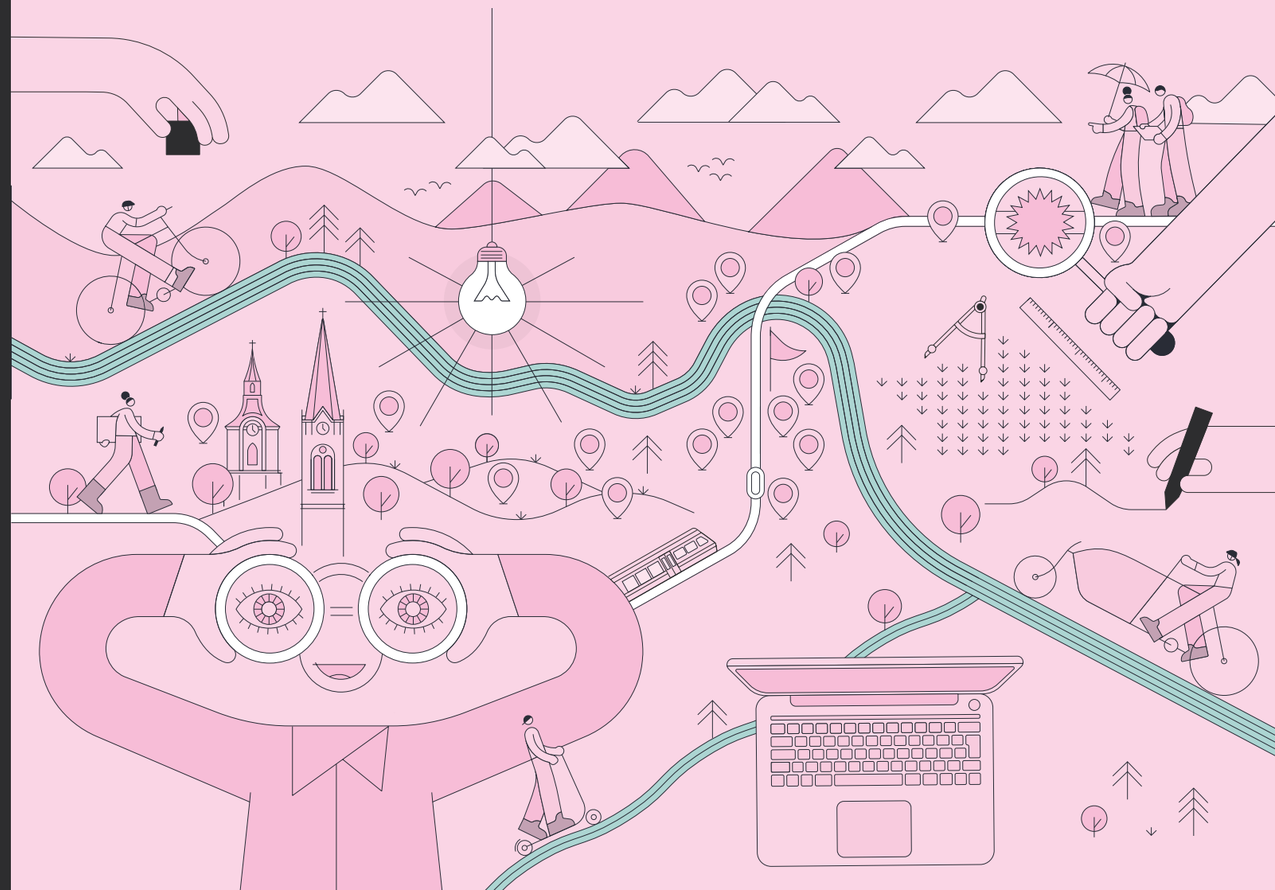
Das Stadtumland ist der perfekte Lebensraum, wenn die Vorteile des Stadt- und des Landlebens vereint werden. Dazu benötigt es ein Umdenken und einen grundlegenden Transformationsprozess in der Planung von Siedlungsstrukturen. Die zunehmende Urbanisierung erhöht den Siedlungsdruck in der Stadtregion und der Umgang mit der knappen Ressource Boden mahnt zum Flächensparen. Hochrangiger öffentlicher Verkehr ist das Rückgrat für die künftige Siedlungsentwicklung. Wie können wir eine qualitätsvolle, stadtregionale Urbanität schaffen? Wie sieht die zukünftige, an den Trassen des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs ausgerichtete Siedlungsentwicklung im Stadtumland aus? Studierende und Lehrende aus Architektur und Raumplanung der TU Wien haben neue Bilder dazu entworfen, damit das Linzer Stadtumland auf Schiene kommt.

TU Wien
Wien, Mai 2021
ISBN 978-3-902707-55-0

TU Wien 2021
UMLAND AUF SCHIENE – Neue Bilder einer zukunftsfähigen Urbanität in der Region Linz

UMLAND AUF SCHIENE

Neue Bilder einer zukunftsfähigen Urbanität in der Region Linz



UMLAND AUF SCHIENE

Neue Bilder einer zukunftsfähigen Urbanität
in der Region Linz

UMLAND AUF SCHIENE

Neue Bilder einer zukunftsfähigen Urbanität in der Region Linz

Ein Projekt von Studierenden der Architektur und Raumplanung an der TU Wien
in Kooperation mit dem Land Oberösterreich

ISBN: 978-3-902707-55-0

↘ Herausgeberin

TU Wien

Institut für Raumplanung
Forschungsbereich Regionalplanung und Regionalentwicklung
↳ region.tuwien.ac.at

Forschungsbereich Stadt- und Regionalforschung
↳ srf.tuwien.ac.at

Forschungsbereich Verkehrssystemplanung
↳ ivs.tuwien.ac.at

Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen
Forschungsbereich Städtebau
↳ stb.tuwien.ac.at

Die Inhalte dieser Publikation wurden im Rahmen der gemeinsamen Lehrveranstaltung „50 Jahre Gartenstadt Puchenau – was nun?“ (Entwerfen Architektur, Masterprojekt Raumplanung) erarbeitet.

↘ Redaktion

Petra Hirschler
Florian Pühringer
Sebastian Sattlegger

↘ Grafische Gestaltung

Marion Müller
Denis Wizke

↘ Lektorat

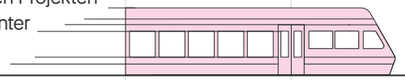
Brigitte Ott

Wien, Mai 2021

TU WIEN raum region srf move Städtebau TU Wien

Die Ergebnisse der Studierendenprojekte wurden für diese Publikation gekürzt und zusammengefasst. Weitere Detailinformationen zu den einzelnen Projekten sowie zur Lehrveranstaltungen finden Sie unter

↳ umland-auf-schiene.lva.tuwien.ac.at



Inhaltsverzeichnis

50 Jahre Gartenstadt Puchenau – was nun?
Andreas Mandlbauer & Michael Resch → S. 7–8

Leben im Stadtumland – nicht ganz Stadt – nicht ganz Land
Martin Berger, Petra Hirschler, Florian Pühringer, Sebastian Sattlegger & Sibylla Zech → S. 9–16

Ein Streifzug durch die Region Linz – eine Fotostrecke
Marion Müller → S. 17–30

Kirchberg-Thürnau
Vorwort Dietmar Kapsamer
→ S. 31–36

S-Kulap
→ S. 37–44
Yan Phin Lee
Ramon Obmann
Julia Vorraber

A LiLo Lebn
→ S. 45–54
Verena Köß1
Theresa Rihs

Tradition neu entdecken
→ S. 55–64
Katja Gadziak
Leonie Kratzner
Géza László

Dörnbach-Hitzing
Vorwort Mario Mühlböck
→ S. 65–70

Impulspark Hitzing
→ S. 71–78
Marco Dernberger
Sophia Niedermeier
Julius Schambeck

Ankommen und 'Zomleben
→ S. 79–90
Anna Geiger
Linda Hofbauer
Arthur Kammerhofer

Mittertreffling
Vorwort Herbert Fürst
→ S. 91–96

Mitte→R←treffling
→ S. 97–106
Christoph Bleimuth
Lukas Knott
Anastasia Starozhilova

Auf einer Höhe
→ S. 107–112
Yllka Quarri

Pentomino
→ S. 113–122
Daniel Binder
Felix Heinze
Lukas Litzlbauer

Unendliche Weiten – wir schreiben das Jahr 2050 …
→ S. 123–124

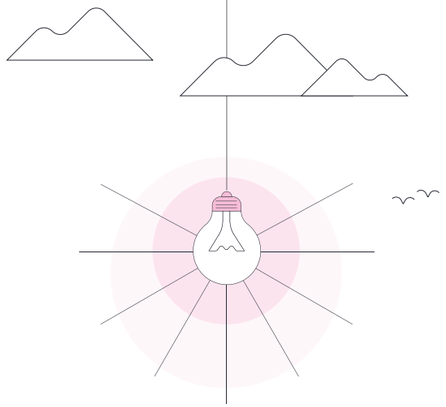
Beteiligte
→ S. 125–126

50 Jahre Gartenstadt Puchenau
was nun?

Andreas Mandlbauer
Michael Resch

Abteilung Raumordnung,
Amt der Oberösterreichischen
Landesregierung

Zugegeben, der Titel wirkt etwas düster, sogar ein wenig resignativ. Vordergründig scheint er zudem nicht gut geeignet, um zum Beispiel Kommunalpolitiker:innen oder Studierende für dieses Thema zu begeistern. Da er aber gleichzeitig ein wenig keck formuliert ist, lässt er doch viel Raum für eine kreative Auseinandersetzung mit der zentralen Frage: „Wo und wie wollen wir morgen leben?“



Die Gartenstadt Puchenau als idealtypisches Siedlungsmodell

Das Land Oberösterreich hat mit seiner im Jahr 2020 veröffentlichten Raumordnungsstrategie „#upperREGION2030“ ein klares, wenngleich auch vielschichtiges, siedlungspolitisches Ziel ausgegeben: „Wir wollen in Zukunft Zersiedelung stoppen, Siedlungen qualitätsvoll nach innen entwickeln sowie diese künftig stärker und konsequenter am leistungsfähigen öffentlichen Verkehr ausrichten.“

Mit einer Gartenstadt in der Gemeinde Puchenau bei Linz (entworfen von Roland Rainer) wurde bereits vor mehr als 50 Jahren eine Siedlung in Oberösterreich geplant und von der gemeinnützigen Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft „Neue Heimat“ in den Jahren 1965 bis 1967 errichtet, die beinahe idealtypisch diesen Anforderungen der neuen Raumordnungsstrategie für Oberösterreich entspricht. Und selbst nach so langer Zeit erfreut sich diese Gartenstadt größter Beliebtheit, weist kaum Wohnungsleerstände auf, zeigt nachweislich eine hohe Wohnzufriedenheit bei den Bewohner:innen und wird am Wohnungsmarkt stark nachgefragt.

Die Gartenstadt Puchenau als Wegweiserin

Der Umstand, dass die Gartenstadt Puchenau trotz vielfacher Belobigungen in nationalen und internationalen Fachpublikationen nicht das erhoffte Erfolgsmodell für einen zukunftsfähigen Siedlungsbau geworden ist, wirft viele Fragen auf. Ist das am Plan ersonnene Idealbild etwa doch nicht kompatibel mit den mehrheitlichen Wohnträumen der Menschen oder den Vorstellungen der Bauträger? Wird in einer pluralistischen Gesellschaft eine einheitliche Gestaltungsform zu sehr als Eingriff in die persönliche „Gestaltungsfreiheit“ wahrgenommen? Oder stehen am Ende bloß politische, rechtliche oder gesellschaftliche Rahmenbedingungen einer neuen Gartenstadt entgegen?

Wir sind überzeugt, dass es städtebauliche Vorbilder für eine zeitgemäße Umsetzung braucht. Vermutlich sind diese neuen Siedlungen sogar schon gebaut worden und werden von ihren Bewohner:innen im alltäglichen Gebrauch hoch geschätzt. Es liegt nun an uns allen, die wir eine Mitverantwortung für die Gestaltung unseres Lebensraumes tragen, diese zukunftsfähigen, neuen Siedlungsformen aufzuspüren und sie für die jeweilige Situation vor Ort an die neuen planerischen Rahmenbedingungen und Bedürfnisse der Menschen anzupassen. Dies kann erfahrungsgemäß nur im Dialog mit allen politischen Verantwortlichen und der Bevölkerung Erfolg versprechend geschehen.

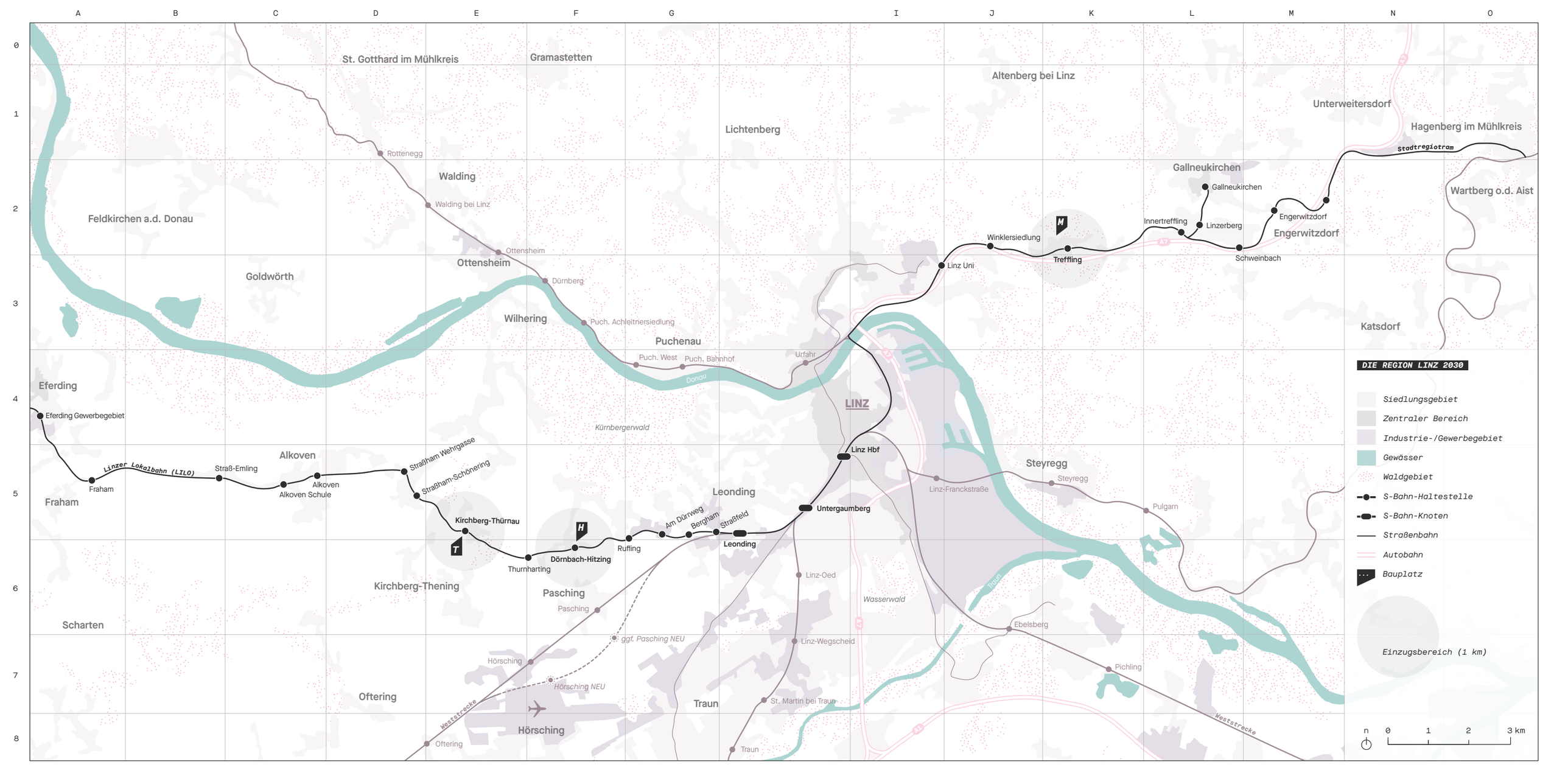
Die Gartenstadt Puchenau als Mutmacherin

Ein offener, sachlicher Dialog über unsere gebaute Zukunft ist daher dringend geboten. Nur so wird es gelingen, tragfähige Alternativen des Siedlungsbaues zum frei stehenden Einfamilienhaus nicht nur in die ausgebildeten Köpfe der Architekt:innen und Raumplaner:innen, sondern in unsere gesamte, den Raum gestaltende Gesellschaft zu bringen. Das Wohnquartier der Zukunft wird sich vermutlich nicht starr am Raumschema der Gartenstadt Puchenau orientieren, jedoch sicher an ihrem schöpferischen, gesellschaftspolitischen Geist.

Lasst uns gemeinsam „Wohnquartiere der Zukunft“ ersinnen!



Typischer „Gang“ in der Gartenstadt Puchenau II →
mit Ausblick auf den Kürnbergerwald
© Michael Resch


A B C D E F G I J K L M N O
0 1 2 3 4 5 6 7 8
St. Gotthard im Mühlkreis
Gramastetten
Altenberg bei Linz
Unterweitersdorf
Hagenberg im Mühlkreis
Lichtenberg
Rottenegg
Walding
Walding bei Linz
Gallneukirchen
Gallneukirchen
Wartberg o.d. Aist
Feldkirchen a.d. Donau
Innertreffling
Linzerberg
Engerwitzdorf
Engerwitzdorf
Stadtregiotram
Ottensheim
Ottensheim
Winklersiedlung
Linz Uni
Treffling
Schweinbach
Goldwörth
Dürnberg
Wilhering
Puch. Achleitnersiedlung
Puchenau
Katsdorf
Puch. West
Puch. Bahnhof
Urfahr
Donau
Eferding
LINZ
Eferding Gewerbegebiet
Kürnbergerwald
Linz Hbf
Alkoven
Linzer Lokalbahn (LILO)
Straß-Emling
Straßham Wehrgasse
Straßham-Schönering
Alkoven
Alkoven Schule
Steyregg
Steyregg
Linz-Franckstraße
Fraham
Fraham
Leonding
Untergaumberg
Pulgarn
Kirchberg-Thürnau
Am Dürrweg
Bergham
Straßfeld
Leonding
Rufling
Dörnbach-Hitzing
Thurnharting
Linz-Oed
Traun
Kirchberg-Thening
Pasching
Pasching
Wasserwald
Ebelsberg
Scharten
ggf. Pasching NEU
Linz-Wegscheid
Hörsching
Pichling
Hörsching NEU
Oftering
Traun
Weststrecke
Hörsching
St. Martin bei Traun
Weststrecke
Oftering
Traun
DIE REGION LINZ 2030
Siedlungsgebiet
Zentraler Bereich
Industrie-/Gewerbegebiet
Gewässer
Waldgebiet
S-Bahn-Haltestelle
S-Bahn-Knoten
Straßenbahn
Autobahn
Bauplatz
Einzugsbereich (1 km)
n
0 1 2 3 km

Leben im Stadtumland

Nicht ganz Stadt – nicht ganz Land

Martin Berger
Petra Hirschler
Florian Pühringer
Sebastian Sattlegger
Sibylla Zech

Fakultät für Architektur
und Raumplanung
an der TU Wien

Stadtregionale Urbanität im Raum Linz heißt, die Vorteile des Land- und Stadtlebens zu vereinen. Neue Freiheit im Stadtumland bedeutet, den Lebensalltag auch ohne Pkw mühelos bewältigen zu können, die Servicedichte zu erhöhen und die Gemeinschaft zu stimulieren. Ausgehend von der Analyse der Entwicklungsdynamiken in der Stadtregion Linz und den Input zahlreicher Vorträge zu innovativen Mobilitätskonzepten entwarfen Studierende der Architektur und der Raumplanung in gemischten Teams erste Ideen für die regionale Einbettung, den Städtebau und das Mobilitätskonzept.



Eigentlich wäre das der perfekte Lebensraum, wenn jeweils die Vorteile des Stadt- und des Landlebens zusammenkommen. In den 1970er-Jahren setzte der Trend zum Leben im Stadtumland ein, der Traum vom Einfamilienhaus wollte mit dem eigenen Auto verwirklicht werden. Die räumliche Nähe zur Infrastruktur verlor an Bedeutung, denn die Mobilität kannte vermeintlich keine Grenzen. Dies führte zu einer Zersiedelung mit all ihren negativen Folgen, wie z. B. hohe Erschließungskosten, Schwächung der Ortskerne, Fragmentierung des Landschaftsbildes und Verlust an Identität. Mit der Gartenstadt Puchenau schuf Roland Rainer schon Anfang der 1960er-Jahre ein Gegenmodell zu zersplitterten Siedlungsstrukturen – derart kompakte Siedlungsentwicklungen blieben jedoch die Ausnahme.

Die Region Linz zu Fuß entdecken – auch bei schlechtem Wetter ←
Auf dem Weg nach Thurnharting
© Michael Resch

50 Jahre später knüpfen wir an die Leitbilder des Flächensparens und der kurzen Wege an. Die Ausgangssituation hat sich gewandelt. Die globalen Herausforderungen des Klimawandels und die zunehmende Urbanisierung werden das Stadtumland massiv belasten, wenn wir nicht gegensteuern.

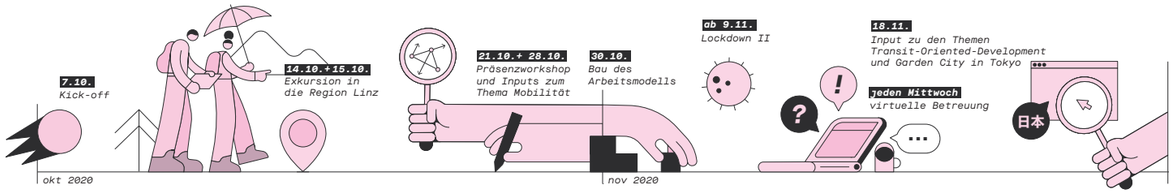
Wir haben aus den Fehlern der Suburbanisierung gelernt. Um Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, benötigt es eine entsprechende Dichte an potenziellen Nutzer:innen – Bewohner:innen, Kund:innen – und genügend Arbeitsplätze und damit auch die erforderliche Bebauung. Die räumliche Qualität darf dabei nicht auf der Strecke bleiben, ganz im Gegenteil, sie multipliziert sich durch Möglichkeiten und Wahlfreiheit im Mobilitätsangebot – zu Fuß, mit dem Fahrrad – gleich nebenan, mit dem „Öffi“ in die Stadtregion und nicht nur mit dem Pkw. Durch verdichtete Bauformen und eine neue Vielfalt des Nutzungsmixes wird der Bodenverbrauch reduziert. Die Lage am hochrangigen öffentlichen Verkehr verknüpft die Bewohner:innen mit der Kernstadt und den Gemeinden entlang der Mobilitätsachse. Das Mobilitätsleitbild für die Region Linz legt fest, dass die Entwicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes „verstärkt an den Achsen und Knoten des öffentlichen Verkehrs auszurichten“ ist.



© Michael Resch

Worum ging’s?

Auf Basis der bestehenden Raumordnungsstrategie des Landes Oberösterreich („upper REGION2030“) und des aktuellen Mobilitätsleitbilds für die Region Linz („kumm steig um“) wurden in den Projekten der Studierenden neue Bilder einer zukunftsfähigen



Urbanität im Umfeld von Haltestellen schienengebundener Verkehrsmittel in der Region Linz entworfen. Die ausgewählten Baufelder entlang der Linzer Lokalbahn (LILO) von Linz nach Alkoven (Baufeld Dörnbach-Hitzing und Baufeld Kirchberg-Thürnau) und entlang der geplanten Stadtregionalbahn von Linz nach Gallneukirchen (Baufeld Mittertreffling) setzten den Rahmen für die praktische Anwendung von *Transit-Oriented Development:* Siedlung und Mobilität gemeinsam zu entwerfen und von der regionalen Ebene bis zur Bautypologie durchzudenken, war eine herausfordernde und spannende Aufgabe für alle Teilnehmenden.

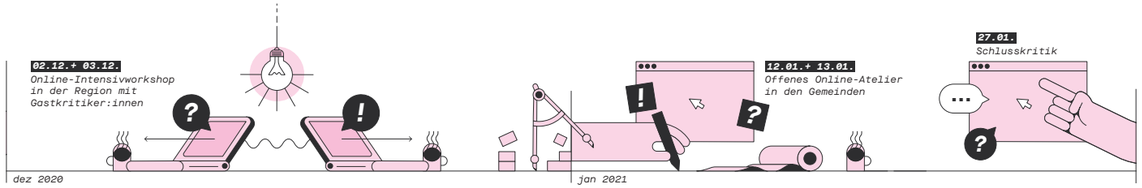
Wie ging's?

Ausgehend von der Analyse der Entwicklungsdynamiken in der Stadtregion Linz und dem Input zahlreicher Vorträge zu innovativen Mobilitätskonzepten entwarfen Studierende der Architektur und der Raumplanung in gemischten Teams erste Ideen für die regionale Einbettung, den Städtebau und das Mobilitätskonzept. Die relevanten Regelwerke und Raumentwicklungsstrategien wurden unter Berücksichtigung von gestalterischen, sozialen, ökologischen und verkehrlichen Nutzungsansprüchen an den Bauplätzen angewandt.

Die Entwicklungs- und Gestaltungsideen wurden grafisch ansprechend aufbereitet und durch einen erklärenden Text ergänzt. Das Design und die Formsprache waren den Studierenden freigestellt. Alle Projekte mussten Lösungsansätze für die regionale und die städtebauliche Ebene sowie ein ausgearbeitetes Mobilitätskonzept enthalten. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Gemeinden wurden digitale Partizipationsmethoden entwickelt und umgesetzt, um die Projekte auf ihre Praxistauglichkeit abzuklopfen.

Wie stadtregionale Urbanität schaffen?

Stadtregionale Urbanität im Raum Linz heißt, die Vorteile des Land- und Stadtlebens zu vereinen. Neue Freiheit im Stadtumland bedeutet, den Lebensalltag auch ohne Pkw mühelos bewältigen zu können, die Servicedichte zu erhöhen und die Gemeinschaft zu stimulieren. Die wichtigsten Eckpunkte der stadtregionalen Urbanität sind qualitätsvolle Dichte, attraktive, allgemein zugängliche Grün- und Freiräume, Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Dienstleistungen und innovative Mobilitätsformen. Urbanität für den Planungsraum zu definieren und vor allem zu visualisieren, stand im Zentrum der Entwurfsaufgabe.



Durch die Corona-Pandemie ist der Raum für viele geschrumpft – wir sind weniger mobil und die nähere Umgebung hat stark an Bedeutung gewonnen.
Die Verlagerung verschiedener Tätigkeiten in den virtuellen Raum – wie z. B. Arbeit, Bildung, Einkaufen, Treffen, Sport – ermöglicht eine Servicedichte ohne Ortsanbindung. Auch wenn die räumliche Lage nach der Pandemie wieder an Bedeutung gewinnen wird, besteht die Chance, aber auch die Notwendigkeit, aus den Erfahrungen zu lernen und zukunftsfitte, resiliente Konzepte zu entwickeln.

Die ausgewählten Bauplätze, an hochrangiger Infrastruktur gelegen, bedeuten kurzfristig eine zusätzliche Bodeninanspruchnahme – der „Fußabdruck" der Bebauung ist jedoch kleiner als bei herkömmlicher Siedlungsentwicklung und ermöglicht den Bewohner:innen langfristig eine klimafreundliche Lebensweise.

Wie geteilt mobil sein?

Neue Mobilität muss nicht nur nachhaltig, sondern genauso praktisch wie einst der Parkplatz direkt vor der Haustüre sein. Multimodales Verhalten unter Verzicht auf das eigene Auto gewinnt an Stellenwert bei vielen Menschen, vor allem bei jüngeren Generationen. Teilen statt besitzen – das ist eines der Schlagwörter für die Mobilitätswende. Viele Fahrzeuge sind in Wahrheit „Stehzeuge" und beanspruchen dadurch viel Raum – im Durchschnitt wird ein Pkw 23 Stunden am Tag nicht bewegt. Ein geteiltes Fahrzeug kann acht bis zwölf private Pkw ersetzen. Wie Fahrzeuge geteilt werden, dafür gibt es unterschiedliche Organisationsmodelle: nachbarschaftlich, selbstorganisiert oder durch kommerzielles Carsharing. Das Teilen von Fahrzeugen reduziert



© Michael Resch

den Flächenverbrauch im Quartier, spart Kosten für die Errichtung von Parkgaragen, sodass Potenziale – sowohl in Form von Geld als auch Flächen – für andere Nutzungen entstehen. Neben dem Teilen von Fahrzeugen zählen Nahversorgung, hohe Qualität des Fuß- und Radverkehrs sowie attraktive öffentliche Räume zum Einmaleins zukunftsorientierter Mobilitätsplanung. In den von den Studierenden geplanten Quartieren werden aber auch innovative Lösungen für den Gütertransport mit Trolley und Lastenrad mitgeplant.

Die Exkursionsgruppe aus Studierenden, Lehrenden und Kooperationspartner:innen ↓ *der Lehrveranstaltung „50 Jahre Puchenau – was nun?“*
© Michael Resch



Wie räumliche Qualität schaffen?

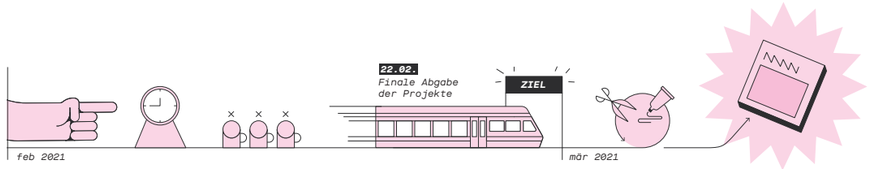
Gute Mischung und Flexibilität – das schafft interessante Erdgeschoßzonen und lebendige Räume. Die Studierenden waren angehalten zu überlegen, wer in den neu entwickelten Ortsteilen wohnen wird und die Nutzungsansprüche sowie die unterschiedlichen Bedürfnisse dementsprechend in die Planung miteinzubeziehen. Private Freiräume in unmittelbarer Nähe zur Wohnung, aber nicht unbedingt der mehrere 100 m² große, selbst zu pflegende Garten mit Thujenhecke, sondern die urbane Dachterrasse mit Fernblick, der idyllische Badeteich zum Abkühlen oder der Patenschaftsweingarten in der Nachbarschaft – kurz, eine Partitur aus privaten, halböffentlichen und öffentlichen Grün- und Begegnungsräumen, die verschiedene Möglichkeiten für die unterschiedlichsten Aktivitäten bieten.

Ähnliches gilt für die Gebäudetypologien. Die Studierenden erarbeiteten Entwürfe für Bauten, die sich je nach Lebenssituation trennen und wieder vereinen lassen und somit teils als Wohnung und teils als Büro genutzt werden können. Sie experimentierten mit Hof- und Reihenhäusern, die über Atrien, überdachte Innenhöfe und Gemeinschaftswintergärten verbunden sind, mit stapelbaren Modullösungen und flexiblen Grundrissen. Mit Entwürfen für lange Zeilenbauten, die sich scheinbar natürlich entlang der Topografie in die Landschaft betten, und mehrgeschoßigen, nutzungsoffenen Gebäuden, die Büro- und Geschäftsflächen genauso wie (temporären) Wohnraum umfassen können, zeigten die Studierenden eine Vielzahl an Möglichkeiten auf, wie sich die architektonische Landschaft im Stadtumland wandeln könnte. Vielfalt, Flexibilität und Nutzungsänderung – clevere und resiliente Lösungen sind gefragt. Einerseits baulich, aber natürlich auch organisatorisch.

Was lernen wir daraus?

Die Begleitung der Entwurfsprozesse brachte spannende Diskussionen und eine intensive Auseinandersetzung mit innovativen Raummodellen, Visionen und Beispielen. Die möglichen Bilder der stadtregionalen Urbanität sind sehr unterschiedlich. Nicht nur, weil die räumlichen Voraussetzungen der verschiedenen Bauplätze sehr unterschiedlich sind, auch die Projektgruppen wählten verschiedene Zugänge und Prioritäten. In der Architektur und Raumplanung gibt es nie „die eine Lösung“. Die Studierenden haben in der Region einen Diskussionsprozess angestoßen, Entwicklungsmöglichkeiten jenseits des Einfamilienhauses und des Wohnblocks zu sehen und über echte Alternativen zum eigenen Auto nachzudenken.

Wir sind gespannt, wie die Baufelder in 20 Jahren aussehen werden.





© Marion Müller

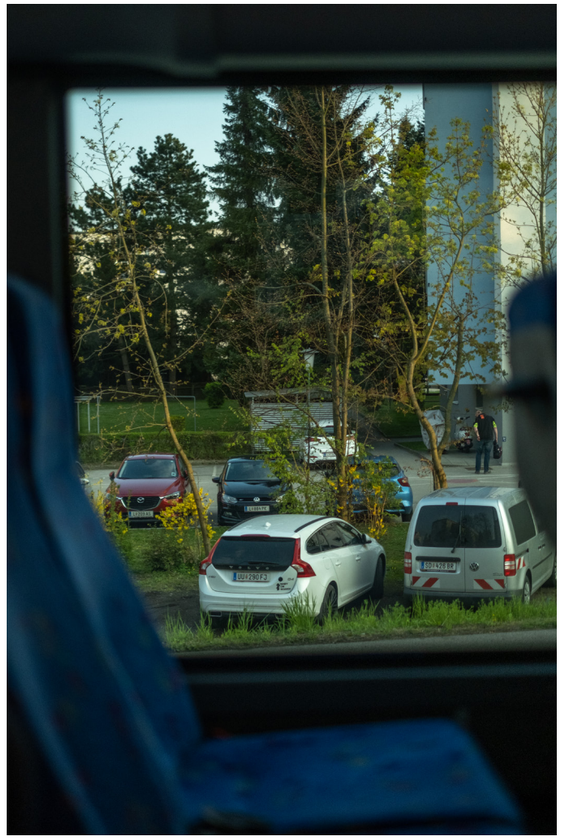


© Marion Müller





© Marion Müller





© Marion Müller



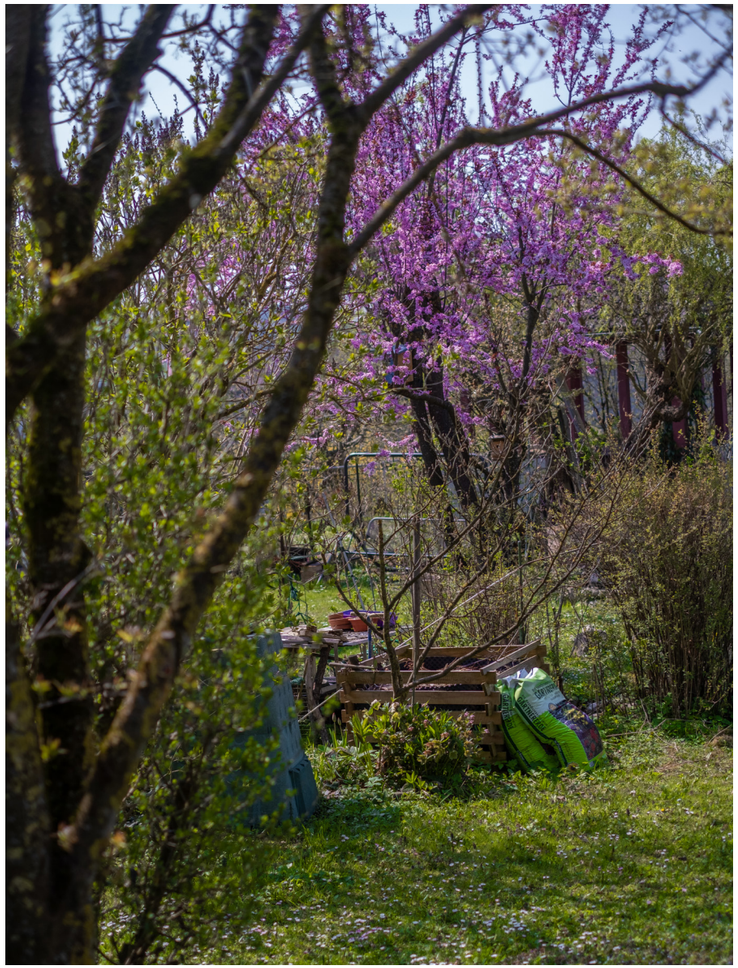
© Marion Müller



© Marion Müller



© Marion Müller



© Marion Müller



© Marion Müller



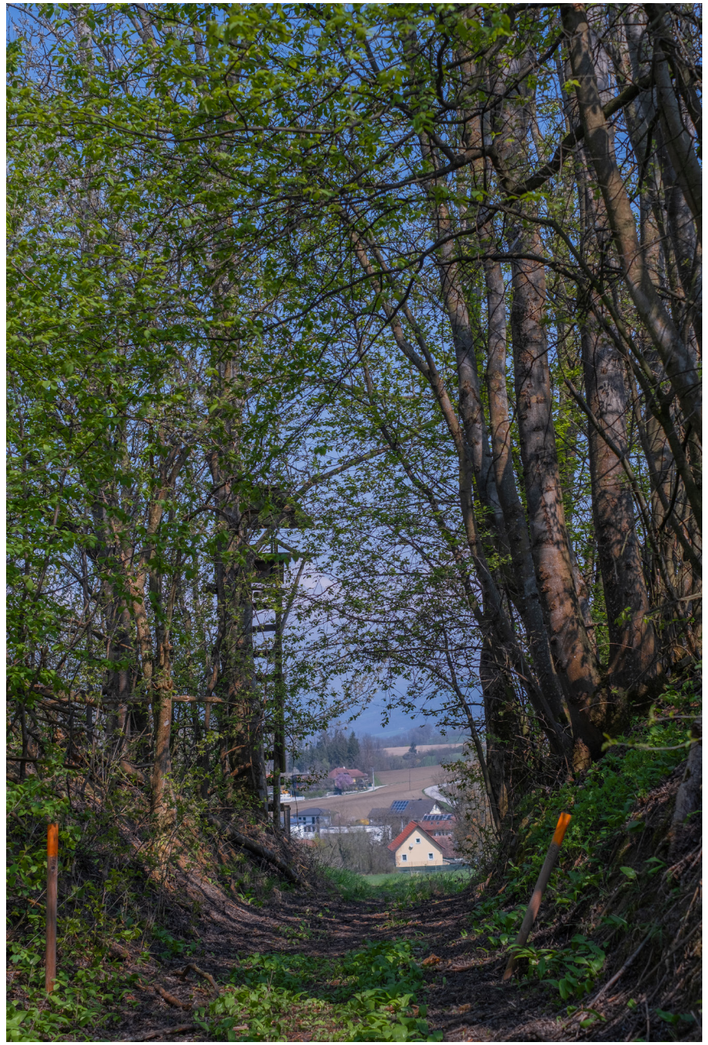
© Marion Müller



© Marion Müller



© Marion Müller



© Marion Müller



Kirchberg-Thening



Nachhaltige Entwicklung

Quo vadis?

Gemeinde

Bezirk Linz-Land

2 Katastralgemeinden

11 Ortschaften

1.590 ha Gesamtfläche

davon **1.243 ha Landwirtschaft** und **22 ha bebaut**

2.435 Einwohner:innen (Stand: 2020)

+5,9 % Zuwachs (seit 2011)

302 Einwohner:innen wohnen in der **Ortschaft Thürnau** (Stand: 2011)

↑ Q: Statistik Austria (2020) „Ein Blick auf die Gemeinde“

Die Thürnau ist seit Jahren eine attraktive Wohnadresse. Eine unberührte Natur – unmittelbar vor der Haustüre – lädt zum Wandern oder Joggen ein und sichert Ruhe und Erholung, besonders nach einem stressigen Arbeitstag. Auf Güterwegen, Rad- und Gehwegen erreicht man in kürzester Zeit auch die Naherholungsgebiete entlang der Donau und an der Traun. Vom Kindergarten, der Volksschule, mehreren Nahversorgern bis zum Ärztezentrum hat man in der Thürnau und den Nachbargemeinden alles, was man zum Leben braucht. Die Annehmlichkeiten der Landeshauptstadt Linz (Schule, Arbeit, Freizeit, Sport, Kultur u. v. m.) stehen nach nur 20 Minuten Bahnfahrt mit der LILO (Schnellbahn S5) zur Verfügung. Wer es lieber mit dem eigenen Pkw macht, kann auch die Ochsenstraße samt morgendlichem und abendlichem Stau nehmen.

Die große Herausforderung für ein Bebauungskonzept sehe ich darin, dass es behutsam auf die Bedürfnisse der bereits in der Thürnau lebenden Menschen Rücksicht nehmen muss. Auch die einfühlsame Integrierung in die Gesamtstruktur der Gemeinde Kirchberg-Thening will erst transparent und glaubhaft entworfen werden. Das heißt, dass eine Bebauung nur im Einklang mit der – und einer breiten Zustimmung durch die – Gemeindebevölkerung möglich sein wird.

Die Studierenden haben uns gezeigt, wie mit einer zeitgemäßen Bebauung den globalen Herausforderungen – insbesondere der weltweiten Klimakatastrophe – bei gleichzeitiger Schaffung von hochwertigem Wohnraum mit Lebensqualität bei geringstmöglichem Bodenverbrauch begegnet werden kann.

Das Baufeld in der Thürnau besitzt viele Ähnlichkeiten mit der ländlichen Gemeinde Puchenau. Architekt Roland Rainer realisierte dort mit seinen Gartenstädten I + II eine nachhaltige Siedlungsentwicklung schon 25 Jahre bevor die „United Nations World Commission on Environment and Development“ im Jahr 1987 mit dem Bericht „OUR COMMON FUTURE“ erstmals das Konzept der nachhaltigen Entwicklung postulierte. Aber weder die Gartenstadt-Projekte noch die *Sustainable Development Goals* (SDGs), also die Ziele der AGENDA 2030 für eine nachhaltige Entwicklung (Vereinte Nationen, September 2015), haben es bis heute geschafft, zum COMMON SENSE zu werden. Wie unsere Region im Jahr 2050 aussieht, hängt also davon ab, ob dieser TURNAROUND endlich gelingt oder nicht. Natürlich kann man seine Vorstellungskräfte auch visionär beflügeln, wird das aber nicht eher zu einem Wunschdenken als zu einer realistischen Erwartung?

Ich bedanke mich bei den jungen Expert:innen der TU Wien und allen Mitwirkenden, die im Rahmen ihrer wissenschaftlichen Ausbildung für Architektur und Raumplanung die Gemeinde Kirchberg-Thening als Planungsgebiet ausgewählt haben. Den Studierenden wünsche ich vor allem den Mut und die Kraft, Dinge zu ändern, die geändert gehören!

Dietmar Kapsamer
Bürgermeister der Gemeinde Kirchberg-Thening



Der Bauplatz T in der Thürnau mit Blick nach Kirchberg
© Marion Müller







Bauplatz T, Umfeld
© Marion Müller

T1

Yan Phin Lee
Ramon Obmann
Julia Vorraber

S-Kulap

Bequem zur LILO

↳ zum Poster

S-Kulap leitet sich von der s-förmigen Hauptachse (Äskulap) ab, die sich barrierefrei durch das Quartier schlängelt. Die „Schlange“ verbindet urbane Nähe, ländliche Lebensweise, aktive Einbindung und produktives Arbeiten miteinander.

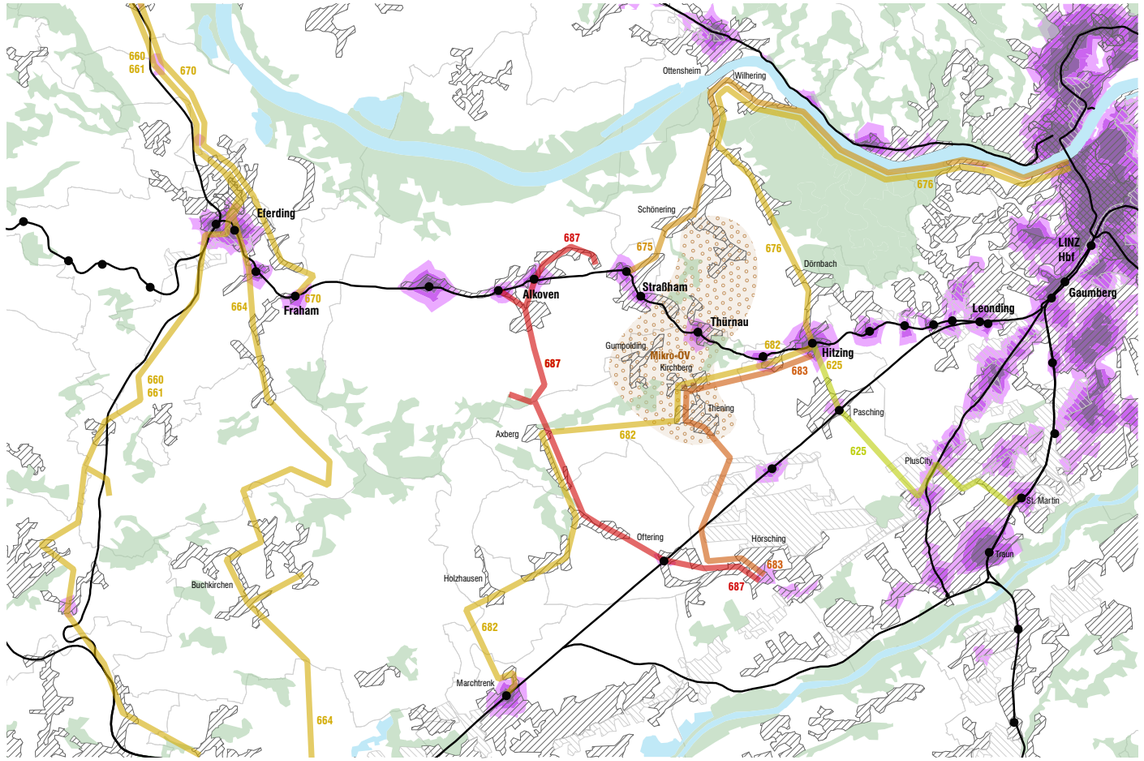
Verschränkte Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung: Ein Blick in die Region zeigt, dass die LILO- und die S2-Achse (Bahnlinie Linz–Wels) als hochattraktive Direktverbindungen nach Linz und das Busnetz nahezu nebeneinander verlaufen und kaum Schnittpunkte haben. Daraus folgt, dass Ortschaften, die weiter von der LILO-Achse und der Schnellbahnstrecke S2 entfernt liegen, nicht von der hochrangigen Verbindung nach Linz profitieren. Deshalb ist eine Verschränkung der leistungsfähigen LILO- und S2-Achsen mit direkten Querverbindungen anzustreben. Sie bilden die Basis für integrative, flexibel nutzbare, bedarfsgerechte, multimodale Mobilitätsgrundangebote wie Regionalbusse, Radwege und Mikro-ÖV kombiniert mit Zusatzangeboten an den Ankerpunkten dieser Querverbindungen mit Haltestellen der LILO und der S2 (Ladestationen für E-Fahrzeuge, B+R-Stellplätze, Sharing-Angebote etc.).

Die genannten Ankerpunkte sind ausgewählte Haltestellen an den hochrangigen und hochwertigen Bahnachsen Linz–Eferding (LILO) und Linz–Wels (S2), wo sich in der Zusammenführung von vielfältigen Mobilitätsangeboten in Form von multimodalen Mobilitätsdrehscheiben und unter dem Aspekt der transitorientierten Entwicklung ein Miteinander von Mobilität, Wohnen und Versorgung realisieren lässt.

Sie bilden deshalb auch die Kristallisationskerne der Regionalentwicklung: Künftige Siedlungs- und Betriebserweiterungen sollen, wenn Innenentwicklung keine Option ist, gemäß der transitorientierten Entwicklung vorrangig und jedenfalls in Haltestellennähe stattfinden. Denn wo, wenn nicht hier, soll ökologisch flächensparendes Bauen und fußläufig effiziente Siedlungsentwicklung statt autozentrierter Zersiedelung mit frei stehenden Einfamilienhäusern stattfinden?

Bus- und Mikro-ÖV-Konzept: Konkret heruntergebrochen folgen aus dem umrissenen strategischen Regionalkonzept Empfehlungen für Änderungen folgender Buslinienführungen:

- ➔ Die Einrichtungsringlinie 687 wird aufgelöst und nach Hörsching verlängert, weil sich in Alkoven sowie auch in Hörsching wichtige Bildungseinrichtungen, wie Schulen und andere öffentliche Institutionen, sowie Anschlusspunkte zum höherrangigen ÖV (LILO, S2) befinden.



ÖV-Güteklassen

- A - Höchstrangige ÖV-Erschließung, städtisch
- B - Hochrangige ÖV-Erschließung, städtisch
- C - Sehr gute ÖV-Erschließung, städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
- Buslinie mit Nummer
- Mikro-ÖV

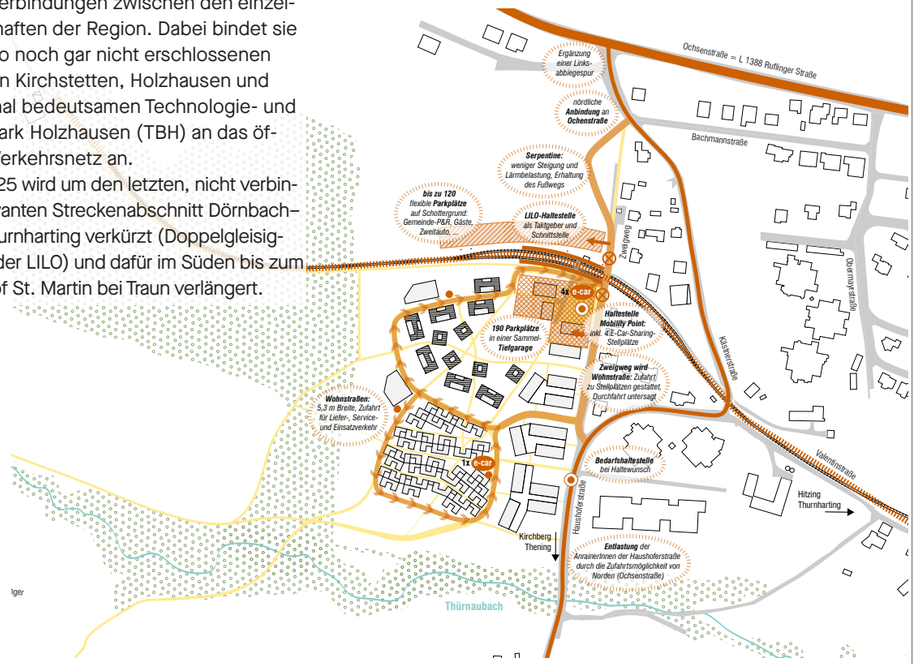
Landbedeckung gemäß CLC

- Stadtgebiet
- Siedlungsgebiet
- Industrie-, Gewerbegebiet
- Wald
- Bahnlinie mit Station
- Gemeindegrenze

Die LILO-Haltestellen sind Standorte mit Potenzial *für multimodale Mobilitätshubs (Bus, Rad, Mikro-ÖV, Sharing-Systeme etc.). Die Anpassung der Buslinien entsprechend dem Verbindungsachsenkonzept verbessert die Anbindung peripher gelegener Ortschaften an die LILO.*

Transit-orientierte Entwicklung:
ÖV- und MIV-Infrastruktur ↓

- ➔ Auch die Linie 683, die zurzeit auf halber Strecke zwischen Thening und Hörsching endet, wird nach Hörsching verlängert.
- ➔ Die Linie 682 ist derzeit eine unkomfortable Ringlinie, die ausschließlich am Bahnhof Oftering (S2) anknüpft und nur in eine Richtung verkehrt. Sie wird aufgelöst und bietet, nun zwischen den Verkehrsdrehscheiben Marchtrenk und Dörnbach-Hitzing aufgespannt, wichtige Verbindungen zwischen den einzelnen Ortschaften der Region. Dabei bindet sie die bis dato noch gar nicht erschlossenen Ortschaften Kirchstetten, Holzhausen und den regional bedeutsamen Technologie- und Businesspark Holzhausen (TBH) an das öffentliche Verkehrsnetz an.
- ➔ Die Linie 625 wird um den letzten, nicht verbindungsrelevanten Streckenabschnitt Dörnbach–Hitzing–Thurnharting verkürzt (Doppelgleisigkeiten mit der LILO) und dafür im Süden bis zum S4-Bahnhof St. Martin bei Traun verlängert.
- ➔ Die Linie 675 endet aktuell trotz LILO-Nähe ohne Anbindung an das höherrangige ÖV-Netz. Hier erfolgt deshalb eine Anknüpfung an die LILO-Haltestelle Wehrgasse in Straßham. Als Kompensation für den entfallenen Ringabschnitt Winkeln–Reith–Thalham wird ein gemeindeübergreifendes Mikro-ÖV-System mit der LILO-Haltestelle Kirchberg-Thürnau als Ankerpunkt vorgeschlagen.



MIV-Infrastruktur
- e-car E-Car-Sharing-Stellplatz inkl. Ladestation
- Parkplätze für Behinderte und Service-Fz.
- Sammelstraße
- Wohnstraße, beide Fahrtrichtungen
- Wohnstraße mit Richtungsangabe
- Gehwege
- Bestandstraßen
- Sammeltiefgarage
- temporäres Oberflächenparken

ÖV-Angebot
- Trasse der Linzer Lokalbahn
- Bahnsteig
- Bedarfshaltestelle

Hintergrund
- Gebäude, tw. unbebaute Sockelzone
- Wald/Aufforstungsfläche

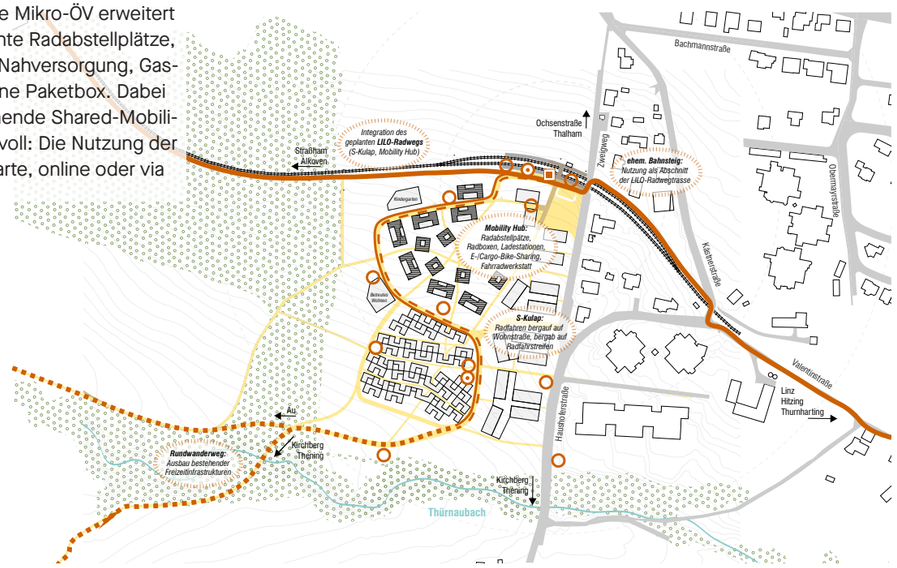
Transit-orientierte Entwicklung:
Fahrradinfrastruktur ↓

Regionalradweg: Eine Forcierung des LILO-Begleitradwegs und ein Lückenschluss im regionalen Radwegenetz (R18) auf Grundlage der Querverbindungen bietet eine Vervollständigung des Mobilitätsangebots abseits des Pkw. Dies dient der Stärkung der alltäglichen Multimodalität, erweitert Pendelmöglichkeiten für Schüler:innen und attraktiviert den Freizeitverkehr.

Bequem zur LILO

Mobilitätshub: Auch auf der lokalen Ebene ist die LILO-Haltestelle der Ausgang aller Entwicklungen. Sie wird zu einem Mobilitätshub ausgebaut, wo das Verkehrsangebot bedarfsgerecht mit E-Car-, E-Lastenrad- und E-Bike-Sharing sowie Mikro-ÖV erweitert wird. Zusätzlich gibt es überdachte Radabstellplätze, Fahrradboxen, einen Info-Point, Nahversorgung, Gastronomie, eine Wartehalle und eine Paketbox. Dabei ist eine Integration in das bestehende Shared-Mobility-System „tim“ der Linz AG sinnvoll: Die Nutzung der Angebote ist mit der Mobilitätskarte, online oder via Servicecenter zugänglich.

Aktive Mobilität: Das Fuß- und Radwegenetz ist konsequent auf den Mobilitätshub ausgerichtet. Neben der „Äskulap“ – der barrierefreien Hauptachse mit max. 6 % Steigung – führen drei kurze Wegeachsen direkt zur LILO-Haltestelle hinauf. In Kombination mit einem attraktiven feinmaschigen Erschließungsnetz dazwischen ist von jedem Winkel des Gebiets aus für ein alltagstaugliches Vorankommen gesorgt – und das im Zeichen der aktiven Mobilität am besten zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Am Mobilitätshub selbst kreuzen sich der LILO-Begleitradweg und der Radweg



Radinfrastruktur
- E-Bike-/Lastenrad-Sharingstation
- Fahrradabstellanlagen
- Fahrradboxen
- Zweirichtungsradweg
- Radstreifen bergab
- Radstreifen bergauf
- Radfahren entlang des Wanderwegs

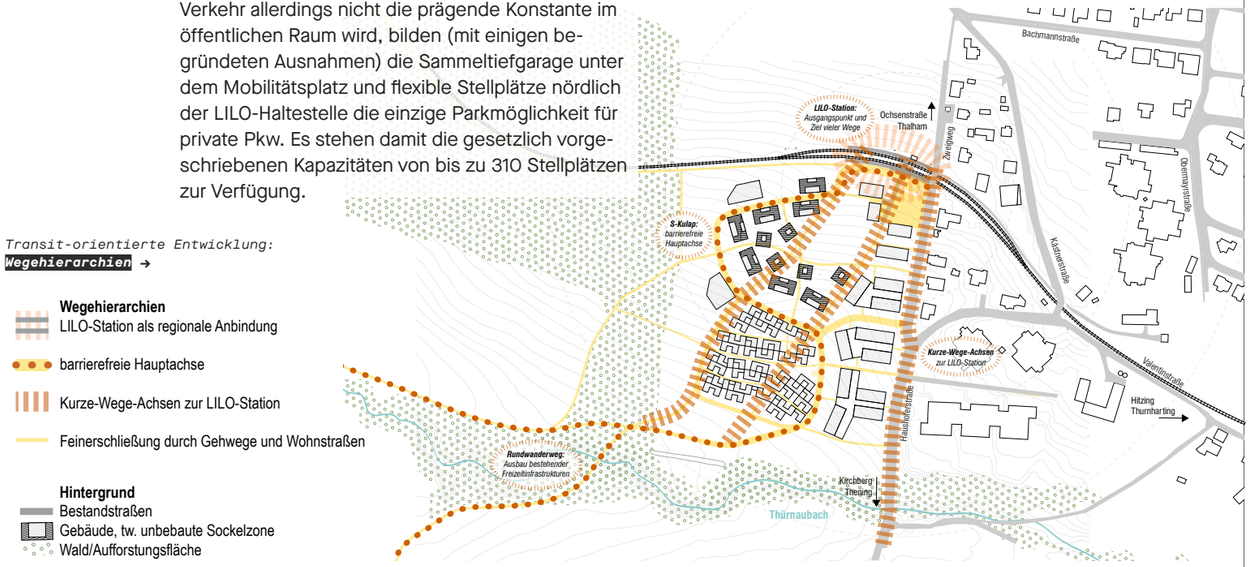
Hintergrund
- Erschließungswege
- Bestandstraßen
- Gebäude, tw. unbebaute Sockelzone
- Wald/Aufforstungsfläche

Richtung Kirchberg, Thening und Hörsching. Dieser wird entlang der Äskulap geführt. Am Mobilitätshub selbst kreuzen sich der LILO-Begleitradweg und der Radweg Richtung Kirchberg, Thening und Hörsching. Dieser wird entlang der Äskulap geführt.

Motorisierter Individualverkehr: Für den MIV wird das neue Siedlungsgebiet ausschließlich mittels Wohnstraßen erschlossen. Dadurch wird sichergestellt, dass das neue Quartier weitestgehend autofrei bleibt, ohne dass die künftigen Bewohner:innen auf den Komfort verzichten müssen, bei Bedarf bis an die Haustüre zufahren zu können. Damit der ruhende Verkehr allerdings nicht die prägende Konstante im öffentlichen Raum wird, bilden (mit einigen begründeten Ausnahmen) die Sammeltiefgarage unter dem Mobilitätsplatz und flexible Stellplätze nördlich der LILO-Haltestelle die einzige Parkmöglichkeit für private Pkw. Es stehen damit die gesetzlich vorgeschriebenen Kapazitäten von bis zu 310 Stellplätzen zur Verfügung.

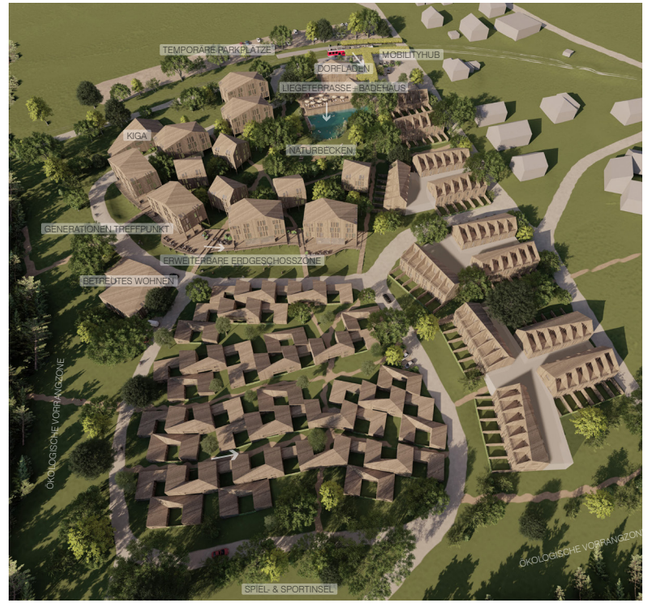
Mischnutzungen am Mobilitätsplatz: In Haltestellennähe sind in den Erdgeschoßzonen Mischnutzungsmöglichkeiten vorgesehen. Der Bedarf an Nahversorgung kann beispielsweise durch die Umsetzung eines innovativen, niederschwelligen Konzepts eines Selbstbedienungs-Dorfladens für regionale Lebensmittel gedeckt werden, was Öffnungszeiten auch an Sonn- und Feiertagen ermöglicht. Eine Café-Bäckerei könnte ein Grundangebot an Gastronomie stellen.

Transit-orientierte Entwicklung:
Wegehierarchien →



Flexible Äskulap-Erdgeschoßzonen: Die Sockelzonen der Gebäude entlang der nördlichen Äskulap bieten genügend Platz und Flexibilität, um auf alle Wünsche, Ideen und Eventualitäten eingehen zu können, die von den zukünftigen Bewohner:innen, Nachbar:innen, der Gemeinde oder von Außenstehenden (z.B. Gewerbetreibenden) kommen. So sind etwa Büroräumlichkeiten, Dienstleister, Co-Working-Bereiche, Veranstaltungs- bzw. Vereinsräume und Gemeinschaftseinrichtungen denkbar. Alternativ kann hier ggf. zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden. Dabei wird der angrenzende öffentliche Raum als eminenter, integraler Bestandteil und Erweiterungsfläche des Innenraums interpretiert. Die großzügige Breite der Äskulap lädt zu einer niederschwelligen Aneignung des Außenraums in Form einer Nutzung ein, die mit dem dazugehörigen Innenraum korrespondiert. Dafür stehen frei bespielbare Holzterrassen als Verbindungselemente und Bühnen zwischen Sockelzone und Äskulap zur Verfügung. So ist etwa durch eine Grundausstattung an Strom, Wasser und WLAN im öffentlichen Raum auch das Arbeiten im Freien möglich.

Bauphasen: Die Errichtungsetappen sind so konzipiert, dass von Beginn an eine Durchmischung der Gebäudetypologie, der Miet- und Kaufsegmente und der Nutzungen vorhanden ist. Die Ertüchtigung der LILO-Haltestelle, die Aufwertung zum Mobilitätshub und die Errichtung der Wohnfolgeeinrichtungen, wie etwa der Kindergarten, erfolgen gleich zu Beginn.



Überblick über das neue Quartier ↖
an der LILO-Haltestelle

Grün- und Freiraumgestaltung: Um den erheblichen Eingriff in die Natur, den die Siedlungserweiterung auf der grünen Wiese darstellt, zu kompensieren, ist es vorgesehen, eine Aufforstung im westlichen Bereich des Bauplatzes vorzunehmen. Damit gelingt eine Biotopvernetzung zwischen dem uferbegleitenden Gehölz des Thürnaubachs im Süden und dem Wald im Nordosten. Darüber hinaus wird im Einklang mit der Oö. Naturschutzbehörde in unmittelbarer Waldnähe ein Wiesenstreifen als ökologische Vorrangzone angelegt. Dieser bleibt gänzlich naturbelassen. Als zusätzlicher Puffer zwischen Bebauung und Grünland soll eine Streuobstwiese im Süden dienen. Im Norden übernimmt diese Funktion der parkartig auszugestaltende Außenbereich des betreuten Wohnens und der Garten des Waldkindergartens. Zwischen diesen zwei Bereichen entsteht ein öffentlich zugänglicher Generationenplatz, der zum Begegnen und Verweilen einlädt.

Retentionssystem: Die Topografie (abschüssige Hanglage) und Geologie (toniges, nur gering wasserdurchlässiges Ausgangsmaterial) des Baufelds machen eine eingehende Auseinandersetzung mit dem Thema Hangwasser nötig. Damit das Wasser auch bei Starkregenereignissen abfließen kann und es nicht zu Überschwemmungen kommt, sind entlang der kurzen Wegeachsen und der barrierefreien Hauptachse begrünte Retentionsmulden vorgesehen, die zum Teil auch multifunktional als öffentliche Grünräume genutzt werden. Nicht versickerungsfähiges Hangwasser wird durch das Muldensystem gedrosselt in den Thürnaubach geleitet.

Grün- und Freiraumgestaltung:
`Naturräumliche Maßnahmen` →



Grünraum
- Biotopverbindung
- Wald
- Aufforstungsfläche
- Ökologische Vorrangzone (Ersatzlebensraum)
- funktionszugeordneter Freiraum
- begrünte Retentionsmulde (Oberflächenentwässerungskonzept)
- Privatgarten

Hintergrund
- Panoramablick (Kirchberg nach Süden, Hügelland nach Osten)
- Wegenetz im Baufeld
- Überdachter Weg
- Aufenthaltsfläche im öff. Raum
- Straßennetz der Umgebung
- Gebäude, tw. unbebaute Sockelzone

Naturbad: Das Naturbad ergänzt den ökologischen Schwerpunkt durch eine biologische Wasserfilterung. Es bietet mit einer Wasserfläche von ca. 500 m² die nötige Abkühlung und eine Verbesserung des Mikroklimas in den Sommermonaten sowie Eislaufvergnügen im Winter. Es schmiegt sich an den Südhang und bietet einen Panoramablick nach Kirchberg sowie eine Liegeterrasse und eine Liegewiese.

Leben & Arbeiten in der Natur – architektonischer Entwurf: Bei der Bebauung wurde die Topografie aufgrund der geologischen Gegebenheiten besonders beachtet. Um das Gelände so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wurden die Gebäudefluchtlinien an die Topografie angepasst gesetzt. Auch die umliegende Bebauung wurde in Betracht gezogen, Typologien aufgegriffen und überarbeitet sowie Fluchtlinien und Sichtachsen zur Bestandsbebauung und zu prägenden Landschaftselementen geschaffen (Blick nach Süden in die offene Landschaft nach Kirchberg und zum Ufergehölz des Thürnaubachs etc.). Um eine breite Auswahl an Wohnmöglichkeiten unterschiedlichster Form bieten zu können, wurden drei Typologien erarbeitet.

Verdichteter Flachbau: Beim Flachbau im Süden handelt es sich hauptsächlich um Bungalows mit 120 m² Wohnfläche, die teilweise auch übereinandersitzen und somit eine Zweistöckigkeit sowie mehr Dynamik in der Formensprache ermöglichen. Dadurch erhält fast jede Wohneinheit einen eigenen privaten Garten und durch die versetzte Anreihung entstehen halböffentliche Nischen als Begegnungszonen. Die schmalen Erschließungswege führen teilweise unter den Gebäuden hindurch und schaffen somit eine spannende Wegeführung.

`Wohnraumangebot`
253 Wohneinheiten

`Funktionale Aufteilung nach BGF`
19.200 m² Wohnflächen
500 m² Gewerbeflächen
1.800 m² soziale Infrastruktur
700 m² flexibel nutzbare Erdgeschoßzone
Summe: 22.200 m²

`Bebauungsgrad`
GFZ brutto: 0,32
GFZ netto: 0,6

`Ziel-Modal-Split Zielverkehr (bis 2030)`
1. *Fuß: 1 % (+0 %)*
2. *Fahrrad: 5 % (+4 %)*
3. *MIV: 60 % (-26 %)*
4. *ÖV: 34 % (+30 %)*

`Ziel-Modal-Split Binnenverkehr (bis 2030)`
1. *Fuß: 65 % (+35 %)*
2. *Fahrrad: 22 % (+12 %)*
3. *MIV: 5 % (-51 %)*
4. *ÖV: 8 % (+4 %)*

`Sharing-Angebot`
6 E-Autos
1 Mietauto
2 E-Lastenräder
10–15 E-Bikes

`Stellplatzangebot`
490 Fahrradabstellplätze
190 permanente Pkw-Stellplätze
190 temporäre Pkw-Stellplätze

Mehrgeschoßiger Wohnbau: Der mehrgeschoßige Wohnbau im Norden wurde aufgrund der Hanglage auf Stützen gesetzt, wodurch sich eine sehr flexibel nutzbare Erdgeschoßzone ergibt. Die Wohnungen selbst sind in 30 m², 45 m² und 65 m² große Wohneinheiten geteilt, um im Rahmen der Oö. Wohnbauförderung berücksichtigt zu werden.

Atriumhäuser: Bei den Atriumhäusern im Osten wurde auf die Typologie der angrenzenden bestehenden Atriumhäuser Thürnau I bis III zurückgegriffen. Diese sind ein prägendes Beispiel des verdichteten, flächensparenden Bauens der späten 1980er-Jahre im ländlichen Raum und Alleinstellungsmerkmal von Thürnau. Sie werden durch die Vereinigung der Gang- und der Hoftypologie neu interpretiert.

T2

Verena Köll
Theresa Rihs

A LiLo Lebn

Am liabsten lokal

↳ zum Poster

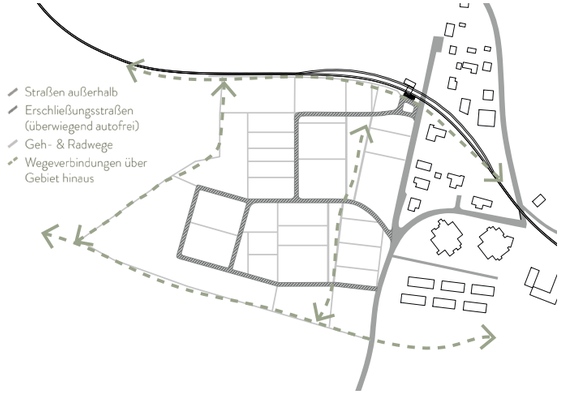
„Am liabsten lokal lebn – oder a LiLo Lebn“ heißt, die Vorzüge des Landlebens zu genießen, ohne auf die Annehmlichkeiten der Stadt verzichten zu müssen. Es heißt, nahe an der Natur mit vielen Freiflächen und ohne lange Wege zu sein, die einen zum Autofahren zwischen, es heißt, eine Mischung aus Privatsphäre und Nachbarschaftlichkeit zu haben, und es heißt, zukunftsträchtig zu denken, wei es bei der Mobilität oder der Siedlungsstruktur. Mit unserem Projekt versuchen wir, diese Dinge zu einem stimmigen Ganzen zu verbinden.

Im Überblick

Bei der Betrachtung der Siedlungsstruktur im regionalen Kontext fällt auf, dass die Region von kleinen Ortschaften und Siedlungssprengeln geprägt ist. Das Baufeld schließt an den Ortsteil der Thürnau an und befindet sich somit zwar nicht in unmittelbarer Nähe eines Hauptortes, aber strategisch sinnvoll direkt an der LILO-Haltestelle. Der Verlauf der LILO dominiert auch die Wegeverbindungen als Hauptverkehrsachse Richtung Linz. Der von der Landesverwaltung angedachte Radhighway entlang der LILO deckt sich mit unseren Überlegungen, die Zugstrecke mit einem durchgehenden Rad- und Spazierweg zu begleiten. Zusätzlich sehen wir den Verlauf des Thürnaubachs als ungenutzte Ressource, wenn es um das Freizeitwegenetz geht. Die Haushoferstraße ist zwar eine direkte Verbindung nach Kirchberg und Thening, sie ist aber momentan weder für Radfahrer:innen noch für Fußgänger:innen sicher nutzbar. Im Zuge einer weiteren Aufschließung der Thürnau und einer Aufwertung der LILO-Haltestelle ist eine Umgestaltung dieser Straße also dringend notwendig. Ebenso sollte die Brücke über den Thürnaubach so nachgerüstet werden, dass sie einer direkten Anbindung des Gebiets durch mögliche Linienbusse nicht im Wege steht.

Aus Erkenntnissen auf regionaler Ebene und ersten Überlegungen für das Gebiet haben wir Prinzipien abgeleitet, an denen wir uns im Zuge unserer Planung orientieren. Erstens wollen wir Begegnungen Raum geben, indem wir Situationen auf verschiedenen Ebenen des Spektrums von öffentlich zu privat schaffen. Hierbei ist die Halböffentlichkeit für uns wichtig, weil sie Intimität und Verbundenheit schafft, was zu mehr Nachbarschaftlichkeit führen kann. Zweitens berücksichtigen wir den Charakter des Raumes. Richtung LILO und der bestehenden Thürnau geht es mehr um Bewegung und Öffentlichkeit, während es Richtung Wald und Thürnaubach mehr um Ruhe und Natur geht. Drittens setzen wir auf nachhaltige und zukunftstaugliche Mobilität, das

Wegeverbindungen



Grünzüge



Funktionen



Geschoße



heißt, das Auto bekommt nur mehr einen geringen Stellenwert eingeräumt, während der Fokus auf dem ÖV und aktiver Mobilität liegt. Und zu guter Letzt wollen wir uns die landschaftlichen Gegebenheiten zunutze machen, um eine attraktive Siedlungsstruktur zu entwickeln, die sich gut in die Umgebung einfügt.

Aus diesen Prinzipien und einigen Varianten und Abwägungen ist schließlich unser Entwurf für das Thürnauer Baufeld entstanden. Bei allen Plandarstellungen ist das südwestliche Eck zu beachten, wo der Entwurf über die im Moment im Umwidmungsprozess behandelte Fläche hinausgeht. Dieser Teil kann demnach als optionale Erweiterung verstanden werden.

Bei den thematischen Ebenen ist zu sehen, wie die Abstandsflächen zu Bach und Wald genutzt werden, um die Siedlung zu fassen und öffentliche Grünzüge ins Gebiet zu führen. Die Wegeverbindungen setzen sich aus den schleifenförmigen Erschließungsstraßen und einem dichten Netz an Rad- und Fußwegen zusammen. Hierbei ist wichtig, dass, während die Erschließungsstraßen befahrbar sind, sie nur für bestimmte Zwecke, wie Lieferverkehr, öffentliche Dienste oder aus Gründen der Barrierefreiheit, genutzt werden dürfen. Grundsätzlich ist das Gebiet autofrei ausgelegt.

In Bezug auf die Funktionen herrscht klar das Wohnen vor, es gibt aber auch andere Nutzungen, wie Büroflächen im Nordosten, kleine Geschäftslokale und einen Nahversorger im Selbstbedienungsprinzip am LILO-Vorplatz sowie einen Kindergarten auf der Ostseite des Baufelds. Die Gebäude sind überwiegend niedrig gehalten, die meisten besitzen zwei oder drei Geschoße, lediglich im Südosten gibt es eine höhere Bebauung mit fünf Stockwerken, wobei das unterste Stockwerk aus dem abfallenden Gelände heraus entsteht.

Im Fokus

Der neue LILO-Vorplatz ist das Herzstück des neuen Quartiers. Hier werden die verschiedenen Mobilitätsformen gebündelt – großzügige Radabstellplätze, das Mobilitätszentrum, die neue Bushaltestelle und die Kiss-and-ride-Stelle. Ergänzt wird er durch Begrünung, Sitzgelegenheiten, barrierefreien Zugang zur LILO-Haltestelle und einen kleinen Nahversorger, der die Bewohner:innen im Selbstbedienungsprinzip mit dem Nötigsten versorgt. Kooperationen mit lokalen Erzeuger:innen und bei genug Nachfrage ein Ausbau zu einem kleinen gastronomischen Betrieb sind anzustreben.

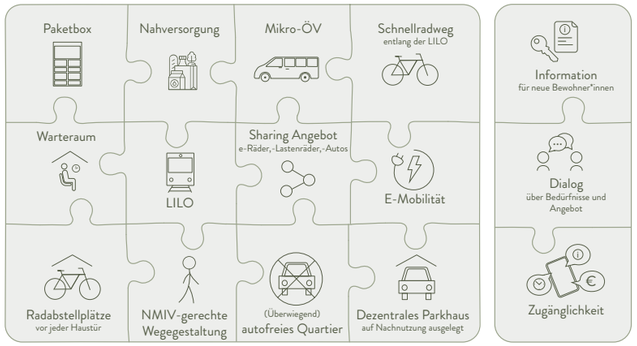
Weiter im Inneren des Gebiets zeigt sich beispielhaft die Situation in den hofartigen Gruppen. Hier verfügt jede Wohneinheit neben einem begehbaren Dach, auch über eine kleine Terrasse oder einen Balkon um die Privatsphäre zu wahren, alle Flächen darüber hinaus sind gemeinschaftlich nutzbar. Die Entscheidung gegen Einfriedungen macht diese Flächen leicht zugänglich und zu einem idealen Treffpunkt für platzintensivere Unternehmungen wie ein gemeinschaftliches Gemüsebeet, ein Picknickplatz oder Ähnliches. Über die Ausgestaltung können die zukünftigen Bewohner:innen gemeinsam entscheiden. Nach einem ähnlichen Prinzip funktionieren auch die Grünräume zwischen den Riegelbebauungen.



Übersichtsplan

Mobilitätskonzept ↓





Mobilitätskonzept

Mit seiner Lage direkt an der LILO besitzt das Baufeld einen klaren Startvorteil. In Bezug auf eine nachhaltige Entwicklung gilt es, diesen bestmöglich zu nutzen. Logischerweise steht die LILO-Haltestelle als zentraler Aspekt in der Aufstellung der Mobilitätsbausteine. Viele davon, wie wettergeschützte Wartemöglichkeiten oder die nichtmotorisierte Gestaltung des Gebiets, stehen in direktem Zusammenhang, andere wiederum, wie die Platzierung des Nahversorgers, des Mikro-ÖVs oder des Sharing-Angebots, machen sich die Anziehungskraft des hochrangigen ÖVs zunutze.

Als einziger Baustein befindet sich das dezentrale Parkhaus nicht in der Nähe der LILO. Am Rand des Gebiets gelegen, soll es einerseits den Verkehr möglichst bald abfangen und andererseits einen Anreiz schaffen, den kurzen Fußweg von der Haustür Richtung LILO und nicht den Richtung Pkw zu nehmen. Das Parkhaus ist zudem so gestaltet, dass es, sobald private Autos in der Region nicht mehr nötig sind, einfach umgenutzt werden kann, etwa als Sporthalle, für Vereinsräumlichkeiten, als Lagerfläche oder was auch immer in Zukunft an Raum benötigt wird. Es braucht für ein ausgewogenes und funktionsträchtiges Mobilitätskonzept aber nicht nur physische Infrastruktur, sondern auch gute Kommunikation mit den zukünftigen Bewohner:innen und vorhandenen Nachbar:innen.

Infrastruktur und Kommunikation ←
Bausteine des Mobilitätskonzepts

Bauphasen

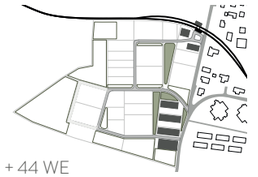
In vier regulären und einer optionalen Phase kann das Gebiet erschlossen werden, wobei die Abstände zwischen den Phasen je nach Situation und Erfordernis abgeändert werden können. Begonnen wird mit der Umgestaltung der LILO-Haltestelle sowie den südlichen Riegeln und dem Parkhaus. Die geotechnischen Gegebenheiten des Hanges machen diese etwas unkonventionelle Herangehensweise nötig, da er, um Rutschungen vorzubeugen, zuerst talseitig bebaut werden soll, der LILO-Vorplatz ist jedoch unverzichtbar, um den Charakter des Projekts nachhaltig zu prägen. In diesem ersten Schritt wird auch die zentrale Grünachse gestaltet, um von Anfang an einen einladenden Weg zur LILO sicherstellen zu können.

In weitere Folge wird die Bebauung im Westen durchgeführt, daran anschließend die zentralen abgetreppten Riegel sowie der Kindergarten. Im letzten regulären Schritt werden die nördlichen hofartigen Gruppen errichtet sowie die Abstandsfläche zum Wald zu einer Mischung aus Naherholungsfläche und Naturraum gestaltet. In diesem Schritt, fast 15 Jahre nach Baubeginn, soll auch begonnen werden, das Parkhaus umzunutzen, da der Bedarf an Privatstellplätzen bis dahin ausreichend zurückgegangen ist.

Sollte die Fläche im Westen des Baufelds ebenfalls als Bauland gewidmet werden, könnte sie entsprechend der Erweiterung passend angefügt werden. In diesem letzten Schritt wäre auch die Errichtung einer weiteren Naherholungsfläche mit Naturbadeteich möglich.

Phase 1

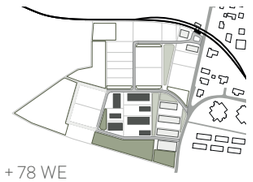
0-2 Jahre



+ 44 WE
Umgestaltung LILO Hst, Parkhaus, Erschließungsstraße, zentraler Grünzug

Phase 2

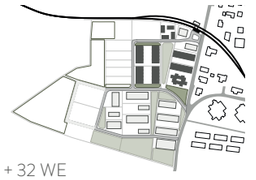
4-6 Jahre



+ 78 WE
Gestaltung des südlichen Grünstreifens

Phase 3

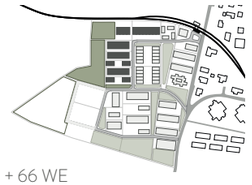
8-10 Jahre



+ 32 WE
Kindergarten, Büroflächen

Phase 4

12-14 Jahre



+ 66 WE
Grünstreifen im Westen, Beginn der Parkhausumnutzung

Phase 5

??? Jahre



+ ~35 WE
Naherholung & Naturbadeteich, Straßenerweiterung

Timeline: ***Quartiersentwicklung in fünf Bauphasen*** ↑

Im Detail

In Bezug auf die Grundfläche variieren die Wohnungen von 53 m² für Alleinstehende oder Paare bis hin zu 140 m², groß genug für eine Familie. Die größeren Grundrisse mit 130 m² bzw. 140 m² befinden sich in den Reihenhäusern in der nördlichen Hälfte des Areals. Hier erstreckt sich der Wohnraum jeweils über zwei Geschoße. Zusätzlich steht als private Außenfläche das begehbare Dach zur Verfügung.

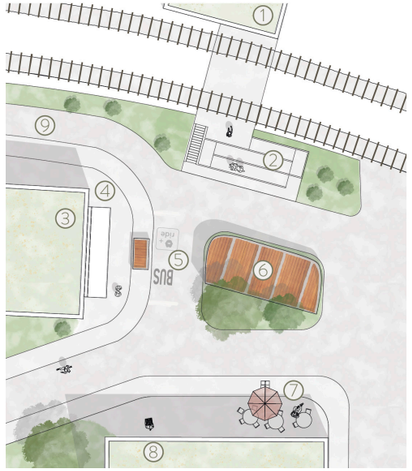
In den Gebäuden mit drei oder mehr Geschoßen gibt es ebenfalls begehbare Dächer, diese sind aber gemeinschaftlich von allen Bewohner:innen nutzbar. Als private Außenfläche verfügen diese Wohnungen über Terrassen oder Balkone. In der südlichen Hälfte des Baufelds bieten die Gebäude kleine und mittlere Wohnungen mit einer Größe von 54 m², 71 m² oder 82 m² an.

Die Axonometrie vermittelt den Bezug zur Hanglage des Baufelds. Sie zeigt außerdem sehr deutlich, wie die geotechnischen Gegebenheiten des Areals den Entwurf geprägt haben. Die großvolumigen Baukörper sind am Fuß des Hügels situiert, speziell im Südosten des Gebiets an der Haushoferstraße. Je weiter in den Norden, umso niedriger und kleinteiliger werden die Gebäude, um das Erdreich nicht übermäßig zu belasten. Die Hanglage gewährleistet, dass selbst die mehrgeschoßigen Baukörper im Süden nicht die Sicht und die Belichtung des restlichen Areals einschränken.



Axonometrie: ↗ *Bebauungs- und Freiraumtypologien im Zusammenspiel*

Die Freiräume im Quartier:
LILO-Vorplatz ↓



① Wettergeschützter Warteraum
② Barrierefreier Zugang
③ Mobilitätszentrum + Paketbox
④ Sitzmöglichkeiten
⑤ Bushaltestelle & Kiss&Ride
⑥ Überdachte Radabstellplätze
⑦ Möglicher Schanigarten
⑧ Nahversorger (Selbstbedienung)
⑨ Radhighway

Die Visualisierung eines halböffentlichen Grünraums zeigt das Zusammenspiel der vorgelagerten privaten Außenflächen, der Terrassen und Balkone, mit der gemeinschaftlichen Grünfläche und der Durchwegung. Die Baukörper stehen nah genug beisammen, um den Raum zu fassen, ohne ein Gefühl der Enge zu erzeugen. Dazu trägt auch die relativ geringe Geschoßanzahl in diesem Teil des Gebiets bei. Die Gestaltung des Freiraums ist dabei lediglich eine denkbare Variante, schließlich ist die Möglichkeit der Aneignung der geteilten Räume durch die Anwohner:innen ein wichtiger Aspekt des Entwurfs.

Wohnraumangebot
220 Wohneinheiten + 35 bei einer Erweiterung

Funktionale Aufteilung nach BGF
24.232 m² Wohnflächen
242 m² Gewerbeflächen
908 m² Sonstige Flächen
Summe: 25.382 m²

Bebauungsgrad
GFZ: 1,46

Ziel-Modal-Split
Zielverkehr (bis 2030)
❶ *Fuß: 5 %*
❷ *Fahrrad: 20 %*
❸ *MIV: 50 %*
❹ *ÖV: 25 %*

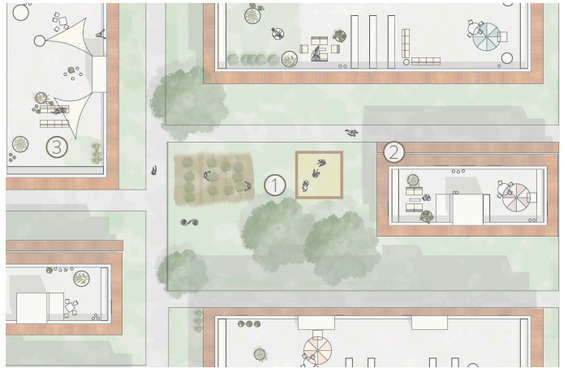
Ziel-Modal-Split
Binnenverkehr (bis 2030)
❶ *Fuß: 65 %*
❷ *Fahrrad: 30 %*
❸ *MIV: 5 %*
❹ *ÖV: 0 %*

Sharing-Angebot
4 E-Autos
3 E-Lastenräder
6 E-Bikes

Stellplatzangebot
550 Fahrradabstellplätze
220 Pkw-Stellplätze

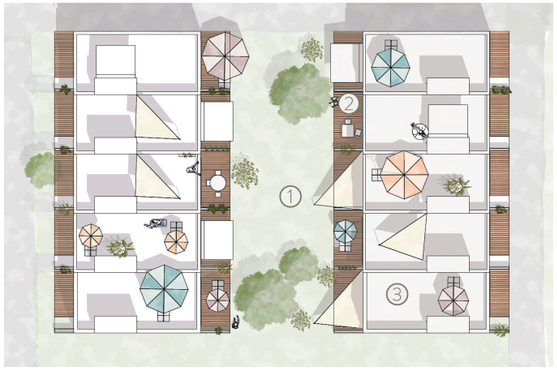
Die Freiräume im Quartier: ***Hofgruppe*** ↓

① Gemeinschaftsgarten
② Terrassen
③ Dachgarten



Die Freiräume im Quartier: ***Zeilengruppe*** ↓

① Gemeinschaftsgarten
② Terrassen
③ Dachgarten



Ein Einblick ins ***„LiLo Lebn"*** ↘



T3

Tradition neu entdecken

Katja Gadziak
Leonie Kratzner
Géza László

Das Projekt „Kirchberg-Thürnau – Tradition neu entdecken“ wird sowohl in der Tradition als auch in der Innovation verwurzelt sein. Es entsteht ein Gebiet, welches die Kultur der Region einfließen lässt und durch Innovation das Umdenken in Bezug auf nachhaltigen Städtebau und zukünftiges Bauen für Oberösterreich anregt.

↳ zum Poster

Detaillierter Eindruck: *axonometrische Darstellung des neuen Quartiers an der LILO ↓*



Regionaler Überblick

Auf regionaler Ebene soll die interkommunale Zusammenarbeit der Gemeinden gefördert werden. Das bestehende Netzwerk aus Ober-, Mittel- und Unterzentren und Dorfgemeinden ist auszubauen. Neben der Stärkung des Netzwerkes zwischen den Gemeinden sollen die Potenziale eines guten öffentlichen Verkehrs ausgeschöpft werden und einen weiteren Ausgangspunkt für die axiale Siedlungsentwicklung der Region darstellen. In direkter Umgebung der Bahnhaltestellen der LILO sollen Gemeinden in Form einer Perlenkette wachsen können. Freiraumschneisen zwischen diesen „Perlen“ sind dabei zu erhalten. Die Stationen Thürnau oder Dörnbach-Hitzing stellen wichtige Anknüpfungspunkte an die LILO für die Mittelzentren Kirchberg-Thening oder Pasching in Nord-Süd-Ausrichtung dar, weshalb diesen eine besondere Funktion zukommt.

Ein Blick mitten ins Quartier ↓
zwischen Gärten und Gassen



Regionales Mobilitätskonzept

In der gesamten Region sollen neue nachhaltige Mobilitätsangebote geschaffen und bestehende Strukturen ergänzt werden. Durch unterschiedliche Maßnahmen im ländlichen Raum wird den Anwohner:innen eine selbstbestimmte Mobilität ermöglicht und gleichzeitig umweltverträgliche Mobilität attraktiver gestaltet. Die „LILO-mobil“-App soll zukünftig das gesamte Mobilitätsangebot auf einer Onlineplattform organisieren. Durch eine Förderung des Landes Oberösterreich und der Gemeinden sollen Vereine gegründet werden, welche dieses Konzept voranbringen und sich auf gesamter regionaler Ebene vernetzen.

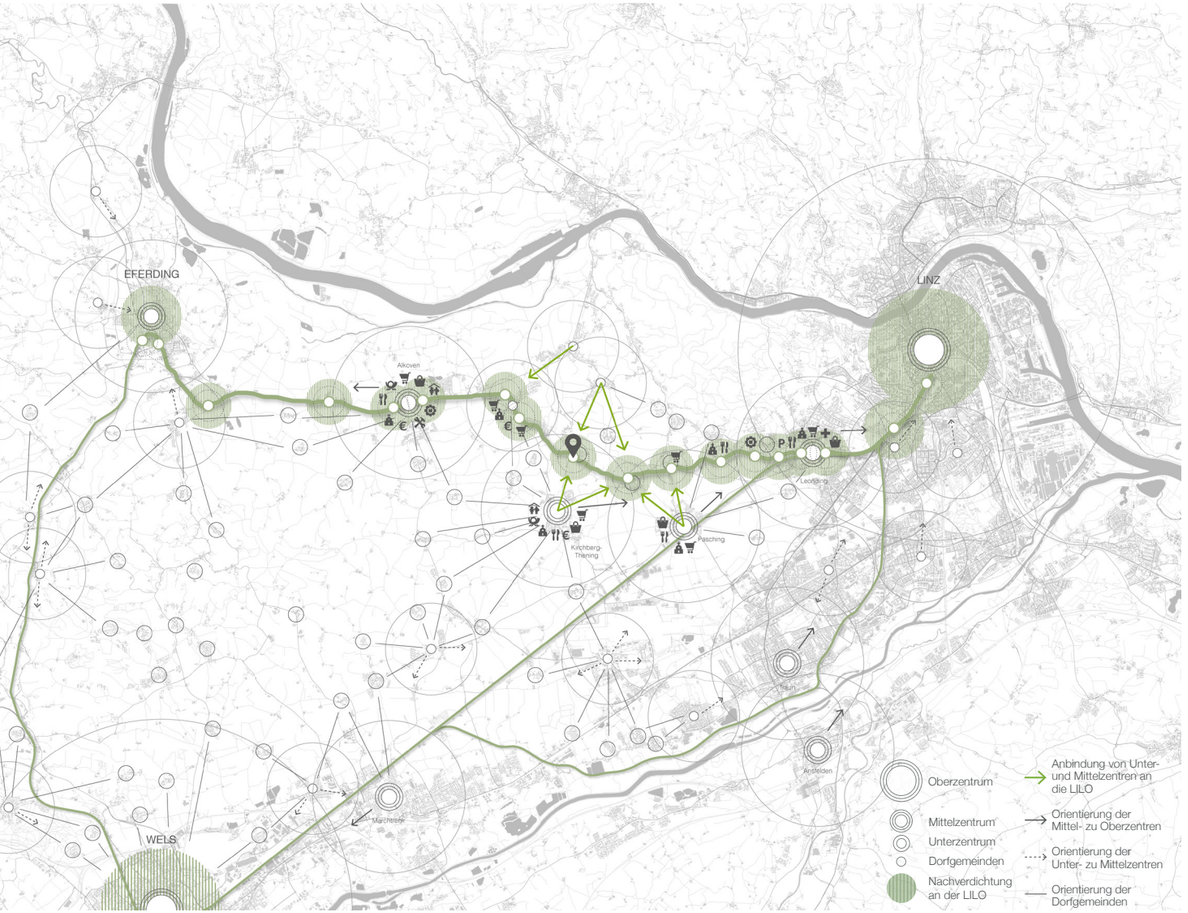
Bei der Überlagerung von Bestandsbuslinien und der LILO ergeben sich in Alkoven, Leonding und Dörnbach-Hitzing Verkehrsknotenpunkte, wo das Umsteigen zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten ermöglicht wird. Hier sollen zukünftig größere Park-and-ride-Anlagen entstehen. Ein zusätzlicher, neuer Bedarfsbus/Rufbus soll zudem die ÖPNV-Anbindung für die Gemeinden um Kirchberg-Thening verbessern. Einerseits werden diese an die LILO und andererseits an unterschiedliche Mittel- und Unterzentren mit wichtigen Nahversorgungs-, Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitangeboten angebunden.

Zudem wurden in den letzten Jahren in vielen österreichischen Gemeinden Carsharing-Vereine gegründet. In Zukunft soll sich in Kirchberg-Thürnau ein zukunftsweisender Verein von Bürger:innen mit Unterstützung der Gemeinde gründen.



Ein Blick auf den **Mobilitätsplatz** ➔
im Norden des Quartiers

Ein Netzwerk aus Ober-, Mittel- und Unterzentren *sowie Dorfgemeinden ↓*



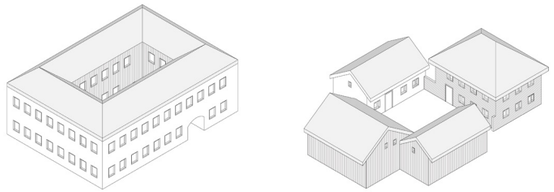
Durch Förderungen soll das E-Carsharing finanziert werden. Zusätzlich gibt es noch die Möglichkeit, das Peer-to-Peer-Prinzip anzuwenden. Vorbild könnte hier die Internetplattform „Getaround“ sein, wo private Fahrzeuge mit einem Versicherungspaket ausgeliehen werden können.

Genussland und Tourismus: Ein weiterer Fokus der Arbeit liegt auf Vermarktungsplattformen von regionalen Produkten, weshalb eine Kooperation mit der Initiative „Genussland Oberösterreich“ angestrebt wird. Um die Einrichtungen des Genusslandes in der Bedeutung für die Region hervorzuheben, sollen diese stärker in vorhandene Wegenetze integriert werden. Durch den Ausbau des existierenden Radwegenetzes mit weiteren erlebnisreichen Routen und Aussichtspunkten wird das Fahrradfahren für den Tourismus attraktiver gemacht

Vierkanthöfe: Ein Merkmal der Region stellen die traditionellen Vierkanthöfe dar. Sie sind gekennzeichnet durch ihre Geschlossenheit und beinhalten unterschiedliche Funktionen unter einem Dach, wie zum Beispiel Wohnbereich, Stall und Heustadel. Die Vorstufe dieser Typologie waren die Vierseithöfe. Diese hatten jeweils an den vier Seiten einzelne Gebäude um einen Hof herum angeordnet. Heute wird die landwirtschaftlich geprägte Architektur aus dem 19. Jahrhundert oft umgenutzt, wie zum Beispiel zu Gastronomie, Wohnungen oder Hofläden, die sich auf besondere Produkte spezialisieren.

Lokaler Einblick

Das städtebauliche Leitbild wird vom Thema „Tradition neu entdecken“ geprägt sein. Dieses beinhaltet zum einen eine Kooperation mit der Genussland-Initiative und dadurch die Vermarktung von regionalen Produkten durch die Kooperation mit lokalen Betrieben, wie zum Beispiel mit einem regionalen Weinproduzenten (95 Tage Wein), einem regionalen Heurigen, und zum anderen wird es einen Marktplatz für Bauernmärkte geben. Zudem sollen die Weinreben, welche an der LILO platziert werden, das Interesse von Leuten aus der Umgebung wecken und dazu animieren, das Gebiet zu besuchen. Im gesamten Quartier werden regionaltypische Obstbäume gepflanzt, von denen die Bewohner:innen und Besucher:innen selber ernten dürfen. Das Projekt hat einen Fokus auf eine natur- und traditionsnahe Atmosphäre. Jede:r Bewohner:in hat Zutritt zu gemeinschaftlichen Wintergärten, privaten oder gemeinschaftlichen Gärten sowie privaten Südterrassen. Gleichzeitig bekommt das Gebiet durch kleine Gassen und Treppen, die nach Süden ausgerichtet



↑ Vierkant- und Vierseithöfe *dienen als Referenz für neue Gebäudetypologien.*

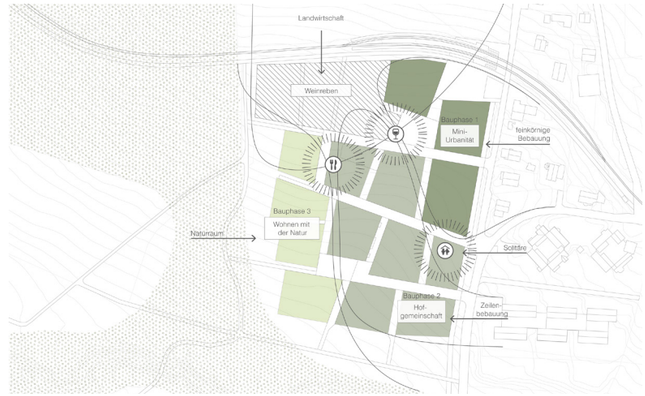
Übersichtsplan *des gesamten Planungsgebiets ↓*



sind, eine ganz eigene beschützende Atmosphäre. Angepasst an die Architektur in der direkten Nachbarschaft und der Region bestimmt der Vierseithof als eine Bauform der drei Gebäudetypologien das Erscheinungsbild und greift somit eine schon alte Bautradition wieder in moderner Übersetzung auf.

Insgesamt wird das Planungsgebiet durch die besondere Lage an der LILO-Haltestelle als Hauptfunktion das Wohnen beinhalten. Dabei leitet sich das städtebauliche Konzept aus der Umgebung ab. Angrenzend an die LILO-Station entsteht in der ersten Bauphase die „Mini-Urbanität“, welche urbane Funktionen beinhaltet und gleichzeitig durch eine feinkörnige Bebauung geprägt ist. Der landwirtschaftliche Charakter aus dem Norden des Gebiets wird durch die Weinproduktionsstätte mit ihren Weinterrassen aufgenommen. In der Mitte des Gebiets entstehen in der zweiten Bauphase die Hofgemeinschaften, bei denen sich die Architektur an der regionalen traditionellen Bauweise der Vierseithöfe orientiert. Entlang des ökologisch wertvollen Naturraums liegt das „Wohnen mit der Natur“ mit den Reihenhäusern und Mehrfamilienhäusern, die durch ihre Ausrichtung die Natur mit den Obstbäumen und einer Wildblumenwiese hineinströmen lassen und zugleich dem Gebiet eine aufgelöste Raumkante geben. An den Schnittstellen der drei Typologien sind ein Marktplatz, der wöchentlich einem Bauernmarkt Platz bietet, der regionale Heurige und der Kindergarten platziert.

Bauphasen und Funktionsverteilung



Mobilitätskonzept



Lokales Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept verfolgt das Ziel eines autofreien Quartiers. Der Entwurf am Hang zeichnet sich durch eine fußgängerfreundliche und erlebnisreiche Treppenlandschaft, Radwege und einen barrierefreien Weg aus und stärkt nachhaltige Transportmittel. Das bedeutet, dass Autos in den Sockeln der Gebäude an der Haushoferstraße in Tiefgaragen abgefangen und untergebracht werden. Eine Einbahnstraße und eine Stichstraße bleiben für Rettungsdienste, Lieferdienste und körperlich beeinträchtigte Personen befahrbar. Da es jedoch einen Trend zur Nutzung von kollektiven Transportmitteln – in Bezug auf die Klimaziele – gibt, wird ein Mobilitätshub gefördert. Dort wird es eine Leihstation für E-Bikes und E-Lastenfahrrädern ebenso wie Carsharing geben.

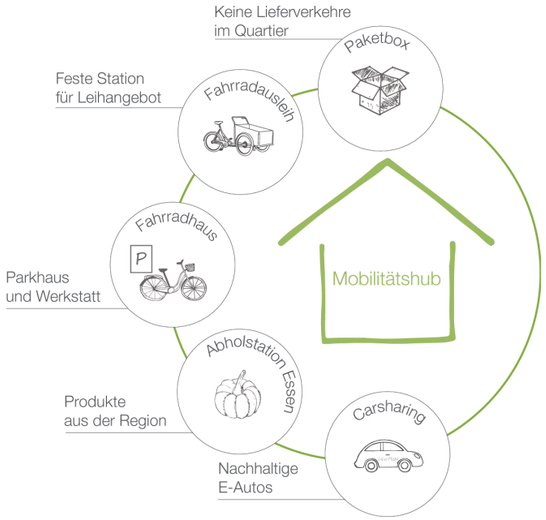
In Kirchberg-Thürnau soll ein zukunftsweisender Bürger:innenverein namens „LILO Mobil – Thürnau“ gegründet werden. Kern des „LILO-Mobil“-Systems ist der Ansatz, den ÖPNV in Verbindung mit unterschiedlichen individuellen Leihfahrzeugen und einem Bedarfsbus zu erweitern: Von E-Bikes über E-Lastenrädern bis hin zu E-Cars sollen die „LILO Mobil“-Teilnehmer:innen je nach Situation ein umfangreiches Angebot aus einer Hand (der „LILO-Mobil“-App) spontan und so einfach wie möglich nutzen können. Sperrige Güter lassen sich mit dem E-Lastenrad transportieren, längere Strecken mitunter auch mit einem E-Bike zurücklegen – für alle Nutzungsszenarien stehen Fahrzeuge als umweltfreundlichere Alternative zum eigenen Auto bereit. Eine Fahrradwerkstatt, die den Benutzer:innen bei jeglichen technischen Problemen hilft, ist im Abonnement inkludiert. Um dieses Abo zu vergünstigen, kann man durch das Nutzen des Bedarfsbusses und der Fahrräder, inklusive des eigenen Fahrrads, „Meilen“ sammeln. Dies soll die Bewohner:innen zusätzlich animieren, auf das Auto zu verzichten. Eine weitere neue Dienstleistung wird eine Paketbox sein, wo regionale Produkte sowie Pakete bequem entgegengenommen werden können.

Detaillierter Eindruck

Mit den Bautypologien der Mini-Urbanität, den Hofgemeinschaften und dem Wohnen mit der Natur werden 236 neue Wohneinheiten geschaffen und bieten somit eine neue Heimat für 532 Personen.

Bei der Mini-Urbanität handelt es sich um Mehrfamilienhäuser, die kleinere Wohneinheiten für kleine Haushalte, wie zum Beispiel Singles, Paare, Senior:innen und Alleinerziehende, beinhalten. Durch die zentrale Lage an der LILO-Haltestelle, Aufzüge im Erschließungskern und behindertengerechte Wohnungen bietet diese Bautypologie zusätzlich genügend Platz für körperlich beeinträchtigte Personen. Die klare Form der Architektur mit gekippten Dachformen und Loggien schafft zusätzlich interessante Räume und eröffnet Platz für private und gemeinschaftliche Gärten. Die Finanzierung der Gebäude soll bei den dreigeschoßigen Mehrfamilienhäusern durch geförderten Wohnbau unterstützt werden, bei den zweigeschoßigen Mehrfamilienhäusern soll es eine:n Eigentümer:in pro Haus geben. Wenn die Möglich-

Der Mobilitätshub *dient als Anlaufpunkt für das ganze Quartier.* ↓





Ein Schnitt *durch das nach Süden hin abfallende Projektgebiet* ↗

Übersichtsplan des Projektgebiets
und der Nachbarschaft ↓

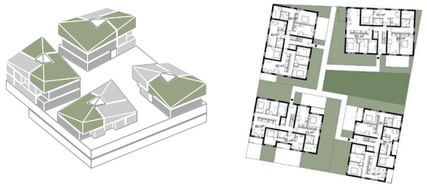


keit eines Zusammenschlusses einer Genossenschaftsfinanzierung besteht, soll diese Priorität erhalten.

Bei den Hofgemeinschaften steht das gemeinschaftliche Zusammenleben im Vordergrund, das durch unterschiedliche Wohnungstypen ein vielfältiges Angebot an Haushaltsgrößen erzeugt. Dies soll eine Diversität unter den Bewohner:innen schaffen. Von der Großfamilie über die Wohngemeinschaft bis hin zu Singlehaushalten wird alles eingesetzt. Ein gemeinschaftlicher Innenhof, Wintergärten und Gemeinschaftsräume im Sockel bieten ausreichend Fläche zum Zusammenkommen der einzelnen Akteur:innen. Doch auch die privaten Balkone, Dachterrassen und Erkerfenster beleben zusätzlich den öffentlichen Raum.

Beim „Wohnen mit der Natur“ handelt es sich primär um Reihenhäuser mit privaten Gärten, welche sich besonders für Familien eignen. Jede Familie besitzt dabei eine private Südterrasse und einen Garten. Die Architektur benutzt das Prinzip des Split-Levels im Erdgeschoß, um sich geschickt an den Hang anzupassen. Dabei entstehen qualitätsvolle hohe Räume für das Wohnzimmer mit der Wohnküche. Um einen Übergang zu den Vierseithöfen zu schaffen, sind straßenseitig Mehrfamilienhäuser angeordnet, die wiederum Platz für verschiedene Bewohner:innen, wie zum Beispiel Kleinfamilien oder Senior:innen, schaffen. Die Finanzierung der Reihenhäuser soll klassisch über eine:n Eigentümer:in laufen, die Wohnungen der Mehrfamilienhäuser sollen an eine:n Eigentümer:in pro Wohnung gehen.

Die Kombination von Wintergärten und Südterrassen unter Verwendung von mehreren Materialien bei den einzelnen Bautypologien, wie zum Beispiel die Nutzung von geschlämmtem Mauerwerk und Holz, ergibt eine erlebnisreiche und spannende Architektursprache. Die Bewohner:innen und Besucher:innen sollen trotz der urbanen Dichte des Gebiets an diesem prominenten Ort ein Gefühl der Geborgenheit und Kleinteiligkeit mit detaillierter Atmosphäre erfahren.

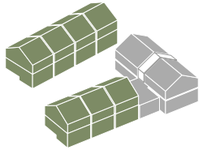


Axonometrie und Grundriss: **Mini-Urbanität** ↑





Axonometrie und Grundriss: **Vierseithof** ↑





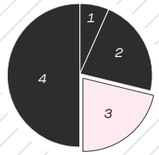
Axonometrie und Grundriss: **Wohnen mit der Natur** ↑

Wohnraumangebot
236 Wohneinheiten für 532 Bewohner:innen

Funktionale Aufteilung nach BGF
19.970 m² Wohnflächen
648 m² Gewerbeflächen
18.036 m² sonstige Flächen
Summe: 38.654 m²

Bebauungsgrad
GFZ: 0,6
GRZ: 1,2

Ziel-Modal-Split (bis 2030)
1. *Fuß: 10 % (+3 %)*
2. *Fahrrad: 21% (+6 %)*
3. *MIV: 19 % (-12 %)*
4. *ÖV: 50 % (+3 %)*



Sharing-Angebot
4 E-Autos
3 E-Lastenräder
10 E-Bikes

Stellplatzangebot
480 Fahrradabstellplätze
360 Pkw-Stellplätze



Dörnbach-Hitzing

H1 Impulspark Hitzing → S. 71–78
Marco Dernberger, Sophia Niedermeier & Julius Schambeck

H2 Ankommen und Zomleben → S. 79–78
Anna Geiger, Linda Hofbauer & Arthur Kammerhofer

Weitblick zeigt Zukunft auf

Kurzsichtigkeit behindert manchmal Zukunft!



Marktgemeinde

Bezirk Linz-Land

3 Katastralgemeinden

15 Ortschaften

2.997 ha Gesamtfläche

davon **1.220 ha Waldfläche** und **46 ha bebaut**

5.919 Einwohner:innen (Stand: 2020)

+2,4 % Zuwachs (seit 2011)

504 Einwohner:innen wohnen in der **Ortschaft Hitzing** (Stand: 2011)

↑ Q: Statistik Austria (2020) „Ein Blick auf die Gemeinde“

Wir hören und sehen es beinahe täglich in den Medien: Bürger:innen gehen auf die Straße, denn die Menschheit muss gegen die Erderwärmung und gegen die Klimaveränderungen etwas tun. Was hat das mit diesem Studienprojekt der TU Wien zu tun? Dieses Projekt zeigt uns die richtige Richtung! Es war ein mutiger Schritt vom Land Oberösterreich, diese Studie in Auftrag zu geben. Die Fragen, mit denen sich die Studierenden beschäftigt haben, sind folgende: Wie schafft man es, mehr Menschen rund um die öffentlichen Verkehrsmittel anzusiedeln und sie dazu zu bewegen, diese auch zu nutzen? Und wie verbindet man das Ganze mit leistbarem Wohnen und Wohlfühlfaktor?

Es soll weniger Grund verbaut werden, wodurch die Besiedlungsdichte erhöht wird – diese wird deutlich höher sein als wir es bisher gewohnt waren. Den Studierenden ist es meiner Meinung nach gut gelungen, aufzuzeigen, was in dieser Hinsicht möglich ist.

Es entsteht eine Mischform an unterschiedlichsten Wohnraumangeboten. Nachstehende Fragen müssen sich Wohnungssuchende dazu stellen: Will ich eine Wohnung? Brauche ich auch einen Garten? Sollte es etwas mehr Abstand zu den Nachbar:innen sein? Und ganz wichtig: Brauchen wir ein Zweitauto oder brauchen wir im besten Fall überhaupt kein eigenes Auto mehr? Denn nun sind gleich mehrere „Öffis“ vor der Haustüre. Die Infrastruktur bietet Kindergarten, Schule und Nahversorger, aber auch Kultur und Kirche sind fußläufig erreichbar. Es gibt viele Grünflächen und Raumabstand zwischen den einzelnen Wohnformen. Es herrscht keine Verbauung nach dem Reißbrett vor und die Fahrzeuge werden an den Rand des Wohnens verlagert. Dies klingt nun nach einer sehr optimistischen Sichtweise, aber so können wir die Umwelt und unser Klima schützen – durch weniger verbauten Grund und Boden und hoffentlich auch durch weniger Fahrzeuge.

Jetzt kommt – wie in vielen Fällen in diesem Land – aber die größte Herausforderung: „Können uns die, die bereits hier sind, die hier ein Dorf, eine Gemeinschaft bilden, auch brauchen? Finden wir Aufnahme, werden wir als Nachbar:innen akzeptiert?“ Eine provokante Frage, aber denken nicht die meisten von uns: „Wenn's geht, möchte ich alleine bleiben. Wir sind genug, es gibt ja noch andere Flecken Erde, muss das in meinem Dorf sein?“ Aber wir können doch froh sein, wenn wir unsere Kinder oder umgekehrt unsere Eltern vielleicht in der Nähe haben und wenn wir das auch anderen gönnen, worüber wir uns selbst einmal gefreut haben. Die eigenen vier Wände zu haben, leistbar, im Zentralraum und doch am Land. Wir haben Aufnahme gefunden im Dorf und mittlerweile sind wir alle das Dorf und es braucht auch unsere späteren Dorfmütter und -väter. Wir sollten diese neue Chance ergreifen! Als Gemeinden müssen wir darauf achten, dass die Rahmenbedingungen etwas Neues zulassen, dass sie aber nicht ausgereizt werden, sondern verträglich sind. Eröffnen wir uns allen neue Perspektiven – Klimarettung und Schonung der Umwelt!

Mario Mühlböck
Bürgermeister der Marktgemeinde Wilhering



Der Bauplatz H in Hitzing
© Marion Müller







Bauplatz H, Umfeld
© Marion Müller

H1

Sophia Niedermeier
Julius Schambeck
Marco Dernberger

Impulspark Hitzing

Gemeinsam an der LILO

↳ zum Poster

Der Entwurf „Impulspark Hitzing – gemeinsam an der LILO“ basiert auf vier Leitideen. Unter dem Schlagwort „Gemeinschaft Dörnbach-Hitzing“ sollen die Anwohner:innen aus Hitzing und Dörnbach in den Gestaltungsprozess eingebunden werden und von den entstehenden Gemeinschaftsflächen als auch durch die überörtlichen Verbindungen, die der Impulspark mit sich bringt, profitieren.

Durch die hochrangige Verkehrsanbindung Wilherings Richtung Linz und Eferding ist mit einem Bevölkerungswachstum in dieser Gemeinde zu rechnen. Dem Gebiet um den Bahnhof Dörnbach-Hitzing kommt dadurch eine Schlüsselrolle in der Entwicklung der Gemeinde und der Region zu.

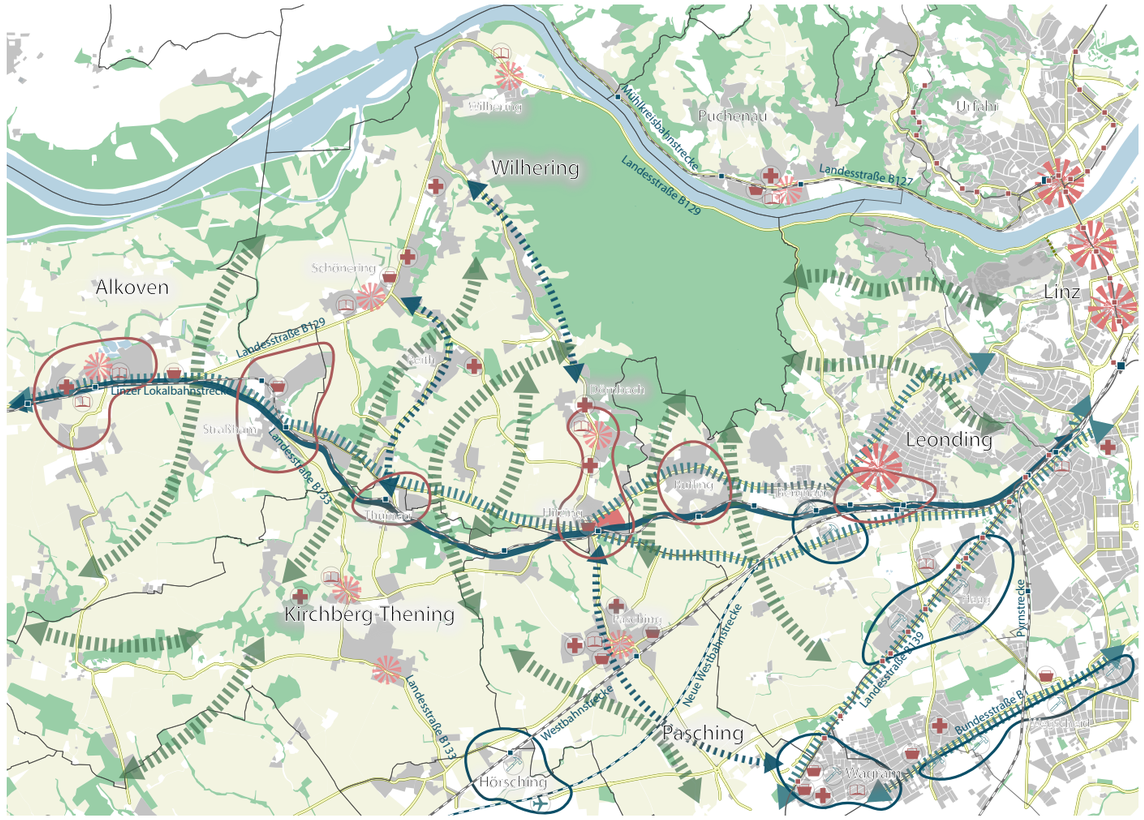
Neben den Städten Linz, Leonding und Eferding entlang der Linzer Lokalbahn (LILO) sind vor allem Pasching, Traun und Hörsching wichtige Bezugspunkte für die Bevölkerung von Wilhering, da dort eine Agglomeration von Arbeitsstätten vorhanden ist. Um der Bevölkerung Wilherings eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu bieten, soll eine qualitativ hochwertige Busverbindung Richtung Süden geschaffen werden. Eine wichtige Ergänzung dazu sind gute und sichere Radverbindungen. Der Radweg R18 soll den Bahnhof Dörnbach-Hitzing mit Wilhering im Norden und Pasching im Süden verbinden. Ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Weststrecke verliert das Ortszentrum Pasching seinen direkten Anschluss an das hochrangige Verkehrsnetz, dadurch stellt der R18 auch eine wichtige Verbindung für die Paschinger Bevölkerung als Zubringer zum Bahnhof an der LILO dar.

Mit der Errichtung des LILO-Begleitradweges wird zudem eine Alternative zur Bahn und zum Auto in Ost-West-Richtung geschaffen und die Verbindungen zum Schulzentrum in Alkoven als auch zu den zentralen Einrichtungen in Leonding werden gestärkt. Aber auch die umliegenden Ortschaften von Hitzing (Dörnbach, Rufling und Pasching) lassen sich durch Ergänzung sowie Attraktivierung von Rad- und Fußverbindungen besser erreichen.

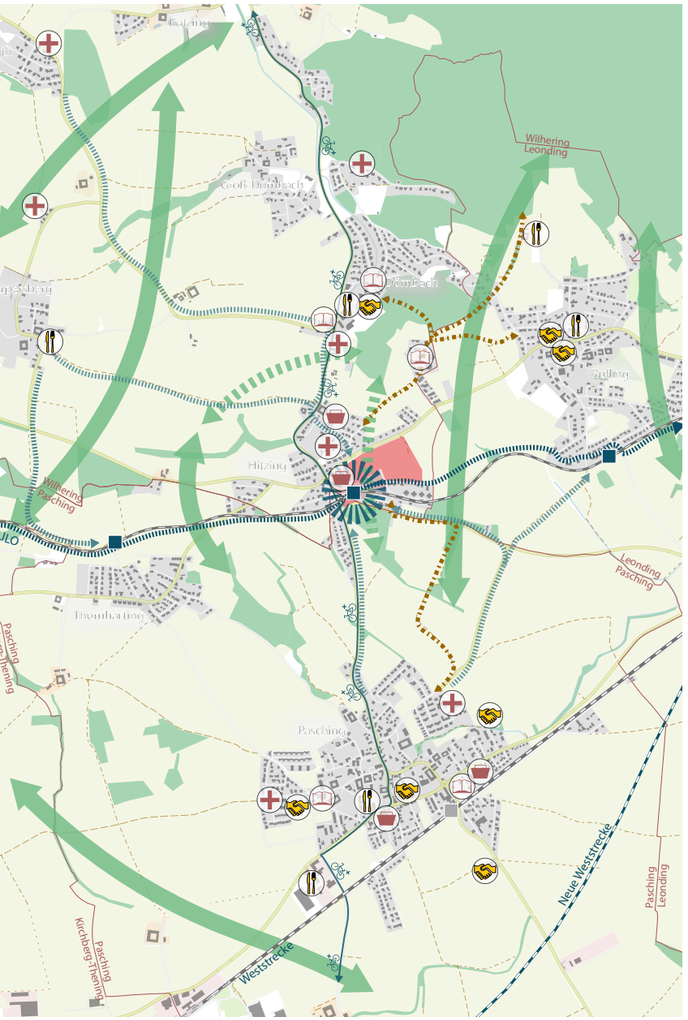
Leitideen

Der Entwurf „Impulspark Hitzing – Gemeinsam an der LILO“ basiert auf vier Leitideen. Unter dem Schlagwort „Gemeinschaft Dörnbach-Hitzing“ sollen die Anwohner:innen aus Hitzing und Dörnbach in den Gestaltungsprozess eingebunden werden und von den entstehenden Gemeinschaftsflächen als auch durch die überörtlichen Verbindungen, die der Impulspark mit sich bringt, profitieren.

Das „Impulszentrum Eurospar“ wird in zentraler Lage am Verkehrsknoten angesiedelt und integriert den bestehenden Eurospar in ein neues Konzept. Durch die Bereitstellung von Flächen für kleinere



Strukturkarte der Region



Regionale Verflechtungen ↙
zwischen Dörnbach, Hitzing und Pasching

- Acker
- Wald
- Gewässer
- Regionale Grünzonen
- Siedlungsgebiet
- Gebäude
- Bahnstrecke
- Neue Weststrecke
- Straßenbahnstrecke
- Übergeordnete Straße
- Erschließungsstraße
- Gemeindegrenze
- Gekennzeichneter Radweg
- LILO-Radweg
- Fuß- & Radanbindung von lokalen Ortschaften an die Bahnhöfe
- Regionale Grünverbindungen
- Lokale Grünverbindungen
- Stärkung der Wegverbindungen
- Ausbau bestehender Radweg R18
- Gesundheitseinrichtung
- Bildungseinrichtung
- Gemeinschaftseinrichtung (Feuerwehr, Kirche, Spielplatz ...)
- Gastronomie
- Handel mit Waren des täglichen Bedarfs

Produktionsstandorte, Büroarbeitsplätze und Pop-up-Verkaufsräume entsteht ein multifunktionaler Arbeitsort.

Die „Mobilitätspunkte“ innerhalb des Gebiets und im Dörnbacher Ortszentrum gewährleisten für die zukünftigen Bewohner:innen und die Anwohner:innen des Gebiets Flexibilität bei der Wahl der Verkehrsmittel. Durch die zusätzliche Stärkung der öffentlichen Verbindungen soll die Verwendung des Privat-Pkw verringert werden.

Der Titel „Wohnen zwischen Kürnbergwald & LILO“ steht für die Schaffung von Wohnraum auf dem Gebiet, das sich einerseits durch eine Vielzahl unterschiedlicher Wohnungsgrößen und andererseits durch ein ausgewogenes Verhältnis privater und gemeinschaftlich genutzter Freiflächen auszeichnet.

Räumliches Leitbild ↘ *für die Entwicklung des Impulsparks Hitzing*

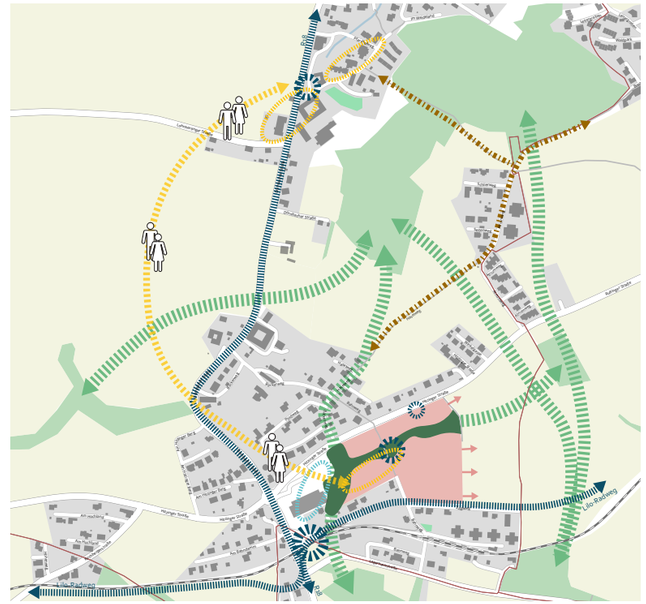
Es entsteht Wohnraum für die unterschiedlichsten Lebensphasen, von der ersten gemeinsamen Wohnung bis hin zum betreuten Wohnen. Die Erdgeschoßzonen werden genutzt, um die Bedürfnisse der Bewohner:innen über das Wohnen hinaus abzudecken.

Mobilität

Der motorisierte Individualverkehr überwiegt derzeit in der Verkehrsmittelwahl im Bezirk. Durch den Zusammenschluss zur Stadtregion Leonding wird jedoch bereits versucht, den Anteil des Umweltverbundes zu steigern. Durch zusätzliche Maßnahmen im Rahmen des Entwurfs des „Impulsparks Hitzing“ soll der Anteil des Umweltverbundes im Pendelverkehr sogar auf 60 % steigen.

Um dies zu erreichen, werden drei Mobilitätspunkte im Entwurfsgebiet und einer im Ortszentrum von Dörnbach errichtet. Durch die Einführung einer Mobilitätskarte wird die Nutzung der Sharing-Angebote vereinfacht. Die Buchungen erfolgen per App oder über einen Buchungscomputer.

Die derzeit stark befahrene Hitzinger Straße, die im Norden an das Planungsgebiet grenzt, wird im Zuge der Errichtung des Quartiers verkehrsberuhigt. Durch Belagwechsel, die Errichtung zusätzlicher Zebrastreifen, Baumpflanzungen und die Anordnung abwechselnder Grünstreifen wird die Geradlinigkeit der Straße durchbrochen. Der Impulspark selbst ist als autofreies Gebiet konzipiert. Neben ein paar wenigen Parkplätzen im Osten des Gebiets, auf dem Eurospar-Parkplatz und in der Tiefgarage des Innovationszentrums dient vor allem die südlich des Bahnhofs zu errichtende Sammelgarage als Abstellmöglichkeit für Pkw. In der Sammelgarage befinden sich außerdem eine Bike-and-ride- und eine



- Acker
- Wald
- Gewässer
- Siedlungsgebiet
- Gebäude
- Bahnstrecke
- Gemeindegrenze
- Übergeordnete Straße
- Erschließungsstraße
- Weg
- Impulspark
- Entwicklungsschwerpunkt Wohnen
- Grünverbindung
- Impulszentrum
- Gesellschaftsraum
- Mobilitätspunkt
- Ausbau der Radverbindung
- Anschluss zukünftiger Wohnentwicklung
- Stärkung bestehender Wegverbindungen
- Stärkung der Verknüpfung Dörnbach-Hitzing

Park-and-ride-Anlage mit ca. 100 Stellplätzen. Die Situierung der Garage ergibt sich aus der Grundidee, dass die Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) näher am Wohnort liegen sollen als die Abstellplätze für Privat-Pkw. Zusätzlich ist mit einem erhöhten Pendler:innen-Aufkommen aus dem südlich gelegenen Pasching zu rechnen, sobald

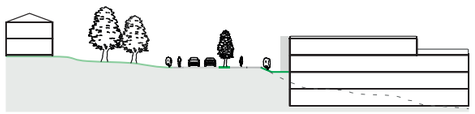
die dort existierende Bahn-Haltestelle aufgrund der Neutrassierung der Weststrecke geschlossen wird. Nördlich der Gleise wird eine zweite Bike-and-ride-Anlage errichtet.

Freiraum

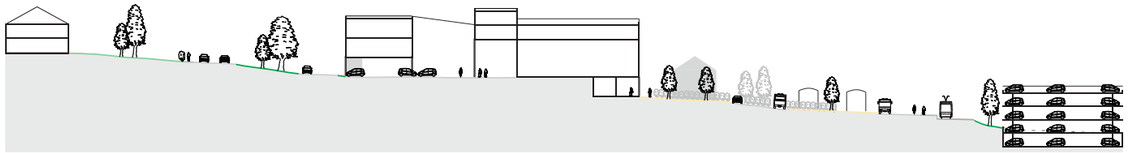
Die zentrale Freiraumachse bildet das Herzstück des Impulsparks Hitzing. Sie ist in das örtliche Grünraumnetz eingebettet und verknüpft die verschiedenen Funktionsbereiche des Gebiets miteinander. Dabei überwiegt im Westen die gewerbliche Nutzung, im zentralen Bereich eine Mischform aus Wohnen und gewerblich-sozialer Arbeitsform und im Osten befinden sich Mehrfamilienhäuser und Reihenhäuser. Mit zunehmender Entfernung zur LILO-Haltestelle nimmt die Bebauungsdichte ab. Aus der abnehmenden Entfernung zur Haltestelle ergeben sich auch die Bauphasen. Demnach wird mit der Bebauung jener Gebiete begonnen, die nahe an der Haltestelle liegen. Die letzte Bauphase wird mit der Errichtung von Mehrfamilienhäusern im Nordosten des Gebiets abgeschlossen.

Auf der östlichen Seite der Freiraumachse befinden sich zentrale Einrichtungen, wie ein Gemein-

Querschnitt P+R-Anlage ↓ *bis Hitzinger Straße*



Entwurfsschnitt 1 ↓



Gestaltungsplan ↓

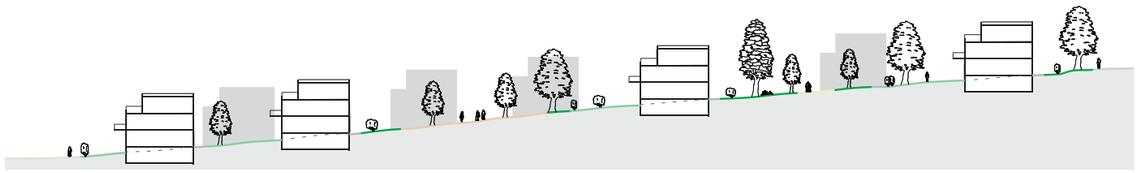


schaftshaus mit Veranstaltungsraum und Flächen für die Kinderbetreuung und das GenerationenWohnen, eine generationsübergreifende Wohnmöglichkeit. Der Freiraum wird durch verschiedene Elemente, wie eine Sitztribüne, einen öffentlichen Bücherschrank, zwei Spielplätze für unterschiedliche Altersgruppen, eine Outdoor-Fitnessanlage, eine Ballsportanlage und Skatemöglichkeiten, gegliedert. Zusätzlich soll ein Wochenmarkt stattfinden. Neben der zentralen Freiraumachse sind auch innerhalb der Baufelder Begegnungs- und Gemeinschaftsflächen vorgesehen.

Bebauung

Ein wichtiger Aspekt des Entwurfs ist die Einbindung und Weiterentwicklung bestehender Strukturen. So ist vorgesehen, rund um das Projektgebiet im bereits gewidmeten Bauland nachzuverdichten. Auch die Struktur des Eurospars wird beibehalten und mit zehn Wohneinheiten und einer öffentlichen Freifläche auf dem Dach erweitert. Die Verkaufsfläche im Erdgeschoß bleibt dabei erhalten. Der größte Neubau im Gebiet ist das Innovationsgebäude. Es bildet sich aus dem rechteckigen Kerngebäude und einem auskragenden Flügel, der den derzeitigen Parkplatz überragt. Das Raumangebot umfasst Handelszonen, Produktionsflächen, offene Arbeitsflächen, unterschiedlich große Besprechungsräume und einen großen Veranstaltungsraum.
Östlich des Innovationsgebäudes werden Wohnbauten errichtet. Reihenhäuser im Südosten des Gebiets, mit je drei Wohneinheiten, bilden dabei den Typ S. Im Typ M verteilen sich sechs Wohnungen auf drei Etagen. Typ L bietet Platz für zehn Wohneinheiten. Die Wohnungsgrößen variieren zwischen 45 m² und 120 m². Der Großteil der Häuser ist nach Süden bzw. Südwesten ausgerichtet und von Norden erschlossen. Die Anordnung der Neubauten folgt der vorhandenen Topografie. Die Dächer aller Häuser werden extensiv begrünt und haben eine aufgeständerte Fotovoltaikanlage, um grünen Strom für das Quartier zu produzieren. Ergänzt werden diese Anlagen durch ein Biomasseheizkraftwerk (300 kW), das direkt an der LILO-Trasse errichtet wird.

Querschnitt durch den Bauplatz ↙



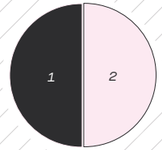


Wohnraumangebot
237 Wohneinheiten für 542 Einwohner:innen

Funktionale Aufteilung nach BGF
22.600 m² Wohnflächen
6.460 m² Gewerbeflächen
3.360 m² sonstige Flächen
Summe: 32.420 m²

Bebauungsgrad
GFZ: 0,54–1,5

Ziel-Modal-Split (bis 2035)
❶ *Umweltverbund: 50 %*
❷ *MIV: 50 %*



Sharing-Angebot
7 E-Autos
6 E-Lastenräder
8 E-Bikes
80 Einkaufstrolleys

Stellplatzangebot
590 Fahrradabstellplätze
434 Pkw-Stellplätze (inkl. 100 P+R)

H2

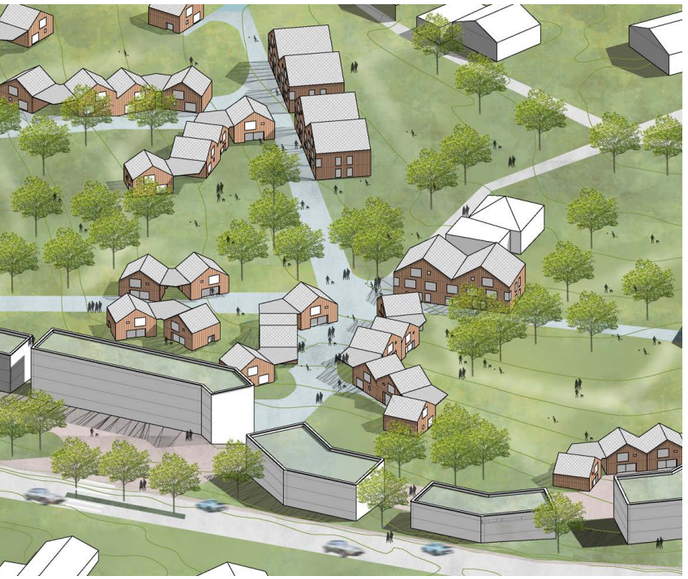
Ankommen und ’Zomleben

Anna Geiger
Linda Hofbauer
Arthur Kammerhofer

Ankommen und ’Zomleben steht für schnelle und sinnvolle Verbindungswege in der neu errichteten Siedlung und forciert für Dörnbach-Hitzing nachhaltige Mobilität.

↳ zum Poster

Quartierseingang Nord ↓
Durch eine großzügige Gestaltung, Verkehrsberuhigung und eine Mittelinsel sollen sich auch Anrainer:innen willkommen fühlen.



Die Stadtregion Leonding, bestehend aus den Gemeinden Leonding, Wilhering, Kirchberg-Thening, Hörsching, Pasching und Oftering, befindet sich in suburbaner Lage westlich der Landeshauptstadt Linz. Die Linzer Lokalbahn (LILO), welche zwischen Eferding und dem Linzer Hauptbahnhof verkehrt, stellt die wichtigste ÖV-Verbindung der Region dar. Im stadtregionalen Konzept der Stadtregion Leonding soll entlang dieser Schnellbahnlinie Siedlungsentwicklung nach dem Grundsatz des *Transit-Oriented Development* entstehen. Das Ziel hierbei sind ovale Siedlungsgebiete innerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen, welche durch regionale Grünzüge aufgelockert werden.

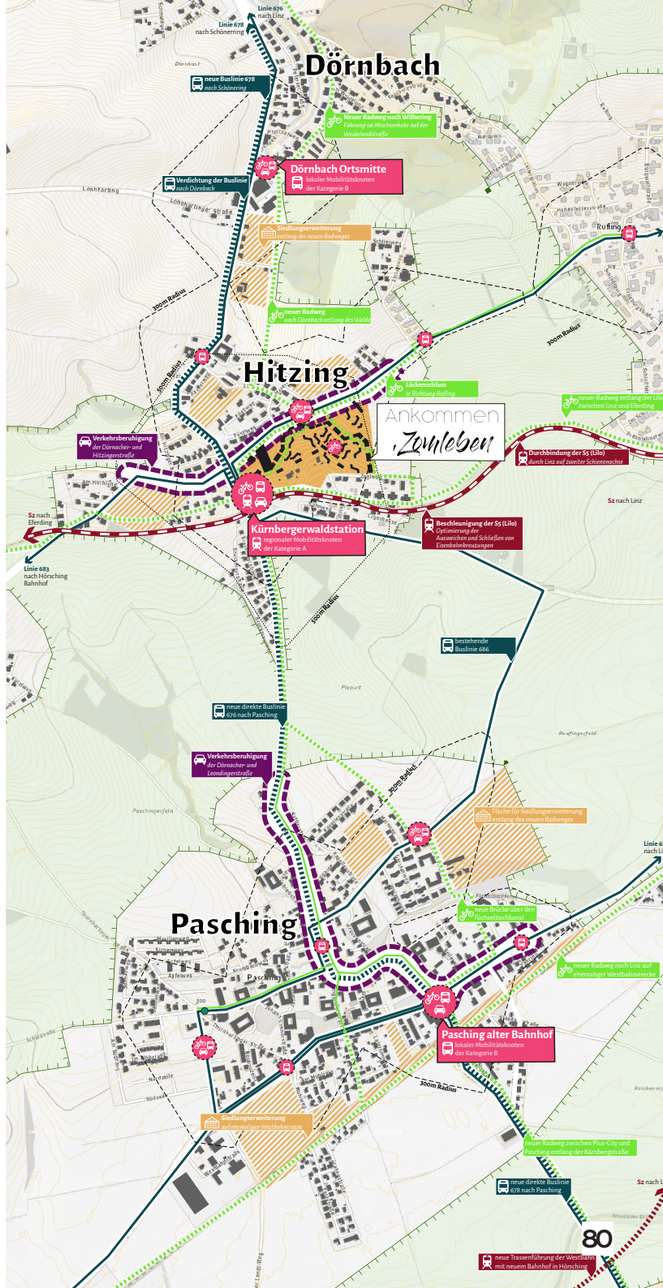
Entwicklungsachse ↘
Dörnbach – Hitzing – Pasching

Regionales Mobilitätskonzept

In der räumlichen Analyse fällt auf, dass die Ost-West-ÖV-Verbindung der Region mit einem 15- bis 30-Minutentakt hervorragend ist, die interregionalen Verbindungen in Nord-Süd-Richtung jedoch Lücken aufweisen. Die Stärkung dieser interregionalen Verbindungen erscheint als zentral, da die Siedlungsschwerpunkte im Norden der Region entlang der LILO situiert sind. Die Arbeitsplatzkonzentrationen hingegen befinden sich vermehrt im Süden, wie beispielsweise in den Gewerbegebieten rund um den Flughafen Hörsching, in der Paschinger Plus-City und um den Bahnhof Wegscheid. Durch die Verknüpfung dieser Arbeits- und Wohnschwerpunkte lässt sich der Berufspendler:innen-Verkehr nach Linz verringern. Den zentralen Umsteigeknoten der angesprochenen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen stellt dabei die Kürnbergerwald-Station in Dörnbach-Hitzing dar.

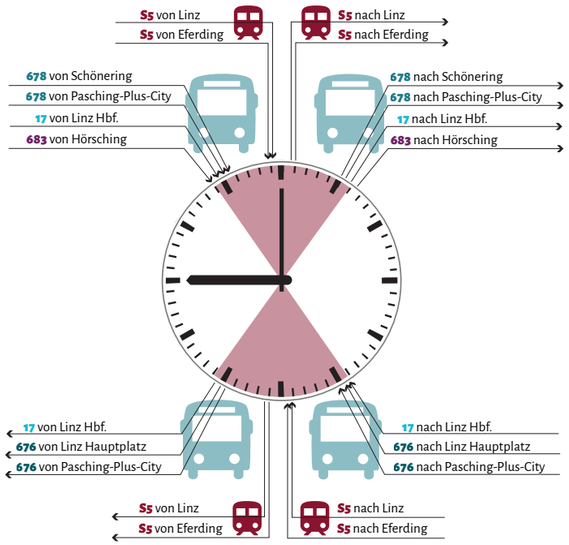
Das Mobilitätsverhalten im Bezirk Linz Land ist stark vom privaten Pkw geprägt, denn für 70 % der Wege wird das Auto genutzt (vgl. Land Oberösterreich 2012: 4). Dies führt zusammen mit einem starken Auspendler:innen-Anteil nach Linz zu Überlastungseffekten im Straßennetz und zu Umweltschäden. Aus diesen Gründen sind die zentralen Ziele des regionalen Konzeptes:

- → Verkehr vermeiden durch funktionsgemischte Ortschaften und Siedlungen;
- → Pendelstrecken verkürzen durch Förderung von Arbeitsplätzen in der Region;
- → Verringerung des MIV-Anteils am Modal Split von 70 % auf 58 % und gleichzeitige Stärkung des Umweltverbundes Bus, Bahn, Rad und des Fußgängerverkehrs.



Um diese Ziele zu erreichen, ist eine Reihe von Maßnahmen für nachhaltige Mobilitätsangebote notwendig, allen voran der Ausbau von Bus, S-Bahn und Radwegen. Diese Mobilitätsträger sind dabei durch die zentrale Maßnahme der „Mobility-Points“ miteinander verbunden. Mobility-Points sind nicht nur multimodale Umsteigeknoten, sondern können auch eine Reihe von Services, wie Sharing-Angebote, z.B. E-Fahrräder, E-Autos und Roller, Mobilitätsberatung, Fahrrad-Service, Paket-Abholstationen und Parkhäuser, beinhalten.

Taktknoten Kürnbergerwald-Station ↓
Optimale Anschlüsse durch einen integralen, regionalen Taktfahrplan

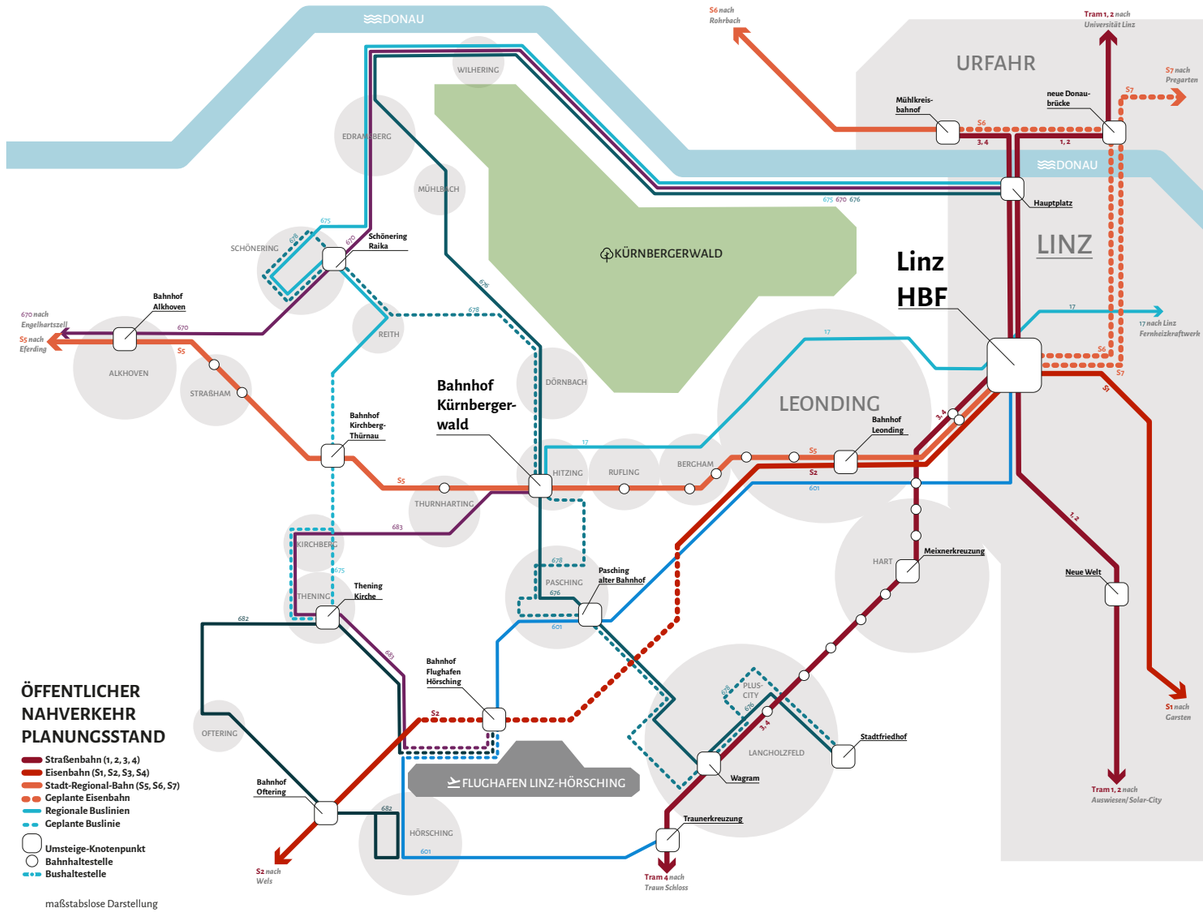


Da der Zugang zu Mobility-Points und damit zu alternativen Mobilitätsangeboten niederschwellig und nahe am Wohnort möglich sein soll, muss die ganze Region mit einem flächendeckenden Netz an Mobility-Points versorgt werden. In Abhängigkeit vom Standort und den prognostizierten Einwohner:innen im Einzugsbereich unterscheidet sich jedoch deren Ausstattung. Die Neuorganisation des regionalen Busliniennetzes sieht die Durchbindung, Verdichtung und verbesserte Umsteigeverbindungen in der Region vor.

Die Buslinien 676 und 677, die von der Kürnbergerwald-Station jeweils in Nord- und Süd-Richtung abfahren, werden miteinander verbunden. Die Linie 676 wird somit zu einer umsteigefreien Nord-Süd-Verbindung. Weiters wird diese Linie mit der parallel geführten Buslinie 678 verdichtet, die zusätzlich die Ortschaft Schönering erschließt. Beide Buslinien zusammen ergeben einen 30-Minuten-Takt zwischen Katzing, Dörnbach, Hitzing, Pasching, PlusCity und Linz Stadtfriedhof. Die Kürnberger-Wald-Station kann bei einem integralen Taktfahrplan die Rolle eines Vollknotens mit Anschlüssen in alle Richtungen zur vollen und halben Stunde einnehmen. Der ausgebaute ÖV wird außerdem mit einem regionalen Radwegenetz komplementiert. Essenziell sind dabei ein Radweg von Linz bis nach Alkoven entlang der LILO und der Lückenschluss eines Radweges von Wilhering über Hitzing nach Pasching.

Die Ortschaft Pasching (2.000 Einwohner:innen) wird ab 2026 durch eine Neutrassierung im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Weststrecke zwischen Linz und Wels ihren Bahnhof im Ortszentrum verlieren (ÖBB 2021). Deshalb wurde ein besonderer Fokus im Konzept auf die Entwicklungsachse Pasching–Hitzing–Dörnbach gelegt, um die Kürnbergerwald-Station optimal mit ihrem Umland zu verknüpfen. Von

Streckennetz öffentlicher Nahverkehr ↓
Neue regionale Busverbindungen schaffen und bestehende verdichten



Dörnbach und Pasching kann diese Station zukünftig über neue Radwege, eine verdichtete Buslinie und mit Leihfahrzeugen von den Mobility-Points erreicht werden.

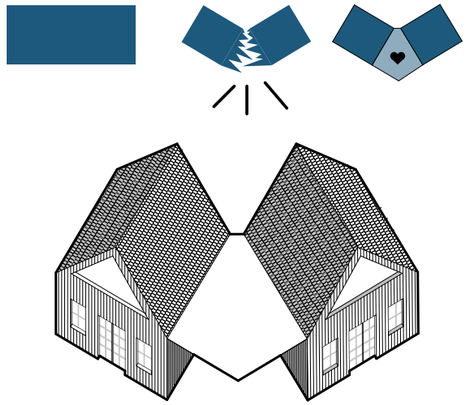
Bebauung und Gebäudetypologien

„Ankommen und ‘Zomleben“ steht auch für schnelle und sinnvolle Verbindungswege in der neu errichteten Siedlung. Hierzu haben wir drei Typen von Achsen entwickelt. Die rote Achse stellt die direkte Verbindung von Dörnbach kommend durch die neue Siedlung dar und verdankt ihren Namen „Panoramaachse“ dem Blick auf das Tote Gebirge. Um das Gehen und Radfahren so angenehm wie möglich zu machen, folgt diese Hauptachse der Topografie. Sie startet bei der Mobilitätsdrehscheibe Kürnbergerwald-Station, verzweigt sich im Norden einerseits nach Dörnbach und verläuft andererseits bis an die äußerste östliche Kante der Siedlung. In Ausnahmefällen kann die rote Achse auch befahren werden, nichtsdestotrotz soll das Gebiet autofrei gehalten werden. Die Hauptachse wird von mehrgeschoßigem Wohnbau begleitet, der sich folglich ebenso an der Topografie ausrichtet.

Die blauen Achsen sind die schnellsten Verbindungswege von den äußeren Kanten des Gebiets zum Bahnhof. Entlang dieser Strecken ordnen sich kleine Reihenhäuser an. Übergeordnete Grünräume werden mit der grünen Achse verbunden, die auch einen großzügigen Park beinhaltet. Dieser befindet sich, topografisch begründet, in der Mulde und stellt eine wichtige Versickerungsfläche dar, was besonders im sehr regenreichen Alpenvorland wichtig ist.

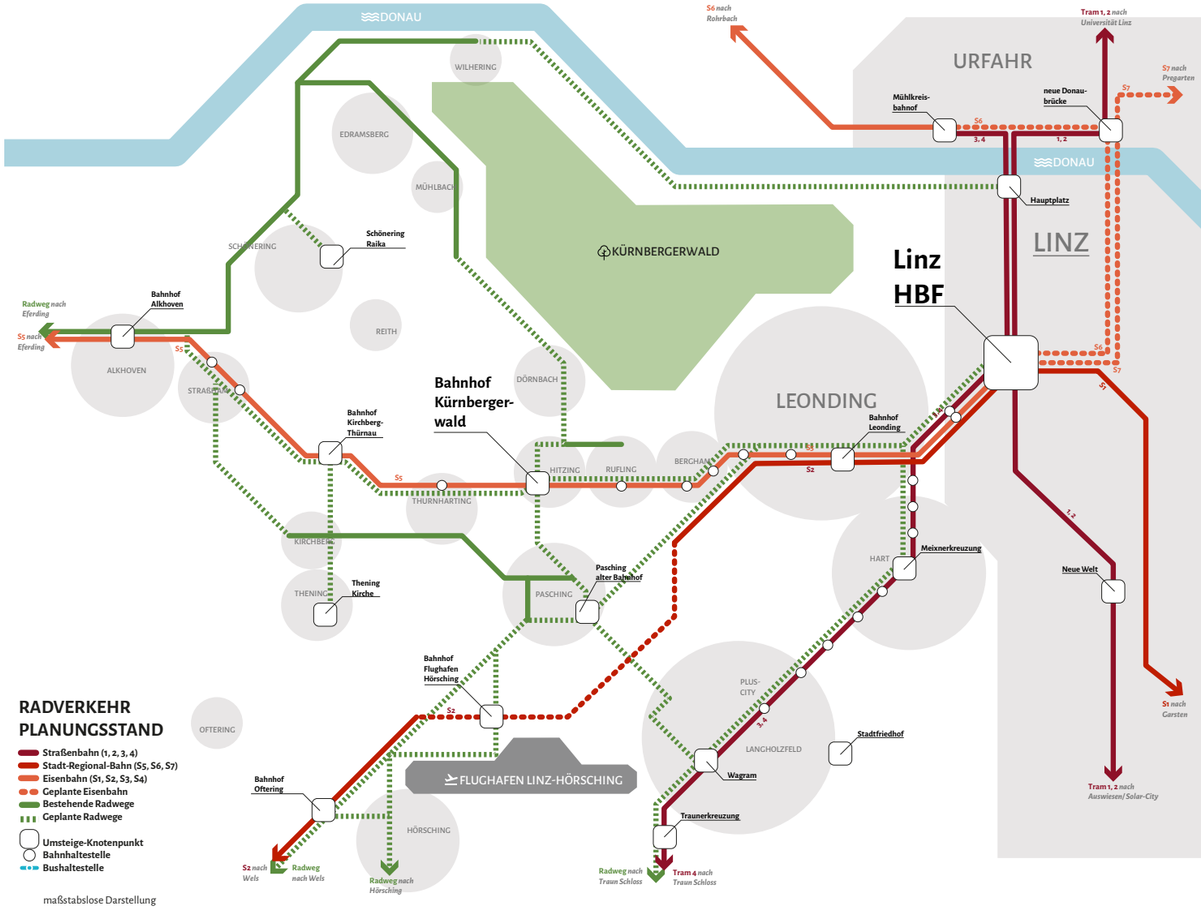
An Schnittpunkten der genannten Achsen befinden sich Gemeinschafts- und Verweilorte. Nennenswert sind ein kleines Spa im ruhigen Osten, Kinderspielräume im etwas lauteren Westen und ein Vereins- und Wirtshaus im Norden. Auch Anrainer:innen können diese Attraktionen nutzen und profitieren somit von der neuen Siedlung. Generell sind im Erdgeschoß der Wohnbauten großzügige Fahrradabstellflächen integriert, so hat jede:r Bewohner:in die Möglichkeit, das Rad überdacht abzustellen.

Die Wohneinheiten passen sich der Typologie und den Lebensphasen der Bewohner:innen an. Das Konzept funktioniert folgendermaßen: Das traditionelle

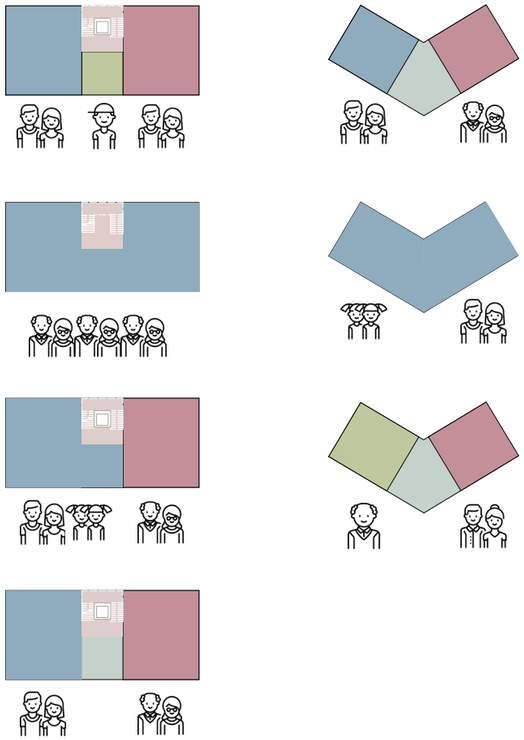


Bebauungstypologie ↑ *Teilung und Anwinkeln eines traditionellen Einfamilienhauses bietet Platz für jede Lebensphase.*

Fahrplan Radverkehr ↓ *Regionale Radrouten ausbauen und Lücken schließen*



Mehrgenerationen-Konzept ↓ *Die gesamte Bebauung im Quartier wächst mit und bietet für jede Lebenslage die passende Lösung.*

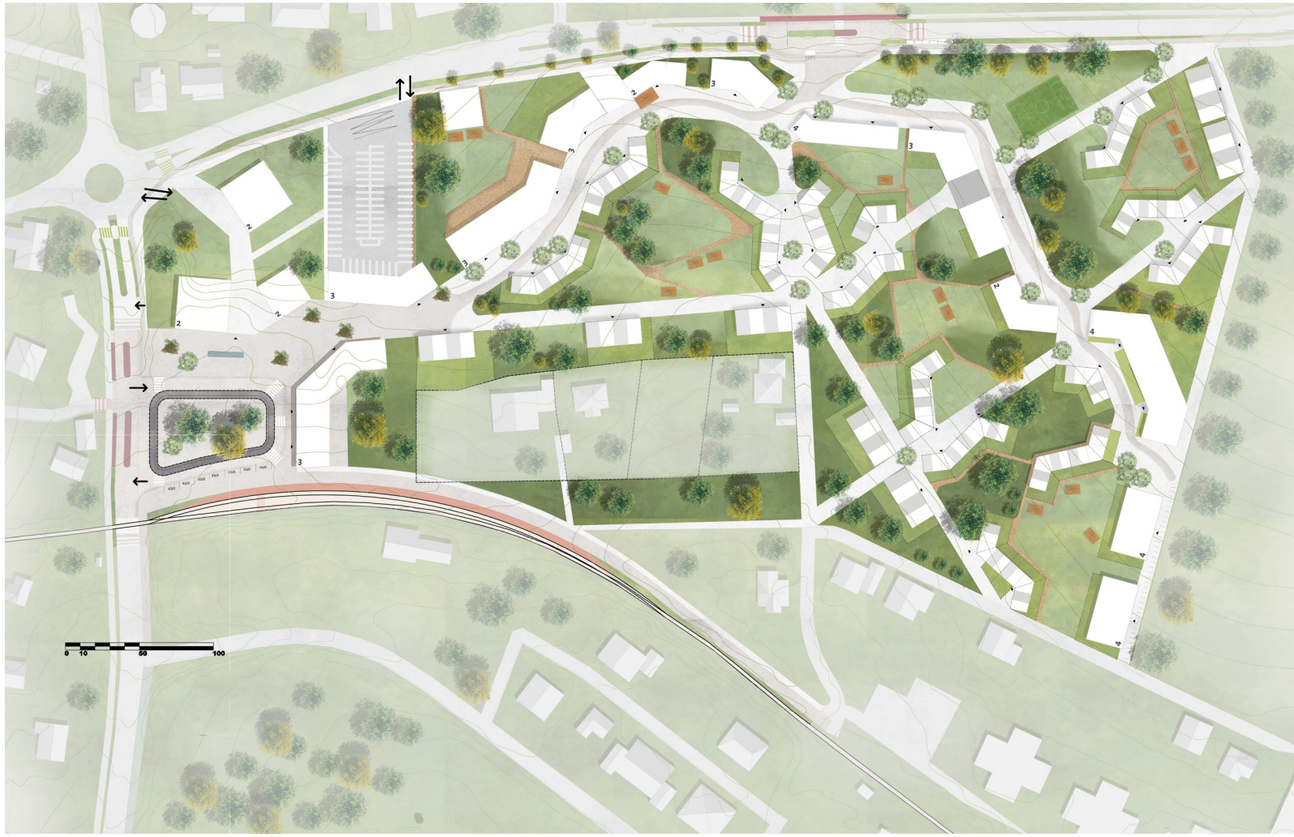


Einfamilienhaus wird „auseinandergebrochen", angewinkelt und in zwei Einheiten geteilt. Im neuen Winkel entsteht eine überdachte Gemeinschaftsfläche, wo sich auch die Hauseingänge befinden. Räder, Brennholz und ein überdachter Kinderspielbereich finden hier beispielsweise Platz. Die Häuser können in unterschiedlichsten Konstellationen belegt werden: Eine vierköpfige Familie zum Beispiel kann beide Häuser belegen. Wenn die Kinder ausziehen, wird nur mehr eine Hälfte benötigt und die andere kann vermietet werden. In der Business-Variante kann ein junges Paar in einer Hälfte wohnen und in der anderen Hälfte arbeiten. Somit wird eine neue Siedlung geschaffen, die unmittelbar auf die Lebenssituationen der Bewohner:innen reagieren und Leerstand vorbeugen kann. Bei der Anordnung und Ausgestaltung der Häuser wurde sehr viel Wert darauf gelegt, diese im Einklang mit den umliegenden Gebäuden zu errichten.

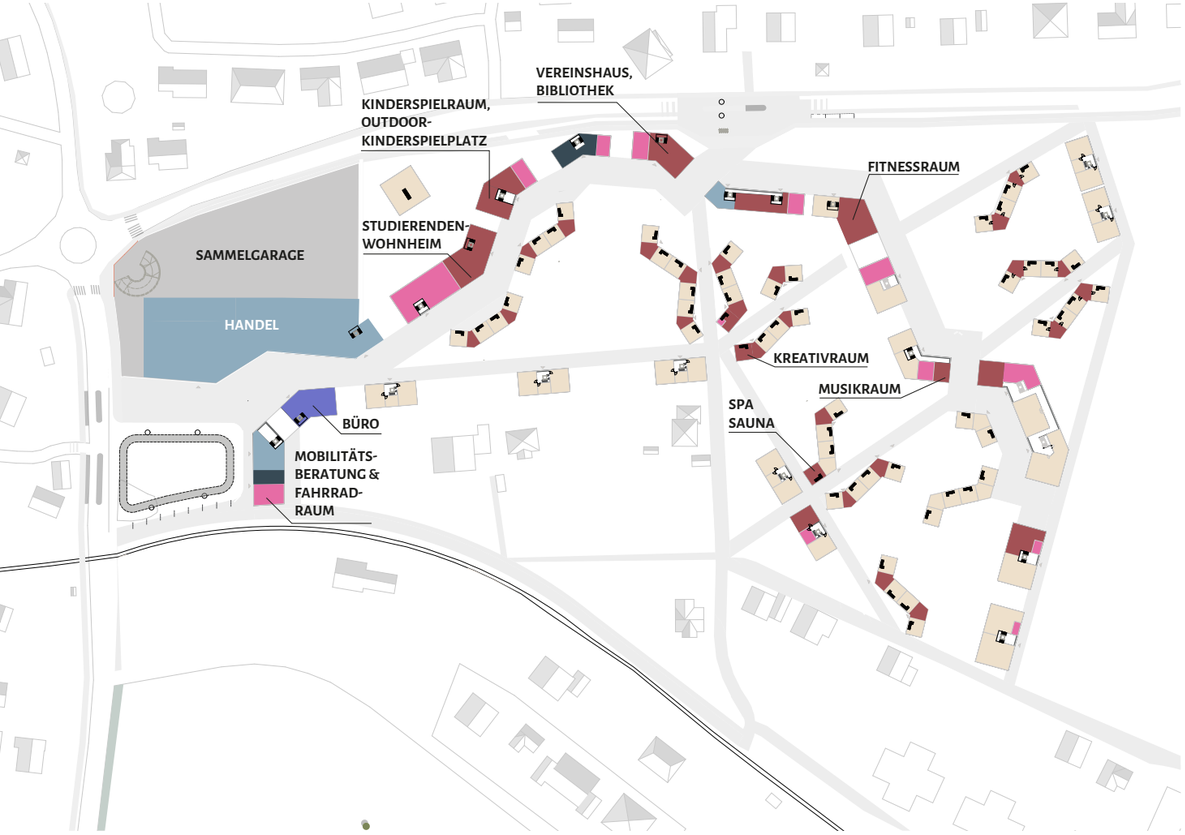
Lokale Mobilität und Bebauungsphasen

„Ankommen und 'Zomleben" forciert für Dörnbach-Hitzing nachhaltige Mobilität. Dies wird mit mehreren Mobility-Points an den Schnittpunkten der Achsen und einer autofreien Siedlung erreicht. Gemäß dem Äquidistanz-Prinzip brauchen Bewohner:innen zur Parkgarage genauso lange wie zum Bahnhof bzw. den Mobilitätsangeboten. Dadurch kann lokal bis 2035 ein Modal Split, bei dem 55 % aller Wege nachhaltig zurückgelegt werden, erreicht werden. Um den Zugang zu alternativen Mobilitätsangeboten noch einfacher zu machen, stehen Infoscreens an Hauseingängen und bei den Mobility-Points zur Verfügung.

Diese erleichtern den Überblick über Sharing-Angebote, ÖV-Anschlüsse und geben News der Gemeinde wieder. Dem Schnittpunkt des neuen Quartiers mit



Quartiersgestaltung und Erschließungskonzept ↑
Einbettung der Bebauung ins Ortsbild mit Ergänzung eines multimodalen Mobilitätsknotens



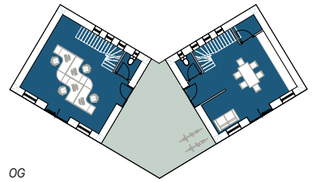
Nutzungsmischung im Erdgeschoß ↗
entlang der Hauptachse und Begegnungsräume in den Wohnquartieren

der bestehenden Bebauung im Norden schreiben wir wesentliche Bedeutung zu. Wir sehen die Lösung in einer einladenden Pforte in die neue Hauptachse mit einem Mobility-Point. Zudem wird der Verkehr an den stark befahrenen Hitzinger und Dörnbacher Straßen mithilfe verschiedener Bodenbeläge, Multifunktions-Mittelinseln und Fahrbahnverschwenkungen beruhigt und Fußgänger:innen das Queren erleichtert. Es entstehen immer wieder kleinere Vorplätze bei Gebäudegruppen, die fließend ins Wege- und Platznetz eingebettet sind.

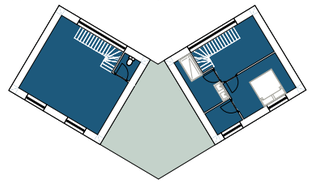
Das Aushängeschild der Gemeinde für die Region werden die neue Kürnbergerwald-Station mit einem Busterminal in unmittelbarer Bahnsteignähe und ein Quartiersplatz, der sich vom Bahnhof bis zum Eurospar und weiter über die Dörnbacher Straße erstreckt. Damit entsteht eine multimodale Mobilitätsdrehscheibe in Dörnbach-Hitzing, welche Lösungen für sämtliche Verkehrsmittelpräferenzen bietet: Vom E-Bike über Carsharing bis zur Bahn steht den Nutzer:innen eine große Auswahl zur Verfügung.

Die Errichtung von „Ankommen und 'Zomleben" erfolgt in drei Phasen: Zuerst werden wichtige Infrastrukturen wie der Busterminal, die Achsen und die Bepflanzung des Parks geschaffen. Außerdem wird das nördliche Tor in der neuen Siedlung in Form eines Vereinshauses errichtet. In der Phase 2025 bis 2030 wird mit temporären Lösungen zum Parken und Einkaufen die Zeit der Errichtung der Sammelgarage und des neuen Eurospar überbrückt. Weiters werden rund um den Bahnhof der Vorplatz, das Bahnhofsgebäude sowie ein erstes Quartier im Nordosten errichtet. In der letzten Phase werden die neue Sammelgarage und der Eurospar eröffnet, temporäre Anlagen geschlossen und die restlichen Baufelder, also die

EG

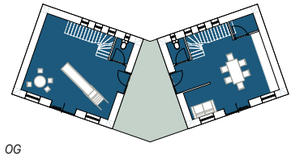


OG

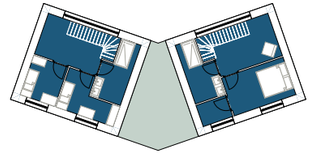


Variante Business ←
Eine Hälfte kann als Büro mit kleinem Lager genutzt werden. Arbeitsplätze werden somit auch in der Siedlung geschaffen.

EG



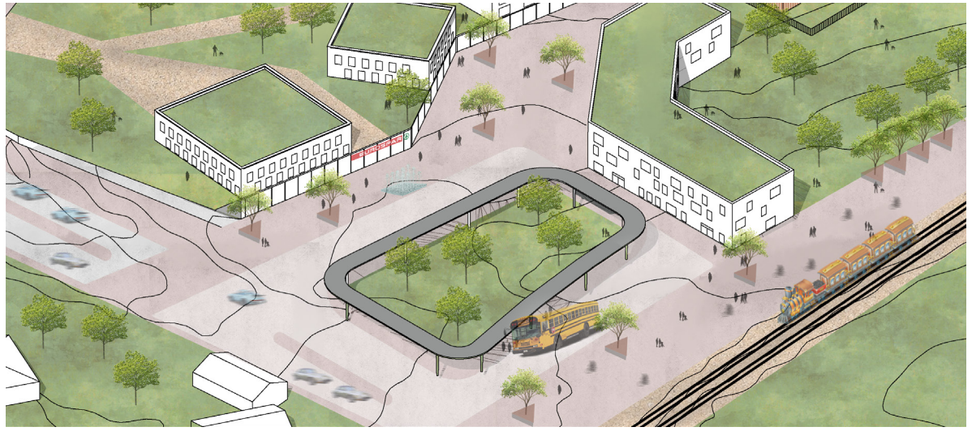
OG



Variante Family ←
Eine Doppelnutzung bietet genügend Platz für bis zu dreiköpfige Familien. Ziehen die Kinder aus, kann eine Hälfte vermietet werden.



Quartiersplatz ↖



Mulitmodaler Mobilitätsknoten ↖

„auseinandergebrochenen" Einfamilienhäuser, die Reihenhaussiedlungen und das westliche und südliche geschlängelte Gebäude errichtet.

Das Parken des motorisierten Individualverkehrs ist zentral in einer Garage bzw. einem Parkhaus vorgesehen. Diese soll alle Autos des Gebietes beherbergen, also sowohl die der Bewohner:innen als auch der Kund:innen und Nutzer:innen der Mobilitätsdrehscheibe. Auf der untersten Ebene (-2), auf der Höhe der LILO-Station, befinden sich im vorderen Bereich Handelszonen und Carsharing-Plätze. Die zwei unteren Geschoße der Sammelgarage sind vorwiegend für Besucher:innen der Handelszone gedacht. Ab dem Erdgeschoß, also auf der Höhe der Hitzinger Straße, setzen wir auf ein kompaktes Parkhaus, Büronutzung und ein Ärztezentrum. Um die umliegenden Straßen nicht mehr als nötig zu belasten, werden die momentan bestehenden Zufahrten vom Eurospar für die neue Sammelgarage genutzt. Die beiden Obergeschoße des Parkhauses können durch nachträglichen Einbau von Lichtschächten zur Büro- oder Freizeitnutzung verwendet werden.

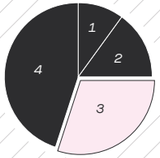


Wohnraumangebot
180–243 Wohneinheiten für 485 Bewohner:innen

Funktionale Aufteilung nach BGF
30.966 m² Wohnflächen
3.920 m² Gewerbeflächen
2.080 m² Bürofächen
Summe: 36.966 m²

Bebauungsgrad
GFZ: 0,48

Ziel-Modal-Split (bis 2030)
1. *Fahrrad: 10 %*
2. *Fuß: 15 %*
3. *ÖV: 30 %*
4. *MIV: 45 %*



Sharing-Angebot
10 E-Autos
21 Fahrräder, davon 10 E-Bikes
60 Einkaufstrolleys

Stellplatzangebot
722 Fahrradabstellplätze
400 Pkw-Stellplätze (inkl. P+R)

Quellen:

Land Oberösterreich 2012: Land Oberösterreich, OÖ. Verkehrserhebung 2012, Ergebnisse des Landes Oberösterreich, 2012, https://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/statistik/verkehr/ve2012/ve2012_4.pdf (letzter Zugriff 4.4.2021).

ÖBB 2021: ÖBB, Infrastruktur AG, https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/weststrecke-wien-salzburg/ausbau-linz-marchtrenk/faq (letzter Zugriff 19.2.2021).



Zukunft braucht viele gute Ideen

Gemeinden sind Motoren für die wirtschaftliche, gesellschaftliche und kulturelle Entwicklung auf der Grundlage von Infrastrukturbereitstellung – u.a. in den Bereichen Verkehr/Mobilität, Wohnen, Industrie/Wirtschaft, Gewerbe/Handel, Aus-/Weiterbildung, Freizeit/Lebensraum. Sie haben aber gleichzeitig die Aufgabe, Erholungs- und Aufenthaltsqualität für die städtische und regionale Bevölkerung aller Generationen und verschiedenster Anspruchsgruppen und Bevölkerungsschichten sicherzustellen.

Engerwitzdorf ist die einwohnerstärkste Gemeinde des Mühlviertels und hat aufgrund der Nähe zur Stadt Linz auch ein großes Bevölkerungswachstum. In diesem dynamischen Umfeld ist es das gemeinsame Ziel für uns in den 30 Ortschaften, eine zukünftig nachhaltige Regionalentwicklung zu erreichen. Besonderes Augenmerk wird hier auf die Entwicklung der größten Ortschaften, Mittertreffling und Schweinbach, und ihrem Umfeld gelegt. Um die komplexen gesellschaftspolitischen Herausforderungen in den Gemeinden anzugehen, müssen vielerorts neben bewährten Verfahren auch neue Wege beschritten werden. Die Studierenden der TU Wien haben eine umfassende Projektarbeit durchgeführt, um lokale Entwicklungspotenziale und Möglichkeiten für die Ortschaft Mittertreffling zu erarbeiten.

Engerwitzdorf



Gemeinde

Bezirk Urfahr-Umgebung

4 Katastralgemeinden

30 Ortschaften

4.108 ha Gesamtfläche

davon **2.512 ha Landwirtschaft** und **73 ha bebaut**

8.840 Einwohner:innen (Stand: 2020)

+3,8 % Zuwachs (seit 2011)

1.247 Einwohner:innen wohnen in der **Ortschaft Mittertreffling** (Stand: 2011)

↑0: Statistik Austria (2020) „Ein Blick auf die Gemeinde“

Hier ging es im Wesentlichen um die Themen Wohnen, Verkehr, Umwelt, Freizeit, Raumordnung und Ortsentwicklung – speziell abgestimmt auf einen neu zu entwickelnden Ortsteil. Die Erkenntnisse aus den Projekten brachten viele interessante und praxistaugliche Ansätze für die Weiterentwicklung.

Im Namen der Gemeinde Engerwitzdorf bedanke ich mich bei den jungen Expert:innen der TU Wien und allen Mitwirkenden, die im Rahmen ihrer Ausbildung für Architektur und Raumplanung die Region Engerwitzdorf/Mittertreffling ausgewählt haben. Wir haben etwas Wesentliches gewonnen, nämlich den Blick von außen auf mögliche innovative Lösungsansätze, was ich für besonders wichtig erachte.

Herbert Fürst
Bürgermeister der Gemeinde Engerwitzdorf



Bauplatz M in Mittertreffling
© Marion Müller







Bauplatz M, Umfeld
© Marion Müller

M1

Christoph Bleimuth
Lukas Knott
Anastasia Starozhilova

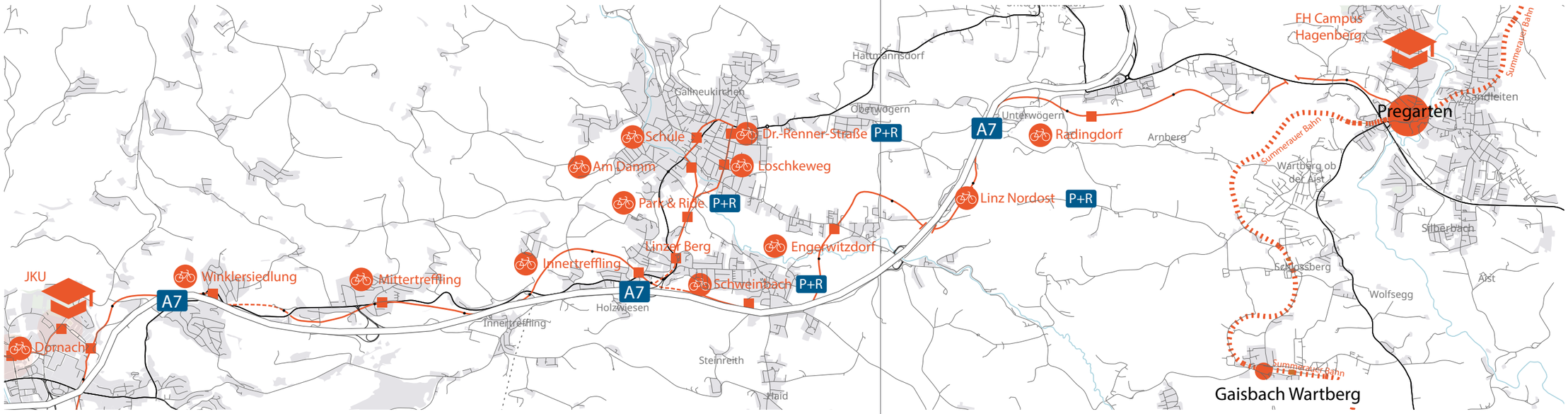
Mitte→R←treffling

Mittertreffling neu vernetzen

Der Bau der RegioTram wird einen Entwicklungsimpuls in Mittertreffling auslösen. Aus diesem Grund ist es wichtig, bestehende Funktionen mit den neuen zu vernetzen.

↳ zum Poster

Das neue Mobilitätsnetzwerk zwischen Linz und Pregarten ↓
die Regiotram und die damit verknüpfte Rad-Infrastruktur



RegioTram Linz–Pregarten
Mit der neuen RegioTram bekommen das Gusental und damit auch Mittertreffling eine hochrangige ÖV-Erschließung, wodurch eine Verdoppelung der derzeitigen ÖV-Nutzung prognostiziert wird. Durch moderne Zuggarnituren können außerhalb von Bebauungsgebieten Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h erreicht werden, was eine schnelle Verbindung nach Linz gewährleistet. Außerdem bringt das Verkehrsprojekt eine Entlastung für die A7, da durch zahlreiche Park-and-ride-Stationen der Umstieg auf die RegioTram attraktiver wird.

Radweg Linz–Pregarten
Neben der RegioTram ist auch die Errichtung eines Radweges zwischen Linz und Gallneukirchen geplant, um so eine sichere und attraktive Verbindung für die aktive Mobilität herzustellen. Aufgrund der Topografie ist bei der Planung des Radweges der Verlauf so zu wählen, dass ein effizientes Vorankommen möglich ist und starke Steigungen vermieden werden. Ein Potenzial bietet dabei die RegioTram, da die Trasse und der Radweg zusammen geplant und errichtet werden können und außerdem ähnliche Anforderungen an die Bewältigung der Höhenunterschiede existieren (Radhighway).

Stationsumfeld
Die Standorte in Stationsnähe erfahren durch den Bau der RegioTram eine Aufwertung, da die Erreichbarkeit erhöht wird. Eine gesteigerte Frequenz durch ankommende Fahrgäste ist zu erwarten, weshalb zukünftige Bedürfnisse bei der Planung berücksichtigt werden müssen. Eine gute und attraktive Erschließung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ist eine wichtige Voraussetzung, damit die RegioTram eine echte Alternative zum Auto darstellt und das Potenzial vollständig ausgeschöpft wird.

Baulandreserven
Vorhandene Baulandreserven in unmittelbarer Stationsnähe werden spätestens mit dem Beginn des Fahrbetriebes eine starke Nachfrage erfahren. Durch die RegioTram wird die Abhängigkeit vom eigenen Auto reduziert, wodurch ein starkes Interesse an Wohnräumen für neue Nutzer:innengruppen entstehen wird. Deshalb ist es wichtig, diese Gegebenheiten in die städtebaulichen Planungen mit einfließen zu lassen.

Mobilitätshub
Im Bereich der RegioTram-Station entsteht ein multifunktionaler Hub, welcher verschiedene Funktionen miteinander verbinden wird. Neben dem hiesigen Spar befinden sich dort außerdem die Volksschule und der Kindergarten, sodass die Funktionen Einkaufen, Bildung und Umsteigen miteinander verknüpft werden. Die neue Sammelgarage wird den weiteren Stellplatzbedarf für Mittertreffling abdecken. Ausreichend Fahrrad- und Scooter-Abstellplätze sind vorhanden, um ein komfortables Umsteigen zu gewährleisten.

Stellplatzreduktion
Durch eine hochrangige ÖV-Anbindung wird die Abhängigkeit vom eigenen Auto für alle Einwohner:innen Mittertrefflings reduziert, somit kann eine Neuverteilung des Straßenraums stattfinden. Entlang der Straßen im Quartier parken viele Autos, wodurch die Aufenthaltsqualität verschlechtert wird. Durch eine Reduktion des Stellplatzschlüssels werden Flächen frei, die für Begrünungen, Aufenthaltsbereiche und Mobilitätsräume genutzt werden können. Durch den Bau einer zentralen Sammelgarage in Stationsnähe wird außerdem eine Äquidistanz zu den verschiedenen Verkehrsmitteln geschaffen.

Mittertreffling vernetzen
Der Bau der RegioTram wird einen Entwicklungsimpuls in Mittertreffling auslösen. Aus diesem Grund ist es wichtig, bestehende Funktionen mit den neuen zu vernetzen. Im Stationsbereich befinden sich neben der RegioTram der Spar, die Apotheke sowie die Volksschule und der Kindergarten, somit ist dies ein bedeutender Ort in Mittertreffling. Im Ortszentrum befinden sich die Kirche, das Jugendzentrum sowie ein weiterer Kindergarten, außerdem gibt es dort zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten. So liegen alle wichtigen Einrichtungen des Ortes auf einer Mobilitätsachse, welche von der Station über das Zentrum bis hin zum neuen Quartier führt. Entlang dieser Achse entstehen zahlreiche Grünraumhotspots, wie zum Beispiel der Spielplatz im Bereich des Zentrums oder das Obergeschoß des Parkdecks, um dieses Mobilitätsband zu attraktiveren. Durch eine Begrünung wird die Aufenthaltsqualität erhöht.

Schnitt durch Mittertreffling ↘
nach Errichtung der RegioTram



Neugestaltung Zentrum

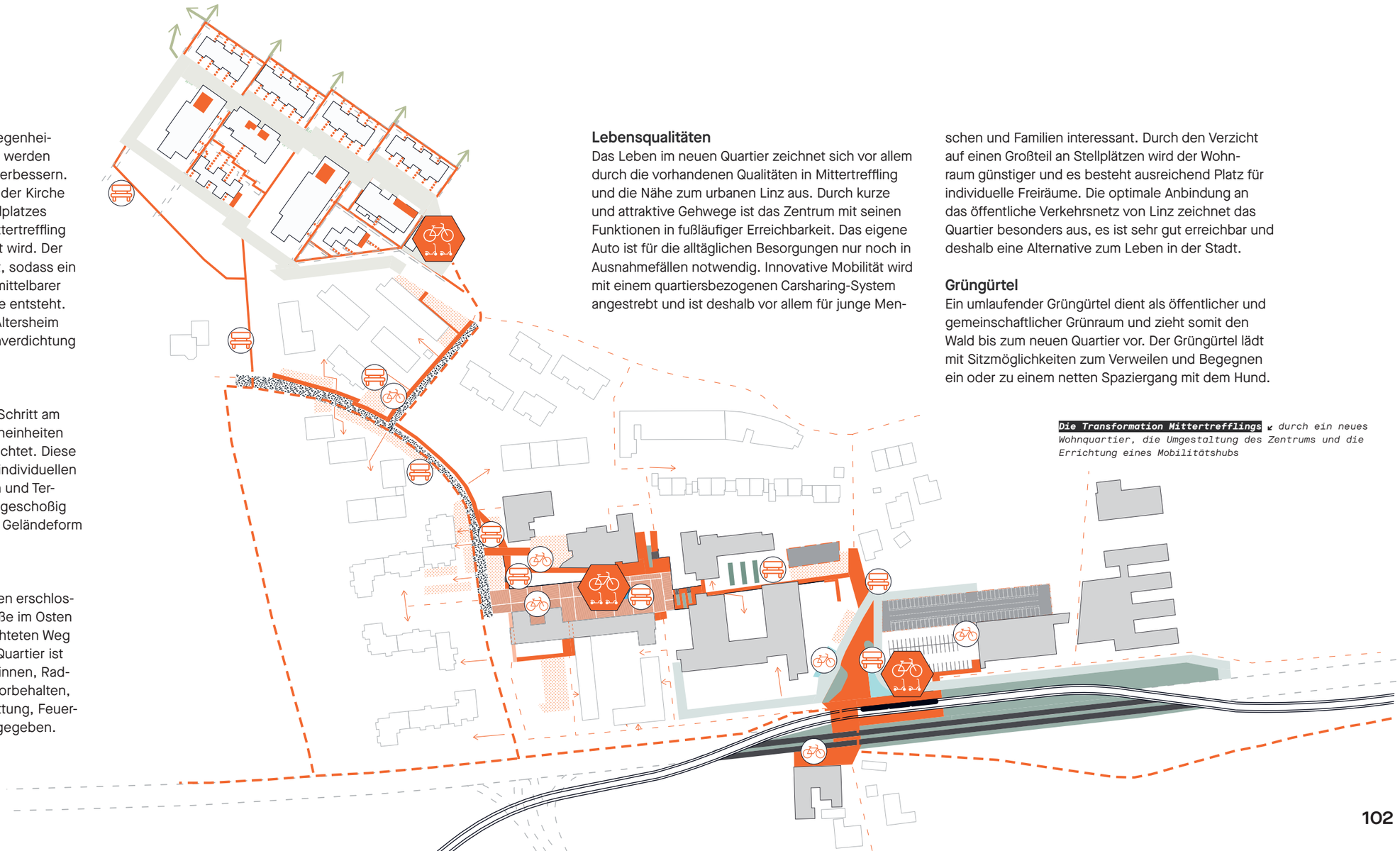
Eine weitere Begrünung, neue Sitzgelegenheiten und die Errichtung eines Brunnens werden die Aufenthaltsqualität des Zentrums verbessern. Die unbenutzte Grünfläche im Bereich der Kirche wird durch den Bau eines kleinen Spielplatzes aktiviert, sodass für die Kinder von Mittertreffling das Zentrum zu einem spannenden Ort wird. Der Parkplatz vor der Kirche wird aufgelöst, sodass ein qualitätsvoller öffentlicher Raum in unmittelbarer Nähe des Kindergartens und der Kirche entsteht. Der öffentliche Parkplatz neben dem Altersheim bietet Potenzial für eine bauliche Nachverdichtung in Stationsnähe.

Quartier 2030

Im Jahr 2030 werden in einem ersten Schritt am westlichen Baufeld insgesamt 75 Wohneinheiten sowie ein Nachbarschaftsgebäude errichtet. Diese verfügen alle über einen großzügigen individuellen Freiraum in Form von Gärten, Balkonen und Terrassen. Die Gebäude sind maximal dreigeschoßig ausgeführt und nehmen die natürliche Geländeform des Südhangs auf.

Erschließung

Das Quartier wird über zwei Hauptrouten erschlossen: zum einen über die Roseggerstraße im Osten und zum anderen über einen neu errichteten Weg quer zur Leitnerstraße im Süden. Das Quartier ist grundsätzlich autofrei und Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und spielenden Kindern vorbehalten, es ist jedoch eine Erschließung für Rettung, Feuerwehr und für Transporte und Umzüge gegeben.



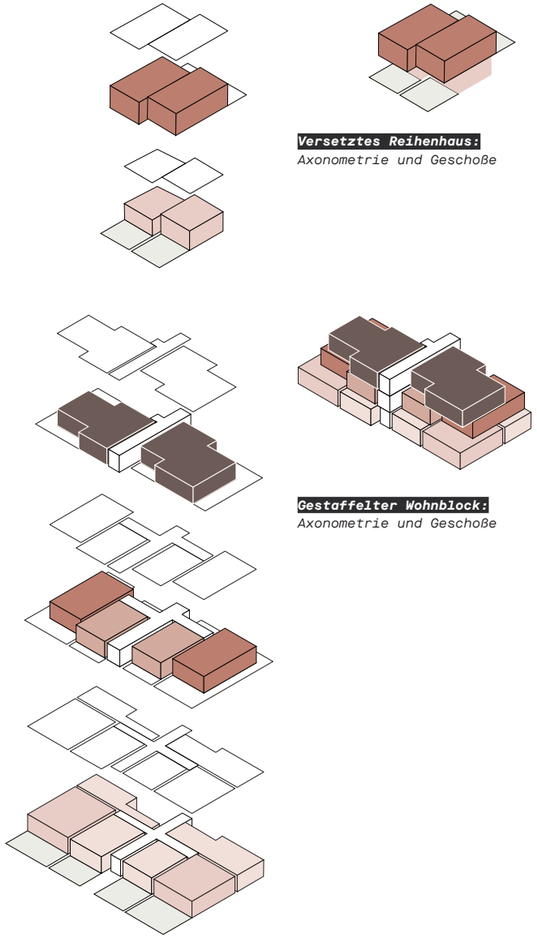
Die Transformation Mittertrefflings ↙ *durch ein neues Wohnquartier, die Umgestaltung des Zentrums und die Errichtung eines Mobilitätshubs*

Lebensqualitäten

Das Leben im neuen Quartier zeichnet sich vor allem durch die vorhandenen Qualitäten in Mittertreffling und die Nähe zum urbanen Linz aus. Durch kurze und attraktive Gehwege ist das Zentrum mit seinen Funktionen in fußläufiger Erreichbarkeit. Das eigene Auto ist für die alltäglichen Besorgungen nur noch in Ausnahmefällen notwendig. Innovative Mobilität wird mit einem quartiersbezogenen Carsharing-System angestrebt und ist deshalb vor allem für junge Menschen und Familien interessant. Durch den Verzicht auf einen Großteil an Stellplätzen wird der Wohnraum günstiger und es besteht ausreichend Platz für individuelle Freiräume. Die optimale Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz von Linz zeichnet das Quartier besonders aus, es ist sehr gut erreichbar und deshalb eine Alternative zum Leben in der Stadt.

Grüngürtel

Ein umlaufender Grüngürtel dient als öffentlicher und gemeinschaftlicher Grünraum und zieht somit den Wald bis zum neuen Quartier vor. Der Grüngürtel lädt mit Sitzmöglichkeiten zum Verweilen und Begegnen ein oder zu einem netten Spaziergang mit dem Hund.



Versetztes Reihenhaus:
Axonometrie und Geschoße

Gestaffelter Wohnblock:
Axonometrie und Geschoße

An der nordwestlichen Ecke entsteht ein Spielplatz für die Kinder und ein Motorikpark für Jung und Alt. Darüber hinaus soll durch vielfältige Quartiersgrünflächen der Wald in das Quartier hineinwachsen und ein Leben im Grünen – mit urbaner Nähe – bieten. Da ein Großteil der Wohnungen eine Südwest-Orientierung aufweist, garantiert das Freiraumkonzept eine zusätzliche Beschattung in den wärmeren Jahreszeiten.

Versetztes Reihenhaus

Im Norden befinden sich die zueinander leicht versetzten, zweigeschoßigen Reihenhäuser, die über private Gärten im Süden erschlossen werden. Sie bilden den oberen Abschluss zum direkt dahinter liegenden Grüngürtel, der eine Erweiterung des vorhandenen Waldes darstellt.

Gestaffelter Wohnblock

Im östlichen Teil befindet sich hinter dem Nachbarschaftsgebäude mit vorgelagertem kleinen Quartiersplatz ein dreigeschoßiges, gestaffeltes Mietwohnhaus. Es kann sowohl von Süden (UG) als auch von Norden (EG) erschlossen werden. Der Bau nimmt die Gebäudehöhe der umliegenden dreigeschoßigen Bestandsbauten auf und soll im Jahr 2040 einen Teil des Quartierszentrums bilden. Das multifunktionale Nachbarschaftsgebäude stellt Platz für eine Gemeinschaftsküche und ein gemeinschaftlich betriebenes Mini-Café zur Verfügung und schafft Raum für Infoabende, kleinere Veranstaltungen, Yogakurse usw. Außerdem befinden sich hier Anlieferungsmöglichkeiten für E-Commerce-Paketboxen sowie E-Carsharing-Parkplätze und weitere Shared-Mobility-Angebote.

Terassenhaus lang

Die zwei längsgerichteten Terrassenhäuser werden von Osten her erschlossen. Die ost-west-orientierten, durchgesteckten Wohnungen haben einen Garten im Westen und sind entweder zum kleinen Quartiersplatz oder zum umlaufenden Grüngürtel ausgerichtet. Die über einen gemeinsamen Stiegenkern erschlossenen, großzügigen südwest-orientierten Terrassenwohnungen im Obergeschoß versprechen einen maximalen Ausblick.

Multiflex

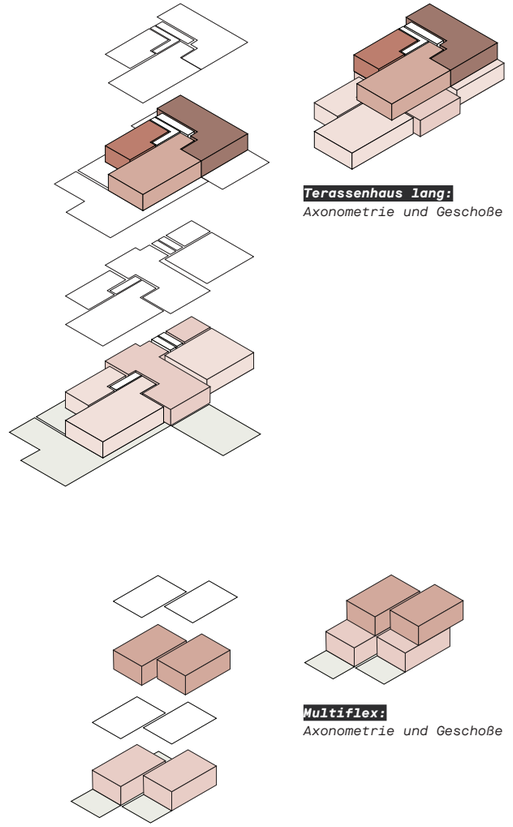
Der kompakte Multiflex-Typ wird zweigeschoßig ausgeführt und kann sowohl für temporäres Wohnen, als kleine Student:innenwohnung, aber auch als Homeoffice, Shared Office, Atelier etc. angemietet werden.

Terassenhaus quer

Das quer terrassierte Wohngebäude in der Mitte des Quartiers ist dreigeschoßig und bildet den Abschluss des kleinen Quartierparks davor. Es wird von Norden erschlossen und um das punktförmige, zentrale Stiegenhaus gruppieren sich Wohnungen mit Garten, mehrseitigen Balkonen und Terrassen.

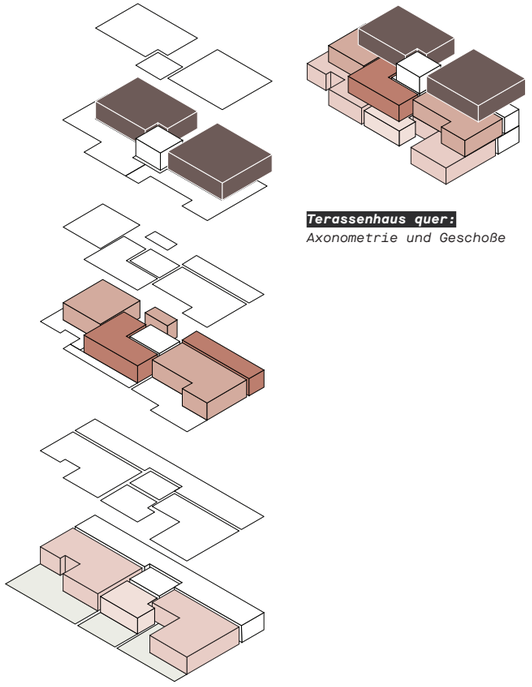
Stellplatzschlüssel Baufeld

Für das Quartier werden besondere Vereinbarungen in Bezug auf die Mobilität abgeschlossen. So werden pro Wohneinheit 0,7 Stellplätze realisiert, welche sich in der Sammelgarage an der RegioTram-Station befinden. Außerdem werden die Stellplätze bedarfsorientiert zugeteilt, damit die Mobilität für Menschen, welche auf ein eigenes Auto angewiesen sind, gesichert ist. Pro 30 m² Wohnraum wird zusätzlich ein überdachter und verschließbarer Fahrradstell-



Terassenhaus lang:
Axonometrie und Geschoße

Multiflex:
Axonometrie und Geschoße



Terassenhaus quer:
Axonometrie und Geschoße

platz errichtet. Damit der qualitative Wohnraum den Menschen zugutekommt, die auf ein eigenes Auto verzichten, werden die Maßnahmen (wie der Verzicht auf einen Stellplatz oder der Verlust der Garantie auf einen zukünftigen) mit einem Mobilitätsvertrag gesichert. Darüber hinaus sollen Bewerber:innen bei der Wohnungsvergabe bevorzugt werden, die dem angestrebten Mobilitätsverhalten des zukünftigen Quartiers offen gegenüberstehen.

Shared Mobility

Da nicht jeder Wohnung ein eigener Stellplatz zugeordnet wird, ist ein quartiersbezogenes Shared-Mobility-System zu forcieren, welches sich durch eine attraktive und kostengünstige Ausgestaltung auszeichnet. Die Fahrzeuge und Fahrräder sowie E-Scooter stehen im Besitz der Wohnhausanlage und die Organisation erfolgt über Selbstverwaltung.

Mobility as a service

Die Entwicklung einer Mobilitätsapp für die Region Linz Nordost/Gusental in Kooperation mit der Fachhochschule Hagenberg wird angestrebt. Ziel ist die vereinte Darstellung der vorhandenen Mobilitätsangebote inklusive der Vernetzung mit bestehenden Mobilitätssystemen. Die App gibt Auskunft über Verfügbarkeit, Lage und Akkukapazität und bietet eine multimodale Reiseauskunft mit Buchungsmöglichkeit. Die Benutzung der Mobilitätsangebote zahlt sich aus: Gutscheine und Rabattkarten können mit den „Mobilitätscredits“ erworben werden. Die Mobilitätsapp dient auch als soziales Netzwerk für die Bildung von Fahrgemeinschaften. Die Anbindung der Siedlungssplitter und die Ausbildung eines Mikro-ÖV-Systems sollen ebenso angestrebt werden: Mobility-on-Demand mit Sammeltaxi und Gemeinderufbus ist direkt über die App buchbar.



Wohnraumangebot
200 Wohneinheiten

Bebauungsgrad
GFZ: 0,92–1,7

Sharing-Angebot
3 Autos
1 Lastenrad
15 E-Scooter

Stellplatzangebot
211 Fahrradabstellplätze
140 Pkw-Stellplätze

M2

Ylika Garri

Auf einer Höhe

Der Name „Auf Einer Höhe“ kommt von der in diesem Projekt entwickelten Typologie der Bebauung. Die Herstellung dieses modularen Systems bietet die Möglichkeit, in drei Dimensionen darüber nachzudenken, wie eine Bebauung auf einem verhältnismäßig kleinen Grundstück attraktiv und in passender Dichte realisiert werden kann.

↳ zum Poster

Grünräume



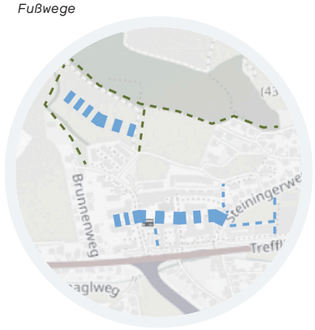
Points of Interest



Radwege



Fußwege



Die letzten Jahre haben gezeigt, dass sich Linz im Wachstum befindet und dieses Wachstum weiter anhält. Mit der neuen RegioTram im Nordosten der Stadt wird es für viele Menschen einfacher und erschwinglicher, in der Nähe der Stadt zu leben. Die neue RegioTram wird einen großen Beitrag zur Entwicklung kleinerer Ortschaften entlang der Achse leisten. Die neuen RegioTram-Stationen sind Impulsgeber für die Entwicklung neuer Mikro-Lebensräume und dienen als überregionale Verbindung und Vernetzung zwischen den Zentren Linz und Gallneukirchen. Eine dieser Stationen ist Mittertreffling – auch hier ist von einer deutlichen Attraktivierung durch die bessere Erreichbarkeit auszugehen.

Übergeordnete Entwurfsprinzipien ↖

Städtebauliches Konzept:
kurze Wege zum Mobilityhub und zu den Grünräumen ↓



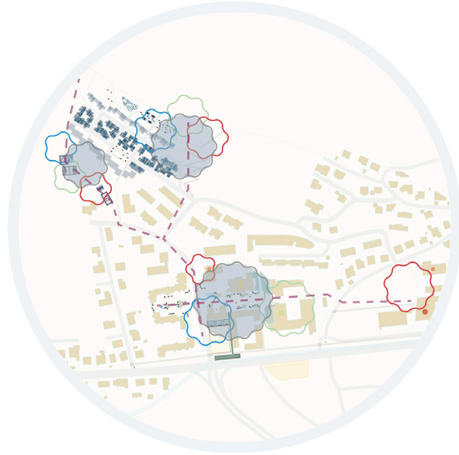
Lokaler Einblick

Mittertreffling ist ein Ort, an dem es alles gibt, was man zum guten Leben braucht. Mit der neuen RegioTram nur zehn Minuten von der Stadt Linz entfernt, verfügt dieses Gebiet über ein großes Potenzial für bestehende und künftige Generationen. Durch die Nähe zur Linzer Universität ist der Standort auch für junge Menschen sehr attraktiv. Nördlich der Hauptstraße ist insbesondere die Kirche ein wichtiger Ort für die Bevölkerung und hat eine bedeutende Rolle für Gemeinschaftsaktivitäten. Auf dem Kirchplatz gibt es bereits einen Boulevard, der zukünftig grüner und attraktiver gestaltet werden soll – und zwar für Jung und Alt. Diese neue attraktive Linie verbindet die wichtigsten Punkte des Ortes schon heute miteinander – die Einbindung der RegioTram-Station erweitert dieses Netzwerk.

Auf einer Höhe – Konzept

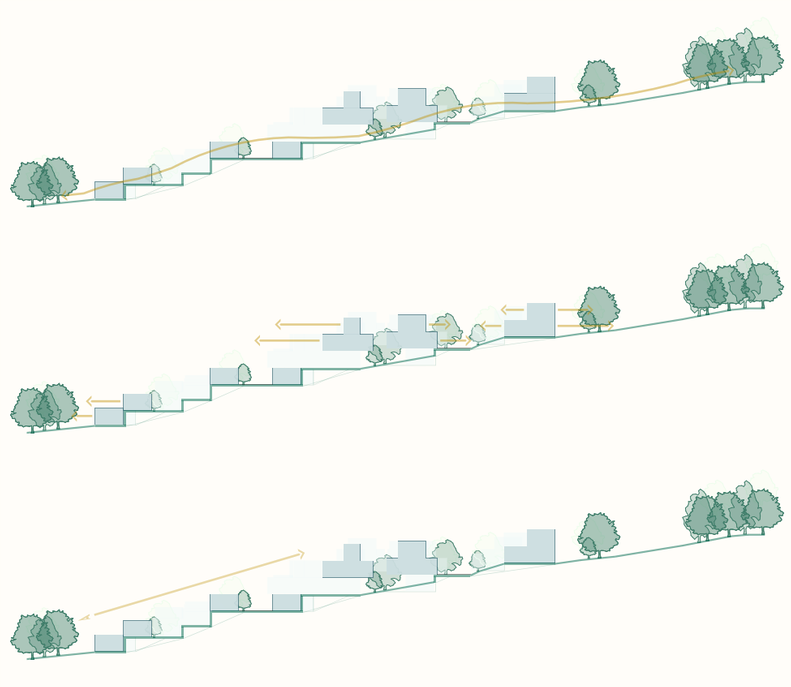
Der Name „Auf einer Höhe“ kommt von der in diesem Projekt entwickelten Typologie der Bebauung. Die Herstellung dieses modularen Systems bietet die Möglichkeit, in drei Dimensionen darüber nachzudenken, wie eine Bebauung auf einem verhältnismäßig kleinen Grundstück attraktiv und in passender Dichte realisiert werden kann. Die im Dorf bestehende Bebauung wird aktuell durch ein Seniorenheim und viele Einfamilienhäuser geprägt.





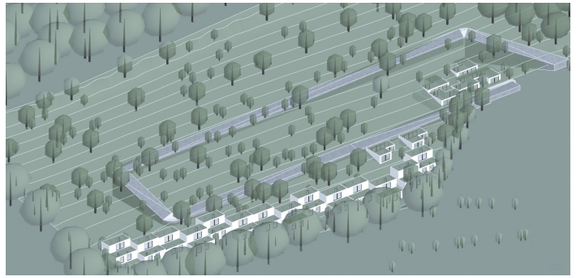
Durch das Projekt soll das **generationsübergreifende Zusammenleben** *in Mittertreffling gestärkt werden.* →

Durch die an die Topografie angepasste, abgetreppte Bauweise verfügt ***jede Wohneinheit über einen freien Blick*** *↓ Richtung Südwesten*

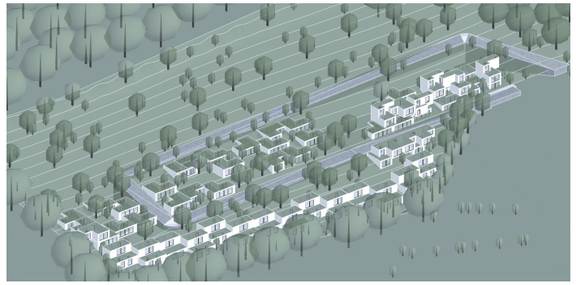


Der ***Übersichtsplan*** *↗ zeigt die dichter bebauten Gebiete rund um den zentralen Quartiersplatz und die weniger dicht bebauten Bereiche an der Schwelle zum umliegenden Grünraum.*

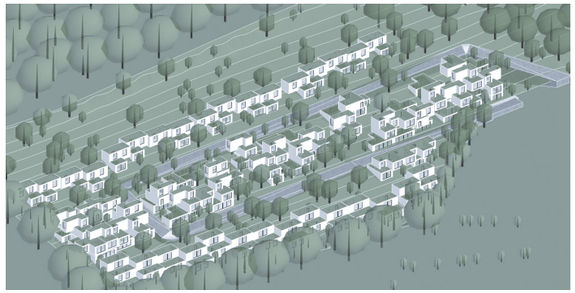
Phase 1



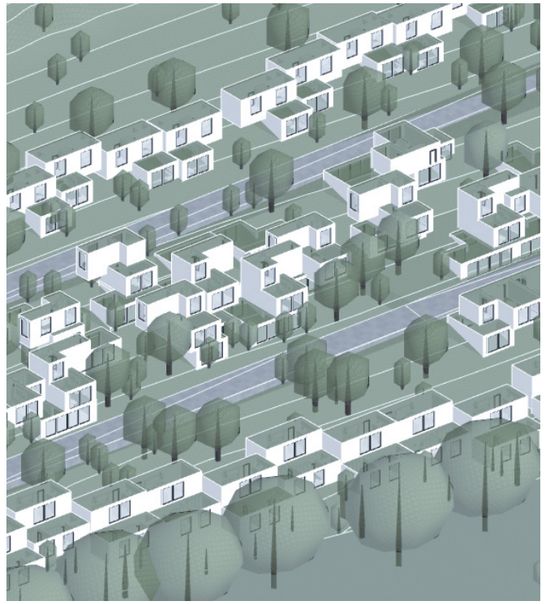
Phase 2



Phase 3



Die Entwicklung in drei Phasen ↓
lässt laufende Adaptionen an sich verändernden Anforderungen zu.



Das Projekt „Auf einer Höhe“ bietet als Ergänzung neue kleinere Wohneinheiten für die zentrale Zielgruppe Alleinlebende und kleine Familien. Das Grundstück zeichnet sich durch seinen direkten Zugang zum Wald im Norden aus – an der Südseite soll die bestehende Freizeitinfrastruktur, wie Spiel- und Sportplätze, attraktiv eingebunden werden. Ruhe und Bewegung werden so optimal kombiniert. Die modulare Bebauung schafft es, die topgrafischen Gegebenheiten in eine spannende Typologie zu übersetzen. In den Abschnitten werden die unterschiedlichen Ansichten der Ebenen gezeigt, ebenso wird der Nord-Süd-Zugang der Häuser sichtbar. Die Kompaktheit der Bebauung ermöglicht darüber hinaus attraktive öffentliche Räume, die das soziale Leben und die nachbarschaftliche Interaktion fördern.



Wohnraumangebot
105 Wohneinheiten für 400 Bewohner:innen

Funktionale Aufteilung nach BGF
6.360 m² Wohnflächen
2.280 m² Gewerbeflächen
2.225 m² sonstige Flächen
Summe: 10.865 m²

Bebauungsgrad
GFZ: 0,36

Stellplatzangebot
86 Pkw-Stellplätze

M3

Daniel Binder
Felix Heinze
Lukas Litzlbauer

Pentomino

Aus der Zusammensetzung der kleinsten Einheit eines Moduls entwickeln sich bei Pentomino verschiedenste Einheiten in unterschiedlichen Zusammensetzungen. Innerhalb der ein-, zwei- und dreigeschoßigen Typen entsteht somit jeweils ein breit gefächerter Modulmix in variierenden Größen, der ein vielfältiges Spektrum an Zielgruppen ansprechen soll.

↳ zum Poster

Mobilitätsangebote im neuen Quartier:
multicodierte Knotenpunkte ↓



Lokale Mobilität

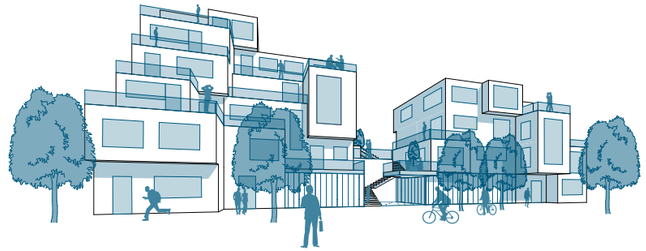
Durch die topografische Lage Mittertrefflings war es uns von Anfang an ein Anliegen, das bestehende Zentrum entlang des Ortsplatzes sichtbar mit dem entstehenden Quartier und der neuen ÖV-Infrastruktur barrierefrei zu verbinden. Diese Verbindung wird durch eine lineare, barrierefreie Struktur, ausgehend von der neuen S-Bahn-Station an der Hauptstraße – der Trefflinger Allee – bis hinauf in das neue Quartier etabliert. Als Ausgangspunkt dient die neue Haltestelle im Süden Mittertrefflings, an die wir eine Quartiersgarage andocken. Diese nimmt den ruhenden Verkehr des neuen Quartiers auf und schafft durch die Integration von Carsharing und Fahrrad-Sharing neue Formen der Mobilität. Entlang der neu geschaffenen Struktur bilden multicodierte Knotenpunkte Ein- sowie Ausstieg und diverse Möglichkeiten von Mobilitätsangeboten. Diese Punkte bieten neben der barrierefreien Verbindung für den Fuß- und Radverkehr auch Leihstationen für Einkaufstrolleys und E-Scooter sowie Bereiche für ein Café, eine Bäckerei oder Postabholboxen. Über allen Gedanken dieser Mobilitätslösungen steht das Konzept der Äquidistanz. Dies bedeutet, dass man die

gleiche Strecke sowohl zum öffentlichen Verkehr als auch zum parkenden Auto zurücklegen soll. Somit schaffen wir es, dass der ÖV die gleiche, wenn nicht sogar die größere Hierarchiefolge im Gegensatz zum MIV besitzt.

Mobilität im Quartier

Im neuen Quartier führen wir all diese Gedanken konsequent fort. Entlang der Hauptverbindung zwischen Quartier und Haltestelle überwindet man barrierefrei einen immensen Höhenunterschied. Das gesamte Quartier ist autofrei und wird mithilfe der gesetzten Knotenpunkte versorgt. An diesen bilden Stationen für Leihräder, Lastenräder, Scooter und Einkaufstrolleys sowie Haltestellen für den neuen, selbst organisierten Stadtteilbus ein breit gefächertes Mobilitätsangebot. Zusätzlich werden durch unsere modularen Stadtbausteine in den ebenerdigen Räumen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder angeboten, die auch bequem vom Außenraum zugänglich sind und das Fahrrad im Quartier sichtbar machen. Ebenso beinhalten diese Bausteine gemeinschaftliche Innenräume, welche den Austausch im Quartier fördern und temporäre Aneignungsmöglichkeiten außerhalb der eigenen Wohnräume bieten.

Atmosphäre im Quartier ↙



Etappenplan

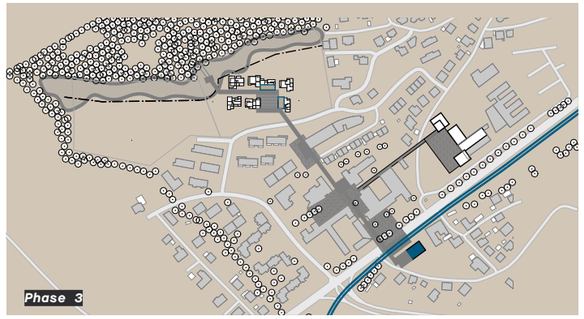
Sämtliche städtebaulichen Interventionen und vor allem die zeitliche Reihenfolge der Realisierung werden im vorliegenden Etappenplan behandelt. In sieben aufeinanderfolgenden Punkten sind die jeweiligen Maßnahmenpakete in zeitliche Schritte von durchschnittlich zwei Jahren gestaffelt. Dies betrifft sowohl die vorgesehenen Siedlungsentwicklungen im Nordwesten von Mittertreffling als auch jene Infrastrukturen, die sich aus Mobilitäts- und Versorgungsnachfrage heraus entwickeln werden.

Bis zum Jahr 2022 soll die bestehende Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Ortsgebiet mehr Sichtbarkeit erhalten und somit ein gewisses Bewusstsein für diesen in der Bevölkerung geschaffen werden. Erreicht werden soll dies durch

Vom Modul zum Quartier ↓

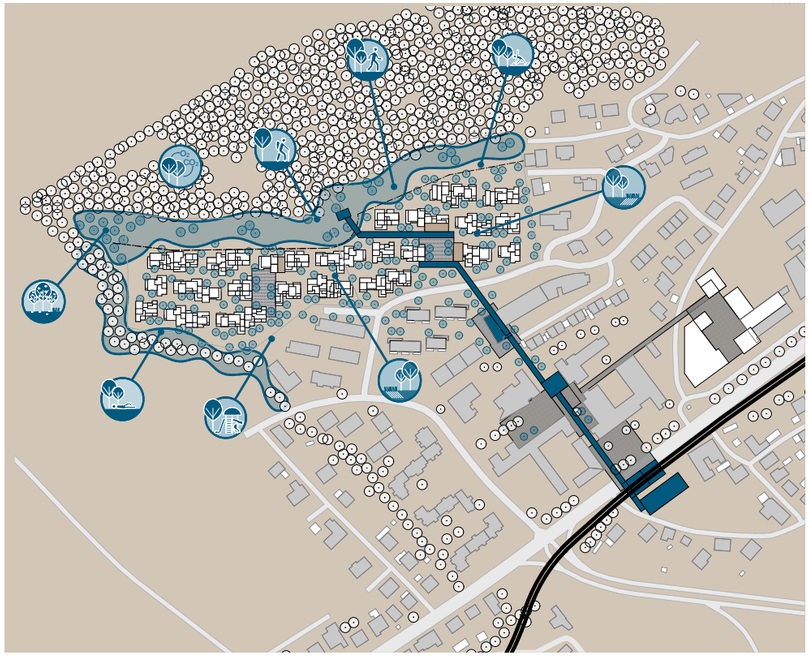


Quartiersentwicklung und -Anbindung in sieben Ausbauphasen: ***Ausschnitt aus den Phasen 3, 5, 6 und 7*** ↘









Phase 7

den Umbau der bestehenden Haltestellen der zurzeit schon intakten Busverbindung in eine sichtbare Busstation, die in weiterer Folge als Bahnstation der neuen Stadtbahn Linz–Pregarten dienen wird. An diese soll zu jenem Zeitpunkt bereits die bauliche Verbindung zum Ortsplatz anschließen, um diesen sobald als möglich aufwerten zu können. Gleichzeitig kann diese vorzeitige Funktion des Bahnhofes ebenso dem frühen Ausbau des Mobilitätsangebots dienen, indem in anfangs geringem Maße Sharing-Modelle angeboten werden. Im Zuge der Pkw-Stellplatzreduktion im öffentlichen Raum kommt es zeitgleich mit dem Ausbau des Mobilitätsknotens angrenzend dazu zur Errichtung eines (temporären) Parkhauses – Stichwort Äquidistanz. Mit der Schaffung von gesammelten und kostengünstigen oberirdischen Stellplätzen können jene in den Straßen im gesamten Siedlungsraum somit schrittweise reduziert werden. In gleichberechtigter Weise sollen ebenso ausreichend Fahrradabstellflächen im Parkhaus vorgesehen werden.

Der zweite Etappenschritt sieht eine Verlängerung der Hauptachse Nord bis an den Waldrand bis 2024 vor. Dabei bildet ein Aussichtsturm am Ende dieser Verbindung ein sehenswertes Ziel, auch für Ausflüge. Dieser Turm bietet nicht nur eine einzigartige Aussicht Richtung Linz und ins Umland, er befindet sich zu diesem Zeitpunkt bereits im fertiggestellten Grüngürtel entlang des Waldrandes. Dieser soll das Angebot an Naherholungsräumen für die Bewohner:innen und Besucher:innen von Mittertreffling erweitern. Parallel dazu wird das Angebot an Shared Mobility stetig der Nachfrage angepasst, während die jährliche Stellplatzreduktion im öffentlichen Raum weiter fortschreitet.

Die Fertigstellung der dritten Etappe stellt mit der Eröffnung der neuen Stadtbahn 2026 einen besonderen Meilenstein dar. Bestens mit der Stadtregion Linz, aber ebenso mit den Umlandgemeinden vernetzt, steigt die Lebensqualität in Mittertreffling erheblich. Entsprechend der erwarteten Nachfrage kommt es somit auch zur Fertigstellung des ersten Bauabschnitts der neuen Siedlungserweiterung. Ausgehend von der bereits vorhandenen Infrastruktur der Hauptachse Nord wird hier rund um den ersten Quartiersplatz mit der Bebauung begonnen. Zeitgleich kommt es zur Ausführung der einzigen Ausbaustufe des Parkhauses an der Bahnstation, um den anfänglich noch höheren Stellplatzbedarf aufnehmen zu können. Damit einher geht die kontinuierliche Stellplatzreduktion im öffentlichen Raum. Mit dem Bevölkerungswachstum steigt ebenso der Bedarf an Nahversorgungseinrichtungen. Entsprechend der Oö. Raumordnungsgesetz-Novelle wird dahingehend eine Verdichtung im Bereich der bestehenden Einkaufsstruktur um das Lebensmittelgeschäft angedacht. Das „Entwicklungsgebiet Ost“ soll im Einklang mit dem belebten Ortszentrum ein ergänzendes Angebot an Nahversorgung in zwei Ausbaustufen anbieten.

Der vierte Etappenschritt sieht bis 2028 hauptsächlich die Realisierung der zweiten Baustufe der Siedlungserweiterung vor. Bei gleichbleibender Anzahl

der Pkw-Stellplätze am Mobilitätsknoten kommt es im Zuge einer Umverteilung dieser in Summe zu einer Minderung des Stellplatzschlüssels, da die Anzahl der Wohnungen steigt. Dabei schreitet die Reduktion im öffentlichen Raum weiter voran.

Bis zum Jahr 2030 soll der dritte Bauabschnitt der Siedlungserweiterung vollendet sein. Dabei handelt es sich bereits um eine Entwicklung in Richtung der zukünftigen Siedlungsgrenze. Die Reduktion der Pkw-Stellplätze im Straßenraum sowie im Sammelparkhaus erfährt aufgrund der fallenden Nachfrage einen Schub, während es zum Ausbau der Fahrradstellplätze und dem Sharing-Angebot kommt. Ebenso ist zu diesem Zeitpunkt die zweite Ausbaustufe des „Entwicklungsgebietes Ost“ in vollem Gange.
Das sechste Etappenziel sieht mit einem etwas größeren Realisierungszeitraum von vier Jahren eine Fertigstellung der letzten Bauetappe der Siedlungserweiterung und die Aktivierung des „Naherholungsraumes Bachlauf“ im Westen vor.

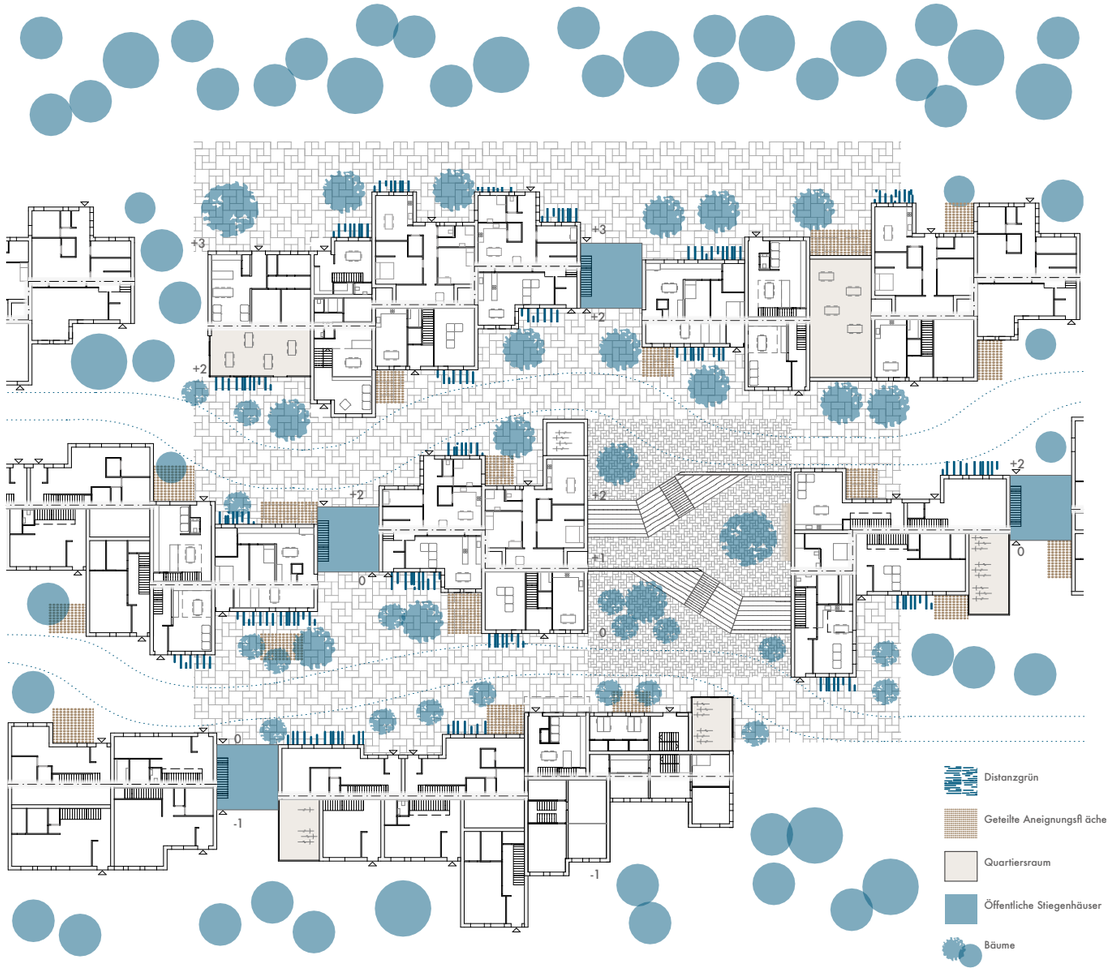
Der letzte Schritt des Etappenplanes ist im Jahr 2040 gesetzt. Zu diesem Zeitpunkt hat Österreich im Zuge der Bewältigung der Klimakrise die CO_2-Neutralität erreicht. Vor diesem Hintergrund widmet sich dieser Schritt vorwiegend dem öffentlichen Außenraum. Dieser blüht zu diesem Zeitpunkt bereits voll auf. Sämtliche Investitionen in die Gestaltung des Lebensraumes der Bewohner:innen rentieren sich spätestens jetzt voll und ganz. Durch den Verzicht auf kostenintensive Tiefgaragenlösungen bei gleichzeitiger Dezimierung der Pkws im öffentlichen Raum waren Geldmittel für eine qualitative Lebensraumgestaltung vorhanden. Ein breites Spektrum an Mobilitätsangeboten ergänzt ein vielfältiges Wohn- und Arbeitsangebot und wertet den Ort in seiner Gesamtheit auf. Durch das Auflösen überflüssiger Pkw-Stellplätze im Parkhaus kann dieses teilweise in Büroräumlichkeiten rückgebaut werden, wodurch Arbeitsflächen direkt am Mobilitätsknoten entstehen.

Schnittperspektive ↓



Das neue Quartier in Mittertreffling:
Axonometrie und Zoom-Ins ↓



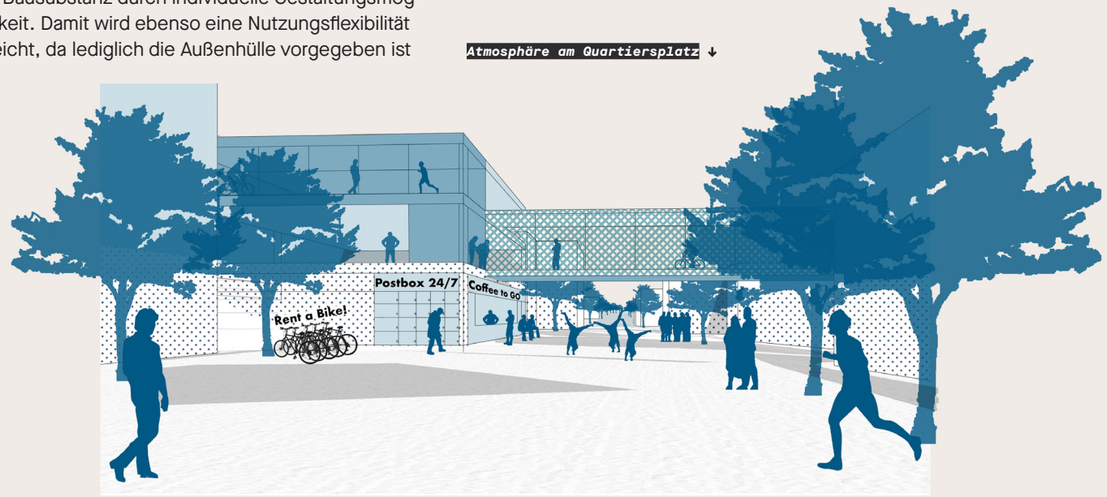


Gestaltungsplan ↑

Architektur

Aus der Zusammensetzung der kleinsten Einheit eines Moduls entwickeln sich bei PENTOMINO verschiedenste Einheiten in unterschiedlichen Zusammensetzungen. Innerhalb der ein-, zwei- und dreigeschoßigen Typen entsteht somit jeweils ein breit gefächerter Modulmix in variierenden Größen, der ein vielfältiges Spektrum an Zielgruppen ansprechen soll. PENTOMINO steht ebenso für ein Übereinanderstapeln kleiner Häuser – die perfekte Kombination von Einfamilienhaus und Wohnbau für Jung und Alt. Dadurch gewonnene private Freiflächen dienen als Dachgärten oder Terrassen mit weitreichendem Ausblick. Durch die Errichtung des Innenausbaus durch die Nutzer:innen werden die Herstellungskosten reduziert und gleichzeitig steigt die Flexibilität der Bausubstanz durch individuelle Gestaltungsmöglichkeit. Damit wird ebenso eine Nutzungsflexibilität erreicht, da lediglich die Außenhülle vorgegeben ist und somit auch verschiedenste Nutzungen abseits vom Wohnen angedacht werden können. Möglich ist z. B. die Nutzung als Atelier, Büro oder Arztpraxis, für Kleingewerbe oder Ähnliches, dafür werden – aufgrund der großzügigen Grundrisse und der mindestens 3 m hohen Räume – alle gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Dabei haben die gestapelten Häuser auch einen geringeren Flächenverbrauch als herkömmlicher Geschoßwohnbau mit ähnlicher Größe und einen wesentlich kleineren Fußabdruck als ein Einfamilienhaus, womit Mittertreffling den prognostizierten Zuwachs der Bevölkerung für 2040 mit Leichtigkeit aufnehmen und Wohnraum für bis zu 500 Bewohner:innen schaffen kann und für mannigfaltige Nutzungen offenbleibt.

Atmosphäre am Quartiersplatz ↓

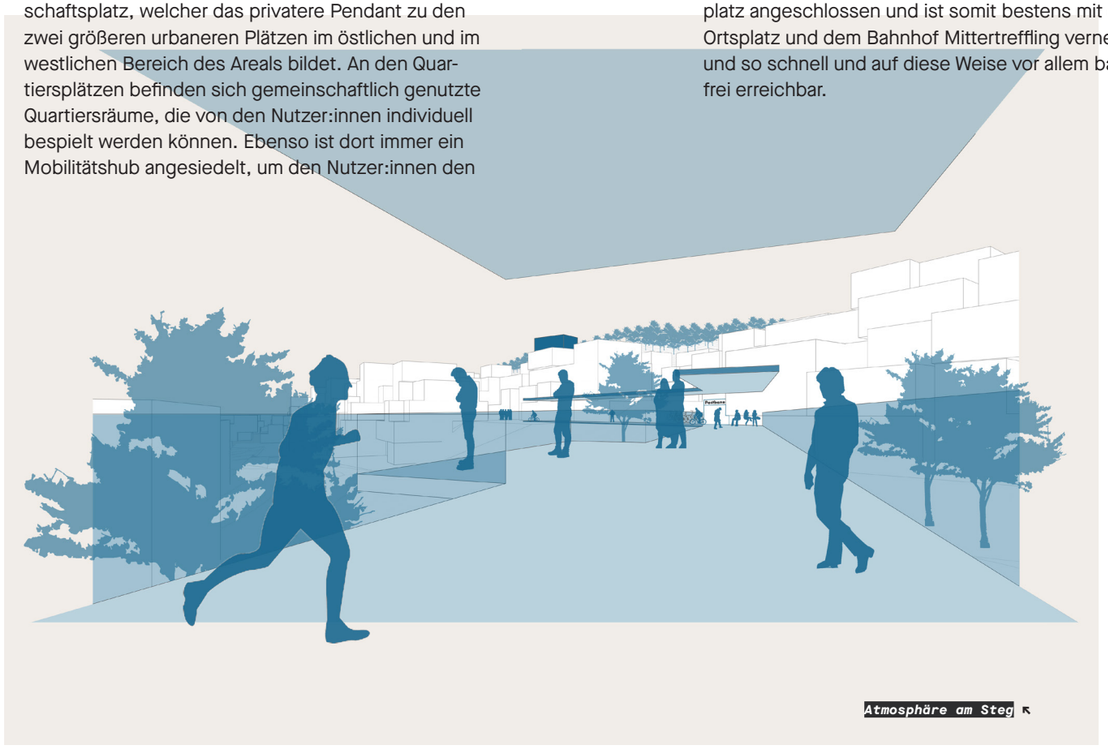


Städtebau

Die Module sind aber nicht nur formgebend für die gestapelten Häuser: Durch ihre Kombination und vor allem das Verschieben im öffentlichen Raum formen sie die Freiflächen, die Nachbarschaften und die Quartiere. Diese Erschließungsflächen ziehen sich dabei als lineare Struktur durch das gesamte Areal. Verbunden werden diese Zonen über den öffentlich genutzten Freiraum, welcher über Freizeitflächen mit Stadtmobiliar und über gemeinschaftlich genutzte Aneignungsflächen verfügt. Letztere können von den Bewohner:innen in Anspruch genommen werden, z. B. zum Grillen oder einfach dazu, ihre Zeit im gemeinschaftlichen Freiraum zu verbringen und die Interaktion unter den Bewohner:innen zu fördern.

Aufgrund der Topografie steigen diese linearen Freiräume leicht (nie mehr als um 4%) an, um die starke Hanglage des Gebietes zu überbrücken und das gesamte Gebiet barrierefrei erschließen zu können. Die Höhensprünge im Verlauf des Hanges werden durch die offenen Erschließungsräume und die öffentlich zugänglichen Lifte barrierefrei überwunden. Diese sind jedoch keine Stiegenhäuser im klassischen Sinn, sondern komplett offen gestaltete Treppen ohne die Abschirmung gegen den öffentlichen Raum wie bei herkömmlichen Stiegenhäusern. Dies ermöglicht eine niederschwellige Überwindung der einzelnen Höhenniveaus und bietet dabei auch noch qualitativ hochwertige Verweilmöglichkeiten, welche durch ihre Aussicht und den Charme des Quartiers überzeugen. Diese offenen Stiegenhäuser schaffen so eine hervorragende Querdurchwegung durch das Gebiet und so ein zusammenhängendes Netz der linearen öffentlichen Freiflächen mit einer Vielzahl an Begegnungszonen und Aufenthaltsflächen. Diese Flächen durchziehen das gesamte Gebiet und vernetzen dieses mit den umliegenden Freiflächen wie dem dichten Waldgebiet im Norden mit einem umfassenden Freizeitangebot und der Auenlandschaft im Süden.

Die Freiräume, die sich immer zwischen vier gestapelten Wohnhäusern ergeben, formen einen Nachbarschaftsplatz, welcher das privatere Pendant zu den zwei größeren urbaneren Plätzen im östlichen und im westlichen Bereich des Areals bildet. An den Quartiersplätzen befinden sich gemeinschaftlich genutzte Quartiersräume, die von den Nutzer:innen individuell bespielt werden können. Ebenso ist dort immer ein Mobilitätshub angesiedelt, um den Nutzer:innen den Weg vom Quartier zum Bahnhof zu erleichtern. Dort gibt es Fahrradabstellmöglichkeiten und Leihmöglichkeiten für E-Bikes und E-Scooter. Diese lineare Freiflächenstruktur ist aber auch an den Hauptmobilitätsweg, die Hauptachse Nord, angebunden. Diese ist über einen Knotenpunkt am östlichen Quartiersplatz angeschlossen und ist somit bestens mit dem Ortsplatz und dem Bahnhof Mittertreffling vernetzt und so schnell und auf diese Weise vor allem barrierefrei erreichbar.



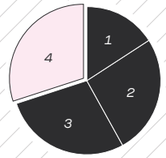
Atmosphäre am Steg ↖

Wohnraumangebot
199 Einheiten

Funktionale Aufteilung nach BGF
25.879 m² Wohn- und/oder Arbeitsflächen

Bebauungsgrad
GFZ: 0,8

Ziel-Modal-Split (bis 2030)
1. *MIV: 16 %*
2. *Fuß: 26 %*
3. *ÖV: 18 %*
4. *Fahrrad: 30 %*



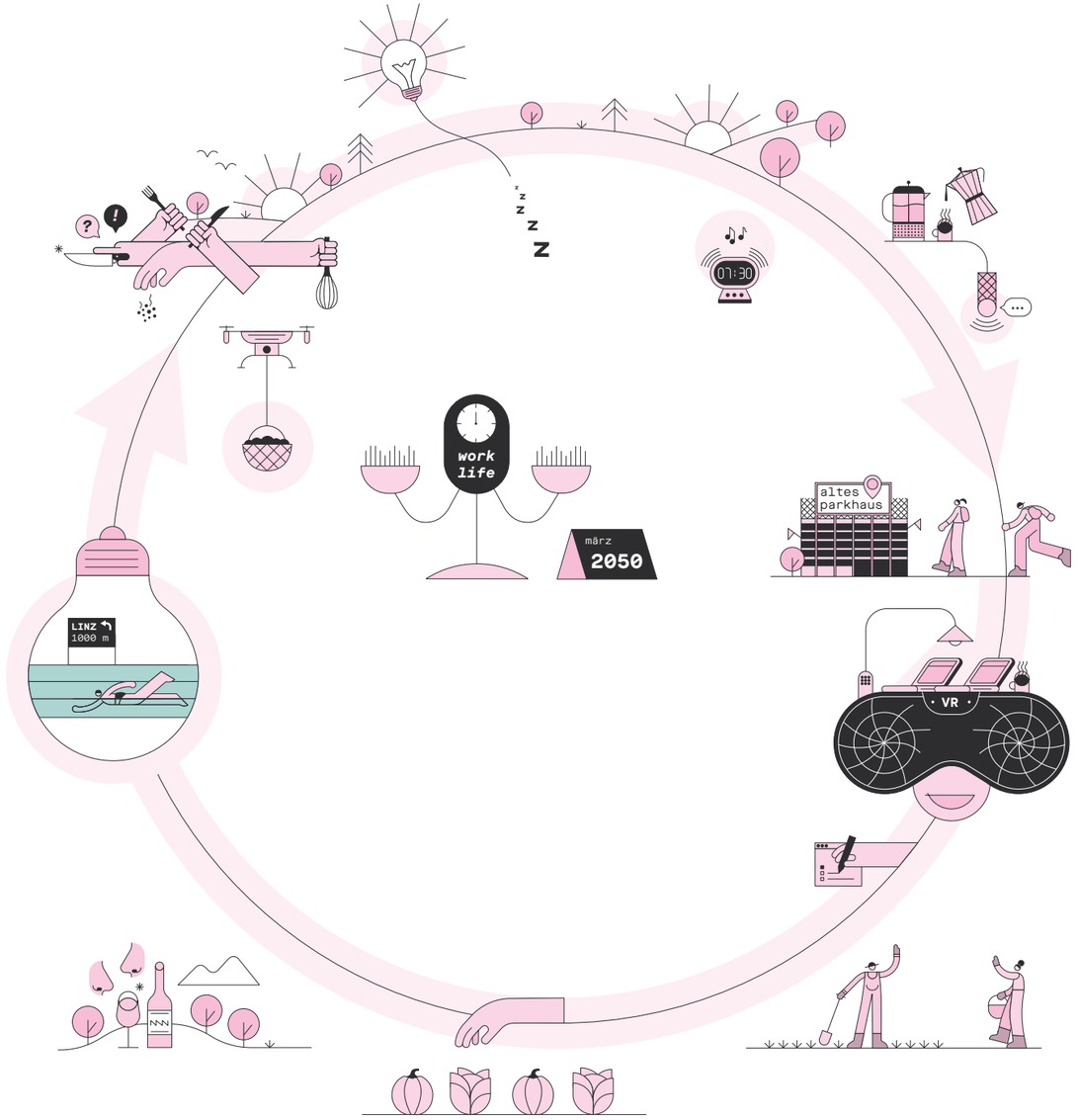
Sharing-Angebot
20 Bikes
10 E-Bikes
10 E-Scooter
12 E-Lastenräder
30 Trolleys
10 E-Pkw

Stellplatzangebot
379 Fahrradabstellplätze
120 Pkw-Stellplätze

Unendliche Weiten

Wir schreiben das Jahr 2050 ...

Die Sonne geht über den Hügeln des Mühlviertels auf. Der Himmel ist strahlend blau, es wird ein wunderbarer Tag werden. Obwohl es erst März ist, sind die Obstbäume schon in voller Blüte und der Winter, der eigentlich kein Winter mehr ist, schon lange wieder vorbei. Auf die veränderten klimatischen Rahmenbedingungen wurde bei der Planung des Quartiers schon Rücksicht genommen, so ist es das ganze Jahr über in der Wohnung angenehm temperiert. Der durch den Biorhythmus gesteuerte Wecker lässt mich sanft in den Vormittag gleiten und die Sonne scheint ins Schlafzimmer. Alexa teilt mir mit sanfter Stimme die anstehenden Termine des heutigen Tages mit. Ich öffne die Haustüre und bringe das frisch gelieferte Gebäck und die Tageszeitung – ja, in manchen Dingen bin ich schon sehr altmodisch – in die Küche. Kaffee- und Teekochen muss ich noch selber. Die Kinder sind schon fertig angezogen und bereit für den Erlebnisunterricht. Sie machen sich selbstständig zu Fuß auf den Weg. Die ehemalige Parkgarage wurde wirklich zu einer sehr innovativen Bildungseinrichtung umgebaut, dadurch hat sich der Mobilitätsaufwand von uns allen sehr verringert. Ich beschließe, heute den Co-Working-Arbeitsplatz im Quartier zu nutzen – nur für ein Meeting ins Büro zu fahren zahlt sich nicht aus, das kann gut auch in der Virtual Reality stattfinden. Und mein Konzert ist erst morgen, da fahre ich dann mit der Bahn in die Stadt. So, jetzt aber noch schnell die Lebensmittelbestellung abschicken, damit noch alles zeitgerecht geliefert wird. Das Gemüse aus dem Quartier ist immer noch das beste. Heute Nachmittag treffe ich am Gemeinschaftsfeld meine Nachbar:innen. Kürbisse und Feldsalat sollten noch geerntet werden, bevor wir im Kirschenhain den jungen Wein probieren können. Außerdem müssen wir dringend überlegen, wie wir uns in das Umgestaltungsprojekt der Autobahn einbringen, Ideen dafür haben wir genug: Freizeitanlagen, Ausstellungsflächen und Permakultur sind ja schon Mainstream. Vielleicht fällt uns gemeinsam was Neues, Innovatives ein. So eine Schwimmstrecke nach Linz, das wäre mal was Neues ... Die Work-Life-Balance hat sich sehr zum Positiven entwickelt in den letzten zehn Jahren. Die Sonne geht hinter dem Hügel unter und die Drohne liefert die bestellten Lebensmittel. Jetzt noch gemeinsam kochen und den Tag auf der Gemeinschaftsdachterrasse ausklingen lassen. Vielleicht kommt mir ja im Schlaf noch eine Idee für die Autobahnumgestaltung ...



Beteiligte

↘ **Martin Berger** ist Universitätsprofessor und Leiter des Forschungsbereiches für Verkehrssystemplanung (MOVE) am Institut für Raumplanung der TU Wien. Er erforscht, konzipiert und implementiert Mobilitätsstrategien für unterschiedliche Räume auf allen Maßstabsebenen mit einem besonderen Interesse für alle Formen der „neuen" Mobilität. Schwerpunkt seiner Tätigkeit ist die Mobilitätsforschung.

↘ **Petra Hirschler** ist Raumplanerin und lehrt und forscht am Institut für Raumplanung, Forschungsbereich Region der TU Wien. Ihre aktuellen Themenschwerpunkte sind Gender Planning, die Entwicklung von Stadtregionen und Planungsethik. Die transdisziplinäre Zusammenarbeit und das Planen vor Ort sind ihr ein besonderes Anliegen.

↘ **Andreas Mandlbauer** wurde an der TU Wien als Raumplaner ausgebildet und arbeitet seit 1994 in der Abteilung Raumordnung, Aufgabengruppe Überörtliche Raumordnung des Landes Oberösterreich. Seine aktuellen thematischen Schwerpunkte liegen in der Regionalplanung, in der betrieblichen Leitstandortentwicklung, in der integrierten Planung von Standort- und Verkehrsentwicklung sowie in der interkommunalen (stadtregionalen) Raumentwicklung.

↘ **Florian Pühringer** arbeitet als Universitätsassistent am Forschungsbereich Stadt- und Regionalforschung am Institut für Raumplanung der TU Wien. In seiner Forschung beschäftigt er sich mit dem Einsatz räumlicher Analysen und Visualisierung in der Planung. Seine aktuellen Themenschwerpunkte liegen im Bereich der Mobilitätsplanung und Erreichbarkeit.

↘ **Michael Resch** hat Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien studiert und ist seit 2018 in der Abteilung Raumordnung des Landes Oberösterreich tätig. Die Schwerpunkte seiner Tätigkeit liegen im Bereich der strategischen Landesplanung, der interkommunalen (stadtregionalen) Raumentwicklung und der Regionalplanung. Ein besonderes Anliegen ist ihm die bestmögliche Abstimmung von Raumentwicklung und Mobilität.

↘ **Sebastian Sattlegger** studierte Architektur an der TU Wien, wo er derzeit als Universitätsassistent am Forschungsbereich Städtebau tätig ist. Weitere Lehrerfahrung sammelte er am Institut für Städtebau der TU Graz. Davor war er in verschiedenen Architekturbüros in Salzburg und Wien sowie bei Stadtentwicklungsprojekten der Interamerican-Development Bank in Lateinamerika engagiert. In Praxis, Forschung und Lehre beschäftigt er sich schwerpunktmäßig mit Räumen der städtischen Peripherien und der diffusen Randbereiche urbaner Agglomerationen.

↘ **Sibylla Zech** ist Professorin für Regionalplanung und Regionalentwicklung an der TU Wien und Geschäftsführerin des von ihr gegründeten Planungsbüros stadtland. Ihre Arbeitsschwerpunkte liegen in der Raum- und Regionalentwicklung, der soziokulturell orientierten Gemeinde-, Stadt- und Regionalplanung bzw. einer ökoeffizienten Raumplanung. Sie ist bevorzugt vor Ort in kommunikativen Planungsprozessen tätig, wobei die grenzüberschreitende Zusammenarbeit dabei im Fokus steht.

↘ **Studierende**
Daniel Binder, Christoph Bleimuth, Marco Dernberger, Katja Gadziak, Anna Geiger, Felix Heinze, Linda Hofbauer, Arthur Kammerhofer, Lukas Knott, Verena Kößl, Leonie Kratzner, Géza László, Yan Phin Lee, Lukas Litzlbauer, Sophia Niedermeier, Ramon Obmann, Yllka Qarri, Theresa Rihs, Julius Schambeck, Anastasia Starozhilova, Julia Vorraber

Organisatorische und fachliche Unterstützung durch
↘ **Patrick Zöchling**

Einen herzlichen Dank an unsere
↘ **Kooperationspartner:innen** in den Gemeinden,
↘ **Gastvortragenden und Gastkritiker:innen,** die durch ihre wertvollen Inputs maßgeblich zum Gelingen des Projektes beigetragen haben.