



Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or
master thesis is available at the main library of the
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

DER LINZER NORDEN

EINE STADTMORPHOLOGISCHE ANNÄHERUNG

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or
master thesis is available at the main library of the
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

DER LINZER NORDEN
Eine stadtmorphologische Annäherung

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

Ao. Univ. Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn. Erich Raith

E260/S

Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Julia Stockinger, BSc.

00857171

KURZFASSUNG

Die Donau hat im Linzer Stadtbild schon immer eine große Rolle eingenommen. Auch wenn die Barriere durch diverse Brücken überwunden werden kann, ist der Fluss eine eindeutige Trennlinie.

Die Frage, die in der vorliegenden Arbeit behandelt wird, ist, wie sehr der Linzer Norden vom auf der anderen Seite liegenden Stadtkern städtebaulich abhängig gemacht wurde, und wo im Stadtbild eine eigene Identität zu erkennen ist. Ein Augenmerk wird auch auf die Linzer Brückenthematik gelegt, besonders aktuell ist dabei der geplante Bau der neuen Eisenbahnbrücke und des Westrings.

Außerdem soll sich über die künftige Positionierung Gedanken gemacht werden: ist es logisch, sich als zentrumsnaher, familienfreundlicher und verhältnismäßig grüner Wohnraum zu vermarkten, oder gibt es andere Charaktereigenschaften, die mehr Potential aufweisen?

The Danube has always had a big impact on the cityscape of Linz. Even if bridges helped to overcome the barrier, the river has always been the defining separation line.

The thesis is, therefore, concerned with the impact the city center had on the urban development of the northern part of Linz and which parts of the cityscape developed their own identity.

In view of the current reconstruction of the old railway bridge and the planned Westring, there will also be a focus on the several bridges connecting the various parts of the city.

Furthermore, the future alignment needs to be considered: is it most logical, to position the North as a region close to the city center, family friendly and relatively green residential area or are there other factors that carry more potential?

„Eigentlich geht man nicht nach Linz in die Disco. Eigentlich geht man überhaupt nicht nach Linz. Linz ist der Arsch der Welt: Chemie, Langeweile, Drogen.“

(Wolfgang Höbel, Der Spiegel, 7. November 2005)

„In Linz geboren, allein das ist ein fürchterlicher Gedanke.“

(Thomas Bernhard, Heldenplatz, 1988)

„Linz - man lächelt immer in Österreich, wenn jemand diesen Stadtnamen nennt, er reimt sich zu unwillkürlich auf Provinz. Eine kleinbürgerliche Bevölkerung ländlichen Ursprungs, Schiffsarbeiter, Handwerker, meist arme Leute, nur ein paar Häuser altangesessenen österreichischen Landadels.“

(Stefan Zweig, Joseph Fouché. Bildnis eines politischen Menschen, 1929)

„Mit Cyankali hats keine Eile! Man kann auch ruhig sterben vor Langeweile. Wie in der Provinz. Zum Beispiel in Linz.“

(Eduard von Bauernfeld, Poetisches Tagebuch. In zahmen Xenien von 1820 bis Ende 1886, 1845)

„In Linz, da stinkt's“

(Allgemeine Redewendung)

„Je näher Linz, desto blühender alles umher. Endlich erreichten wir den letzten u. höchsten Berg von Linz, u. erschraken ordentlich vor der plötzlichen himmlischen Aussicht, u. der zauberischen Lage dieser schönen Stadt.“

(Joseph von Eichendorf, um 1807)

„In Linz müßte man sein ...“

(Helmut Qualtinger, Der Menschheit Würde ist in Eure Hand gegeben, 1959)





INHALTSVERZEICHNIS

1	Kurzfassung	05	5	Die Identität der nördlichen Stadtteile	83
2	Einführung	17	5.1	Die nördlichen Stadtteile	85
3	Die Stadt an der Donau	21	5.1.1	Alt-Urfahr	90
3.1	Geografische Einführung	23	5.1.2	Areal zwischen Hauptstraße und Wildbergstraße	100
3.1.1	Topografie	23	5.1.3	Auberg / Pöstlingberg	110
3.1.2	Klima	24	5.1.4	Areal Knabenseminarstraße	111
3.1.3	Gewässer	24	5.1.5	Areal zwischen Wildbergstraße und Autobahnabfahrt	111
3.2	Geschichtliche Annäherung	27	5.1.6	Harbach	118
3.2.1	Die Ursprünge	27	5.1.7	Wohngebiet Bachlberg und Gründberg	118
3.2.2	Die Stadt Urfahr	32	5.1.8	Areal zwischen Haselgraben und Ferdinand-Markl-Straße	119
3.2.3	Die Industrialisierung und ihre Folgen / Der erste Weltkrieg	32	5.1.9	St. Magdalena	120
3.2.4	Die Zwischenkriegszeit / Die Eingemeindung Urfahrs	34	5.1.10	Domach / Biesenfeld / Auhof	121
3.2.5	Der Ständestaat	34	5.1.11	Katzbach	123
3.2.6	Die Nationalsozialisten / Der zweite Weltkrieg	35	5.2	Das Potential der nördlichen Stadtteile	135
3.2.7	Die geteilte Stadt	38	5.2.1	Urfahr	137
4	Die Stadtteile nördlich der Donau	41	5.2.2	Domach - Auhof	158
4.1	Das Fischerdorf an der Donau	43	5.2.3	Das Potential im Überblick	172
4.2	Die Donau: Trennendes Element und verbindendes Identitätsmerkmal	49	6	Ausblick	175
4.2.1	Die Donau als trennendes Element	50	6.1	Vorstadt oder Stadtteil	177
4.2.2	Die Donaubrücken als verbindende Elemente	52	6.2	Stadterweiterung oder Nachverdichtung	179
4.2.3	Der Donauraum als Kulturraum und Ort der Freizeitgestaltung	73	6.3	Städtebau oder Stadtpolitik	183
4.3	Die Entwicklung Richtung Norden	77	7	Literaturverzeichnis	186
			8	Abbildungsverzeichnis	189
			9	Persönliche Bezugspunkte	190

EINFÜHRUNG

2

In Linz beginnt's.

Und heute ist nichts mehr so wie damals, als es begonnen hat.

Jeder Mensch nimmt seine Umwelt anders wahr. Schon die Kindheitserinnerungen an die eigene Heimat können niemals die gleichen sein, wie jene von Mitschülern oder den eigenen Geschwistern. Das persönliche Umfeld, verschiedenste Erfahrungen und andere Entwicklungen prägen die eigene Wahrnehmung. All das führt zwangsläufig zu einem anderen Verständnis für Orte.

Ich habe Linz immer als meine Heimatstadt angesehen, obwohl ich die Hälfte meiner Kindheit auf dem Land verbracht habe. Von klein auf hat sich meine Tagesroutine im nördlichen Linzer Stadtgebiet abgespielt, vom Kindergarten bis zur Matura. Bereits in dieser Zeitspanne haben sich meine Perspektiven auf das Stadtgefüge durch häufig wechselnde Schulwege immer wieder verändert.

Heute ist meine Wahrnehmung eine andere als damals. Im Gegensatz zu meiner Kindheit hat sie sich nicht durch eine andere Routine innerhalb des Stadtgebiets verändert, sondern durch eine gewisse Distanz, die sich durch den Umzug in eine Großstadt, das Architekturstudium und meine persönliche Entwicklung ergeben hat.

Das hat meine Beziehung zu dem Ort, an dem ich aufgewachsen bin, verändert. Ebenso wie die Auseinandersetzung mit ihm im Laufe dieser Arbeit.

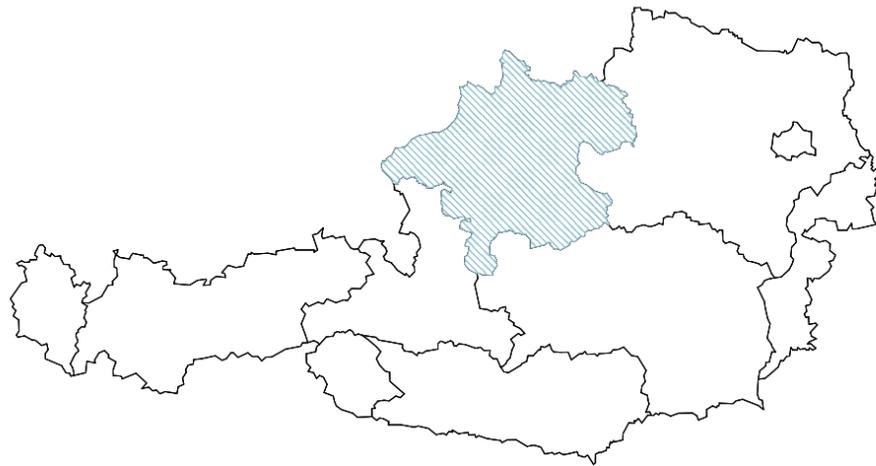


Abbildung 1
Lage Oberösterreich



Abbildung 2
Lage Linz

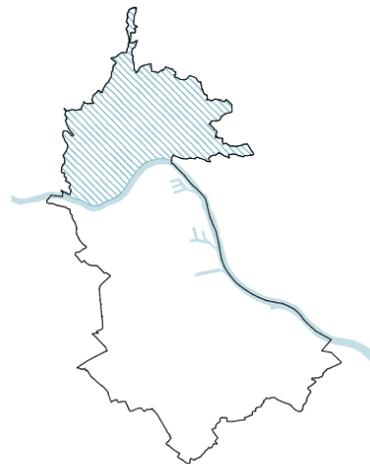


Abbildung 3
Linz mit Bearbeitungsgebiet

Einen Ort nicht nur zu sehen wie er ist, sondern sich damit zu beschäftigen und zu verstehen warum er so aussieht – durch geografische Gegebenheiten, dem Gesichtspunkt der Stadtgeschichte und aufgrund der zeitgenössischen Entwicklungen im Bauwesen – war für mich im Studium einer der spannendsten Wege der Auseinandersetzung mit Architektur.

Die Entscheidung, meine Heimatstadt beziehungsweise den nördlichen Teil davon unter dem Aspekt der Stadtmorphologie zu betrachten, hat mich erkennen lassen, dass man einen Ort gleichzeitig gut kennen und trotzdem wenig über ihn wissen kann. Aus diesem Grund war es für den Aufbau meiner Arbeit von großer Bedeutung, ganz vorne anzufangen und das Gebiet einer umfangreichen Analyse zu unterziehen.

Beginnend mit einer kurzen Auseinandersetzung mit den geografischen Gegebenheiten, setzt die Arbeit mit der geschichtlichen Entwicklung des Ortes beziehungsweise der beiden sich an der Donau gegenüberliegenden Ortschaften fort. Über den städtebaulichen Einfluss der Donau und der Anschlusspunkte der Donaubrücken erfolgt die Überleitung auf die genaue Analyse des nördlichen Stadtgebiets nach strukturellen Gegebenheiten.

Den Abschluss bilden Vorschläge für eine positive Weiterentwicklung des Bearbeitungsgebiets durch gezielte Maßnahmen und der Versuch einer Schlussfolgerung unter realistischen Gesichtspunkten.

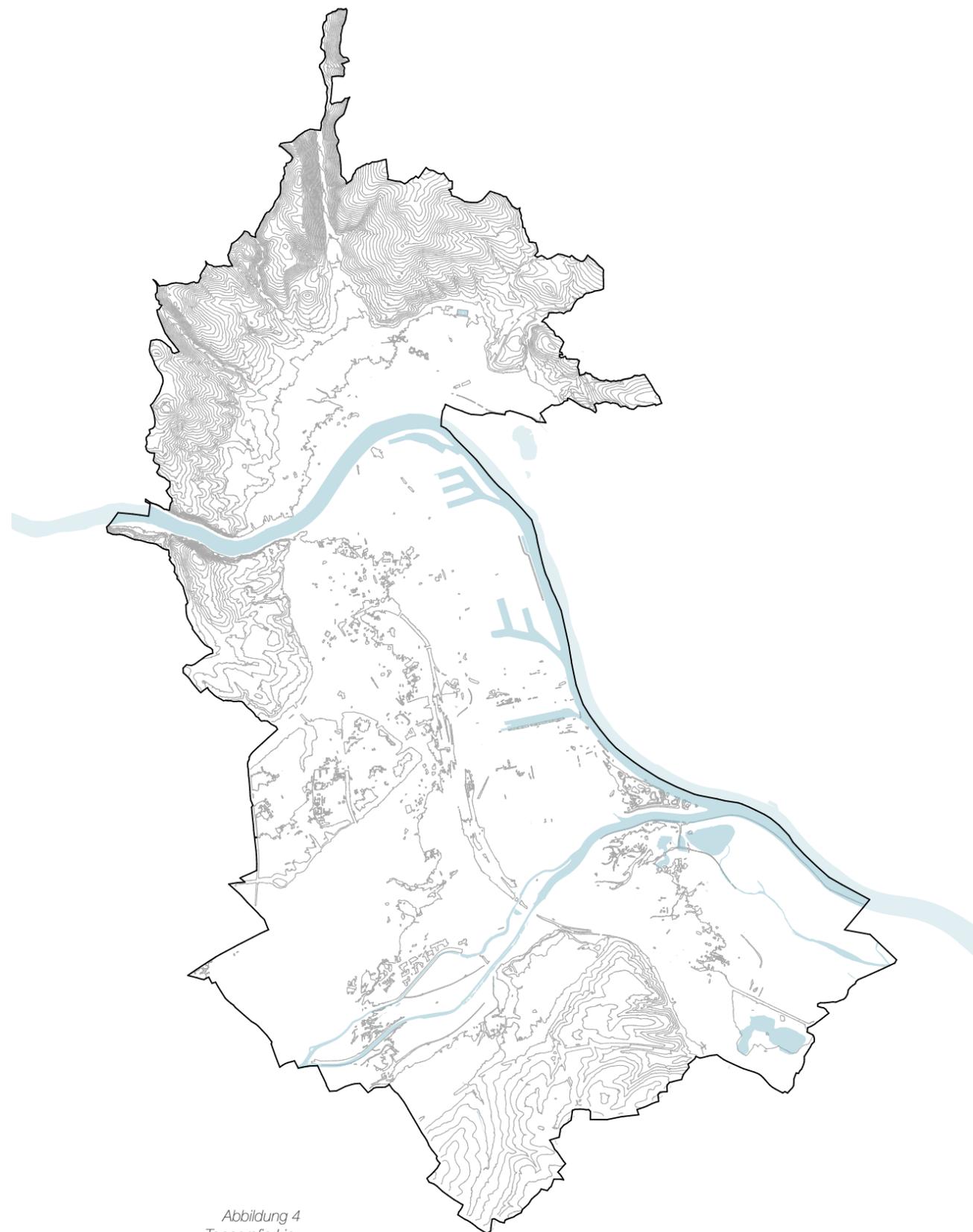


Abbildung 4
Topografie Linz

DIE STADT AN DER DONAU

3

GEOGRAFISCHE EINFÜHRUNG 3.1

- TOPOGRAFIE 3.1.1
- KLIMA 3.1.2
- GEWÄSSER 3.1.3

GESCHICHTLICHE ANNÄHERUNG 3.2

- DIE URSPRÜNGE 3.2.1
- DIE STADT URFAHR 3.2.2
- DIE INDUSTRIALISIERUNG UND IHRE FOLGEN / DER ERSTE WELTKRIEG 3.2.3
- DIE ZWISCHENKRIEGSZEIT / DIE EINGEMEINDUNG URFAHRS 3.2.4
- DER STÄNDESTAAT 3.2.5
- DIE NATIONALSOZIALISTEN / DER ZWEITE WELTKRIEG 3.2.6
- DIE GETEILTE STADT 3.2.7

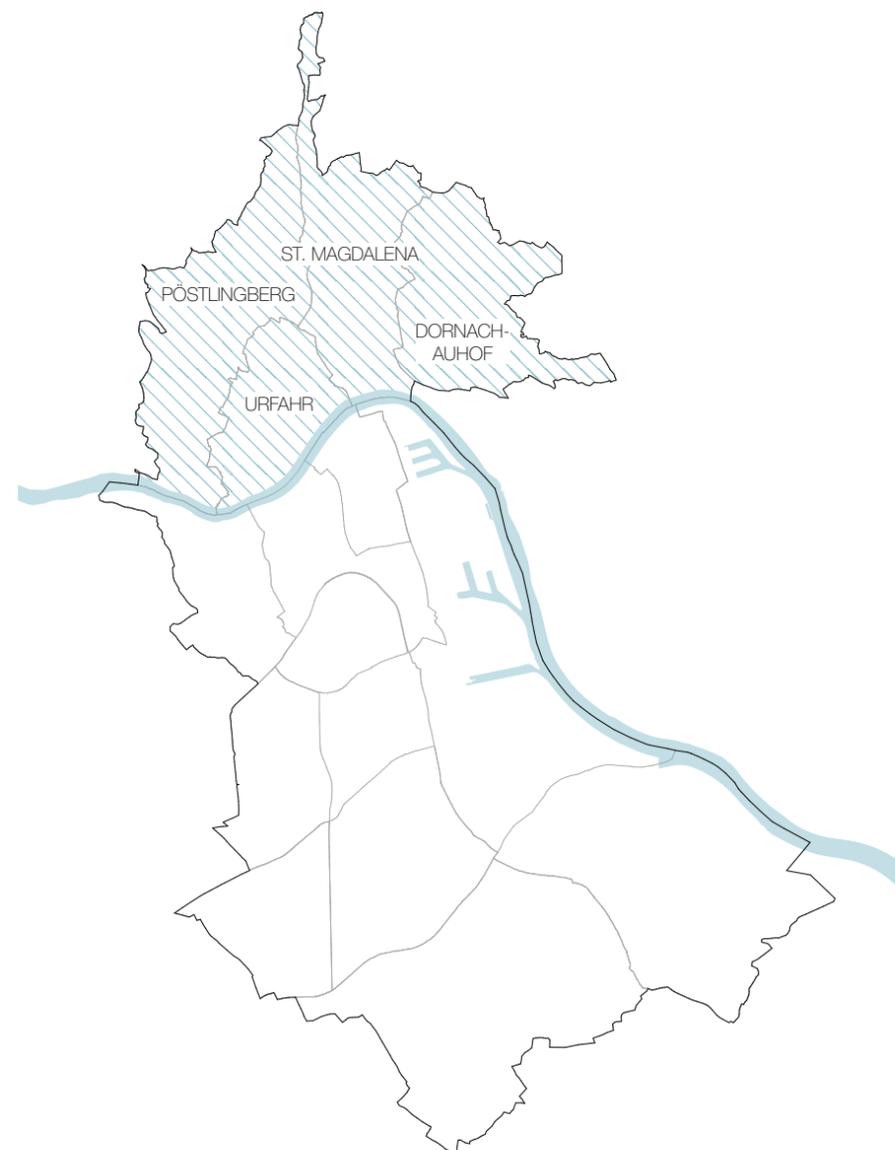


Abbildung 5
Statistische Bezirke Linz

GEOGRAFISCHE EINFÜHRUNG 3.1

Linz liegt im Norden von Österreich und ist mit 206.895 Einwohnern (Stand. 1.1.2019)¹ die drittgrößte Stadt der Bundesrepublik. Die Landeshauptstadt des Bundeslandes Oberösterreich wird seit 2014 in 16 statistische Bezirke eingeteilt, die geografisch durch die Donau und die Traun in den Linzer Norden, einen Linzer Zentralraum und den Linzer Süden unterteilt werden. Die vorliegende Arbeit befasst sich mit dem Gebiet nördlich der Donau, welches sich aus den Bezirken Dornach-Auhof, Pöstlingberg, St. Magdalena und Urfahr zusammensetzt.²

TOPOGRAFIE 3.1.1

Nicht nur Linz, sondern ganz Oberösterreich wird durch die Donau geteilt. Nördlich des Flusses befindet sich mit dem Granit- und Gneishochland ein Teil der Böhmisches Masse, während südlich das Alpenvorland angrenzt, worauf der oberösterreichische Teil der Kalkalpen folgt.

Im Bereich des Stadtgebiets ist die Donau das prägende Element des Linzer Feldes oder auch Linzer Beckens. Dabei handelt es sich um eine Raumeinheit, die die Niederterrassen und die Austufe der Stadtbebauung sowie das Auland der Enns- und Traunmündungen und deren angrenzenden Niederterrassen umfasst.

Begrenzt wird die Beckenlandschaft durch die „Südlichen Mühlviertler Randlagen“ im Norden und im Osten, das „Inn- und Hausruckviertler Hügelland“ und dabei im Speziellen durch die westlichen Linzer Stadthügel Freinberg, Froschberg, Römerberg und Schlossberg sowie durch das „Untere Trauntal“ und das „Traun-Enns-Riedelland“.³

¹ Büro Stadtregierung Linz Stadtforschung: Linz.
URL: https://www.linz.at/zahlen/040_Bevoelkerung/ [12.05.2019]

² Büro Stadtregierung Linz Stadtforschung: Linz.
URL: https://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/ [12.05.2019]

³ Gamerith, Helga & Schwarz, Friedrich & Strauch, Michael. 2007. Natur und Landschaft - Leitbilder für Oberösterreich: Raumeinheit Linzer Feld. Linz: Amt der Oö.Landesregierung, Naturschutzabteilung, S.11ff

Das Linzer Feld bietet die optimalen topografischen Voraussetzungen für eine Besiedlung, die sich vor allem auf die günstige Verkehrslage zurückführen lässt. Da sich dort die beiden wichtigen Verbindungsachsen Nord-Süd und Ost-West trafen, war das Gebiet an der Donau schon früh ein wichtiger Umschlagplatz.⁴

Auch die heutige Verkehrssituation wird immer noch maßgeblich durch die Topografie der Stadt beeinflusst. Vor allem im in dieser Arbeit behandelten Gebiet, dem Norden von Linz, sind die Hauptverkehrswege deutlich dem Verlauf der Hügellandschaft angepasst. Überlagert man die Höhenentwicklung mit dem Verkehrsnetz, fällt lediglich die Mühlkreisautobahn etwas aus dem Bild. Und auch diese wurde, zwar unter anderen baulichen Voraussetzungen, aber doch im Verlauf bestehender Wegebeziehungen, im Stadtbild verankert.

3.1.2 GEWÄSSER

Wasser im Allgemeinen und Flüsse im Speziellen waren schon immer von immenser Bedeutung für die Entstehung, die Entwicklung und die Strukturierung von Städten. Flüsse haben sich in der Zeit der ersten Besiedlungen optimal zur Niederlassung geeignet, da sie damals vor allem als Wasserversorgung eine zentrale Rolle spielten. Sie dienen auch heute noch als Transport- und Handelsweg und werden als Energiequellen genutzt. Im Stadtbild selbst sind sie zentrales Orientierungselement und ein wichtiger Identifikationsfaktor.

So ist es auch in Linz. Die Donau ist das prägendste Element der Landeshauptstadt und diese Verbindung lässt sich bereits im Namen erkennen. Linz stammt von dem keltischen Wort „lentos“ ab und kann als „Stadt an der Krümmung“ übersetzt werden.⁵ Des Weiteren wird der Einfluss dadurch sichtbar, dass Linz auch häufig mit dem Beinamen „an der Donau“ bezeichnet wird.

Die Donau ist nach der Wolga der zweitlängste Fluss Europas und durchfließt von Deutschland ausgehend zehn Länder, bevor sie ins Schwarze Meer mündet. Dabei passiert sie unter anderem die Hauptstädte Wien, Bratislava, Budapest und Belgrad.

3.1.3 KLIMA

Linz befindet sich klimatisch gesehen, wie der Rest von Österreich, in der gemäßigten Zone. Die Hügellandschaft, die die Stadt im Norden, Osten und Westen bestimmt, sorgt für kalte Luft, während Einschnitte wie der Haselgraben und der gesamte Donaubeereich die Zirkulationsrichtungen vorgeben und den Stadtraum in Richtung des sich öffnenden Südens abkühlen.⁶

⁴ Constantini, Otto: Großstadt Linz - Ein baulicher Überblick. Linz 1952. S.9

⁵ Laister, Judith: An die Donau! Kulturmeilen am Schwellenraum Fluss. In: NORDICO Stadtmuseum Linz (Hg.): Linz/Donau. Flussgeschichten einer Stadt. Publikation Nr. 108. Linz 2014. S.45

⁶ Art, Peter & Broquard, Dimitri & Voegeli, Jonas: Linz Atlas - Zur Lebensqualität hier und anderswo. Verlag Springer. Wien/New York 2009. S.90

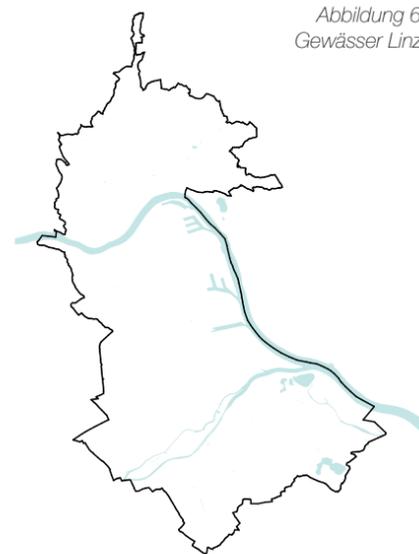


Abbildung 6 Gewässer Linz

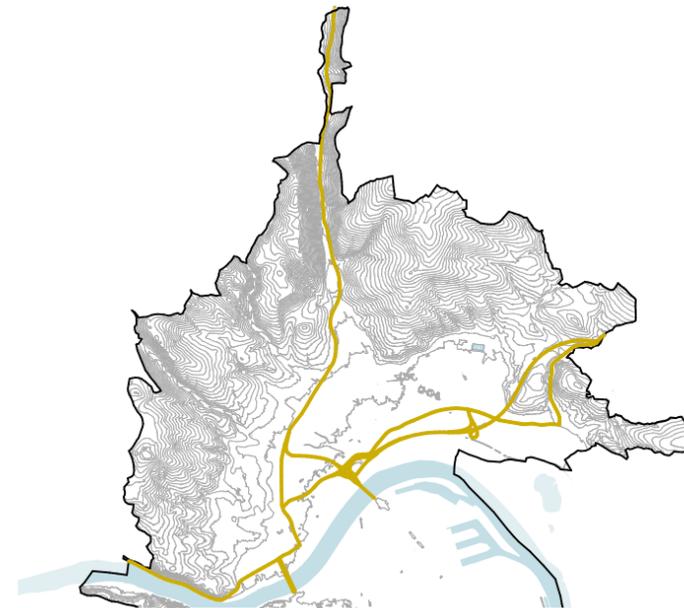
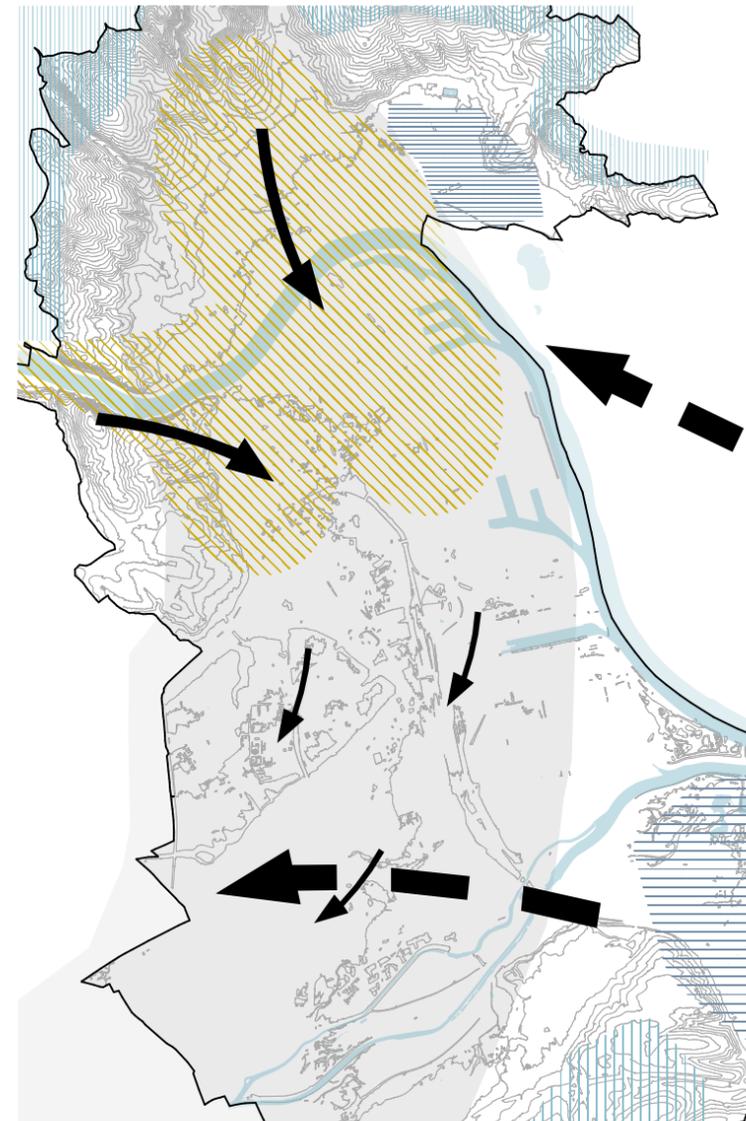


Abbildung 7 Überlagerung Höhenschichtlinien und Hauptverkehrswege Urfahr



- primär lokale Kaltluftproduktion
- Wirkungsraum Donau
- Wirkungsraum Haselgrabenwind
- Stagnationsräume bei Nacht
- Luftströmungen
- bodennahe Strömung

Abbildung 8 Linzer Winde

GESCHICHTLICHE ANNÄHERUNG 3.2

In der Geschichte von Linz gab es viele Identitäten, mit denen sich die Stadt auseinandersetzen musste: Der Stellenwert im Nationalsozialismus und die Entwicklung zur Industriestadt, die anschließende Zeit als geteilte Stadt und aktuell der Wunsch, den Status als Kulturstadt zu festigen. Nur eine Konstante gab es fortwährend: die Donau, die als zentraler Punkt des Stadtbildes auch immer eine zentrale Rolle in der Identitätsphase spielte.

DIE URSPRÜNGE 3.2.1

Die ersten baulichen Überreste im Raum Linz wurden bei Ausgrabungen auf dem Freinberg und dem Gründberg gefunden. Es handelte sich dabei um Wallanlagen und es wird angenommen, dass die Funde aus dem 2. und 1. Jahrhundert vor unserer Zeit stammen.⁷

Im 1. Jahrhundert n. u. Z. fand unter Kaiser Augustus die Erweiterung des römischen Reiches und damit die Besetzung des keltischen Königreichs statt. Im Zuge dessen wurde in Linz ein Kastell errichtet. Da es sich entlang der Donau aber um das einzige Kastell zwischen Oberstimm (Bayern) und der Anlage Camuntum handelte, kann man von stabilen Verhältnissen ausgehen. Erst im Zuge einer Bedrohung von Norden kommend wurden weitere Kastelle errichtet und jenes in Linz als Steinbau erneuert.⁸

In einer Urkunde aus dem Jahr 799 wird der Ort „Linz“ zum ersten Mal in deutscher Sprache erwähnt, als Lokalisierung der Martinskirche.⁹

Bereits die Raffelstetter Zollordnung – „das wichtigste wirtschaftshistorische Schriftstück zur Geschichte an der mittleren Donau“ von ca. 903-905 belegt den Stellenwert, den Linz als

⁷ Katzinger, Willibald: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*. Verlag Friedrich Pustet Regensburg 2008. S.19

⁸ Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S.16

⁹ Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S.14

Handelsort erlangt hatte und der sich im Laufe der darauffolgenden Jahrhunderte weiter ausbauen ließ. Das Repressalienrecht, welches Herzog Rudolph IV. der Stadt 1362 verlieh und das fürstliche Marktprivileg aus dem Jahr 1382 sorgten dafür, dass der Handel gut funktionierte.¹⁰

1206/07 wurde Linz von den Babenbergern erworben und gehörte damit zu Österreich. Die Herzöge waren dabei, ihre Machtposition weiter auszubauen und ließen die Stadt Linz im Zuge dessen erweitern. Der Hauptzugang blieb an seiner bisherigen Stelle, dem oberen Wassertor, erhalten, und so führte der Weg zum neu angelegten Hauptplatz über den am Hofberg gelegenen alten Teil der Stadt, die heutige „Altstadt“.

Der Hauptplatz ist auch heute noch einer der größten umbauten Plätze in ganz Österreich. Damals war seine Nordseite aber noch durch mehrere Gebäude abgeschlossen.

Die wichtigste Achse der alten Stadt, welche sich aus der Altstadt und ihrer Verlängerung – der Herrengasse – zusammensetzte, wurde bei der Neuanlage durch die heutige „Landstraße“ ersetzt.¹¹ Es ist also nicht überraschend, dass sich die ersten Vorstädte außerhalb des Stadtkerns östlich der Stadtmauer (an der Donau) und im Bereich der inneren Landstraße (am Taubenmarkt) entwickelten.¹²

1497 war für die Stadt an der Donau ein bedeutendes Jahr: Kaiser Maximilian I. verlieh der Stadt das Recht, die erste Donaubrücke zu erbauen. Für die Urfahrer Bevölkerung war das allerdings keine gute Nachricht, da sie das Fährrecht für die Überfahrten über die Donau inne hatte und durch den Brückenbau im wirtschaftlichen Nachteil war. Nachdem sämtliche Anstrengungen, den Brückenbau zu verhindern, vergebens waren, entschied sie sich dafür, eine Kirche zu bauen. Die Nikolaikirche erwies sich als hervorragende Einnahmequelle.¹³ Die Kirche wurde als solche bis zum Ende des 18. Jahrhunderts genutzt, danach wurde sie in einen Getreidespeicher umgebaut. Einige Jahre später erfolgte ein erneuter Umbau und die ursprüngliche Kirche wurde zum Wohnbau, der bis zum Jahr 1975 als solcher Bestand hatte. Weil das Gebäude dem Bau des Neuen Rathauses im Weg stand, folgte der Abriss.¹⁴

Nach zwei verheerenden Stadtbränden, die die Stadt im Jahr 1509 auf 7 Häuser reduzierten, förderte Kaiser Maximilian I. einen Wiederaufbau in Marmor um einen Brandüberschlag zu verhindern. Immerhin hielten beim nächsten Brand im Jahr 1542 bereits 69 Häuser dem Feuer stand.¹⁵

Gegen Ende des 16. Jahrhunderts wurden in Linz einige wesentliche Großprojekte vorangetrieben. Ausgehend vom im Schloss residierenden Erzherzog und späteren Kaiser Matthias sollte die Stadt eine wesentliche Modernisierung erfahren: Die sanierungsbedürftige Burg wurde durch den Neubau eines Schlosses ersetzt, das Landhaus wurde errichtet und die Stadt sollte auf die doppelte Größe erweitert werden. Letzteres Vorhaben stieß bei der Bevölkerung allerdings auf Widerstand und wurde daher so nicht realisiert.¹⁶

¹⁰ Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S.11ff

¹¹ Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S.22ff

¹² Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.19

¹³ Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S.41

¹⁴ [https://de.wikipedia.org/wiki/Nikolaikirche_\(Urfahr\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Nikolaikirche_(Urfahr))

¹⁵ Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S.37

¹⁶ Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S. 40

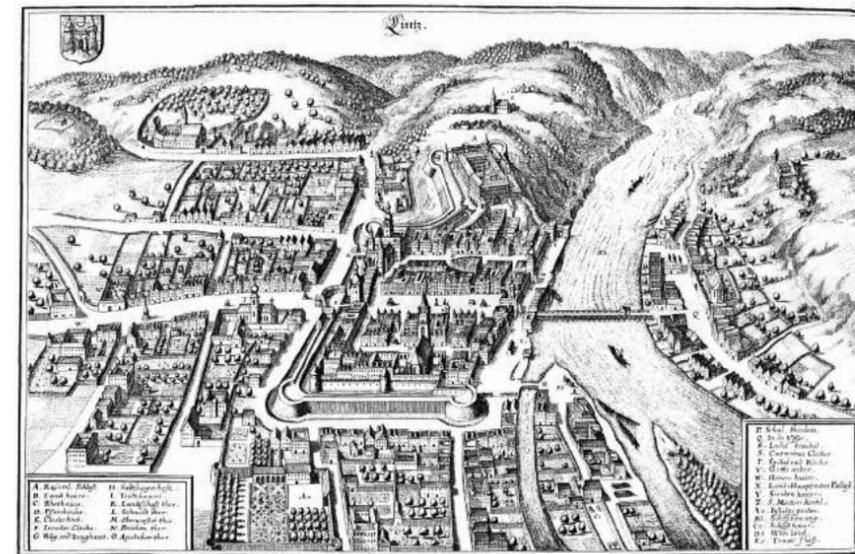


Abbildung 9
Ansicht der Stadt Linz nach einem
Stich von Matthaeus Merian (1656)

Als im Jahr 1632 die Öffnung des Landhauses Richtung Süden beschlossen wurde, gewann die daran anschließende Herrenstraße wieder an Bedeutung. Zuvor war sie – wie bereits erwähnt – bei der Neuanlage der Stadt durch die Babenberger als Verlängerung der Hauptstadtachse durch die Landstraße ersetzt worden.¹⁷

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts erfuhr Linz einen wirtschaftlichen Aufschwung, der dazu beitrug, dass sich das Erscheinungsbild der Stadt veränderte. Neben einer großzügigen Stadterweiterung ließen die Bürger ihre Häuser am Hauptplatz und in der Altstadt renovieren.¹⁸ Die barocken Fassaden, die im Zuge dessen entstanden sind, zieren das Stadtbild noch heute.

Neben der Bautätigkeit der Bevölkerung kam es auch durch die zahlreichen in Linz niedergelassenen Ordensgemeinschaften zu einigen neuen Entwicklungen. An erster Stelle sind dabei die Jesuiten zu nennen, die neben dem alten Dom unter anderem auch das angrenzende große Kollegium (heute Teil der Kunstuniversität Linz) errichten ließen. Einige weitere Gebäude, die sich in ihrem Besitz befanden, wurden umgebaut und erweitert.¹⁹

Neben den Jesuiten gab es noch neun weitere Ordensgemeinschaften, die sich in Linz ansiedelten und das Stadtbild mit ihren Klöstern dauerhaft prägten. Nur eine dieser Gemeinschaften, die Kapuziner, schaffte es mit zwei Klöstern in der Stadt vertreten zu sein. 1680 äußerten sie ihren Wunsch, in Urfahr ein Hospiz zu errichten und stießen damit auf das Wohlwollen des damaligen Stadtpfarrers. Somit war selbst im Fall einer Brückensperre eine durchgehende Krankenpflege möglich.²⁰

Nach der Auflösung des Klosters 1785 wurde es als Pfarre Urfahr weitergeführt. Die Kirche besteht als Stadtpfarrkirche Urfahr immer noch in ihrer ursprünglichen Form, wohingegen das Kloster bis 1968 als Pfarrhof genutzt und dann durch einen Neubau ersetzt wurde.²¹

¹⁷ Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S. 40

¹⁸ Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.45

¹⁹ Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.46

²⁰ Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S.67ff

²¹ http://www.linzwiki.at/wiki/Kapuzinerkloster_Urfahr/

Weitere bauliche Wahrzeichen aus dieser Zeit waren die Dreifaltigkeitssäule am Hauptplatz und die „Sieben Schmerzen Mariae Kirche“, auch Pöstlingbergkirche genannt. Sie wurde von 1741 bis 1748 errichtet, nachdem ein Laienbruder eine Pietá am Pöstlingberg angebracht hatte und sich der Platz daraufhin zu einer Pilgerstätte entwickelte.²²

Da das Straßennetz der Stadt bereits um 1650 in seinen Grundzügen bestand, konnte sich die Stadtentwicklung der Barockzeit daran orientieren und sich entlang dieser Linienführung entwickeln. Durch die Stadtmauern gab es immer noch eine strenge Trennung zwischen Stadtkern und Vorstädten, die sich auch klar im Stadtbild ablesen ließ. Die Platznot innerhalb der Mauern erzwang eine sehr dichte Verbauung mit bis zu 4-geschossigen Gebäuden, während der vorhandene Platz in den Vorstädten eine lockere Siedlungsbebauung mit niedrigen Häusern zuließ.²³

Als sich um 1800 die Koalitionskriege von Frankreich aus auf ganz Europa ausbreiteten, wurde auch Linz drei Mal von französischen Truppen besetzt. Der dritte Einfall traf vor allem Urfahr besonders hart. Erst stand die Gemeinde unter Beschuss, dann wurde das gesamte Gebiet bis zum Pöstlingberg eingenommen und zur Verteidigung ausgebaut. Neben den 114 Häusern, die im Zuge dessen zerstört wurden, brachte der Versuch, das Gebiet von Gallneukirchen und Kirchschatz aus zurückzuerobern, weiteren Schaden.²⁴

Als Folge dieser Eroberungen durch die Franzosen beschloss man auf Drängen des Erzherzogs Maximilian Este rund um Linz einen Befestigungswall anzulegen.²⁵ So wurden in den Jahren 1831-33 32 Türme erbaut, die in einem Abstand von ca. 600 Meter platziert wurden und der Sicherung der Donauüberquerung dienten. Zur Maximilianischen Befestigung zählten außerdem noch ein großes Fort am Pöstlingberg, einige den Türmen vorgelagerten Batterien sowie zwei Klausen zur Absperrung der Donau und die daran angrenzenden Warten.^{26 27}

1838 wurde das Fort an das Militär übergeben. Nach nur 20 Jahren wurde das Lager aufgelassen, lediglich einige wenige Türme blieben noch in der Funktion „zweiter Brückenkopf“ in Betrieb. Im Krieg gegen Preußen wurden die Türme nördlich der Donau noch einmal instand gesetzt. Das Ende des Krieges war gleichzeitig auch das Ende der Türme. Nur einige wenige blieben erhalten und werden heute zum Beispiel als Wohnhaus oder kulturelle Einrichtung genutzt.²⁸

Internationale Bekanntheit konnte Linz durch die zwischen 1825 und 1832 errichtete Pferdeisenbahn erlangen – die erste Schienenbahn Mitteleuropas. Sie verkehrte zwischen Linz und Budweis und wurde hauptsächlich zum Transport von Salz genutzt. 1836 wurde die Verlängerung nach Gmunden fertiggestellt, bevor die Pferdeisenbahn durch die Einführung der Dampfeisenbahn 1858 an Bedeutung verlor. 1872 musste sie schließlich eingestellt

22 Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S.64ff

23 Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.48

24 Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.89

25 Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.90

26 Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S.83ff

27 Christine Schwanzar: *Das „Verschanzte Lager Linz“ aus der Zeit Erzherzog Maximilians von Österreich-Este*. In: *Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereines - Gesellschaft für Landeskunde*. Band 157, Linz 2012, S.515

28 Hillbrand, Erich: *Die Türme von Linz. Erzherzog Maximilians Festungssystem f. die Monarchie*. In: *Historisches Jahrbuch der Stadt Linz*. 1985. S.16ff

werden.²⁹ Ein Teil der Strecke ist auch heute noch als Wanderweg im Urfahrer Stadtbild vertreten.

Neben der Dampfeisenbahn wurde auch das Dampfschiff für Linz ein bedeutsames Fortbewegungsmittel. Das erste von Wien kommende Schiff dieser Art legte im Jahr 1837 in der Stadt an.³⁰

Die Veränderungen im Verkehrswesen wirkten sich nun auch zunehmend auf die Stadtentwicklung aus. Nachdem die Stadtmauern im Bereich der heutigen Promenade bereits 1777 abgetragen wurden, folgten zu Beginn des 19. Jahrhunderts die restlichen Abschnitte. 1812 war die alte Stadtmauer endgültig eingeebnet und bald darauf folgten die Stadttore.

Im Jahr 1847 wurde der Hauptplatz an der Nordseite zur Donau hin geöffnet. Erst zu Beginn der 60er Jahre folgte der Schmidtor durchbruch an seiner Südseite, öffnete den Platz für den Durchgangsverkehr und sorgte somit für eine Verbindung von Urfahr über die Donaubrücke bis zur Landstraße. Diese Verbindung ermöglichte es, dass 1880 die erste (noch pferdegeführte) Straßenbahn zwischen dem Bundesbahnhof in Linz und dem Bergbahnhof in Urfahr verkehrte. 1897 folgte die Elektrifizierung sowie die Eröffnung einer weiteren Bahnlinie, der Pöstlingbergbahn, die den Bergbahnhof mit dem Pöstlingberg verband³¹ bzw. auch heute noch verbindet. Mittlerweile wurde die Strecke bis zum Hauptplatz verlängert.

Das Brückentor im Norden des Platzes wurde zwar abgerissen, allerdings die Situation an der Stelle dadurch keineswegs repräsentativer. Erst durch die Beschädigung der bestehenden Brücke aufgrund eines Schiffsunfalls wurde eine neue Donaubrücke gefordert. Die alte Brücke wurde zwar wieder instand gesetzt, eine neue aber bereits im Jahr darauf genehmigt und 1872 fertiggestellt.³² Die neu errichtete Eisenbrücke, wurde wesentlich höher und erforderte dadurch neue Anschlusspositionen an beiden Seiten.

Für die Linzer eine willkommene Tatsache, denn die neue Brücke kam genau in der Mitte der nördlichen Hauptplatzseite an und sorgte für eine Aufwertung der Eingangssituation, zumal man nun erstmals einen freien Blick auf den Pöstlingberg und die Gemeinde Urfahr hatte. Auf der anderen Seite der Donau hielt sich die Freude über die neue Brücke, wie auch beim Bau der ersten Brücke, in Grenzen. Diesmal jedoch nicht aus wirtschaftlichen, sondern aus städtebaulichen Gründen, denn der Urfahrer Marktplatz verlor damit seine zentrale Lage und rückte von den wichtigen Verkehrswegen ab.³³

Ein weiteres Projekt zu dieser Zeit ist die Anlage des Neustadtviertels, das größte städtebauliche Vorhaben in Linz im 19. Jahrhundert. Es ist auch heute noch anhand des quadratisch angelegten Rasters, in dessen Mitte sich der Hessenplatz befindet, deutlich im Stadtplan ablesbar. Zur selben Zeit wurde auf der anderen Seite der Landstraße der Mariendom errichtet. Auch die Landstraße selbst erfuhr eine bauliche Veränderung. Immer mehr niedrige Vorstadthäuser wurden dort und in der parallel verlaufenden Herrenstraße durch mehrgeschossige Gründerzeitbauten ersetzt.³⁴

29 Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.91

30 Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.92

31 Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.92, S.100

32 Kreslehner, Klaudia: *Übergänge*. In: *NORDICO Stadtmuseum Linz (Hg.): Linz/Donau. Flussgeschichten einer Stadt*. Publikation Nr. 108. Linz 2014. S.169

33 Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S.96

34 Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S.96

Eine der bedeutsamsten Folgen der österreichischen Revolution im Jahr 1848 war das provisorische Gemeindegesetz, das der Stadt im Wahlrecht und bei der Selbstverwaltung Fortschritte brachte. Die neue Ortsgemeinde Linz lag ausschließlich südlich der Donau und setzte sich aus den Katastralgemeinden Linz-Stadt, Untere Vorstadt und Obere Vorstadt zusammen. Nördlich der Donau lagen die Gemeinden Urfahr, Pöstlingberg, Lichtenberg und St. Magdalena.

Die Gemeinden Lustenau und Waldegg wehrten sich über mehrere Jahrzehnte gegen eine Vereinigung mit der Stadt Linz, mussten sich jedoch 1873 geschlagen geben, als die zwangsweise Eingemeindung vollzogen wurde. Bei der Suche nach einem neuen Standort für den Bahnhof musste man erkennen, dass die Stadt zu eng geworden war und man den Platz, den der Zusammenschluss brachte, benötigte, um eine Stadtplanung zu ermöglichen.³⁵

Die bereits erwähnte Neuheit im Bereich des Schienenverkehrs – die Dampfeisenbahn –, die aufgrund der neu errichteten Westbahnstrecke ihre Bedeutung in Linz erlangte, sorgte auch dafür, dass sich im Bahnhofsareal ein neues Stadtviertel entwickelte.³⁶

3.2.2 DIE STADT URFAHR



Abbildung 10
Wappen der Stadt Urfahr

Auch in Urfahr, das seit dem Jahr 1882 eine Stadt war, hat sich mit dem Bau der neuen Brücke städtebaulich einiges verändert. Die Rudolfstraße löste die Ottensheimer Straße als zentrale Achse ab, die Fläche dazwischen wurde zum neuen Stadtzentrum. Hier fand das neue Rathaus von Urfahr seine Niederlassung und auch der Rudolfsplatz als repräsentativer Stadtplatz wurde dort angesiedelt.

In diesem Areal wurde außerdem der Bahnhof der Mühlkreisbahn realisiert, die damals wie heute noch nach Aigen-Schlägel führt. In der Hauptstraße, der Verlängerung der Rudolfstraße, entwickelte sich ein zweites, kleineres Zentrum.³⁷

Das Bauverbot, das für den Bereich an der Maximilianischen Befestigung, als diese noch Bedeutung hatte, verhängt wurde, fiel im Jahr 1883 und machte eine neue Stadtplanung möglich. In der Folge legte die Stadt Urfahr, wie auch Linz, eine einheitliche Bauordnung fest und man erarbeitete einen Stadtregulierungsplan.³⁸

3.2.3 DIE INDUSTRIALISIERUNG UND IHRE FOLGEN / DER ERSTE WELTKRIEG

Die Industrialisierung machte sich im Raum Linz vergleichsweise langsam bemerkbar und trotzdem führte die mit dem Aufschwung einhergehende Bevölkerungsentwicklung zu einer steigenden Wohnungsnot. Ein großer Anteil daran lässt sich dem bereits thematisierten Ausbau des Eisenbahnnetzes zuschreiben.³⁹

³⁵ Katzinger: *Kleine Linzer Stadtgeschichte*, 2008. S.88ff

³⁶ Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.98

³⁷ Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.96

³⁸ Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.97

³⁹ Kepplinger: *Wohnen in Linz*, 1989. S.13, S.17

Für Linz gestaltete es sich durch die geografische Lage schwierig, die Stadtentwicklung und vor allem eine durchdachte Infrastruktur in Angriff zu nehmen. Im Norden durch die Donau und im Westen durch Frein- und Froschberg begrenzt, blieb nur die Entwicklung in Richtung Süden, weshalb die beiden Stadtteile Waldegg und Lustenau nach ihrer Eingemeindung 1873 die Zentren der frühen Linzer Industrialisierung wurden. Beinahe alle neuen Betriebe siedelten sich dort an. Die Ausnahmen waren lediglich Betriebe, die für ihre Produktion Wasser benötigten und ihren Standort deshalb entlang der Traun in den erst 1923 bzw. 1938 zu Linz zählenden Stadtteilen Kleinmünchen und Ebelsberg wählten.⁴⁰

Aufgrund dieser Umstände lässt sich die Stadt zu dieser Zeit klar definieren: Im Zentrum sind die wichtigsten Verwaltungsgebäude und die Wohnungen und Villen der Oberschicht angesiedelt, direkt angrenzend befinden sich im Süden und Südwesten die Unterkünfte der Mittelschicht. In den südlichen Randgebieten der Stadt sind Industrie und die dazugehörigen Arbeiterwohnanlagen situiert.⁴¹

Die ersten Arbeiterwohnanlagen in Linz waren Werkswohnungen, deren zur Verfügungstellung eine enge Verbundenheit der qualitativ hochwertigen Stammbesetzter zum Betrieb als Hauptmotiv hatten.⁴² Neben den Privatunternehmern wurde auch so mancher Staatsbetrieb zum Wohnbauträger. Ein Beispiel dafür war die Staatsbahn: Da der Bedarf an Wohnungen, der die Entwicklung des Eisenbahnnetzes zur Folge hatte, durch privaten Wohnungsbau nicht gedeckt werden konnte, musste sie selbst tätig werden.⁴³

Von 1891 bis 1910 lag der Schwerpunkt des Wohnbaus in den Stadtteilen Lustenau und Waldegg, wobei sich Waldegg durch die sich zahlreich dort ansiedelnden privaten Massenvohnbauten zum ersten wirklichen Arbeiterviertel der Stadt entwickelte. Trotz der verstärkten privaten Bautätigkeit zu dieser Zeit konnte der Wohnungsnot keine Abhilfe geschaffen werden.⁴⁴

Die anschließende Entwicklung in Richtung geförderten genossenschaftlichen Wohnbau kam fast ausschließlich den Bürgern des Mittelstandes zugute, was ebenfalls keine Besserung der Situation der Wohnungsnot der Unterschicht bedeutete.⁴⁵

Bis zum Jahr 1918 gab es nur wenige öffentliche Versuche, die Problematik der Wohnungsnot in den Griff zu bekommen. Die allgemein vertretene Meinung der herrschenden Politik war, dass man mit indirekten und unterstützenden Eingriffen mehr erreichen kann als durch kommunale Wohnbautätigkeit.⁴⁶

Diese ohnehin mäßig erfolgreichen Bestrebungen kommen durch den Ersten Weltkrieg zu einem Ende, der Wohnungsbau stand still.⁴⁷

⁴⁰ Kepplinger: *Wohnen in Linz*, 1989. S.13

⁴¹ Kepplinger: *Wohnen in Linz*, 1989. S.13

⁴² Kepplinger: *Wohnen in Linz*, 1989. S.15

⁴³ Kepplinger: *Wohnen in Linz*, 1989. S.17

⁴⁴ Kepplinger: *Wohnen in Linz*, 1989. S.20

⁴⁵ Kepplinger: *Wohnen in Linz*, 1989. S.33

⁴⁶ Kepplinger: *Wohnen in Linz*, 1989. S.14

⁴⁷ Kepplinger: *Wohnen in Linz*, 1989. S.33

3.2.4 DIE ZWISCHENKRIEGSZEIT / DIE EINGEMEINDUNG URFAHRS

Die problematische Wohnraumsituation hatte sich nach dem Ersten Weltkrieg nicht nur in Linz, sondern in ganz Österreich nochmals verschlechtert: Zum einen durch den Stillstand der Baubranche der vergangenen Jahre und zum anderen durch die Vielzahl an Flüchtlingen, die in der Stadt eine neue Heimat suchten.⁴⁸

In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg war eine enorme Arbeitsleistung auf vielen Gebieten zu erbringen, um das Stadtbild auf die zu jener Zeit aktuellen Bedürfnisse anzupassen. Es wurden neue Unternehmen gegründet, das Schulwesen sowie das Verkehrsnetz wurden verbessert und erweitert. Die größte Arbeit musste aber im Bausektor, und hier vor allem im Wohnbau, geleistet werden.

Die notwendige Stadterweiterung, die zur Ausführung kam, übertraf in der Größenordnung bei weitem alle vorherigen. Das engere Stadtzentrum bot keine freien Flächen mehr, man setzte vor allem auf Stadtrandsiedlungen. Von Einfamilienhäusern über Mehrparteienhäuser bis hin zu großen Wohnblocks – es wurde in sämtlichen Dimensionen gebaut. Die kleinste Form trat als Wochenendhäuschen auf. Vor allem am Pöstlingberg, im Zaubertal und in Heilham entstanden Unzählige davon.

Durch die Bestrebungen der Stadt Linz, von Genossenschaften und privaten Bauträgern konnten zwischen 1919 und 1930 in etwa 5000 Wohnungen geschaffen werden.⁴⁹

Die rasche Ausdehnung der Stadt führte aber auch dazu, dass eine gewisse Einheitlichkeit des Stadtbildes fehlte. Der Übergang der Stadtrandsiedlungen zum bereits Bestehenden war aufgrund der kurzen Zeitspanne noch nicht ausreichend ausformuliert geworden.⁵⁰

3.2.5 DER STÄNDESTAAT

Mit der neuen politischen Situation ab Mai 1934 änderten sich auch die Schwerpunkte im Bauwesen. Öffentliche Bauten waren nicht mehr sozialer Natur, sondern wurden zur Repräsentation und Stärkung der staatlichen Autorität gebaut. Der damals neue Hauptbahnhof und die Bundespolizeidirektion waren Beispiele für solche Demonstrativbauten.

Im Wohnbau wandte man sich vom kommunalen Wohnbau und insbesondere von Großwohnanlagen ab und forcierte das zum Idealtyp auserkorene Eigenhaus.⁵¹

Die Wohnsituation der Stadt war zu dieser Zeit verheerend. Sämtliche Notunterkünfte waren überfüllt und 72% der Linzer lebten in Kleinstwohnungen, die aus maximal 2 Zimmern und einer Küche bestanden.

Um die Situation in den Barackenlagern etwas zu entschärfen, entschloss sich die Stadtverwaltung wieder selbst als Bauträger aktiv zu werden. Große Erfolge konnten jedoch nicht verbucht werden, zudem wurde von dem größten geplanten Projekt – der Gartenstadt Ost – nur ein Bruchteil des eigentlichen Umfangs realisiert.⁵²

48 *Keplinger: Wohnen in Linz, 1989. S.34*

49 *Constantini: Großstadt Linz, 1952. S.133*

50 *Constantini: Großstadt Linz, 1952. S.133ff*

51 *Keplinger: Wohnen in Linz, 1989. S.66-67*

52 *Keplinger: Wohnen in Linz, 1989. S.68-72*

DIE NATIONALSOZIALISTEN / DER ZWEITE WELTKRIEG 3.2.6

Am 13. März 1938 wurde der Anschluss von Österreich an Deutschland vollzogen, und es begann eine Zeit, in der Oberösterreich und vor allem Linz eine wichtige Rolle zugesprochen wurde. Die Pläne der nationalsozialistischen Machthaber sahen vor, den oberösterreichischen Zentralraum zu einem Rüstungszentrum zu entwickeln. Neben dem geplanten Stahlwerk „Reichswerke Hermann Göring AG“ wurde der Schwerpunkt der Produktionen der Linzer Schiffswerft und der Steyr-Werke auf Rüstungsgüter umgestellt.⁵³

Zusätzlich zu der Bedeutung, die Linz durch die Entwicklung zur Industriestadt bekommt, wird die Stadt neben Berlin, Nürnberg, München und Hamburg zu einer der 5 Führerstädte ernannt. Hitler hat seine Jugendjahre in Linz verbracht, und die architektonische und städtebauliche Neugestaltung war ihm ein persönliches Anliegen. Alle Führerstädte sollten der Repräsentation der nationalsozialistischen Macht dienen und zu diesem Zweck entsprechend aufwändig umgebaut werden. Das bevorzugte Material für diese Bauvorhaben war Naturstein, weswegen viele Konzentrationslager in der Nähe solcher Steinbrüche situiert waren. So auch das KZ Mauthausen, das den lokalen Granit für den Umbau von Linz nach nationalsozialistischen Vorstellungen bereitstellen sollte.⁵⁴

1938 wurde ein Ausbauplan für Linz präsentiert, das in Hitlers Vorstellungen auf eine Größe von 420.000 Einwohnern anwachsen sollte.

Den Anfang der Umsetzung des Masterplans machte die Nibelungenbrücke, die neben der alten Donaubrücke gebaut wurde. Nach ihrer Fertigstellung 1940 wurde die alte Brücke abgerissen.

Zeitgleich begann die Errichtung der Brückenkopfgebäude am Hauptplatz. Diese beiden Projekte sind die einzigen Demonstrativbauten, die realisiert wurden, da der zweite Weltkrieg die Verlagerung der vorhandenen Ressourcen in die Rüstungsindustrie notwendig machte. Von den geplanten Industrieanlagen wurden die Hermann-Göring-Werke sowie die Stickstoffwerke umgesetzt, und auch der neue Hafen wurde teilweise realisiert. Die größten Resultate der Bauvorhaben wurden jedoch im Wohnbau erzielt.⁵⁵

Die Wohnungssituation in Linz war nach wie vor verheerend. Im Vergleich mit Städten der ehem. österreichischen Republik und des Deutschen Reichs war die Lage mit Abstand am schlechtesten.

Das geplante Wachstum der Stadt und die Absiedlungen am Areal der Hermann-Göring-Werke steigerten den ohnehin schon großen Bedarf an neuem Wohnraum. Mit dem Bau neuer Wohnungen kämpften die Nationalsozialisten also gegen die Wohnungsnot an und versprachen sich dadurch Sympathiepunkte bei der Bevölkerung.

Die bis 1944 realisierten 11.000 Wohnungen ließen sich in zwei Typen unterteilen: Werkswohnungen und Volkswohnungen. 1939 begann man auch mit den Bauprojekten in Urfahr.⁵⁶

53 *Keplinger: Wohnen in Linz, 1989. S.73-74*

54 *Keplinger: Wohnen in Linz, 1989. S.74ff*

55 *Keplinger: Wohnen in Linz, 1989. S.75ff*

56 *Keplinger: Wohnen in Linz, 1989. S.77ff*



Abbildung 11
Wirtschaftsplan Gauhauptstadt Linz 1938
Foto Archiv der Stadt Linz



Abbildung 12
NS Modell Donauferverbauung Monumentalverbauung Arch. Giesler 1945
Foto Archiv der Stadt Linz

Architektonisches Vorbild der NS-Wohnanlagen waren, passend zu den dorffählich angeordneten Stadtteilsiedlungen, regionale Hofanlagen, im Besonderen der Vierkanthof. Der Standard der realisierten Wohnungen war im Vergleich mit dem Vorhandenen relativ hoch, was aber nicht auf eine besonders großzügige Politik zurückzuführen ist, sondern auf den enormen Qualitätsunterschied zwischen dem deutschen Reich und dem ehemaligen Österreich bzw. dem besonders schlecht gestellten Linz. Die nationalsozialistische Ansicht war, dass eine gute Wohnsituation Voraussetzung für eine Erhöhung der Geburtenrate ist, und das Wachstum der deutschen Bevölkerung war von äußerster Wichtigkeit.⁵⁷

Das Linzer Wohnbauprogramm war nicht typisch für den nationalsozialistischen Wohnbau. Im Gegenteil, öffentlich geförderter Wohnbau wurde in anderen Orten sehr eingeschränkt – zum Beispiel in Wien.

Mehrere Umstände, wie die Vorliebe Hitlers für die Stadt und der Bau der Hermann-Göring-Reichswerke, führten zum Aufkommen einer Ausnahmesituation.⁵⁸

⁵⁷ Kepplinger: *Wohnen in Linz*, 1989. S.82ff
⁵⁸ Kepplinger: *Wohnen in Linz*, 1989. S.83ff

3.2.7 DIE GETEILTE STADT

Als die amerikanischen Besatzungstruppen am 5.5.1945 in Linz einmarschierten, war die Stadt schwer vom Krieg gezeichnet. Die Bombenangriffe hatten Wohnraum zerstört, wichtige Versorgungsleitungen für Wasser, Gas und Strom beschädigt und beinahe 20.000 Menschen obdachlos gemacht. Die Straßen waren voll von Schutt und der Verkehr außer Kraft gesetzt.⁵⁹

Im Juni 1945 wurden folgende Zahlen der Kriegsschäden veröffentlicht:

- 4.900 Häuser leicht beschädigt
- 1.048 Häuser mittel beschädigt
- 965 Häuser schwer beschädigt
- 880 Häuser total zerstört

In Summe wurden von 10.500 existierenden Gebäuden 7.793 im Krieg beschädigt.⁶⁰

Zusätzlich zu den Auswirkungen des Zweiten Weltkriegs auf die bauliche Substanz der Stadt musste sich Linz noch mit weiteren Folgen der letzten Jahre auseinandersetzen. Die Bevölkerung hatte sich innerhalb von sechs Jahren mehr als verdoppelt und war nach dem Krieg Heimat von bis zu 250.000 Menschen.⁶¹

Anfang August verließen die amerikanischen Truppen das Mühlviertel und deshalb auch Urfahr und die restlichen nördlichen Stadtteile. Mit sich nahmen sie alles, was sich mitnehmen ließ. Außerdem schlossen sich viele Urfahrer selbst an, aus Angst vor der nachfolgenden Besatzung, den russischen Truppen. Diese Umsiedlung verschärfte die ohnehin prekäre Situation des Wohnungsmarktes auf der anderen Seite der Donau.

Nach dem Einmarsch der roten Armee wurden die Donaubrücken gesperrt und Urfahr gezwungenermaßen wieder zu einer eigenen Stadt – allerdings ohne einer ansatzweise ausreichenden Infrastruktur. Linz und Urfahr waren in Verwaltung, Infrastruktur und Wirtschaft verbunden und die wichtigen Einrichtungen wie Gaswerk, Feuerwehr, Bauhof, Krankenhaus und ein Großteil der Industrie lagen südlich der Donau.

Zum Glück für die Urfahrer Bevölkerung gelang den eingesetzten Stadtregierungen eine schrittweise Lockerung der Passierbarkeit der Donaubrücken und so konnte einer kompletten Teilung entgegengewirkt werden.⁶²

Die Militärdiktatur der alliierten Truppen herrschte in Österreich bis Oktober 1945, also relativ kurz. Bereits im Juni des darauffolgenden Jahres wurde das zweite Kontrollabkommen unterzeichnet, welches den Aktionsradius Österreichs gegenüber dem der Alliierten vergrößerte und so das Machtverhältnis drehte.⁶³

Mit dem Inkrafttreten des Marshallplans wurde im amerikanisch besetzten Linz ab 1948 kräftig in den Wiederaufbau der Wirtschaft gesetzt, wovon man im Teil nördlich der Donau nur träumen konnte. Fehlende Investitionen führten dazu, dass sich die Wirtschaft dort in einer Krise befand. Auch als im Juni 1955 das Ende der Besatzungszeit eingeläutet wurde und die Truppen langsam abgezogen wurden, war für das Mühlviertel keine wirtschaftliche Besserung in Sicht. Im Gegenteil: die Russen hatten sich an Industrieeinrichtungen, Maschinen und landwirtschaftlichen Geräten bedient und damit massive Probleme generiert.⁶⁴

Architektonisch gesehen war die Nachkriegszeit eine Zeit des Wiederaufbaus. Man war damit beschäftigt, die Schäden zu beheben, Gebäude wieder instandzusetzen und die Wohnanlagen der NS-Zeit, die sich zum Teil noch im Rohbau befanden, fertigzustellen.

In Urfahr waren das zum Beispiel die Wohnanlage „Am Teich“, der Schulkomplex in Harbach und die Kirche Christkönig. Wie im wirtschaftlichen Bereich war es aber auch bei der Bautätigkeit so, dass in Urfahr wesentlich weniger Projekte umgesetzt wurden als im südlich der Donau gelegenen Teil der Stadt.⁶⁵

10 Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde 1955 der Staatsvertrag unterzeichnet, und Österreich verpflichtete sich zu immerwährender Neutralität.

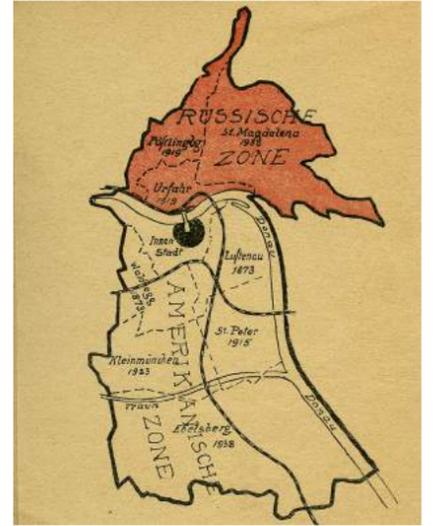


Abbildung 13
Informationsgrafik zur Zusammensetzung
der Linzer Stadtbevölkerung 1949
Foto NORDICO Stadtmuseum Linz

59 Thiel, Georg: Von der Notstands- zur Konsumgesellschaft. Eine Annäherung. In: NORDICO Stadtmuseum Linz (Hg.): Geteilte Stadt - Linz 1945-55. Publikation Nr. 109. Linz 2015. S.141

60 Thiel: Von der Notstands- zur Konsumgesellschaft, 2015. S.141

61 Thiel: Von der Notstands- zur Konsumgesellschaft, 2015. S.142

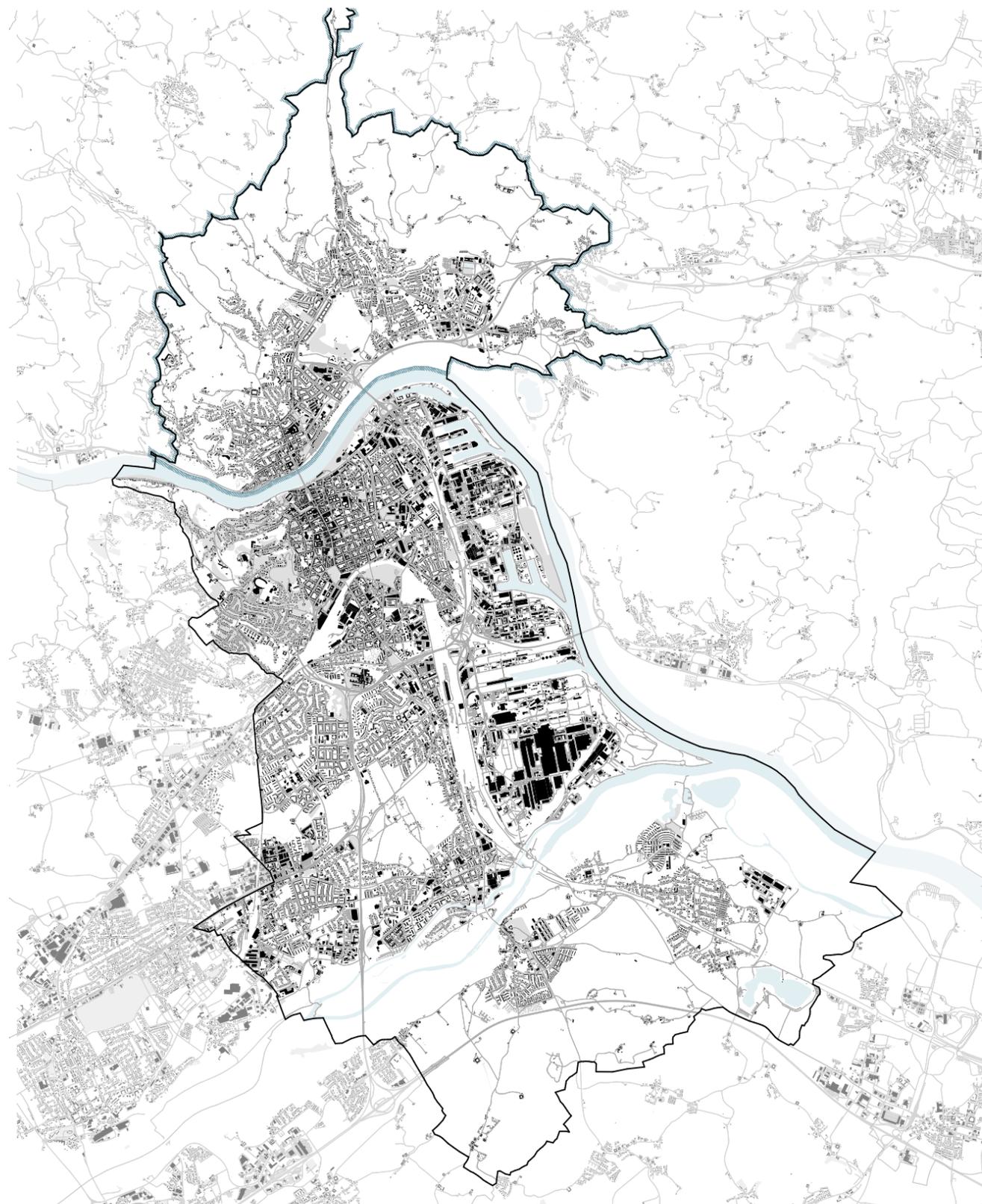
62 Thiel: Von der Notstands- zur Konsumgesellschaft, 2015. S.143ff

63 Bernecker, Arabelle: Räuber und Retter: Die alliierten Truppen in Linz und Urfahr. In: NORDICO Stadtmuseum Linz (Hg.): Geteilte Stadt - Linz 1945-55. Publikation Nr. 109. Linz 2015. S.152-155

64 Bernecker: Räuber und Retter, 2015. S.155ff

65 Bina, Andrea: Was blieb übrig von den „fünfziger Jahren“? Linzer Nachkriegsarchitektur aus der Sammlung Fotografie. In: NORDICO Stadtmuseum Linz (Hg.): Geteilte Stadt - Linz 1945-55. Publikation Nr. 109. Linz 2015. S.195ff

Abbildung 14
Schwarzplan Linz
mit Bearbeitungsgebiet



DIE STADTTEILE NÖRDLICH DER DONAU

4

DAS FISCHERDORF AN DER DONAU 4.1

DIE DONAU: TRENNENDES ELEMENT UND VERBINDENDES IDENTITÄTSMERKMAL 4.2

DIE DONAU ALS TRENNENDES ELEMENT 4.2.1

DIE DONAUBRÜCKEN ALS VERBINDENDE ELEMENTE 4.2.2

UND DER EINFLUSS AUF STADTTEILZENTREN
DER DONAURAUM ALS KULTURRAUM UND 4.2.3

ORT DER FREIZEITGESTALTUNG

DIE ENTWICKLUNG RICHTUNG NORDEN 4.3

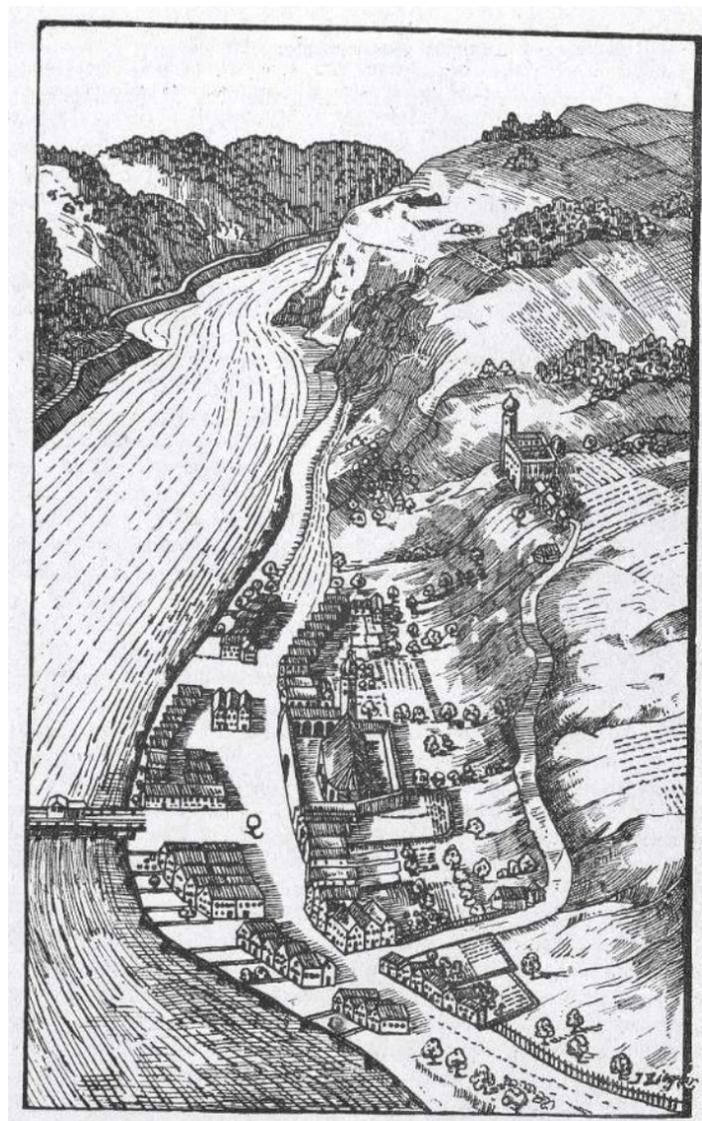


Abbildung 15
Urfahr zur Zeit des
Dreißigjährigen Krieges

DAS FISCHERDORF AN DER DONAU 4.1

Häuser in Urfahr erstmals urkundlich erwähnt
Fähre zwischen Urfahr und Linz urkundlich erwähnt

Urfahr als Ortsname urkundlich erwähnt

Urfahr erlangt Marktrecht

Urfahr bekommt zwei Jahrmärkte bewilligt

Urfahr wird zur Stadt erhoben

erste einheitliche Bauordnung

erster Stadtregulierungsplan

1288 1360 1808 1817 1882 1888 1894

1288 1360 1808 1817 1882 1888 1894

799

Linz urkundlich
erwähnt

1919

Urfahr wird von Linz
eingemeindet

Die Entwicklung des nördlichen Stadtgebiets ging von dem Fischerdorf Urfahr aus, das Linz auf der anderen Seite der Donau gegenüber lag. Das Dorf, dessen Existenz 1288 erstmals urkundlich erwähnt wurde⁶⁶, entwickelte sich entlang von zwei Straßen: eine für die Situation an einem Fluss typische, parallel zur Donau verlaufende Straße, und eine auf die Donau zulaufende Nord-Südlinie, die sich aus dem Handelsweg Böhmen-Salzkammergut erklären lässt. Das Zentrum, die Schnittstelle der beiden Achsen, liegt dem von Linz gegenüber. Die parallel zur Donau liegende Straße lässt sich bis ins 16. Jahrhundert zurückverfolgen. Nach den Bezeichnungen „Am Gries“, „Alte Ottensheimer Straße“ und „Maximilianstraße“ ist sie seit 1921 als Ottensheimer Straße in den Stadtplänen vermerkt.⁶⁷

Auch den Ursprung der Hauptstraße (bis 1874 „Urfahrgasse“), die Querstraße Richtung Norden, findet man im 16. Jahrhundert.⁶⁸

Ebenfalls im Jahr 1288 wurde die Existenz einer Fähre an dieser Stelle festgehalten⁶⁹. Auf diese lässt sich auch der Name des Fischerdorfes zurückführen, da sich Urfahr von Überfuhr ableitet.

Natürlich konnte Urfahr in Größe und Bedeutung nicht an sein Gegenüber herankommen. Trotzdem kam es mit zunehmendem Wachstum der Ortschaft zu wirtschaftlichem Konkurrenzdenken und sich daraus ergebenden Konfliktsituationen zwischen den beiden Nachbarn.

Ein Beispiel für die diesbezügliche häufige Unterlegenheit von Urfahr war der Bau der ersten Donaubrücke. Die Fertigstellung im Jahr 1501 setzte der Notwendigkeit einer Fähre ein Ende und brachte den Urfahrern gleich doppelten wirtschaftlichen Verlust. Zum einen durch den Entfall ihrer Haupteinnahmequelle, den Überfahrten, und zum anderen durch die neue, zu entrichtende Brückenmaut.

Die bauliche Substanz von Urfahr wurde im 5. Koalitionskrieg aufgrund der Belagerung durch die Franzosen schwer in Mitleidenschaft gezogen. Eine Vielzahl der Gebäude wurde zerstört. Den Wiederaufbau nahmen die Urfahrer zum Anlass, das Gebiet und insbesondere die zentrale Ottensheimerstraße (damals Maximilianstraße) zu regulieren und einen großzügigen Platz an der Stelle, an der die Holzbrücke am Ufer anschloss, anzulegen (das „Platz“). Zuvor gab es dort eine eher beengte Situation. Das heutige Erscheinungsbild von Alt-Urfahr geht demnach auf die Struktur zurück, die um ca. 1820 entstanden ist.⁷⁰

Die Bebauung der heutigen Rudolfstraße (ursprünglich „Neue Ottensheimer Straße“ und von 1921 bis 1934 „Karl-Marx-Straße“) entstand, ausgehend von den 1860er Jahren, in relativ kurzer Zeit.⁷¹

66 Ziegler, Anton: *Rückblick auf die Geschichte der Stadt Urfahr a. D. in Oberösterreich*. Linz 1920. S.18

67 *Archiv der Stadt Linz: Linz*. URL: <https://stadtgeschichte.linz.at/strassennamen/Default.asp?action=strassendetail&ID=2626>

68 Ziegler: *Rückblick auf die Geschichte der Stadt Urfahr*, 1920. S. 167

69 Kreslehner: *Übergänge*, 2014. S.166

70 Ziegler: *Rückblick auf die Geschichte der Stadt Urfahr*, 1920. S. 169

71 Ziegler: *Rückblick auf die Geschichte der Stadt Urfahr*, 1920. S. 171

Als die alte Holzbrücke durch die 1872 fertiggestellte Eisenbrücke ersetzt wurde, hatte Urfahr erneut mit Auswirkungen auf den Ortskern umzugehen. Die neue Brücke schloss nun weiter östlich in direkter Verlängerung der Hauptstraße an und sorgte so für eine Positionierung des Marktplatzes – das bisherige Zentrum – abseits der Hauptachsen.

1940 wurde mit der Nibelungenbrücke bereits die dritte Donaubrücke an dieser Stelle fertiggestellt, die ebenso wie ihre Vorgänger den Städtebau von Urfahr maßgeblich veränderte. Schon bei der Planung der Brücke, die Teil des nationalsozialistischen Masterplans für die Führerstadt Linz war, waren repräsentative Brückenkopfgebäude auf beiden Seiten angedacht. Während sie südlich der Donau realisiert wurden, blieb das Areal nördlich der Donau von den monumentalen Eingriffen, denen der Großteil des historischen Kerns von Alt-Urfahr zum Opfer gefallen wäre, verschont.

Als Mitte der 1970er Jahre dann aber das zentrale Linzer Stadtgebiet neu durchdacht wurde, kamen erneut Pläne auf, in denen die alte dörfliche Struktur auf Urfahrer Seite weichen sollte, um endlich einen Gegenpol zu den Brückenkopfgebäuden aus der NS-Zeit entstehen lassen zu können.

1985 wurde in Alt-Urfahr-West das neue Rathaus der Stadt Linz eröffnet. Der Gebäudekomplex wurde nach Plänen von Rupert Falkner erbaut und forderte unter anderem das Verschwinden des bisherigen Zentrums von Urfahr – das „Platz“ –, der Nikolaikirche und eines gesamten Häuserblocks. Bis heute lässt sich dem nördlichen Linzer Stadtgebiet kein eindeutiges Zentrum mehr zuweisen.

Auf der anderen Seite der Hauptstraße, in Alt-Urfahr-Ost, wurde das geplante Pendant (ein Musiktheater), das den Abriss des gesamten Areals Alt-Urfahr-Ost erfordert hätte, nicht realisiert.

Die Entwicklung in Alt-Urfahr führte zu jahrelangen Versuchen, eine sanfte Stadtreparatur zu erreichen und den noch übrigen, zum Teil stark vernachlässigten und heruntergekommenen Bestand auf beiden Seiten der Donaubrücke durch Sanierungen und behutsame Eingriffe aufzuwerten.

1996 wurde in Alt-Urfahr-Ost das 4. Brückenkopfgebäude der Nibelungenbrücke eröffnet: Das Ars Electronica Center, Museum der Zukunft. Ursprünglich nach Plänen von Klaus Leitner Architekten und Walter Hans Michl umgesetzt, wird das heutige Stadtbild seit 2008 vom Umbau und der Erweiterung durch TREUSCH architecture geprägt.

Vom historischen Gebiet Alt-Urfahr-Ost sind noch einige wenige Gebäude rund um die Stadtwerkstatt erhalten geblieben, von einem Erhalt der Stadtteilidentität kann man hier aber nicht sprechen.



Abbildung 16
Landesfürstl. Haupt-Stadt Linz
Francesco Knittl 1742
Foto Österreichisches Staatsarchiv

Abbildung 17
Linz 1824
Foto Archiv der Stadt Linz

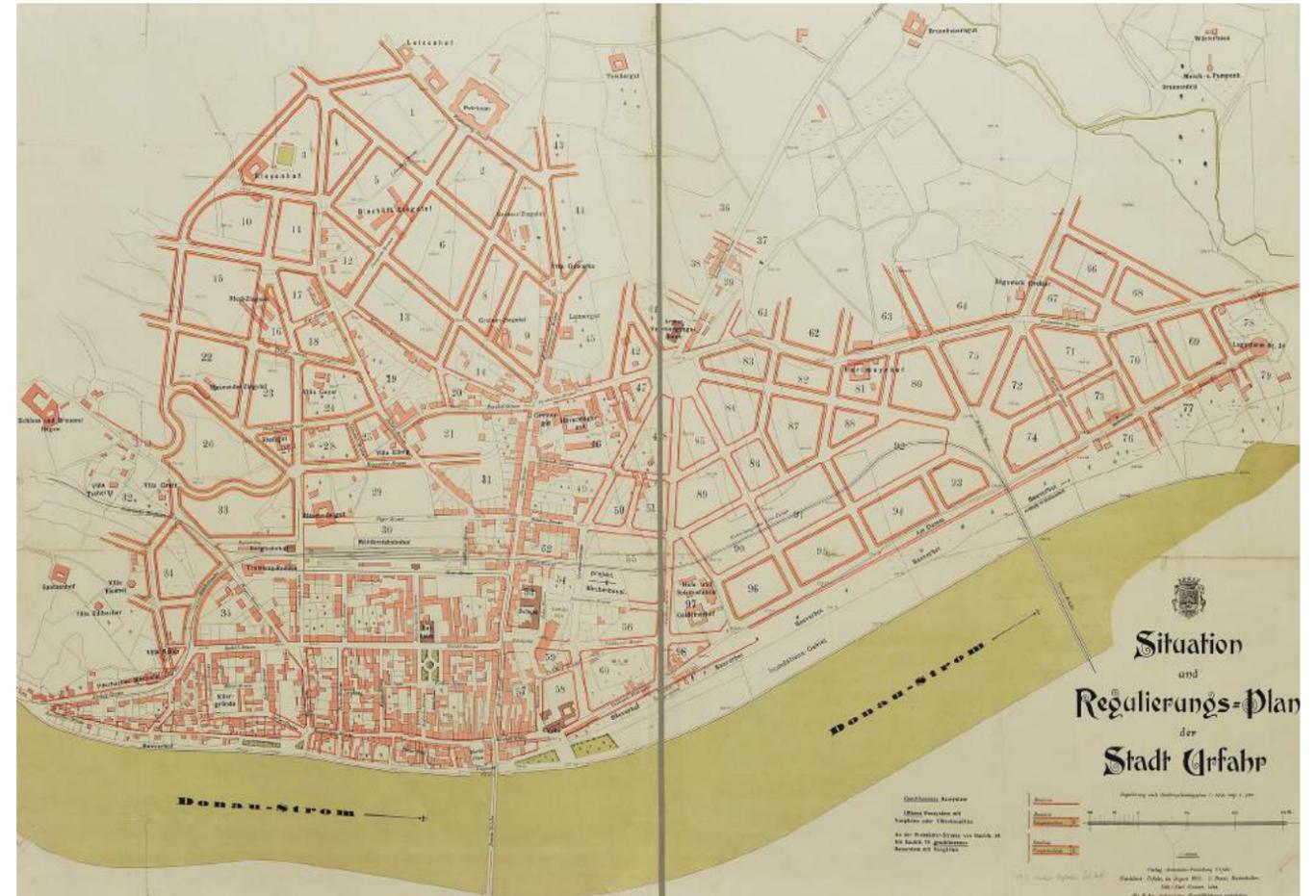
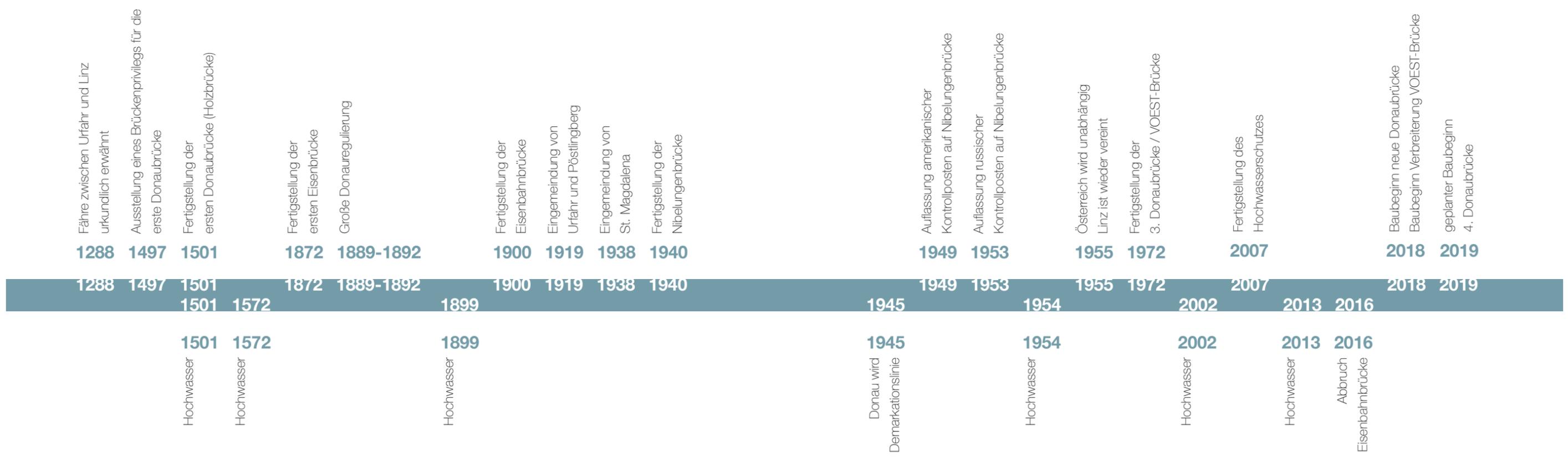


Abbildung 18
Linz 1826
Foto Archiv der Stadt Linz

Abbildung 19
Regulierungsplan der Stadt Urfahr 1905
Foto Archiv der Stadt Linz

DIE DONAU: TRENNENDES ELEMENT UND VERBINDENDES IDENTITÄTSMERKMAL 4.2



Die Donau war neben der infrastrukturellen Lage der ausschlaggebende Faktor in der Entstehungsgeschichte der Stadt Linz und hat auch im heutigen Stadtgeschehen nicht an Bedeutung verloren. Der Fluss dient als Identifikationsmerkmal, als Orientierungshilfe, ist aber auch eine zu überwindende Hürde und Naturgewalt.

Jeder Fluss hat zwei Seiten und so teilt die Donau das Stadtgebiet auf regionaler Ebene, verbindet Linz aber sowohl national als auch international durch ihre Funktion als Transportweg für den Handel und als Tourismusroute.

4.2.1 DIE DONAU ALS TRENNENDES ELEMENT

Die Donau fließt eine Strecke von 16,2 km durch die Stadt Linz, wobei sie etwa zwei Drittel davon Stadtgrenze ist und nur ein Drittel das Stadtgebiet wirklich teilt. Neun der sechzehn statistischen Bezirke Linz' werden von der Donau begrenzt, bei den nördlichen Stadtbezirken sind es drei von vier.

Diese heutige Stadtteilung existiert erst seit der Eingemeindung von Urfahr und Pöstlingberg im Jahr 1919. Zuvor waren Linz und Urfahr zwei eigenständige Städte, die bis zum Bau der ersten Brücke nur durch eine Fähre miteinander verbunden waren. Die erste urkundliche Erwähnung dieser Verbindung geht auf das Jahr 1288 zurück.

Mit der Eingemeindung von Keferfeld 1939 war die Vergrößerung der Stadtgebiets abgeschlossen und die heutige Größe der Stadt erreicht. Auch als nach dem Zweiten Weltkrieg die Amerikaner in Linz einmarschierten, blieb es noch bei den fixierten Stadtgrenzen. Erst die Besetzung des Mühlviertels durch russische Besatzungstruppen ließ die Donau zur Demarkationslinie werden. Dies führte dazu, dass man zu einer erneuten Trennung in die Städte Linz und Urfahr zurückkehren musste. Die Stadt Urfahr war damit klar im Nachteil, da sich die wichtigsten Einrichtungen von Verwaltung, Infrastruktur und Wirtschaft südlich der Donau befanden. Auch kam die finanzielle Unterstützung, die die Stadt durch den Marshallplan erhielt, ausschließlich dem amerikanisch besetzten Linz zugute.

Die langsamen Lockerungen der Passierbarkeit der Donaubrücke brachte vor allem der Urfahrer Bevölkerung Vorteile. Erst im Jahr 1953 wurden die Kontrollen endgültig aufgelassen. Zwei Jahre später war mit der Unabhängigkeit Österreichs auch Linz wieder als Stadt vereint.

Neben der geografischen und geschichtlichen Trennung der Stadt an der Donau hat der Fluss ferner als Naturgewalt seinen Einfluss. Unzählige Hochwasser haben die Stadt heimgesucht, die erste nachrichtliche Erwähnung geht bereits auf das Jahr 868⁷² zurück. Besonders schlimm trafen die Stadt die Jahrhunderthochwasser 1501, 1954 und 2013.

Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts begann man mit der ersten Donauregulierung auf den Verlauf der Donau einzuwirken.⁷³ Weitere größere Maßnahmen waren die Regulierungen in den 1890er Jahren zugunsten der Entstehung des Linzer Hafens im Osten der Stadt, bei de-

⁷² Sandgruber, Roman: Hochwasser in Oberösterreich. In: Oberösterreichische Nachrichten. Linz 2008. URL: <http://www.oegeschichte.at/themen/wir-oberoesterreicher/wir-oberoesterreicher/hochwasser-in-oberoesterreich.html>

⁷³ Amt der oberösterreichischen Landesregierung: Land Oberösterreich. URL: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/65055.htm>



nen unter anderem der durch ein Hochwasser entstandene Fabriksarm zugeschüttet wurde, der die „Straßerinsel“ vom Stadtgebiet trennte.⁷⁴

Die gravierenden Schäden des Hochwassers im Jahr 1953 waren ausschlaggebend für die Neuanlage der beiden Uferseiten – die noch heute das Stadtbild prägenden Donauuferdämme. Aber auch der Wohnungsmarkt wurde durch das Hochwasser beeinflusst: Die ohnehin schwierige Situation von nicht ausreichendem Wohnungsangebot wurde noch zusätzlich verschlimmert. Die Schweden wollten der Stadt Linz helfen und spendeten 50 Häuser aus Holz, die noch heute in der Urfahrer „Schwedensiedlung“ im Stadtbild verankert sind.⁷⁵

Auf das Hochwasser, das Oberösterreich im Sommer 2002 heimsuchte, folgte in Linz die Errichtung des 960m⁷⁶ langen Hochwasserschutzdamms in Alt-Urfahr West, der seine erste Bewährungsprobe bereits hinter sich hat und Alt-Urfahr beim Hochwasser 2013 vor größeren Schäden bewahrt hat. Östlich der Nibelungenbrücke haben die Wassermassen, die mit einem Höchststand von 9,30m annähernd dem Stand von 1954 (9,60m)⁷⁷ entsprachen, allerdings erhebliche Spuren an den Gebäuden der Kirchengasse und am Urfahrermarkt hinterlassen.

⁷⁴ Constantini: Großstadt Linz, 1952, S.101 bzw. Mayrhofer, Fritz & Katzinger, Willibald: Geschichte der Stadt Linz. Von der Aufklärung zur Gegenwart. Band 2. Linz 1990. S.146ff

⁷⁵ Mayrhofer & Katzinger: Geschichte der Stadt Linz, 1990. S.347

⁷⁶ Archiv der Stadt Linz: Linz. URL: <https://stadtdgeschichte.linz.at/8242.php>

⁷⁷ Büro Stadtregierung Linz Stadtforschung: Linz. URL: https://www.linz.at/zahlen/095_Umwelt/020_Klima/020_DonauPegel/TPegel.PDF



Abbildung 20
Hochwasser an der Donau in Urfahr
1954
Foto OÖ Landesarchiv

Abbildung 21 & 22
Hochwasser an der Donau in Urfahr
2012
Foto G. Stockinger

4.2.2 DIE DONAUBRÜCKEN ALS VERBINDENDE ELEMENTE UND DER EINFLUSS AUF STADTTTEILZENTREN

Holzbrücke / Eisenbrücke /
Nibelungenbrücke

Die erste Linzer Donaubrücke wurde bereits im Jahr 1497 von Kaiser Maximilian I mittels Ausstellung eines Brückenprivilegs genehmigt und 1501 als Holzkonstruktion fertiggestellt. Neben jenen in Wien und Krems war es erst die dritte Donaubrücke in Österreich. Allerdings war nicht jeder froh über das neue Bauwerk, das die beiden Uferseiten von Linz und Urfahr miteinander verband. Die Urfahrer Bevölkerung war durch die Brücke wirtschaftlich klar im Nachteil, da die Einnahmen des bisher notwendigen Fährgeschäfts entfielen und zusätzlich von jedem ein Brückenpfennig zu bezahlen war, der zur Gänze an die Stadt Linz ging. Erst 1638 gelang es Urfahr, mit dem Erlass der Brückengebühren zumindest ein Zugeständnis zu erzielen.

Die Brücke selbst wurde unter anderem durch die zahlreichen Hochwasser häufig in Mitleidenschaft gezogen. Außerdem konnte sie vom anwachsenden Schiffsverkehr nicht passiert werden, Schiffe mussten in Linz Halt machen und umgeladen werden. Als die Brücke 1868 durch ein Schiffsunglück erneut schwer beschädigt wurde, machte sich der Gemeinderat für eine neue Brücke stark.⁷⁸

Trotz der Wiederinstandsetzung der alten Holzbrücke wurde eine neue Brücke genehmigt, die 1872 als Eisenkonstruktion fertiggestellt wurde. Sie ermöglichte die Führung der Linzer Pferde- bzw. später elektrischen Straßenbahn bis Urfahr und sicherte der Stadt somit eine wichtige infrastrukturelle Anbindung.⁷⁹ Allerdings brachte die Position der neuen Brücke einmal mehr Nachteile für Urfahr mit sich. Das bisherige Zentrum – das „Platzl“ – war auch der bisherige Ort des Brückenanschlusses. Der neue Anschluss lag weiter östlich, um eine Verbindung mit der Hauptstraße entstehen zu lassen.⁸⁰ Mit der Umstrukturierung wurde dem Marktplatz seine Bedeutung genommen, mit Baubeginn des neuen Linzer Rathauses 1980 verschwand der Ort zur Gänze aus dem Stadtbild.

Die neue Brücke wurde bereits nach wenigen Jahren als für das wachsende Verkehrsaufkommen unterdimensioniert eingestuft. Fehlende Mittel verhinderten eine Behebung des Problems.⁸¹

Erst mit dem Vorhaben Hitlers, Linz als seine Patenstadt zu einer der fünf Führerstädte zu machen, kam es zum Bau einer neuen Donaubrücke. Die Nibelungenbrücke war das erste Projekt der geplanten Monumentalverbauung der Donauufer, das umgesetzt wurde.

Die bis heute im Stadtbild verankerte Brücke übertrifft die alte Brücke in Größe bei Weitem: Die Fahrbahnbreite ist mit 22m vier Mal so breit wie zuvor (5,5m) und auch die beiden angrenzenden Gehwege wurden auf 3,5m verdoppelt. Die Brücke hat eine Gesamtlänge von 330m, 252m davon überspannen die Donau.⁸² Das Material für die Nibelungenbrücke – Granit – stammt aus dem KZ Mauthausen.⁸³

Die angepasste Höhe, die eine, dem angestrebten Industriestandort inklusive Hafenanlage

⁷⁸ Kreslehner: *Übergänge*, 2014. S.166ff

⁷⁹ Kreslehner: *Übergänge*, 2014. S.169

⁸⁰ Mayrhofer & Katzinger: *Geschichte der Stadt Linz*, 1990. S.142

⁸¹ Kreslehner: *Übergänge*, 2014. S.169

⁸² Constantini: *Großstadt Linz*, 1952. S.195

⁸³ Bina, Andrea & Potocnik, Lorenz (Hg.): *Architektur in Linz. 1900 – 2011*. Verlag Springer. Wien/New York 2012. S.111



Abbildung 23
Hölzerne Donaubrücke vor 1870
Foto Erwin Schaurhofer

Abbildung 24
Unbekannt, Linzer Brückenkopf (Eisenbahnbrücke) mit Nepomuk-Statue 1938
Foto NORDICO Stadtmuseum Linz



angemessene, unkomplizierte Schiffdurchfahrt gewährleisten sollte, und neue Anschlusspositionen (sie wurde parallel zur Eisenbrücke erbaut) veränderten auf beiden Uferseiten den Städtebau.

Auf der südlichen Uferseite wurden auch die im Masterplan vorgesehenen Brückenkopfgebäude realisiert. Hierfür musste die bestehende Verbauung des gesamten Nordens des Hauptplatzes abgerissen werden. Die neuen Bauten nehmen die Niveauveränderung auf und bilden auch heute noch den Rahmen für die zentral auf den Platz treffende Brücke.⁸⁴

Mit der Drehung der Brückenachse bei der Errichtung der Eisenbrücke wurde die Erschließung des alten Urfahrer Stadtkerns bereits zugunsten einer besseren Infrastruktur verändert: Die Hauptstraße wurde zur direkten Verlängerung der Achse Hauptplatz/Brücke und das Verkehrsnetz am Donauübergang deutlich klarer und strukturierter. Diese Maßnahme ermöglichte auch die spätere Entwicklung der Rudolfstraße zum Hauptverkehrsweg zwischen der Stadteinfahrt und der Hauptstraße.

Der Bau der Nibelungenbrücke erforderte, ihrer Breite entsprechend, eine Anpassung der Hauptstraße, die das heutige Alt-Urfahr dadurch in Ost und West unterteilte.

Südlich der Donau befindet sich der Hauptverkehrsknotenpunkt direkt am Ende der Brücke, noch vor dem mittlerweile verkehrsberuhigten Hauptplatz: hier wird der Verkehr an der Donau entlanggeführt. Im Gegensatz dazu ist der zentrale Verkehrsknotenpunkt auf der nördlichen Seite erst auf der Höhe Rudolfstraße/Ferihumerstraße, was den gesamten Raum bis dorthin, der in seiner Größe nicht wesentlich kleiner ist als der Hauptplatz, zum Verkehrsraum macht. Dazu kommt, dass über die Rudolfstraße der enorme Pendlerverkehr aus dem Raum Mühlviertel in die Stadt kommt, der den Platz zu Stoßzeiten in eine Stauzone verwandelt.

Der Straßenzug, der sich entlang der Hauptstraße zwischen Brücke und Rudolfstraße/Ferihumerstraße befindet, ist von vier- bis sieben-geschossigen Gebäuden und langen, eintönigen Fassaden geprägt. Die Nibelungenbrücke schließt den Raum ab und verwehrt durch ihre Höhe den Blick in Richtung Stadtzentrum.

⁸⁴ Bina & Potocnik: *Architektur in Linz. 1900 – 2011, 2012*. S.111.



Abbildung 25
Nibelungenbrücke 2018



Abbildung 26
Anschlussituation Eisenbrücke
1876

Abbildung 27
Urfahr mit Brücke vor 1938
Foto Archiv der Stadt Linz



Abbildung 28
Anschlussituation Nibelungenbrücke
1945

Abbildung 29
Hauptstraße 2 und 4 - 1964
Foto Archiv der Stadt Linz



Abbildung 30 & 31
Flußgasse 2018

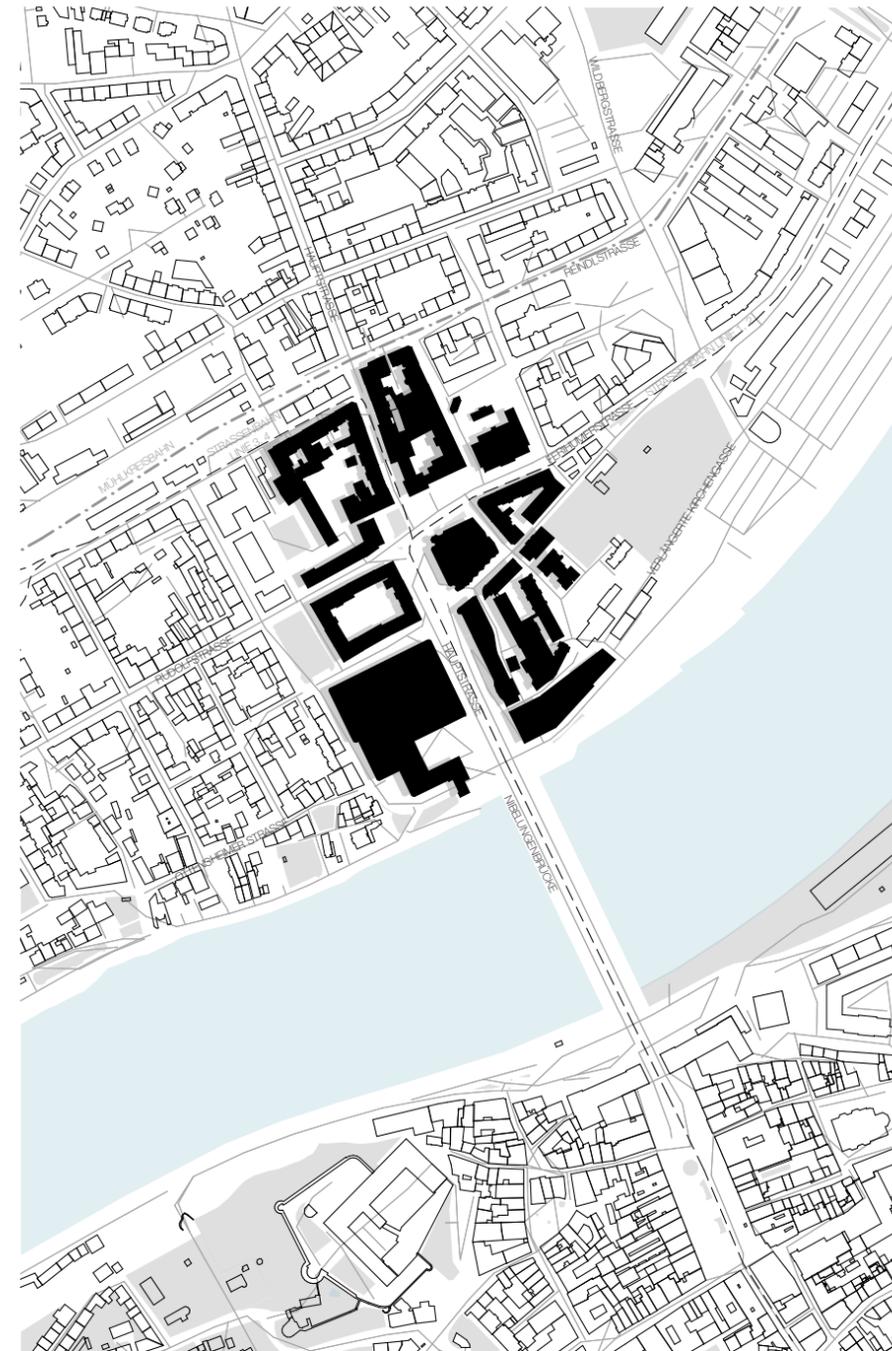
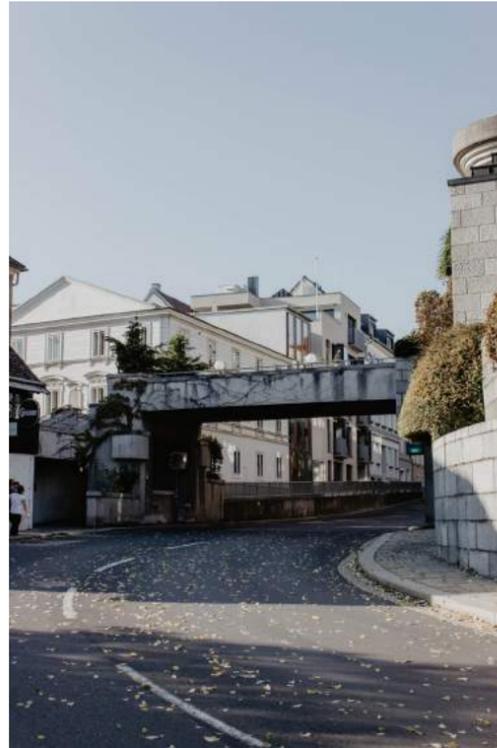


Abbildung 32
Anschlussituation Nibelungenbrücke
2019

Abbildung 33
Höhenunterschied
Nibelungenbrücke/Ars Electronica Center



Abbildung 34
Höhenunterschied
Nibelungenbrücke/Ars Electronica Center

Die Infrastruktur für Fußgänger befindet sich entlang der Häuser und in äußerst niedrig gehaltenen Unterführungen, was ein Indiz mehr dafür ist, dass sich die Entwicklung des Raumes am Brückenanschluss zunehmend auf den Autoverkehr konzentriert hat, während er für Fußgänger unattraktiver geworden ist. Dass die von Fußgängern am stärksten frequentierten Orte die Übergänge zwischen Nibelungenbrücke und Donauufer sind, ist daher nicht überraschend.

Eisenbahnbrücke Die Notwendigkeit einer zweiten Donaubrücke ergab sich aus dem Wunsch, die im Oktober 1888 feierlich eröffnete Mülhkreisbahn, die Linz ab da an mit dem Mühlviertel verband, an die k. k. Staatsbahn anzuschließen, um den mühsamen Prozess von Güterumladungen zu beenden.

Für die Herstellung dieser Anbindung wurden zwei verschiedene Ansätze diskutiert: Zum einen eine Verlängerung der Trasse bis zur zu dem Zeitpunkt schon bestehenden Brücke bei Steyregg, die ohnehin bereits die Lokalbahn Linz-Summerau über die Donau führte und zum anderen der Brückenneubau im Linzer Stadtgebiet auf Höhe von Tabakfabrik und Schlachthof, der schlussendlich auch realisiert wurde. Die Brücke sollte außerdem auch für den Straßenverkehr konzipiert werden und die damalige Eisenbrücke entlasten.⁸⁵

Die Verkehrserleichterung der zentrumsnahen Eisenbrücke gestaltete sich schwieriger als erwartet. Die neue Brücke lag in etwa 1km östlich der alten Brücke und somit relativ weit vom Zentrum entfernt, in einer bis dahin wenig bis kaum bebauten Lage. Zudem gab es bezüglich der Zuständigkeit, die Herstellung der Anschlusspunkte für den Straßenverkehr betreffend, Streitigkeiten, was eine Änderung der schlechten Bedingungen jahrelang unmöglich machte.⁸⁶

1904 wurde nahe dem nördlichen Brückende ein erstes Gebäude errichtet, das „Gasthaus zur Neuen Brücke“, das auch heute noch als „Gasthaus Lindbauer“ an jener Stelle erhalten ist.⁸⁷ Eine Verbindung der beiden Brücken auf dieser Seite der Donau erfolgte erst 1960 durch die dafür verlängerte Ferihumerstraße, die zuvor bei der Wildbergstraße endete.⁸⁸ Auch die Bebauung ebendieser Erweiterung erfolgte erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts im Zuge der Anlage des neuen Donauuferdamms.

Wäre Hitlers Plan für den Ausbau der Führerstadt umgesetzt worden, wäre die Eisenbahnbrücke bereits damals demontiert worden. Auch die vorgesehene Brückensprengung, die vier Tage vor dem Einmarsch der amerikanischen Truppen in Linz befohlen wurde, konnte verhindert werden. Die Donaubrücken im Raum Linz (inklusive Steyregg und Mauthausen) waren die einzigen Brücken von Regensburg bis Budapest, die nicht gesprengt worden waren.⁸⁹

85 Streitt, Ute: *Der Mülhkreis wird an den Weltverkehr angeschlossen. Die Vorgeschichte zum Bau der Linzer Eisenbahnbrücke.* In: Streitt, Ute / Stadler, Gerhard A. / Schiller, Elisabeth (Hg.): *Die Linzer Eisenbahnbrücke - Von der Neuen Brücke zur Alten Dame.* Verlag Bibliothek der Provinz. Linz, 2016. S.14-19

86 Stadler, Gerhard A.: *Von der Neuen Brücke zur Alten Dame.* In: Streitt, Ute / Stadler, Gerhard A. / Schiller, Elisabeth (Hg.): *Die Linzer Eisenbahnbrücke - Von der Neuen Brücke zur Alten Dame.* Verlag Bibliothek der Provinz. Linz, 2016. S.74

87 Stadler: *Von der Neuen Brücke zur Alten Dame*, 2016. S.75

88 Archiv der Stadt Linz: Linz.

URL: <https://www.linz.at/strassennamen/default.asp?action=strassendetail&ID=1703>

89 Stadler: *Von der Neuen Brücke zur Alten Dame*, 2016. S.79



Abbildung 35
Auffahrtsrampen Donaubrücke 1895
Foto Archiv der Stadt Linz



Abbildung 36
Gregor Graf, Eisenbahnbrücke 2014
Foto NORDICO Stadtmuseum Linz



Abbildung 37 & 38
Abbruch Eisenbahnbrücke 2016

Vor allem das erhöhte Verkehrsaufkommen in den 1960er Jahren und die Maßnahmen für eine gewährleisteteste Nutzung durch den motorisierten Verkehr, aber auch die Zeit und Umwelteinflüsse haben der Eisenbahnbrücke sehr schnell stark zugesetzt. Bereits Ende der 70er Jahre wurden erste Überlegungen zum Fortbestand der Brücke angestellt. Eine provisorische Sanierung (von Herbst 1981 bis zum Sommer 1982) sollte der Brücke noch fünfzehn bis zwanzig Jahre Lebensdauer ermöglichen.

Tatsächlich wurden daraus bis zur endgültigen Sperre – natürlich auch durch weitere kleinere Sanierungen – beinahe 33 Jahre. Die Brücke stand von 2003 bis 2013 unter Denkmalschutz. Einen Monat nach dessen Aufhebung wurde der von der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft eingereichte Antrag auf Bewilligung der Zerstörung oder Veränderung der Donaubrücke zwischen Linz und Urfahr vom Bundesdenkmalamt genehmigt.⁹⁰

Jahrelang wurden öffentliche Diskussionen über die Zukunft der Brücke geführt: Es wurden Möglichkeiten untersucht, die Brücke zu sanieren, sie als Fahrrad-, Fußgänger- und Straßenbahnbrücke und durch den Bau einer zusätzlichen, parallel verlaufenden Straßenbrücke zu erhalten, aber auch ein zweistufiger Realisierungswettbewerb für eine neue Brücke wurde ausgeschrieben. Der Verein „Rettet die Linzer Eisenbahnbrücke“ machte sich für den Erhalt stark, während sich die Österreichischen Bundesbahnen und Linzer Politiker für den Abriss aussprachen. 2015 ließ man mittels Volksbefragung auch die Meinung der Bevölkerung

90 Stadler: Von der Neuen Brücke zur Alten Dame, 2016. S.80-93

ermitteln: mehr als zwei Drittel sprachen sich für eine neue Donaubrücke aus.

Die Eisenbahnbrücke wurde am 27. Februar 2016 gesperrt. Kurz darauf begann man mit der Demontage, um die 3-jährige Handlungsfrist der Bewilligung der Zerstörung einzuhalten und weitere Verzögerungen zu vermeiden.

Der Entwurf für die neue Donaubrücke, deren Fertigstellung für das Jahr 2020 geplant ist, stammt vom Pariser Architekturbüro Marc Mimram, das als Sieger aus dem zweistufigen Realisierungswettbewerb hervorging. Mit einer Maximalbreite von 33,7m wird sie mehr als drei Mal so breit wie die abgetragene Brücke sein.⁹¹

Mit der Fertigstellung wird eine zweite Straßenbahnachse im Stadtgebiet möglich. Südlich der Donau soll diese unterirdisch geführt werden, bevor sie am Bulgariplatz in die vorhandene Spur mündet. Der nördliche Anschluss würde bereits in der Linken Brückenstraße in die bestehende Schienenführung übergehen.

Die über 100 Jahre lang im Stadtbild präsente Eisenbahnbrücke hat viel zum städtebaulichen Ist-Zustand der Anschlussareale beigetragen.

Die Eisenbahnbrücke mündete am Nordufer der Donau in die Linke Brückenstraße (deren Bestehen sich aus dem Bau der Brücke ergab), die eine der Hauptverkehrsachsen der nördlichen Stadtteile quert bzw. von ihr geteilt wird – die Freistädter Straße – und in einer weiteren solchen mündet, der Leonfeldner Straße. Auch die Reindlstraße, die zwischen Linke Brückenstraße und Hauptstraße verläuft und in der auch die Schienenführung der Mühlkreisbahn verortet war, hat ihre heutige Form der Lage der Eisenbahnbrücke zu verdanken. Im Regulierungsplan der Stadt Urfahr aus dem Jahr 1905 (siehe Abb. 15) zeigt sich, dass für das Verkehrsnetz eine Umstrukturierung geplant war, die jedoch nie in dieser Form zur Ausführung kam.

Nach dem ersten Gebäude am Brückeneende gab es in den darauffolgenden Jahren keine große bauliche Entwicklung in diesem Gebiet. Im Stadtplan aus dem Jahr 1910 ist ein zweites Gebäude an der Linke Brückenstraße, ein Gegenüber zum Gasthaus, ersichtlich. 1924 zeigt die Karte auch eines an der Ecke Linke Brückenstraße/Freistädter Straße. Auch in der Fotografie aus dem Jahr 1935 (siehe Abb. 19) ist keine Veränderung der Situation ersichtlich. Erst in der nationalsozialistischen Zeit wird das Gebiet von der Feld- und Wiesenlandschaft zum Wohngebiet transformiert.

Hitlers Plan für den Ausbau der Stadt sah zwar vor, die Brücke zu ersetzen, den Neubau wollte man aber an der gleichen Stelle realisieren und somit die Infrastruktur beibehalten. Das Wohnbauprogramm, das in der ganzen Stadt zahlreiche Großanlagen hervorbrachte, ließ entlang der Linke Brückenstraße die Hartmayrsiedlung entstehen. Begonnen wurde mit dem Teil der Siedlung, der im Dreieck zwischen Freistädter Straße/ Leonfeldner Straße/ Linke Brückenstraße liegt. Darauf folgten die Bauten im südöstlichen Teil der Linke Brückenstraße, erst zum Schluss folgte der große Komplex im Nordosten.

Dass der Bereich im Südwesten freigelassen wurde, ergibt sich aus der nicht realisierten Monumentalbebauung, die am Donauufer vorgesehen war. Es handelte sich hierbei um den geplanten Bauplatz für den Sitz des Heereskommandos.

91 Magistrat der Stadt Linz: Linz.
URL: <https://www.linz.at/stadtentwicklung/neuedonaubruecke.php>



Abbildung 39
Anschlussituation Eisenbahnbrücke
1926

Abbildung 40
Alois Schwarz, Petrinum mit Panorama
nach Süden, 1935
Foto NORDICO Stadtmuseum Linz

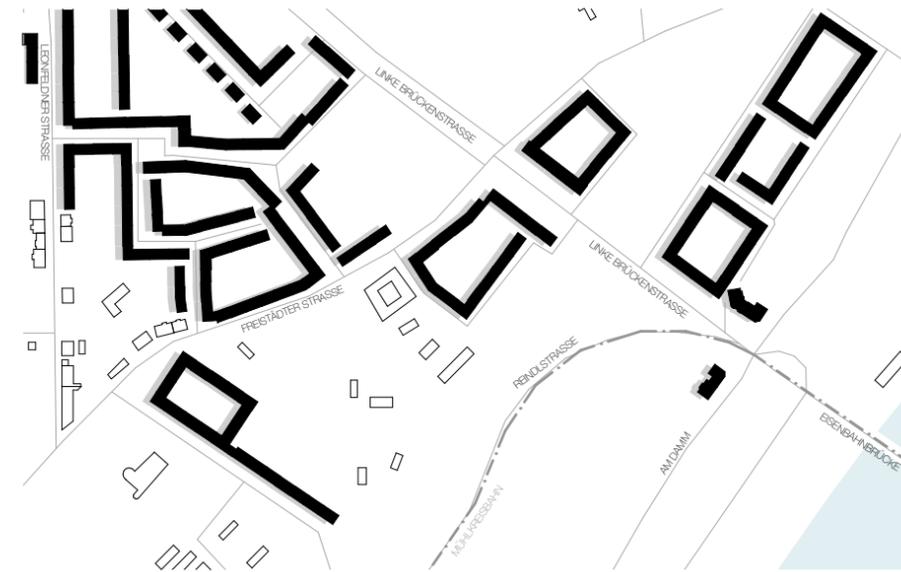


Abbildung 41
Anschlussituation Eisenbahnbrücke
1945



Abbildung 42
Urfahr - Wildbergstraße Bildmitte - 1960
Foto Archiv der Stadt Linz



Abbildung 43
Anschlussituation ehem. Eisenbahnbrücke
bzw. neue Donaubrücke (in Bau)
2019



Abbildung 44
Anschlussituation ehem. Eisenbahnbrücke
bzw. neue Donaubrücke (in Bau)
2019

Aber auch an anderen Stellen lässt sich eine Unvollständigkeit der geplanten Bebauung ausmachen. Nördlich der Freistädter Straße hätte die Straße durch Wohnanlagen gesäumt werden sollen und auch das U-förmige Wohnhaus war ursprünglich als geschlossene Anlage geplant. Ebenso wurde der Teil am nördlichen Ende, an der Leonfeldner Straße, nicht umgesetzt. Darüber hinaus wurde der im Stadtbild logische Block zwischen Fink- und Prager Straße nicht realisiert.

Dem Stadtplan von Linz aus dem Jahr 1962 lässt sich bereits entnehmen, dass manche dieser „unvollständigen“ Stellen bearbeitet und aufgefüllt wurden.

Das verheerende Hochwasser, das Linz 1953 heimsuchte, hatte großen Einfluss auf die Entwicklung der beiden Donauufer. Ein wichtiger Punkt in Urfahr war hierbei die Verlängerung der Ferihumerstraße von der Wildbergstraße bis zur Eisenbahnbrücke. Bis zu diesem Eingriff verlief auf einem Teilstück der Verlängerung der Weg „Am Damm“, der über das heutige Urfahrermarktgelände in der Verlängerte Kirchengasse mündete. So wie die Rudolfstraße in Alt-Urfahr-West die Ottensheimerstraße als Hauptverkehrsachse ablöste, hatte die Umstrukturierung der Infrastruktur in Alt-Urfahr-Ost dieselbe Wirkung.

In weiterer Folge wurde 1962 in der Ferihumerstraße die Wohnhausanlage „Am Damm“ fertiggestellt; ein Mix aus fünf Hochhäusern und mehreren niedrigeren Gebäuden.

Nachdem im Jahr 1968 die Straßenbahnschleife Sonnensteinstraße errichtet wurde, folgte 1977 die große Erweiterung des Straßenbahnnetzes bis zur Universität und sorgte damit für die Anbindung von St. Magdalena und Dornach. Die Schienen führen seitdem von der Hauptstraße über die Ferihumerstraße in die Linke Brückenstraße und biegt dann in die Leonfeldner Straße ab. Das Grundstück zwischen Ferihumerstraße und Reindlstraße, auf dem bereits die Schienen der Mühlkreisbahn situiert wurden, wurde dann auch noch zum Abbiegepunkt der Straßenbahn.

Am Areal zwischen Ferihumerstraße und Reindlstraße wurde 1971 das Georg von Feuerbach-Gymnasium und 1995 die neue Berufsschule Linz 1 eröffnet. Die heutige Wohnanlage an der Wildbergstraße wurde 2002 am Bereich der alten Hefefabrik Kirchmeier und Söhne⁹² fertiggestellt.

92 Fürst, Daniela: *Urfahr-Stadt, Linzer Kulturstadtteile heute*. Linz 2008.
URL: <http://www.linz09.at/sixcms/media.php/4974/Urfahr-Zentrum.pdf>



Abbildung 45
Gregor Graf, VOEST-Brücke, 2014
Foto NORDICO Stadtmuseum Linz

Die dritte Donaubrücke, auch VOEST-Brücke genannt, entstand im Zuge der Errichtung der Stadtautobahn. Sie wurde 1972 fertiggestellt, war die erste Schrägseilbrücke in ganz Österreich und mit einer Breite von 35m die breiteste Brücke in Linz.⁹³

Der Bereich des Brückenanschlusses auf Urfahrer Seite ist mit seinen Autobahnauf- und abfahrten ein zentraler Verkehrsknotenpunkt im nördlichen Linz. Die aus Freistadt kommende Mühlkreisautobahn ist neben der Bundesstraße, die in die Rudolfstraße übergeht, die zweite Strecke ins Stadtzentrum, die durch den Pendlerverkehr beinahe täglich zur Stauzone wird. Im Jänner 2018 wurde mit dem Ausbau der Brücke begonnen, die bis 2020 um zwei zusätzliche, angehängte Brücken („Bypässe“) erweitert werden soll, um die zahlreichen Verkehrsströme, die dort aufeinandertreffen, besser regeln zu können.⁹⁴

Der Bau der dritten Donaubrücke gab den Startschuss für die etappenweise Anbindung des Linzer Nordens an das Autobahnnetz in den 70er Jahren. Der große Verkehrsknoten, der Anschlüsse in der Leonfeldner Straße und der Freistädter Straße hatte, musste sich an den Bestand, vorwiegend Wohnbauten aus der Zeit des Nationalsozialismus, anpassen und formte zugleich ein neues Areal im Dreieck Freistädter Straße / Linke Brückenstraße / Autobahnabfahrt Leonfeldner Straße, das sich seither zum Gewerbe- und Einkaufsgebiet entwickelt hat.

93 Kreslehner: *Übergänge*, 2014, S.171
94 Asfinag: *A7 Mühlkreisautobahn - Sicherheitsausbau Voestbrücke - Errichtung der Bypässe*.
URL: <https://www.asfinag.at/verkehrssicherheit/bauen/bauprojekte/a-7-muehlkreis-auto-bahn-voestbruecke-bypaesse/>

VOEST-Brücke

Abbildung 46
Anschlussituation VOEST-Brücke
1962



Abbildung 47
Anschlussituation VOEST-Brücke
1976

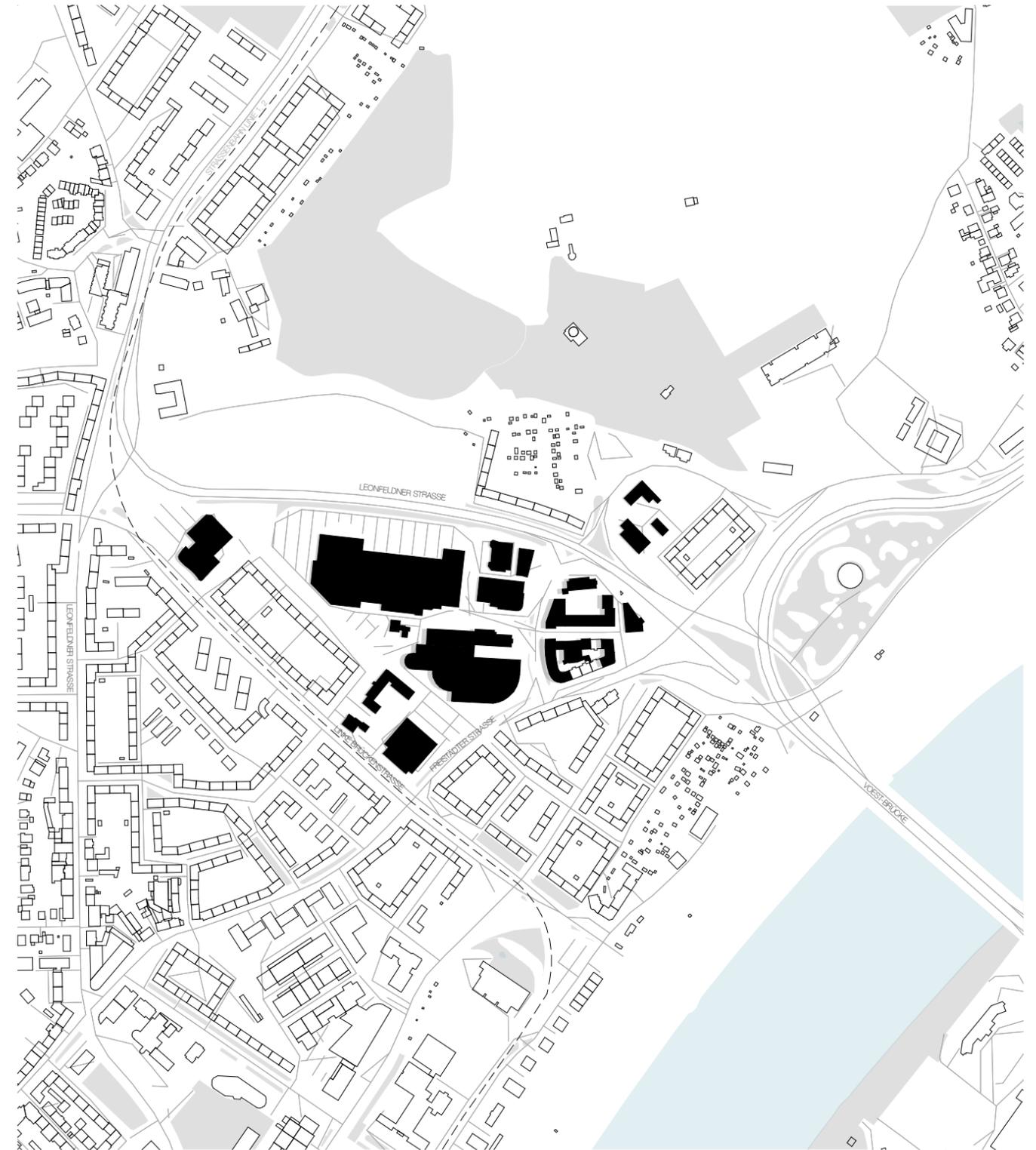
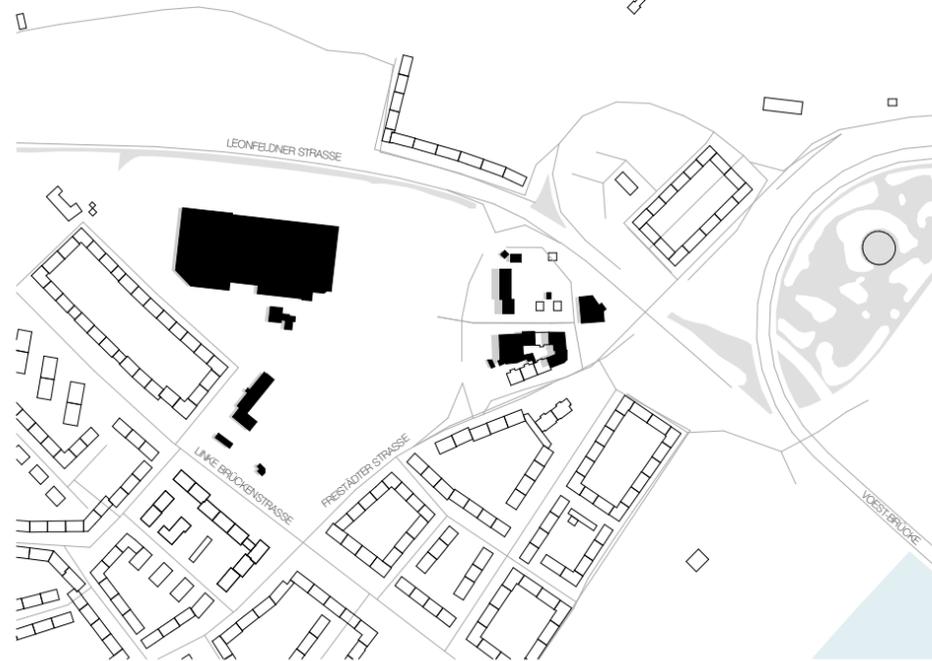


Abbildung 48
Anschlussituation VOEST-Brücke
2019

Westumfahrung Die Idee einer Linzer Westumfahrung inklusive einer vierten Donaubrücke geht bereits auf die 1970er Jahre zurück, als das Verkehrsaufkommen stieg und Lösungen in Sachen Infrastruktur dringend gefragt waren. Jahrzehntlang wurde an Plänen gearbeitet, über die Finanzierung debattiert und sich mit Meinungen aus der Bevölkerung auseinandergesetzt. Es wurden Bürgerinitiativen gegründet und auch Naturschützer traten für ihre Meinung ein. Dieses Hin und Her war der Grund, warum so mancher Linzer schon nicht mehr an eine Realisierung glaubte. Zu Beginn dieses Jahres konnte dann doch mit dem Bau begonnen werden. Die Brücke soll als erster Teil der Westumfahrung 2023⁹⁵ fertiggestellt werden.

Ob sich die gewünschte Entlastung der Innenstadt und die positive Veränderung für die Pendler aus dem Mühlviertel wirklich einstellen, lässt sich erst nach der für 2032⁹⁶ angesetzten Fertigstellung des gesamten Bauvorhabens sagen.

Fußgängerbrücke Zusätzlich zum Bau der neuen Donaubrücke als Ersatz der Eisenbahnbrücke und der Erweiterung der VOEST-Brücke soll neben dem für dieses Jahr angesetzten Baubeginn der Westringbrücke als dritte Brückenbaustelle auch noch eine vierte dazukommen. Zwei Wiener Unternehmer – gebürtige Oberösterreicher – wollen in Linz die längste Hängebrücke der Welt errichten. Den Bau der 550m langen Brücke zwischen Pöstlingberg und Freinberg wollen sie privat finanzieren und über den Ticketverkauf für die Benützung wieder hereinspielen. Sollten die notwendigen Genehmigungsverfahren erfolgreich überstanden werden, will man mit der Errichtung der Touristenattraktion 2019 nicht nur beginnen, sondern sie im Idealfall auch gleich fertigstellen.⁹⁷

Das Brückenthema war in Linz von Anfang an eines, das die Bevölkerung entgegen der eigentlichen Bedeutung von Brücken gespalten hat und immer wieder zu Diskussionen führte beziehungsweise immer noch führt. Sei es die erste Donaubrücke, ihre Nachfolgerin, die Eisenbrücke, die kürzlich abgerissene Eisenbahnbrücke oder die sich schon Jahrzehntlang in Planung befindende 4. Donaubrücke der Westumfahrung: die verbindenden Elemente über die Donau scheinen für die Linzer ein sensibles Thema zu sein. Davon ausnehmen lässt sich lediglich die VOEST-Brücke, die allem Anschein nach relativ neutral betrachtet wird.

95 Staudinger, Markus & Vielhaber, Roland: Westring: Der Fahrplan zum Baustart. In: Oberösterreichische Nachrichten, 24.03.2018. URL: <https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/Westring-Der-Fahrplan-zum-Baustart;art4,2850246>

96 Staudinger & Vielhaber: Westring, 2018.

97 Chefin vom Dienst: Linz. URL: https://www.linz.at/medienservice/2018/201806_91224.php und Rohrhofer, Markus: Kein Durchhänger beim Linzer Hängebrückenprojekt. URL: <https://derstandard.at/2000088033518/Kein-Durchhaenger-beim-Linzer-Haengebruecken-Projekt>

DER DONAURAUM ALS KULTURRAUM UND ORT DER FREIZEITGESTALTUNG 4.2.3

Hitlers Plan für Linz sah für die beiden Donauufer im Stadtzentrum unzählige Monumentalbauten vor. Im heutigen Stadtbild sieht man davon nur die beiden Brückenkopfgebäude am südlichen Ende der Nibelungenbrücke. In Urfahr sind das neue Rathaus und das ihm gegenüberliegende Museum der Zukunft „Ars Electronica Center“ (AEC) deren Gegenpol. In den 70er Jahren legte man mit dem Bau des Brucknerhauses den Grundstein für die sich im Laufe der Jahre immer mehr zum Kulturraum entwickelnden Donauufer.

Am nördlichen Donauufer ist das AEC die prägnanteste Kultureinrichtung. Direkt im Anschluss befindet sich das Urfahrermarktgelände, das den Großteil des Jahres als Parkplatz, aber auch zweimal im Jahr als Veranstaltungsort des Urfahrer Jahrmarkts dient. Der erste Markt wurde bereits 1818 abgehalten, damals noch hauptsächlich als Handelsmarkt und am Urfahrer Platzl. Nach zwei Standortwechsel (in die Ottensheimer Straße und auf den Bernaschekplatz) wurde 1902⁹⁸ der erste Markt am heutigen Gelände abgehalten. Neben dem Jahrmarkt dient das große Gelände an der Donau auch als Standort für andere Veranstaltungen wie den Zirkus, Cirque du Soleil oder als Public Viewing Areal.

Auch westlich der Nibelungenbrücke, in Alt-Urfahr, bietet die Obere Donaustraße im Bereich Steinmetzplatz Platz für Veranstaltungen wie das „Ufern“, das seit 2012 jährlich in Anlehnung an den alten Fischermarkt stattfindet und den geschichtlichen Bezug des Stadtteils zur Donau ins Gedächtnis rufen soll.

98 Altrichter, Maria: Vom Handel zum Vergnügen. Der Wandel des Urfahrer Marktes seit seiner Entstehung. In: NORDICO Stadtmuseum Linz (Hg.): Urfahrer Markt - 200 Jahre Linzer Lustbarkeiten. Publikation Nr. 112. Linz 2017. S.58ff



Abbildung 49
Der Donauraum als Kulturraum
M 1:10000

Abbildung 50
Entwicklungsphasen
Linzer Norden
M 1:50000



DIE ENTWICKLUNG RICHTUNG NORDEN 4.3

Das Linzer Stadtgebiet nördlich der Donau lässt sich grob in drei Entwicklungsstufen unterteilen: vor 1938 / 1938 bis 1945 / seit 1955

Einmal mehr lässt sich hier die Bedeutung des baulichen Einflusses der nationalsozialistischen Politik in Linz erkennen.

Das älteste Gebiet des Linzer Nordens, Urfahr, beschreibt die erste Entwicklungsphase. Das Stadtbild des Areals wirkt durch die zahlreichen Überlegungen und Regulierungen, die es bereits erfahren hat, gefestigt und durchdacht. Es ist außerdem das Gebiet, das durch seine Strukturierung und seine Dichte am meisten „Stadtcharakter“ aufweist, obwohl der älteste Teil, an der Ottensheimerstraße und rund um den Steinmetzplatz eher das Gefühl einer Dorfstruktur hervorruft.

Diese erste Entwicklungsstufe lässt sich im Stadtplan grob auf die Fläche zwischen Karstraße und Donau und quer dazu zwischen Hauptstraße und Wildbergstraße aufspannen. Sie ist geprägt von der für ihre Entstehungszeit typische Blockrandbebauung. Im Gegensatz zur Stadt südlich der Donau handelt es sich hier jedoch um eine etwas niedrigere Bebauung mit zwei- bis viergeschossigen Häusern.

Die riesigen Wohnanlagen, die ab 1938 entstanden sind, die sogenannten „Hitlerbauten“, haben das Stadtgebiet in einer zweiten Entwicklungsphase entlang der Leonfeldner Straße erweitert. Dort zeigt sich die Bauform auch von ihrer monumentalsten Seite. Die überwiegend drei- bis viergeschossigen Bauten bilden zur Straße hin lange, geschlossene Fronten. Eine Änderung der Gebäudetypologie erfolgt, wenn, dann abseits von stark befahrenen Straßen, wie zum Beispiel in der Karhofsiedlung.

Die zehn Jahre Besatzungszeit wurden von den drei Entwicklungsphasen aus dem Grund ausgenommen, als sich die Bautätigkeit in Urfahr im Wesentlichen auf die Behebung der Kriegsschäden und die Fertigstellung von begonnenen Projekten beschränkte. Fehlende Investitionen verhinderten eine Lage wie jene im amerikanisch besetzten Linz.

Abbildung 51
Vogelperspektive auf das Hochschulgelände
1960er Jahre
Foto NORDICO Stadtmuseum Linz

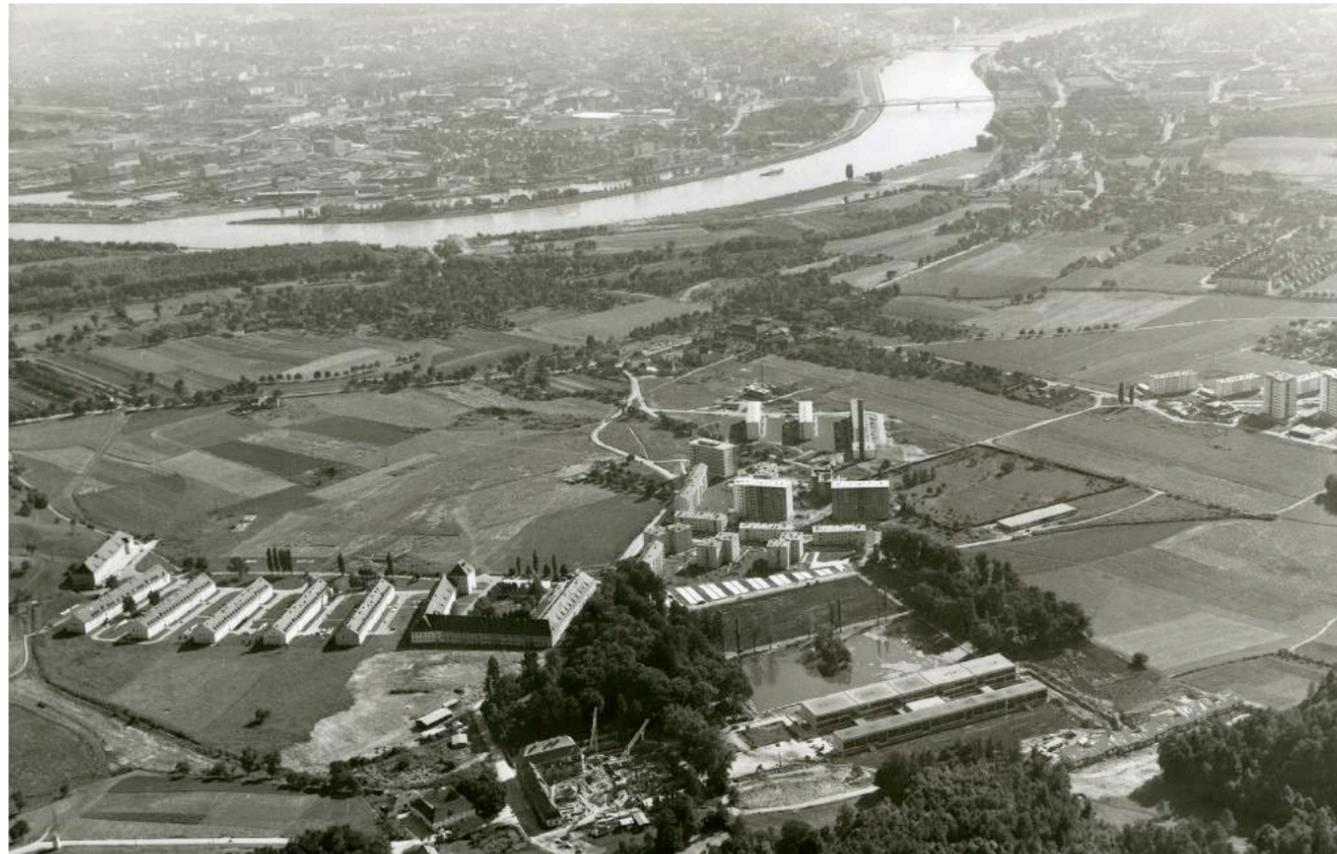
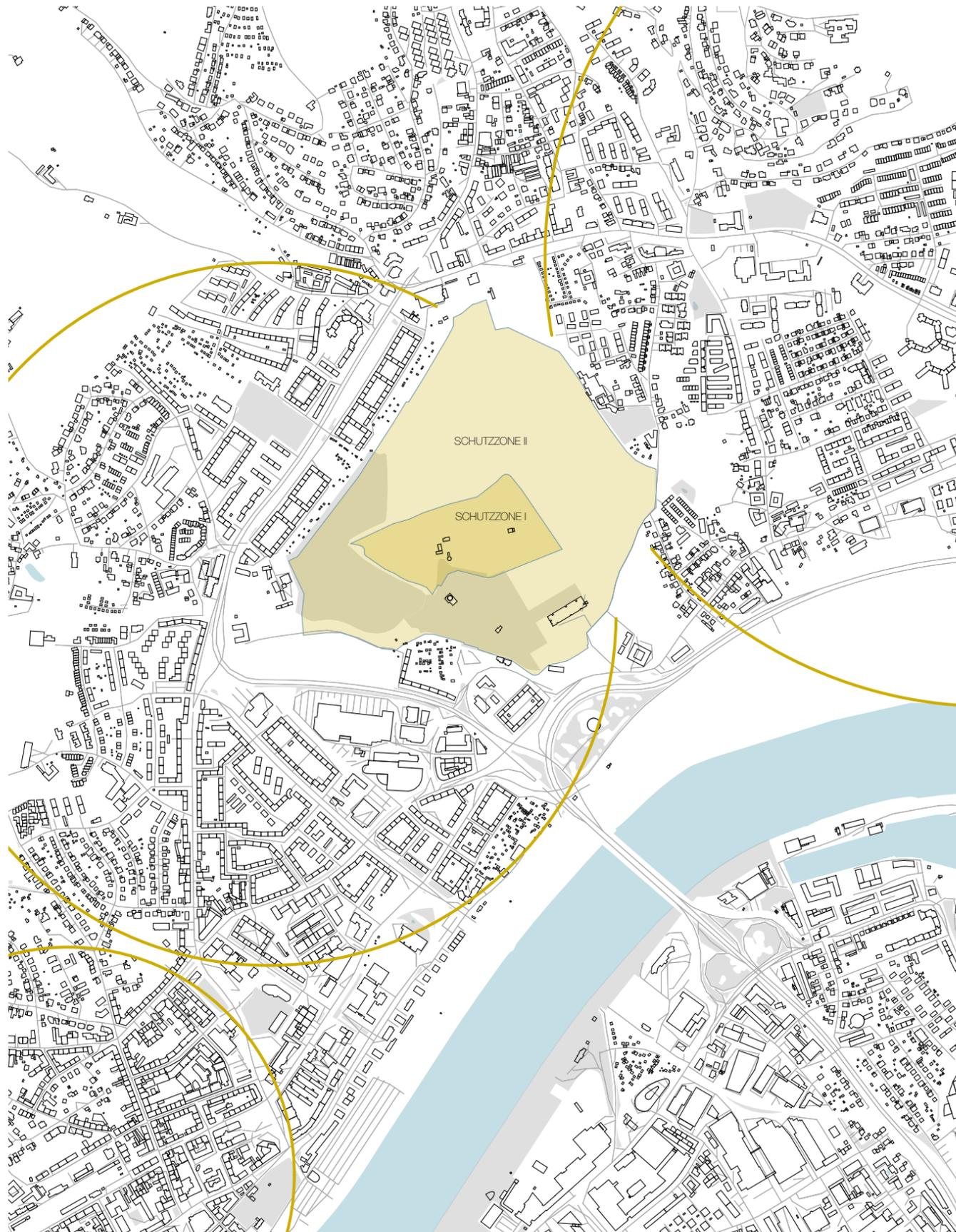


Abbildung 52
Schlantenfeld um 1960
Foto Archiv der Stadt Linz





Auf das Ende der russischen Besatzungszeit folgte die dritte, große Entwicklung des nördlichen Gebiets. Die seit Jahrzehnten in Linz währende Wohnungsnot musste endlich behoben werden. Östlich der Leonfeldner Straße begann die rasche Entwicklung des Stadtteils Dornach-Auhof.

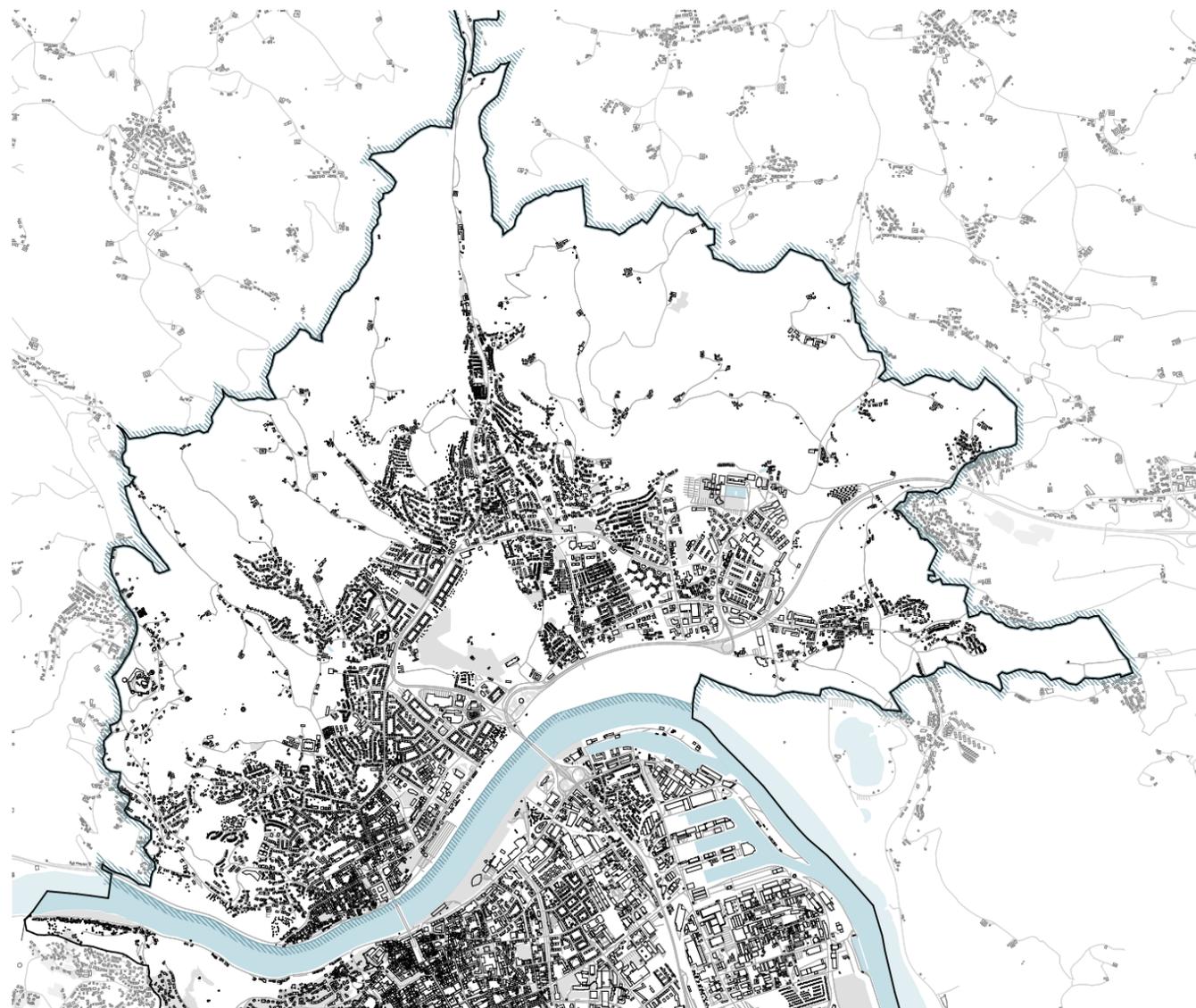
In den 70er Jahren folgte eine sukzessive Verbesserung der Infrastruktur im neuen Stadtgebiet. Das zunehmende Verkehrsaufkommen sorgte für den Ausbau des Autobahnnetzes und auch die Straßenbahnlinie wurde von der Hauptstraße bis zur Universität in Auhof verlängert. Die zahlreichen Großwohnanlagen wechseln sich mit Gebieten voller Einfamilienhäuser ab. Eine wirkliche Dichte wird hier nur punktuell spürbar, wie zum Beispiel in der Biesenfeldsiedlung oder in den Wohnanlagen im Gebiet Auhof und entlang der Hauptverkehrswege. Der dortige Autobahnanschluss hat – wie auch am Zubringer der Leonfeldner Straße – ein Areal entstehen lassen, das heute als Gewerbestandort genutzt wird. Die Fläche erstreckt sich zwischen Autobahn, Freistädter Straße und Haselbach.

Im Stadtplan auffällig ist die zentral gelegene große Grünfläche, die von sämtlichen Entwicklungsstufen ausgeschlossen blieb. Der Grund dafür ist das Wasserwerk Heilham, das dort seit 1902 situiert ist und die Wasserversorgung des Stadtgebiets nördlich der Donau gewährleistet.⁹⁹ Angrenzend an die Schutzzone I, in der das Wasserwerk liegt und deren Betreten nur Befugten erlaubt ist, befindet sich in Schutzzone II der Naherholungsort Heilhamer Park, der Umenhain Linz und eine Golfanlage.

DIE IDENTITÄT DER NÖRDLICHEN STADTEILE

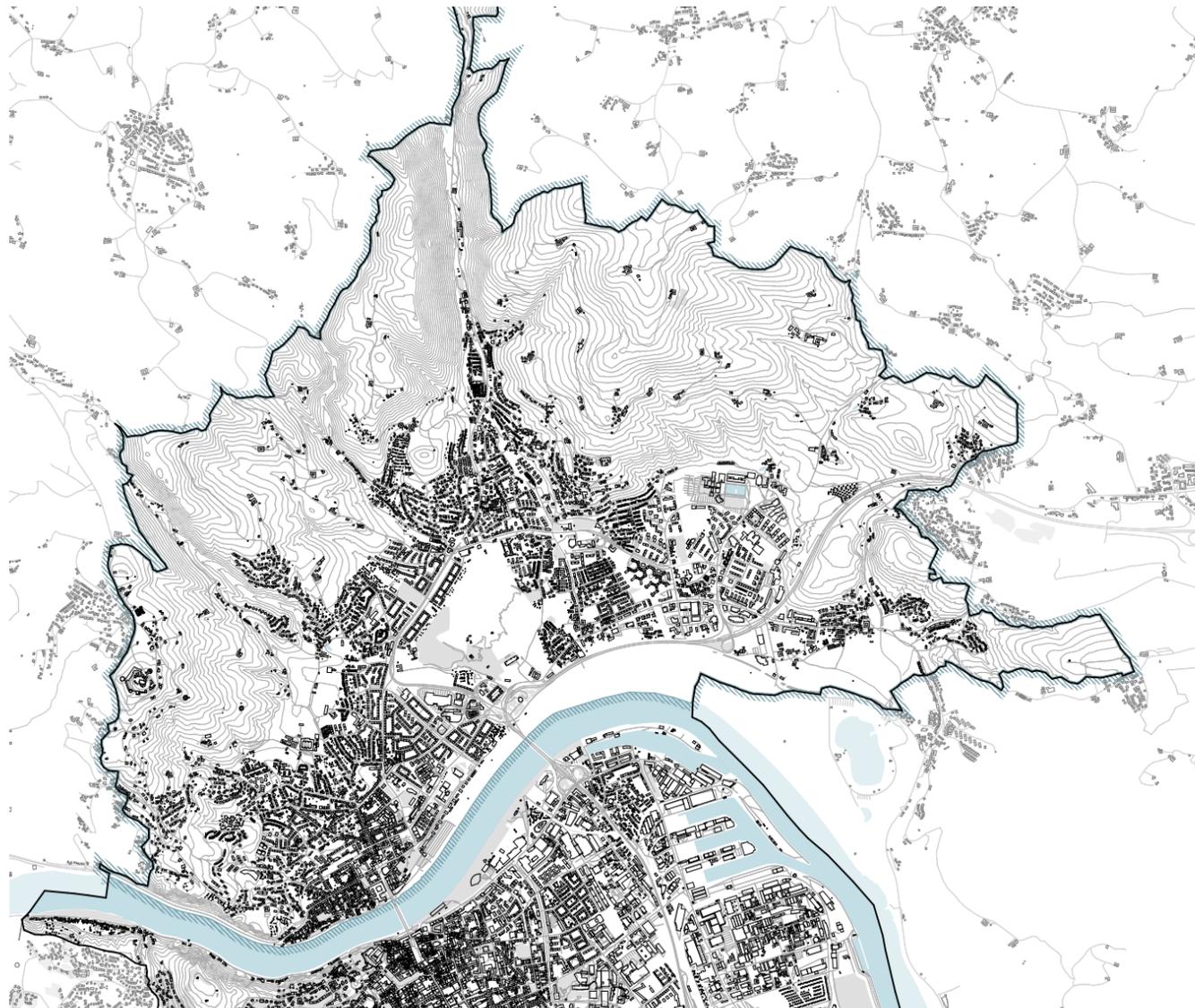
5

Abbildung 54
Linzer Norden
M 1:50000



DIE NÖRDLICHEN STADTEILE	5.1
ALT-URFAHR	5.1.1
AREAL ZWISCHEN HAUPTSTRASSE UND WILDBERGSTRASSE	5.1.2
AUBERG / PÖSTLINGBERG	5.1.3
AREAL KNABENSEMINARSTRASSE	5.1.4
AREAL ZWISCHEN WILDBERGSTRASSE UND AUTOBAHNABFAHRT	5.1.5
HARBACH	5.1.6
WOHNGEBIET BACHLBERG UND GRÜNDBERG	5.1.7
AREAL ZWISCHEN HASELGRABEN UND FERDINAND-MARKL-STRASSE	5.1.8
ST. MAGDALENA	5.1.9
DORNACH / BIESENFELD / AUHOF	5.1.10
KATZBACH	5.1.11
DAS POTENTIAL DER NÖRDLICHEN STADTEILE	5.2
URFAHR	5.2.1
DORNACH - AUHOF	5.2.2
DAS POTENTIAL IM ÜBERBLICK	5.2.3

Abbildung 55
Schwarzplan Linzer Norden
mit Höhenschichtlinien
M 1:50000



DIE NÖRDLICHEN STADTEILE 5.1

Betrachtet man den Linzer Norden als reinen Schwarzplan, wirkt er nicht besonders dicht besiedelt. Bezieht man allerdings die Höhenentwicklung sowie das zentral gelegene Wasserschutzgebiet und das im Hochwassergebiet liegende Grünland entlang der Donau in die Betrachtung mit ein, erkennt man, dass die ebene Fläche relativ gut ausgenutzt wurde. Auf den gut 26.000km² wohnen 47.924¹⁰⁰ Menschen, also knapp ein Viertel der Einwohner der Stadt Linz.

Der Linzer Norden wird seit 1.1.2014 in vier statistische Bezirke unterteilt: Urfahr, Pöstlingberg, St. Magdalena und Domach-Auhof.

Die nachfolgende Einteilung des Stadtgebiets hat mit der offiziellen Gliederung nichts zu tun. Sie basiert auf logischen Strukturen, die sich im Grundriss finden lassen, aber auch auf geschichtlichen und nutzungsbedingten Zusammenhängen sowie Faktoren wie Dichte und Höhenentwicklung. Ziel der Unterteilung war es, ein besseres Verständnis für die vorhandenen Strukturen zu entwickeln. Manche Grenzen ergaben sich zum Teil auch erst in der näheren Analyse und wurden im Laufe der Überlegungen verändert und gefestigt.

100 Stand 1.1.2019, Büro Stadtregierung Linz Stadtforschung: Linz.
URL: https://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/



Abbildung 56
Die nördlichen Stadtteile
M 1:22000

- HOHE NUTZUNGSDURCHMISCHUNG
- KEIN WOHNBAU
- VORWIEGEND WOHNBAU
- VORWIEGEND KLEINTEILIGE WOHNSTRUKTUR

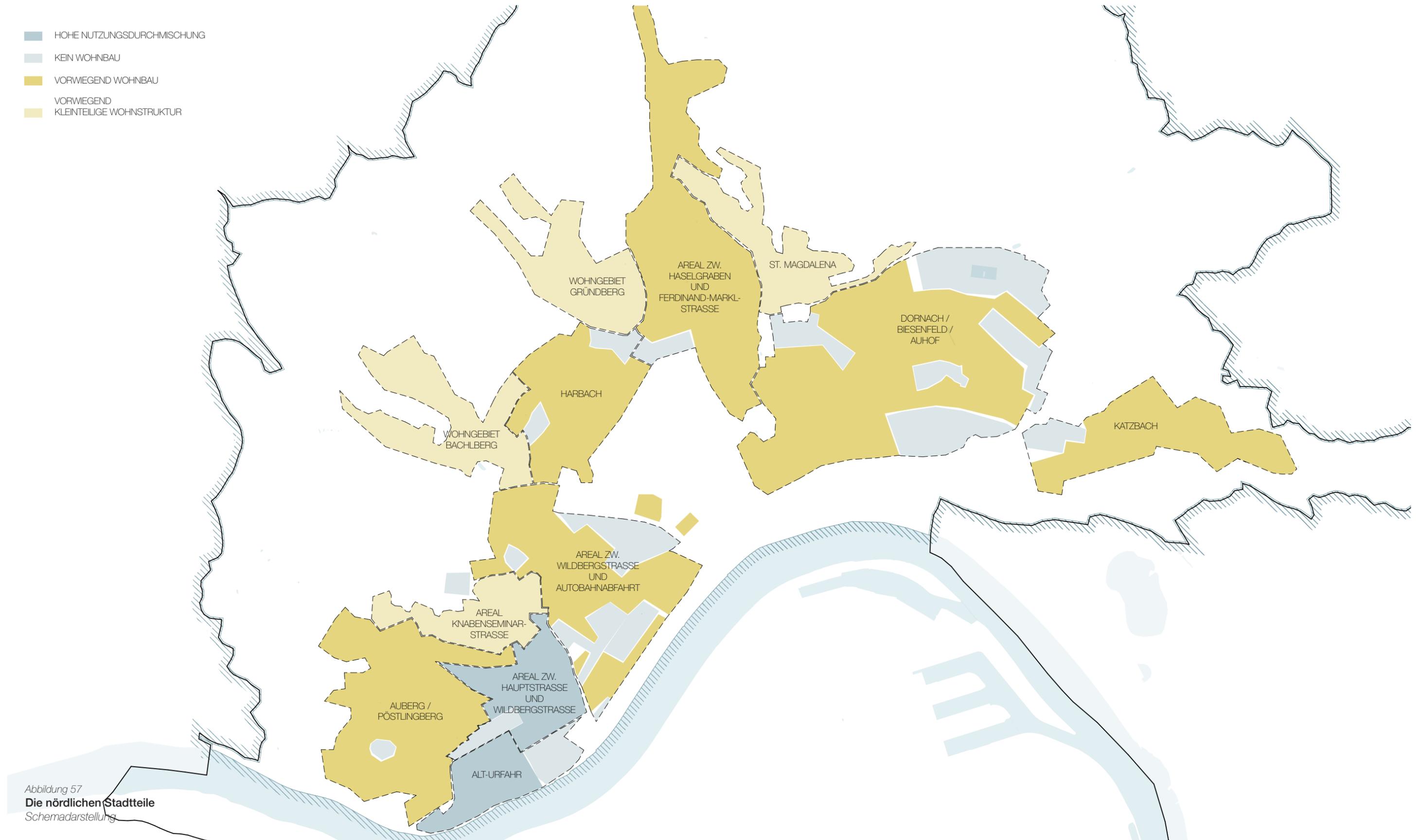


Abbildung 57
Die nördlichen Stadtteile
 Schemadarstellung



Abbildung 58
Alt-Urfahr
Schemadarstellung

5.1.1 ALT-URFAHR

Der Ursprung der Bebauung vom Linzer Norden liegt im heutigen Alt-Urfahr und lässt sich immer noch an der Art der Bebauung, an der Wegeführung, den geringen Straßenbreiten und der Dichte ablesen. Die meist dreigeschossige Bebauung ist zur Rudolfstraße etwas dichter und lockert zur Donau hin auf. Das führt dazu, dass im Bereich der beiden parallel zur Donau verlaufenden Straßen – der Ottensheimer Straße und der Oberen Donaustraße – ein dorfähnlicher Charakter entsteht.

Das Areal Alt-Urfahr verlief bis zu den großen baulichen Veränderungen, bedingt durch den Brückenneubau in den 1940er Jahren, bis zum Friedhof der Stadtpfarre Urfahr. Die gefühlte heutige „Begrenzung“ liegt in der Achse Mülhkreisbahnstraße / Bernaschekplatz, von der Stadteinfahrt kommend also vor dem alten Urfahrner Rathaus und dem Bernaschekplatz. Die Kreuzung an der Rudolfstraße ist außerdem die letzte logische Möglichkeit, abzubiegen, will man in Urfahr bleiben. Ansonsten wird man über die Hauptstraße direkt auf die Nibelungenbrücke über die Donau geführt.

Die nördliche Begrenzung des Gebiets ist etwas schwieriger zu definieren. Befindet man sich in der Perspektive des Stadtpaziergängers, stellt die stark befahrene Rudolfstraße eine Grenze dar. Durch ihre hohe Frequentierung und die vierspurige Fahrbahn ist sie definitiv eine maßgebliche Barriere, die zu Fuß nur an zwei Kreuzungen überquert werden kann. Eine Straße hat jedoch immer zwei Seiten und relativ häufig ergibt sich eine ähnliche Bebauungsstruktur an beiden Seiten. Es stellt sich also die Frage, inwieweit eine solche Straße ein Bebauungsgebiet von einem anderen trennen kann und wo genau dieser Übergang sonst vonstatten geht.

Verlässt man die Stadtebene und betrachtet das Gebiet auf einem Stadtplan, kommt man zu dem Schluss, dass die nördliche Grenze eher im Bahnhofsareal gesehen werden muss und die Häuserblockzeile dazwischen aufgrund ihrer Ausformulierung noch zum Gebiet Alt-Urfahr gehört.

Die Struktur der Blockrandbebauung, die sich über das Areal zieht, wird eigentlich nur drei Mal als geschlossener Block verbaut – und zwar an der Stelle, die zuvor als östliche Grenze des Gebiets beschrieben wurde, an der Mülhkreisbahnstraße und deren Verlängerungen.

Die ansonsten immer wieder geöffneten und aufgebrochenen Strukturen werden durch viele und vor allem dicht bewachsene Grünflächen in jeglicher Form – von Innenhöfen bis zu Parkanlagen – ergänzt und aufgewertet. Das und die zentrale Lage machen das Gebiet zu einer der beliebtesten und mittlerweile vor allem teuersten Wohngegenden der Stadt.

Als Zentrum oder „Dorfplatz“, um in der für das Areal passenden Terminologie zu bleiben, kann der Platz an der Straßenkreuzung Webergasse / Ottensheimerstraße mit dem Steinmetzplatz als Verlängerung gesehen werden. Der Platz situiert sich am Ende der von der Rudolfstraße zur Donau hin abfallenden Straßensituation, wo sich die Bebauung öffnet und man einen freien Blick auf das Gewässer und die gegenüberliegende Stadtseite hat.

Der beschriebene Platz wird unter anderem von der Weberschule von Architekt Julius Schulte und dem Gasthaus Die DonauwirtInnen gesäumt, außerdem befindet sich dort mit dem Kinderspielplatz, dem Steinmetzplatz und dem Donaustrand ein beliebtes Naherholungsge-

biet. Das Salettl samt großem Gastgarten des ehemaligen Gasthauses „Goldenes Schiff“, das sich am Westende des Steinmetzplatzes befindet, wurde im Frühjahr 2019 als „Schwarzes Schiff“ wieder eröffnet und lässt den Platz weiter an Bedeutung gewinnen und verleiht dessen Geometrie Gewicht an einer wichtigen Stelle.

Ähnlich wie ein paar Häuser weiter, in der Ottensheimer Straße 102, in der das Gasthaus ‚Zum schwarzen Walfisch‘ abgebrochen wurde und einem Wohnungsneubau weichen musste, hätte auch auf dem Grundstück, auf dem sich der Gastgarten befindet, ein Wohnbau realisiert werden sollen. Zum Vorteil der Öffentlichkeit kam das Bauvorhaben nicht zur Ausführung und die Anzahl der Gastronomien wurde wieder von drei auf vier erweitert.

Interessant ist auch, dass die Konzepte der bestehenden Gastronomien perfekt mit der Identität, dem Dorfcharakter harmonieren. Sowohl bei den DonauwirtInnen, im Fischerhäusl, als auch im Schwarzen Schiff wird auf traditionelle Gerichte und dabei auch auf Regionalität gesetzt, außerdem auf ein gemütliches und typisch österreichisches Ambiente. Auch das Biergartl mit seinem Gastgarten fügt sich in diese Atmosphäre gut ein.

Die Identität des Stadtteils, die alten Strukturen und der dörfliche Charakter erfordern eine besonders sensible Auseinandersetzung mit dem Bestehenden bei baulichen Eingriffen. Welchen Einfluss Neubauten hier haben können, kann man gut an den beiden Gebäuden erkennen, die seit wenigen Jahren das donauseitige Ende der Rosenstraßen bilden.

Identitätsbildend ist auch die Rudolfstraße. Die, abgesehen von Wochenenden, tägliche Stauzone ergibt sich dadurch, dass die Straße die Stadteinfahrt für den nordwestlichen Teil des Mühlviertels ist, der über die B127 oder die Hagenstraße nach Linz fährt. Die Verkehrsbelastung ist bereits seit Jahrzehnten Thema der Stadtplanung, Ende Februar dieses Jahres konnte nun endlich mit dem Bau des Westrings begonnen werden. Ob und wie sehr das Verkehrsaufkommen dadurch reduziert werden kann, bleibt abzuwarten.

Da die Nibelungenbrücke momentan noch die erste Brücke nach jener in Aschach an der Donau ist, und Linz als Wirtschaftsstandort natürlich auch viele Arbeitsplätze für die Mühlviertler Bevölkerung stellt, ist die Stadteinfahrt ein wichtiger Punkt im Verkehrsnetz der Stadt. Die überregionalen Einflüsse, die dadurch auf den Stadtteil einwirken, sind schwer regulier- und beeinflussbar.

Eine ausführliche Auseinandersetzung mit der Zukunft und mögliche Maßnahmen, die Rudolfstraße betreffend, macht realistisch gesehen erst nach der Fertigstellung des Westrings Sinn, wenn sich die Auswirkungen der Brücke objektiv beurteilen lassen.

Lässt sich damit aber eine wesentliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens erreichen, wären weitere Maßnahmen denkbar, um die Qualität der bisher unattraktiven Verkehrsader zu verbessern. Die Gebäude in der Rudolfstraße verfügen großteils über eine Erdgeschosszone, die für gewerbliche Zwecke ausgelegt wurde. Aufgrund der vorwiegenden Nutzung der Straße für den Durchzugsverkehr ist es allerdings schwierig, die Erdgeschossflächen zu bespielen. Die momentane Nutzung, sofern vorhanden, wendet sich vor allem durch beklebte Fensterscheiben gezielt von der Straße ab. Man versucht den Blick nach draußen zu vermeiden.



Neues Rathaus





Obere Donaustraße



Impressionen Alt-Urfahr

Flußgasse



Steinmetzplatz



Beginn Ottensheimer Straße

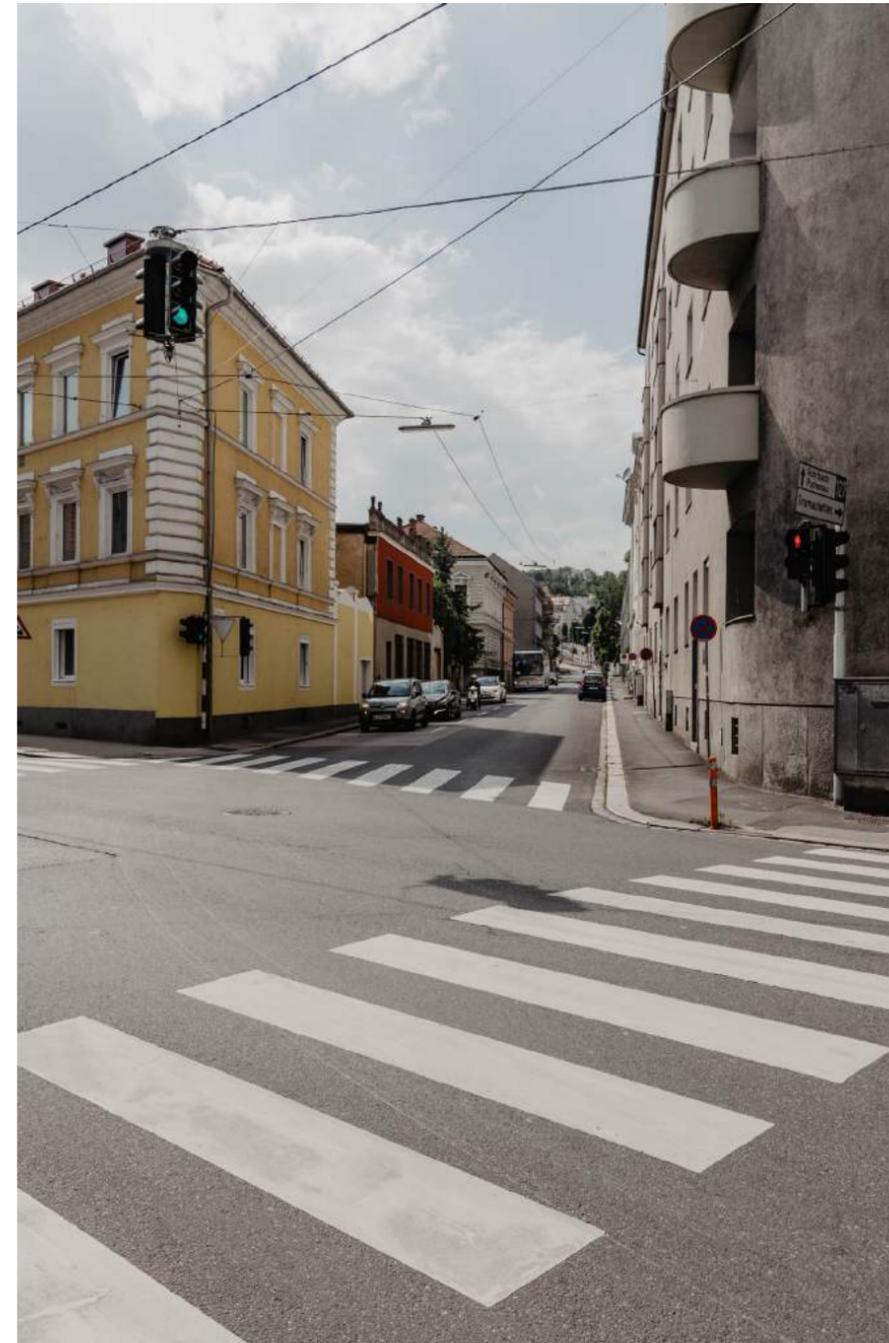


Obere Donaustraße





Rosenstraße



Rudolfstraße / Hagenstraße

Die positive Entwicklung des Bereichs direkt an der Donau, durch in den letzten Jahren gesetzte Maßnahmen, wie unter anderem die Aufschüttung des Donaustrandes, aber auch die jährliche Veranstaltung „Ufern“, die an den Ursprung von Alt-Urfahr als Fischerdorf erinnern will, sorgen dafür, dass der Stadtteil an dieser Stelle wieder mehr und mehr Aufmerksamkeit bekommt.

Diese Entwicklung weiter nach Norden zu ziehen und mit der angedachten Aufwertung der Erdgeschosszone der Rudolfstraße zu kombinieren, könnte eine Möglichkeit darstellen, das Viertel aus der Fußgängerperspektive wieder mit der Blockrandbebauung zwischen Rudolfstraße und Bahnhofsareal zu verbinden, es im Gegensatz zu den zahlreichen Maßnahmen, die das Areal in den letzten 100 Jahren sukzessive verkleinert haben, wieder wachsen zu lassen.

5.1.2 AREAL ZWISCHEN HAUPTSTRASSE UND WILDBERGSTRASSE

Das Gebiet zwischen der Hauptstraße und der Wildbergstraße ist nach Alt-Urfahr der zweitälteste Stadtteil nördlich der Donau. Ausgehend vom ursprünglichen Ortskern der ehemaligen Stadt Urfahr hat sich die Stadt entlang der Hauptstraße entwickelt. Die Hauptstraße und ihre Querstraßen werden von durchgehenden Häuserzeilen gesäumt, wobei sich die östliche und die westliche Seite der Hauptstraße voneinander unterscheiden. Der Unterschied beginnt erst hinter der Blockrandbebauung und ist von der Hauptstraße aus nicht unmittelbar wahrnehmbar. Während das Areal zur Wildbergstraße vor allem durch den Gebäudekomplex Lentia2000 mit seinem Einkaufszentrum und den vier Wohnhochhäusern, aber auch generell eine relativ hohe Dichte aufweist, spannt sich hinter der Häuserzeile zwischen Parzhofstraße und Jägerstraße eine großzügige Fläche mit Einfamilienhäusern auf. Trotz dieser Unterscheidung wird die Zeilenbebauung in dieser Arbeit nicht als logische Grenze des Areals gesehen, da sich die Bebauungsstruktur der Hauptstraße auch noch weitgehend in der Abergstraße und Rosenauerstraße wiederfindet.

Die beiden wichtigsten Anziehungspunkte des Areals sind die Hauptstraße und das Einkaufszentrum LentiaCity – der Schwerpunkt liegt also auf den Verkaufsstraßen. Als Gegenpol dazu fädeln sich entlang der Wildbergstraße jene Gebäude auf, die dem gesamten Gebiet aufgrund ihrer Höhe auch aus der Ferne Beachtung zukommen lassen. Dabei handelt es sich um die Wohntürme des Gebäudekomplexes Lentia2000 und die Konzernzentrale der Sparkasse, die beide ungefähr zur gleichen Zeit – in den 80er Jahren – erbaut wurden. Ergänzend dazu entsteht aktuell an der gegenüberliegenden Straßenseite der Bruckner Tower mit ca. 97m Höhe. Das von AllesWirdGut Architektur und Hertl.Architekten geplante Hochhaus, das am Areal der ehemaligen Bruckner Universität verortet ist, befindet sich bereits in Bau und soll bis 2021 fertiggestellt werden.

Interessant wird, wie mit dem Areal umgegangen werden wird, das diese Gebäude dann aufspannen werden. Im aktuellen Stadtbild ist dort ein Parkplatz, der ergänzend zu seiner ohnehin wenig attraktiven Nutzung auch noch durch eine Absenkung gegenüber dem Straßenniveau eine höhenbedingte Barriere entstehen lässt. Die Frage, wie mit der neuen Situation umgegangen werden soll, stellte man sich bereits in den Auslobungsunterlagen für den Wettbewerb des neuen Hochhauses in Form eines städtebaulichen Ideenteils. Die dort

angedachte Gebäudestruktur, die Gewerbe- und Büroflächen sowie Parkraum generieren könnte, sollte vor allem als bauliche Erweiterung des angrenzenden Lentia-Komplexes gesehen werden.

Das Thema Parkplatz ist in der Wildbergstraße ohnehin sehr präsent, gleich drei Flächen stehen dieser Nutzung zur Verfügung. Zudem befindet sich am südlichen Ende der Straße das Urfahrmarkt-Gelände, das sich in den letzten Jahren vom großen Gratisparkplatz zur mittlerweile verhältnismäßig teuren gebührenpflichtigen Zone entwickelt hat.

Zumindest bei zwei dieser Parkplätze stellt sich die Frage, ob die Nutzung dem städtebaulichen Potential der zentralen Grundstücke entspricht. Sieht man sich die Bebauung des Straßenzuges genauer an, fehlt eine Struktur, ein durchgehender Gedanke, wie mit dem Areal als Ganzem umgegangen werden soll. Unterschiedliche Entwicklungsstufen in unterschiedlichen Jahrzehnten und eine fehlende Auseinandersetzung mit Übergängen ist deutlich spürbar.

Der Ideenteil, der eine vertiefte Beschäftigung mit dem Gebiet des Parkplatzes der Sparkasse erforderte, war ein wichtiger Schritt in Richtung städtebaulicher Zusammenhang. Ebenso würde sich das Grundstück an der Ecke Reindlstraße für eine solche Auseinandersetzung eignen.

Die Wildbergstraße wirkt mehr wie die Rückseite des hier behandelten Stadtgebiets. Dort finden sich die Ausläufer einer Bebauung, die sich von der Hauptstraße aus entwickelt hat und deren Zentrum diese auch immer noch ist.

Grund dafür ist mit Sicherheit auch die Tatsache, dass der heutige Verlauf der Wildbergstraße erst nach 1945 hergestellt wurde. Davor mündete sie auf Höhe der Blütenstraße in die Gstöttnerhofstraße.

Die Hauptstraße lässt sich in drei Abschnitte teilen: Ausgehend vom südlichen Ende an der Rudolfstraße ist der erste geprägt von der Schienenführung der Straßenbahn, die bereits nach einem Häuserblock in die Kaarstraße abbiegt. Der zweite Abschnitt spannt sich bis zum Eingang des Einkaufszentrums. Daran anschließend geht Teil drei bis zum Ende der Straße. Der Straße folgend nimmt nicht nur die Frequentierung, sondern auch die Qualität der Einzelhandelsflächen in der Erdgeschosszone ab.

Die Straße kann und wird vom Individualverkehr genutzt, allerdings stellt sich die Frage nach dem Warum. Wichtige Straßen werden über die als Umfahrung des engen Gebiets dienende Wildbergstraße erschlossen, und auch sonst gibt es keine Zufahrten, die eine Nutzung zwingend notwendig machen. Der Straßenzug würde sich anbieten, um den Trend der letzten Jahre fortzusetzen und ihn in eine Fußgängerzone umzuwandeln, die außerdem durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden soll.

Dass die Zukunft der Hauptstraße ein wichtiges Thema für den Stadtteil ist, zeigt sich in seiner Aktualität. 2018 ließ man Anrainer und Geschäftsleute über mehrere mögliche Versionen abstimmen. Die Mehrheit hat sich dabei für eine Fußgängerzone ausgesprochen.

Ziel der Maßnahme sollte sein, die positiven Qualitäten des als ersten Abschnitt bezeichneten Teils der Straße weiterziehen zu können, um eine attraktive Verbindung zum Einkaufszentrum herzustellen und die Straße im besten Fall noch darüber hinaus aufzuwerten.

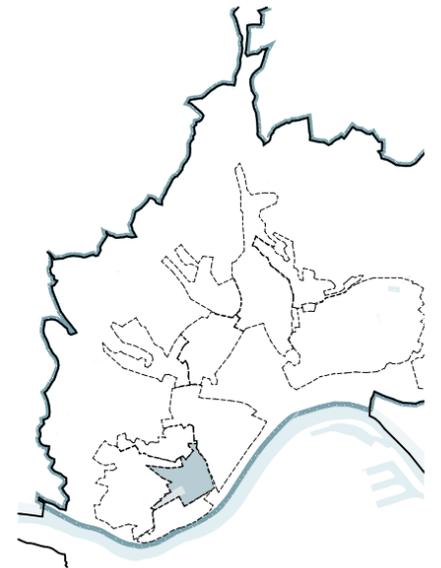


Abbildung 59
Areal zw. Hauptstraße und Wildbergstraße
Schemadarstellung



Hauptstraße



Gerstnerstraße



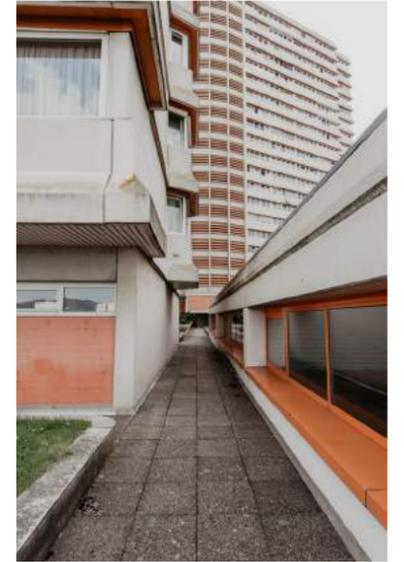
Hauptstraße

Wildbergstraße



Parkplatz Wildbergstraße

Impressionen
Wohnhochhäuser Lentia2000





Wildbergstraße



Ausblick vom Pöstlingberg



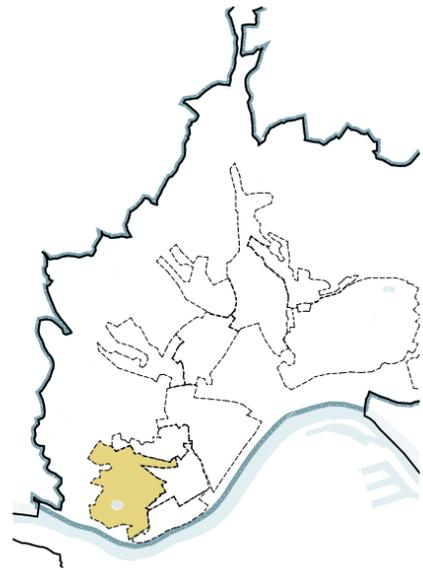


Abbildung 60
Auberg / Pöstlingberg
Schemadarstellung

5.1.3 AUBERG / PÖSTLINGBERG

Das Wohngebiet erstreckt sich von der Hagenstraße bis zu den Ausläufern der Hauptstraße und weist vom Einfamilienhaus über Terrassenanlagen bis zum Wohnhochhaus eine Vielzahl an verschiedenen Wohnformen auf. Der Übergang zwischen den unterschiedlichen Typologien funktioniert in der Regel gut. Grund dafür ist eine relativ überschaubare Dichte, die es leichter macht, Zwangspunkte zu vermeiden. Des Weiteren spielen der hohe Anteil an Grünfläche und die Höhenentwicklung diesbezüglich eine positive Rolle.

Mitten im Wohngebiet situiert ist die 2015 eröffnete Anton-Bruckner-Privatuniversität von Architekturbüro 1. Der große, weiße Solitär steht mitten in einem reinen Wohngebiet und lässt jegliche städtebauliche Begründung vermissen. Dazu passt auch die Aussage von Ex-Landeshauptmann Pühringer, dass es sich um den einzigen möglichen Standort in zentraler Lage gehandelt habe.¹⁰¹

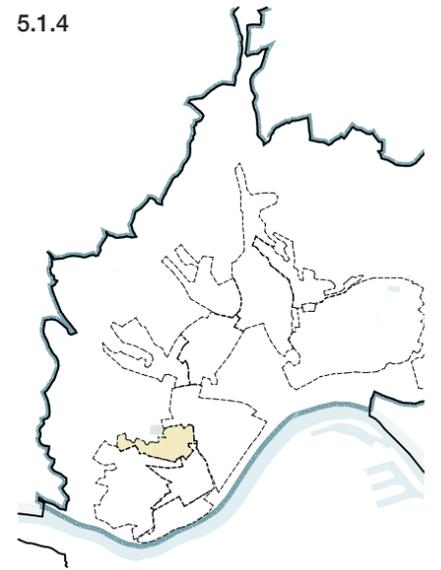
Dabei ist der Begriff „zentrale Lage“ mit Sicherheit dehnbar. Die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ist durch die Pöstlingbergbahn und eine Buslinie gegeben. Die Intervalle der Pöstlingbergbahn sind mit 30 oder bestenfalls 15 Minuten, ebenso wie die durchschnittlichen 15 Minuten Wartezeit bei der Buslinie, nicht wirklich zufriedenstellend. Auch die Parksituation für Autofahrer ist nicht optimal. Dazu kommt, dass eine Universität als Gesamtkomposition an geeigneterer Stelle mit Sicherheit eine deutlich positive Auswirkung auf ihre Umgebung generieren könnte. Eine städtebaulich intelligentere Position, ein Ort, der den Studenten und Lehrern die Möglichkeit gibt, auch die Umgebung mitzunutzen, wäre womöglich wichtiger gewesen, als ein von der Donau aus sichtbares Landmark mit verschwendetem Potential zu schaffen.

101 Grubmüller, Peter: Anton Bruckner Privatuniversität - Neubau. Nextroom 2015.
URL: <https://www.nextroom.at/building.php?id=37238&inc=artikel&sid=39820>

AREAL KNABENSEMINARSTRASSE 5.1.4

Das Wohngebiet, das sich zu beiden Seiten der Knabenseminarstraße erstreckt, ist größtenteils ein Einfamilienhausareal. Die flächige Kleinstruktur, die die Verlängerung der Hauptstraße ausmacht, liegt überraschend zentral, was sich auf die 1930er Jahre zurückführen lässt. Bereits damals sind dort die ersten Siedlungen, zum Beispiel in der Hörschingergutstraße, entstanden.

Am Beginn der Knabenseminarstraße steigt das Gelände leicht an, was die Richtungsänderung der früheren Hauptverbindung Richtung Norden und eine städtebauliche Weiterentwicklung der Hauptstraße in der Freistädter Straße erklären kann. Die geradlinige Verlängerung der Hauptstraße wurde also eher zur Nebenstraße, was das heutige Wohngebiet ermöglichte.



AREAL ZWISCHEN WILDBERGSTRASSE UND AUTOBAHNABFAHRT 5.1.5

Das Gebiet, das von der Wildbergstraße und dem Ausläufer der Autobahnabfahrt gemeinsam mit der Donau als Dreieck aufgespannt wird, hat neben eben diesen Faktoren noch einige weitere, die einen großen Einfluss auf dessen städtebauliches Gefüge haben: Der wohl prägendste ist die Donaubrücke, deren Achse das Areal klar strukturiert. Quer dazu sorgen die Freistädter Straße als eine der Hauptverkehrsachsen des nördlichen Linzer Stadtgebiets und die Ferihumerstraße, in der die Straßenbahn geführt wird, für weitere Unterteilungen. Trotz der starken infrastrukturellen Einflüsse und der Vielzahl an verschiedenen Nutzungen funktioniert das Gebiet gut. Auch auf Übergänge wurde größtenteils durchdacht reagiert.

Die Wohngebiete sind stark von den nationalsozialistischen Anlagen geprägt. Damals freigebiebene Flächen wurden im Nachhinein aufgefüllt und unterbinden so straßenseitig in manchen Bereichen die homogene Wirkung der sogenannten Hartmeiersiedlung.

Es befinden sich zwei Gewerbeflächen im Areal. Zum einen jenes westlich der Reindlstraße, deren Positionierung sich mit der alten Schienenführung der Mühlkreisbahn erklären lassen kann. Die zweite Fläche hat sich durch den Bau der Autobahnabfahrt im Anschluss an die VOEST-Brücke definiert.

Eine relativ große Fläche zwischen Ferihumerstraße und Reindlstraße wird von zwei Bildungsbauten eingenommen, dem Georg von Peuerbach-Gymnasium und der Berufsschule 1. Außerdem befinden sich in diesem Stadtteil auch zwei weitere Schulen und eine dritte wird mit der Fertigstellung des Bruckner Towers ihren Betrieb aufnehmen.

Der südliche Abschluss wird durch die Wohnanlage „Am Damm“ hergestellt, die nach dem verheerenden Hochwasser 1953 im Zuge der Regulierung und Umgestaltung des Uferbereichs erbaut wurde.

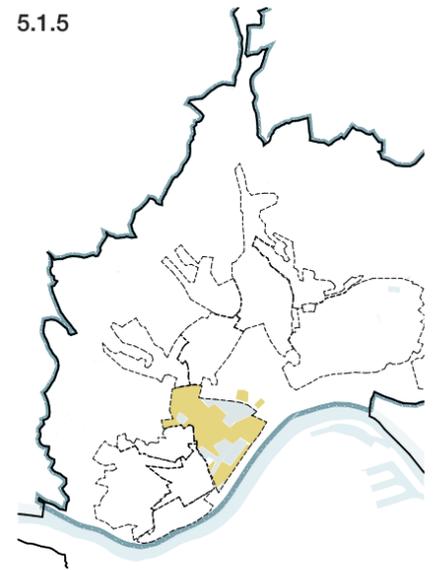


Abbildung 61
Areal Knabenseminarstraße
Schemadarstellung

Abbildung 62
Areal zw. Wildbergstraße und
Autobahnabfahrt
Schemadarstellung



Linke Brückenstraße





*Impressionen
Hartmeiersiedlung*



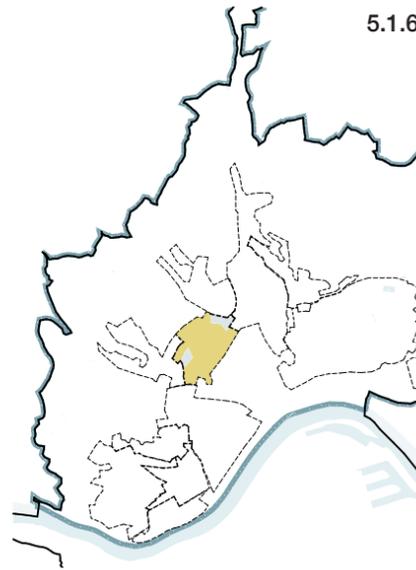


Abbildung 63
Harbach
Schemadarstellung

5.1.6 HARBACH

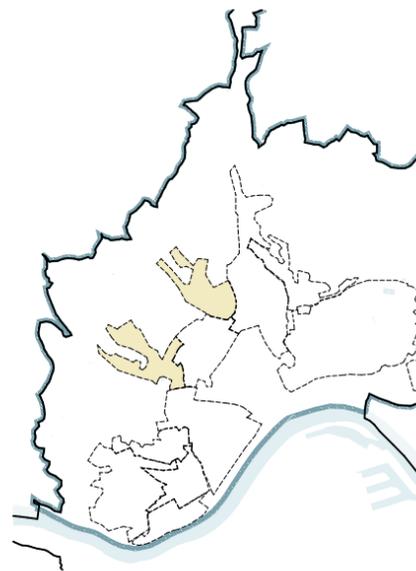
Das Erscheinungsbild von Harbach wird maßgeblich von zwei Komponenten geprägt: zum einen von der Verkehrssituation und zum anderen von großen Wohnanlagen. Wenn man nicht in Harbach wohnt, kennt man das Areal vermutlich vorwiegend aus der Perspektive der Leonfeldnerstraße. Die Hauptverkehrsachse ist im Bereich Harbach vierspurig, zusätzlich verläuft nebenher auch die Schienenführung der Straßenbahn. Trotz des hohen Verkehrsaufkommens wirkt der Straßenzug durch seine großzügige Breite und dem hohen Anteil an Grünflächen und Bäumen mehr wie eine Allee, ohne dabei seine Urbanität zu verlieren. Großzügige Gehwege und Fahrradstreifen sorgen dafür, dass die Straße nicht nur dem motorisierten Verkehr zugute kommt, sondern auch die restlichen Verkehrsteilnehmer gut eingebunden werden.

Der Straßenzug wird auf östlicher Seite von zwei großen Wohnanlagen aus der NS-Zeit begrenzt, deren Häuserfronten zwar durchgängig sind, jedoch durch Rücksprünge, unterschiedliche Geschosshöhen und variierte Fassaden aufgelockert werden. Auch im Grundriss lässt sich leicht eine Unterteilung erkennen. Im nördlichen Komplex besteht die Grundstruktur aus drei, im südlichen aus zwei geschlossenen Höfen, die durch niedrigere Riegel verbunden werden. In diesen zweigeschossigen Gebäudeteilen findet zudem großteils eine Nutzungsdurchmischung statt, unter anderem sorgen ein Kaffee sowie Kinderbetreuungseinrichtungen für eine Auflockerung der ansonsten durchlaufenden Wohnnutzung.

Auf der westlichen Straßenseite wechseln sich Wohnanlagen aus den 50er, 60er und 70er Jahren ab, erst dahinter setzt sich die nationalsozialistische Bebauung der Harbachsiedlung fort.

Das gesamte Areal wird quer zur Leonfeldner Straße durch eine breite Parkanlage in zwei Hälften geteilt, an deren Ende jeweils Kleingartensiedlungen angelegt sind.

Abbildung 64
Wohngebiet
Bachlberg und Gründberg
Schemadarstellung



5.1.7 WOHNGEBIET BACHLBERG UND GRÜNDBERG

Die Areale, die zum Großteil aus Einfamilienhäusern bestehen, liegen jeweils nahe einem der beiden Verkehrsknotenpunkte, die die Harbachsiedlung rahmen – die Bachlbergsiedlung an der Kreuzung Autobahnauffahrt und Leonfeldner Straße, die Gründbergsiedlung an der Kreuzung Leonfeldner Straße und Ferdinand-Markl-Straße. Beide Wohngebiete verzeichnen, wie auch das Areal an der Knabenseminarstraße, einen Geländeanstieg.

AREAL ZW. HASELGRABEN UND FERDINAND-MARKL-STRASSE 5.1.8

Das Gebiet erstreckt sich entlang der Leonfeldner Straße und wird im Süden durch die Ferdinand-Markl-Straße und nach Osten durch den Haselbach von St. Magdalena abgegrenzt. Die Bebauung ist durchmisch, von Einfamilienhaussiedlungen über Reihenhäuser bis hin zu größeren Wohnanlagen lässt sich alles finden.

Westlich der Leonfeldner Straße befinden sich einige Wohnsiedlungen, die eine kleinteilige und flächige Struktur aufweisen: die aus Einfamilienhäusern bestehenden Schwedensiedlung, daran angrenzend eine Wohnanlage bestehend aus Mehrparteienhäusern, eine Reihenanlage in der Neufahrergasse, und ebenfalls dort, die Wohnanlage von Roland Rainer, mit verdichtetem Flachbau, in Form von, für den Architekten typischen, Hofhäusern, als Hauptelement.

Im nördlichen Gebiet der Bebauung an der Leonfeldner Straße setzt sich diese Struktur fort. Dort taucht sie vorwiegend in linearer Form auf, ganze Straßenzüge werden zu Reihenanlagen.

Je weiter man sich Richtung Süden der Ferdinand-Markl-Straße nähert, desto mehr Mittel- und Großwohnanlagen prägen das Areal. Sowohl die Anlage des Straßenzuges wie auch die Wohnanlagen entstanden erst nach Ende der Besatzungszeit, also ab den späten 50er Jahren. Die Bebauung südlich der Ferdinand-Markl-Straße wird durch ebendiese zwar vom restlichen Gebiet abgetrennt, kann aufgrund der Entwicklungsgeschichte aber als Teil des Areals gesehen werden.

Eine Nutzungsdurchmischung findet auf diesem Areal lediglich in Bereichen entlang der beiden prägenden Straßenzüge statt, weshalb sich dort auch jene Plätze befinden, die dem Gebiet am ehesten Identität verleihen, die am ehesten ein Gemeinschaftsgefühl vermitteln: Orte wie der Tennisplatz, der Fußballplatz und das Gasthaus – Orte, die einen eher ländlichen Charakter hervorrufen. Würde man sich das Areal an eben so einer geografischen Lage vorstellen, wäre der zentral gelegene Parkplatz am Ende der Klausenbachstraße der ideale Dorfplatz, vorausgesetzt, es wäre ein Nahversorger vorhanden.

Dem eher dörflichen Charakter des Gebiets entlang der Ferdinand-Markl-Straße steht das Gebiet an der Leonfeldner Straße wesentlich städtischer gegenüber. Eine Situation, die sowohl auf die Strukturen, die sich aufgrund der Verkehrsauslastung ergeben, zurückzuführen ist, als auch auf die späte Entstehung der Ferdinand-Markl-Straße. Diese ist zwar eine wichtige Verbindung zwischen Harbach und Dornach, jedoch gibt es im Süden mit der Freistädter Straße und der Stadtautobahn zwei Alternativen, um in den Nordosten der Stadt zu gelangen.

Die lockere Bebauung des Stadtteils lässt nach wie vor Raum für Nachverdichtung, zum Beispiel in der Jägerstätterstraße oder entlang der Leonfeldner Straße.

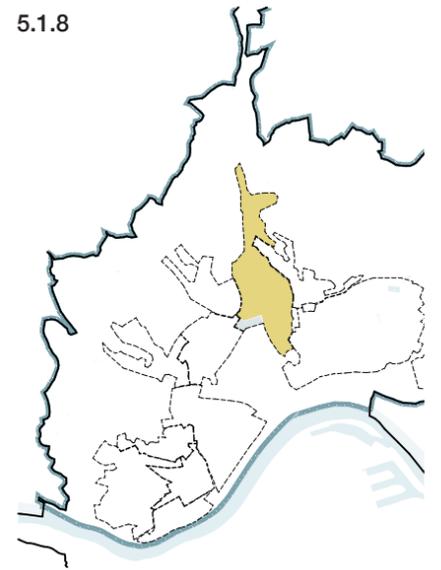


Abbildung 65
Areal zw. Haselgraben und
Ferdinand-Markl-Straße
Schemadarstellung

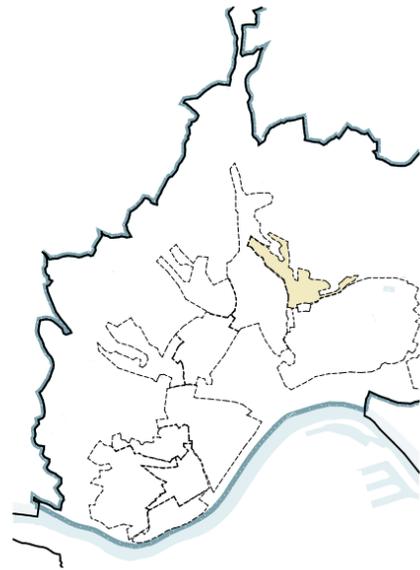


Abbildung 66
St. Magdalena
Schemadarstellung

5.1.9 ST. MAGDALENA

St. Magdalena ist neben dem Gebiet in Urfahr einer der ältesten Teile vom nördlichen Linzer Stadtgebiet von Linz. Die durch die Lage am Hang gegebene Aussicht über die Stadt machte es zu einem beliebten Ausflugsziel. Hinzu kam die Bedeutung, die der Ort durch die Pferdeisenbahn erlangte.

Die städtebaulichen Strukturen des Wohngebiets sind historisch bedingt, das Zentrum des Stadtteils wird von der Kirche samt Pfarrhaus, der Volksschule und dem Wirtshaus aufgespannt. Eher fehl am Platz wirken aus heutiger Sicht die beiden Wohnhäuser, die in deren Mitte stehen. Dies lässt sich aber dadurch erklären, dass die Oberbairinger Straße dort, wo sie in die Magdalenastraße übergeht, früher geradeaus weiterlief. Der ursprüngliche Verlauf ist heute nur mehr für Fußgänger nutzbar, der Weg wurde im Bereich des Dorfplatzes durch eine Treppenanlage unterbrochen.

Direkt an dieser Stelle war bis vor einigen Jahren noch ein weiteres Gebäude vorhanden. Das Grundstück würde sich optimal dafür eignen, die Fläche des Dorfplatzes um ein bauliches Herzstück zu erweitern.

Der Stadtteil wird stark von seinem Hauptverkehrsweg dominiert, der Oberbairinger Straße / Magdalenastraße. Die Straße verbindet St. Magdalena über den Knotenpunkt an der Ferdinand-Markl-Straße mit dem restlichen Stadtgebiet. Außerdem befinden sich dort die beiden nächsten Nahversorger und die Straßenbahnhaltestelle. St. Magdalena ist zwar durch eine Busverbindung an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Die Busse verkehren jedoch werktags alle 30 Minuten und nur bis 19 Uhr. Am Wochenende beschränkt sich die Betriebszeit überhaupt auf Samstagvormittag.

DORNACH / BIESENFELD / AUHOF 5.1.10

Das Areal Dornach / Biesenfeld / Auhof ist bis auf wenige Ausnahmen erst nach dem Ende der Besatzungszeit entstanden.

In einer Zeit, in der die Beseitigung der Wohnungsnot an oberster Stelle stand, und Wohnanlagen vor allem schnell und kostengünstig erbaut werden mussten, in der städtebauliche Gedanken wie der Umgang mit Zwischenräumen nachrangig behandelt wurden und Wohnanlagen gerne als Inseln im Stadtbild verankert wurden.

Die Entstehung sowie die Entwicklung des Gebiets wurde neben der Wohnungsnot auch noch von anderen Faktoren maßgeblich beeinflusst: Das Areal neben dem Schloss Auhof wurde als Standort für die Johannes-Kepler-Universität festgelegt, zudem musste auch infrastrukturell auf den neuen Stadtteil eingegangen werden. Die Verlängerung der Straßenbahn sorgte für eine bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr, darüber hinaus wurde die Autobahn sukzessive erweitert und mit der Auffahrt in Auhof die südliche Grenze des Stadtteils definiert.

Das Gebiet wird durch großflächige Wohnsiedlungen klar strukturiert, egal ob es sich um Anlagen von Einfamilienhäusern oder Reihenhäusern oder um die großen Wohnanlagen handelt. Die Grundstücke lassen sich fast immer klar voneinander abgrenzen. Die wenigen Stellen, an denen das nicht der Fall ist, wie zum Beispiel an den Kreuzungen Freistädter Straße / Pulvermühlstraße oder Freistädter Straße / Altenberger Straße, lassen sich durch die zur Zeit der Stadterweiterung bereits vorhandene Bebauung erklären.

Ein Beispiel einer Neubausiedlung, die zwar während der Zeitspanne der Stadterweiterung entstanden ist, jedoch die schon zuvor vorhandenen Strukturen aufgenommen hat, befindet sich an der Straße Im Schlantenfeld. Nicht nur die Struktur, sondern auch der Straßename erinnern hier an das Lager Schlantenfeld, das viele Jahre als Notunterkunft für ausländische Arbeitskräfte diente.

Die für die Zeit typischen Wohnhochhäuser und Zeilenbauten bilden einen großen Teil der dichteren Siedlungszonen. Zusätzlich wurde aber auch ein Projekt realisiert, das trotz seiner hohen Dichte und der Entstehungszeit als äußerst positives Beispiel zu bewerten ist: die Biesenhofsiedlung. Die über 600 Wohnungen der Anlage entstanden damals gemeinsam mit den künftigen Bewohnern, die über ein Mitspracherecht verfügten.

Der zusammenhängende Gebäudekomplex ist im Grundriss wabenförmig aufgebaut und bis zu acht Geschosse hoch, die eine unterschiedliche Abtreppe aufweisen. Die großzügigen Innenhöfe sind begrünt und mit Spielplätzen ausgestattet. Die allgemeine Verteilerebene ist in der der Dornacher Straße zugewandten Hälfte der Wohnanlage vom Straßenniveau abgehoben (dort befindet sich die Tiefgarage), was dazu führt, dass es unterschiedliche Erdgeschossniveaus gibt. Die Erhöhung lässt straßenseitig eine Fußgängerzone entstehen, die in den beiden strukturbedingten Höfen um zwei eingeschossige Bauten ergänzt und durch verschiedene Einzelhandelsnutzungen zu einer gerne genutzten Einkaufs"straße" und zu einem Treffpunkt wurde. Neben zwei Nahversorgern, einer Bank, einer Bäckerei, einer Konditorei und anderen Geschäften verfügt die Wohnanlage über einen Kindergarten und eine hervorragende Anbindung an die Straßenbahn.

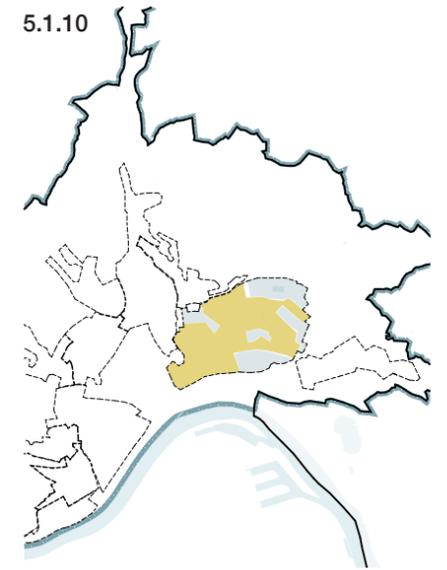


Abbildung 67
Dornach / Biesenfeld / Auhof
Schemadarstellung

Zwischen den Wohngebieten befinden sich – ebenso als eigene Inseln ausgebildet – Bildungs- und Freizeitareale sowie Gewerbegebiete. Der Campus der Johannes-Kepler-Universität bildet zudem noch seinen eigenen Stadtteil.

Trotz der klaren Struktur, die sich hier erkennen lässt, gibt es im Zentrum eine große Fläche, die diese klar vermissen lässt. Das Areal zwischen der Johann-Wilhelm-Klein-Straße und der Altenberger Straße wird durch die Schienenführung der Straßenbahn in einen nördlichen und einen südlichen Teil aufgeteilt. Im kleineren, südlichen Gebiet liegt der Grund in der bereits erwähnten Thematik der vorhanden gewesenen Bebauung.

Während dieser Teil heute vollständig bebaut ist, wirkt der nördliche Teil wie übrig geblieben. Neben der kleinteiligen Parzellierung, die wie ihre Fortsetzung im südlichen Teil aus der Zeit vor der großen Stadterweiterung kommt, wurden auch an anderen Seiten Wohnblöcke auf dem Areal platziert, die in sich noch eine Einheit darstellen, aber ein Gesamtkonzept für die Fläche vermissen lassen.

Die Problematik dieses Grundstücks spricht im Grunde für das gesamte Gebiet. Das Fehlen eines Masterplans ist spürbar – vordergründig hinsichtlich der Nutzungsdurchmischung.

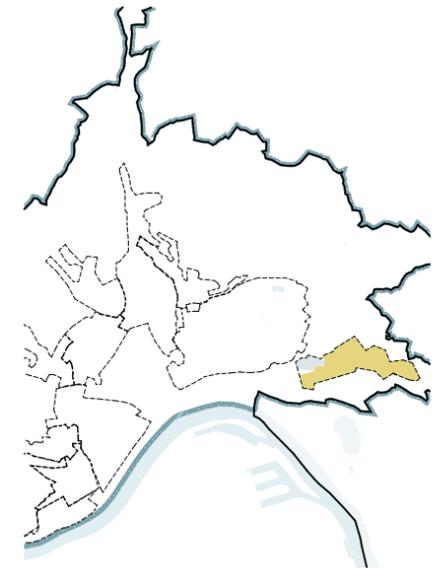
Das Gewerbegebiet befindet sich am Rand des Wohngebiets, südlich der Altenberger Straße. Begrenzt durch den Verlauf der Autobahn befinden sich die größten Flächen an der Autobahnauffahrt. In den letzten Jahren erfolgte eine Erweiterung zu beiden Seiten der Altenberger Straße, aufgrund der Flächenressourcen vor allem aber stadtauswärts.

Die klare Trennung der beiden Nutzungen führt zur Ausbildung von zwei wichtigen Linien, die sich durch das Gebiet ziehen. Zum einen die ruhige Achse im Wohngebiet, die durch einspurige Fahrbahnstreifen, Geschwindigkeitsbeschränkung und die Führung der Straßenbahnlinie verstärkt auf Fußgänger ausgelegt ist. Im Gegensatz dazu ist die Freistädter Straße als zweite Achse mehrspurig und aufgrund der Autobahnanbindung stark auf den Individualverkehr ausgelegt. Dies merkt man zudem in der Organisation der Geschäftsgebäude und deren Eingangssituationen, die sich zu den vorgelagerten Parkplätzen hin orientieren.

Ein Beispiel dafür, dass mit Übergängen heute auch anders umgegangen werden kann, sieht man an der Kreuzung Freistädter Straße / Johann-Wilhelm-Klein-Straße, wo in den letzten Jahren zwei Neubauten realisiert wurden, bei denen dem Standort entsprechend auf eine Nutzungsdurchmischung von Gewerbeflächen und Wohnen Wert gelegt wurde.

Die Johannes-Kepler-Universität ist ebenso wie der Gewerbebereich ein separater Stadtteil im Areal Dornach / Biesenfeld / Auhof und stellt dessen nördliche Begrenzung dar. Der Campus wird aktuell einer umfassenden Erweiterung unterzogen. Drei Gebäude des Science Parks im östlichen Areal von Caramel Architekten wurden bereits fertiggestellt. Neben zwei weiteren wurde außerdem bereits mit der Realisierung der Neu- und Umgestaltung des Campus begonnen, für die 2016 ein Wettbewerb ausgeschrieben worden war. 2020 soll nun auch die lange diskutierte Autobahnanbindung nördlich des Science Parks gebaut werden.

Der Campus liegt zwar am Stadtrand, ist mit der Straßenbahn jedoch vom Hauptplatz aus in 16 Minuten zu erreichen. Vergleicht man das mit der Erreichbarkeit der „zentral gelegenen“ Anton-Bruckner-Universität stellt sich einmal mehr die Frage nach einer sinnhaften Begründung für deren Standortwahl.



KATZBACH 5.1.11

Abbildung 68
Katzbach
Schemadarstellung

Mit der Verlängerung der Autobahn wurde nicht nur die südliche Grenze von Auhof definiert, sondern im Grunde auch die gefühlte östliche Stadtlinie. Auch wenn der Verlauf der Freistädter Straße auf Erdgeschossniveau baulich nicht durch die Autobahn verändert wurde, erzeugt die Autobahnbrücke eine wahrnehmbare Barriere. Daran ändert auch die großzügige Höhe, in der dies geschieht, nichts.

Nach der Brücke folgt die Erweiterung des Gewerbeareals bis zum historischen Teil von Katzbach. Das Areal ist geprägt von Einfamilienhäusern und Reihenhaussiedlungen, lediglich im Übergang vom Gewerbegebiet zum alten Kern des Stadtteils finden sich größere Wohnanlagen.

Die bauliche Entwicklung der letzten Jahre lässt vermuten, dass sich das Gebiet noch weiter vergrößern wird.



Ortsplatz St. Magdalena





*Impressionen
St. Magdalena*



Ausblick St. Magdalena



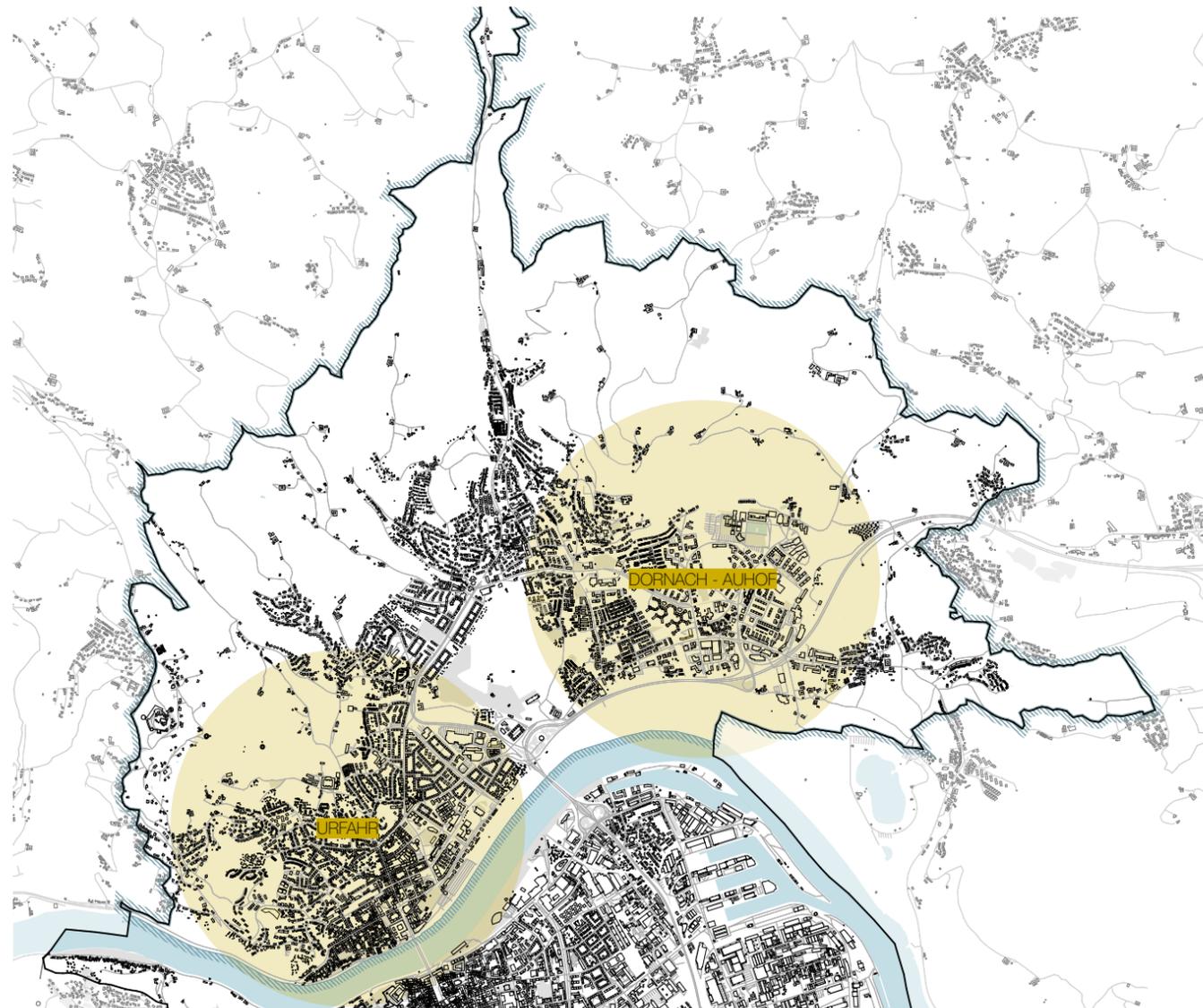
Domacher Straße



Impressionen Biesenfeldsiedlung



Abbildung 69
Gliederung Potential der
nördlichen Stadtteile
M 1:50000



DAS POTENTIAL DER NÖRDLICHEN STADTEILE 5.2

Aus der genaueren Analyse der einzelnen Stadtteile lässt sich vor allem ein Resümee ziehen: Urfahr ist nach wie vor das städtische Gegenüber vom Linzer Stadtgebiet südlich der Donau. Bei der Stadterweiterung, die nach dem Ende der Besatzungszeit ihre Umsetzung fand, handelte es sich weniger um eine Erweiterung als um das Entstehen eines neuen, eigenständigen Stadtteils. Dafür sprach nicht nur die geografische Barriere, die die Wasserschutzzone darstellte, sondern auch die Art und Weise, wie zu dieser Zeit gebaut wurde.

Dementsprechend weisen die beiden Stadtteile konträre Identitäten, vor allem aber Strukturen, auf. Während der alte Teil – Urfahr – von Blockrandbebauung und engen Straßen geprägt ist, bietet Dornach-Auhof ein komplett anderes Bild: Eine aufgelockerte und gegliederte Bebauung wird durch breite Straßenzüge ergänzt, die auf das damals akut zunehmende Verkehrsaufkommen ausgelegt wurden.

Beide Stadtteile haben aufgrund ihrer Verschiedenheit unterschiedliche Potentiale und erfordern in ihrer möglichen Weiterentwicklung unterschiedliche Maßnahmen, weshalb die diesbezüglichen Vorschläge nachfolgend auch getrennt voneinander beschrieben werden.

Eine Schlussfolgerung, die jedoch beide Bereiche betrifft, ist die des Umdenkens. Keiner der beiden städtebaulichen Gedanken entspricht der heutigen Vorstellung der Stadtplanung. Sowohl Dichte als auch Auflockerung stehen im Kontext zur Umgebung. Straßenzüge werden immer mehr auf den öffentlichen Verkehr und die Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger ausgelegt.

Nachfolgende Ansätze behandeln Orte, die die beiden Stadtteile mittels durchdachter Eingriffe in das Stadtgefüge positiv beeinflussen könnten. Thematisch werden sie entsprechend der sich in der Analyse herauskristallisierten, im Fokus stehenden Punkte Verkehrskonzept, Nachverdichtung und Identitätsbildung gegliedert.

5.2.1 URFAHR

Die positiven Aspekte des Stadtteils sind ganz klar die Nähe zur Linzer Innenstadt, die Aussicht, die man von manchen Plätzen durch die Höhenentwicklung hat und die sich dadurch ergebende Skyline, auf die man von der südlichen Seite der Donau aus blickt. Der Pöstlingberg ist ein beliebtes Foto- und Postkartenmotiv und verleiht dem Stadtbild Urfahr damit eine wichtige Bedeutung.

Der Schwerpunkt der Betrachtung des Stadtteils in Hinblick auf sein Potential und die Weiterentwicklung liegt aufgrund der hohen Dichte und der gefestigten Strukturen im sensiblen Umgang mit dem Bestand und den freien Flächen dazwischen.

Verkehrskonzept

Um die verkehrstechnischen Probleme des Stadtteils zu lösen, braucht es mehrere Alternativen zur heutigen Situation. Die Westumfahrung, die sich seit kurzem in Bau befindet, ist ein Anfang, jedoch sollte sie nicht der einzige Lösungsansatz bleiben.



Ausgehend von der Nibelungenbrücke befindet sich die nächste Donauüberquerung für den Individualverkehr flussaufwärts erst bei Aschach an der Donau, dazwischen liegen in etwa 25km. Kombiniert mit der geografischen Situation der Stadteinfahrt ist der tägliche Stau also keineswegs verwunderlich. Die Gefahr, dass die Brücke der Westumfahrung die Stauzone lediglich etwas verschiebt, aber nicht unbedingt auflöst, ist zu erwarten. Zwar würde Alt-Urfahr davon bereits profitieren, das Problem ist dadurch aber noch nicht gelöst.

Anzustreben wäre eine weitere Donauüberquerung im Bereich Ottensheim, die auf der gegenüberliegenden Uferseite die optimalen Voraussetzungen hätte, den Verkehr nach Leonding, Pasching oder weiter über Traun bis auf die Westautobahn außerhalb vom Stadtgebiet zu führen. Eine Lösung, die bereits vor Jahrzehnten ausgiebig diskutiert, aber nie umgesetzt wurde.



Ergänzend zum Individualverkehr muss die öffentliche Verkehrsanbindung gestärkt werden. Die Taktung der Mühlkreisbahn sollte im Allgemeinen aber speziell zwischen Rottenegg und Aigen-Schlägl erhöht werden, außerdem ist das Parkplatzangebot bei einigen der Haltestellen zu erweitern.

Im Stadtgebiet direkt ist die Verbindung der Mühlkreisbahn bis zum Hauptbahnhof über die neue Donaubrücke, die an der Position der alten Eisenbahnbrücke aktuell gebaut wird, zu führen und damit eine bessere Anbindung an die Westbahnstrecke herzustellen. Der Gedanke dieser Verbindung ist bekanntlich nicht neu. Bereits beim Bau der ursprünglichen Brücke war dies der Hauptgrund für die Donauüberquerung, auch wenn es damals vorrangig um den Gütertransport ging. Ebenso

Neben den überregionalen Maßnahmen, die dieser Stadtteil das Verkehrsnetz betreffend benötigt, gibt es auch im Stadtgebiet selbst welche, die realisiert werden sollten. Linz hat mittlerweile vier Straßenbahnlinien. Während das Schienennetz im Süden der Stadt in den letzten Jahren immer wieder erweitert wurde, ist die Situation im Norden seit der grundsätzlichen Anbindung des Stadtteils mittels Straßenbahn im Jahr 1977 unverändert. Diese eine Schienenachse führt zwei der vier Linien, die beiden anderen enden in der Landgutstraße beim Areal des Mühlkreisbahnhofs.



Die zweite Schienenachse, die durch den Bau der Donaubrücke in der Achse Linke Brückenstraße ermöglicht wird, deren Umsetzung aber noch nicht final geklärt ist, würde eine fünfte Linie bedeuten. Die Pläne für ihren Verlauf in Urfahr stehen ganz im Sinne der nicht existenten Entwicklung der letzten vierzig Jahre. Auch diese soll wieder in die vorhandene Schienenführung münden. Das würde im Grunde bedeuten, dass bei fünf Straßenbahnlinien in Urfahr weiterhin nur eine Achse existieren würde – da sich die drei Stationen der Linien 3 und 4, die dabei in der Rudolfstraße abzweigen, nicht wirklich als zweite Achse definieren lassen.

Basierend auf der Analyse der Stadtteile wird folgender Ansatz vorgeschlagen, um das Straßenbahnnetz im nördlichen Linz auszubauen: Linie 1 bleibt in der aktuellen Streckenführung bestehen, Linie 2 wird an der Rudolfstraße geradeaus weitergeführt, führt durch die Hauptstraße und biegt dann in die Freistädter Straße ab, welcher sie bis zu deren Ende in Katzbach folgt. Die eventuell neu kommende Linie 5 könnte dann wie geplant in der Linke Brückenstraße in die bestehende Schienenführung übergehen.



Abbildung 70
Verkehrskonzept Urfahr
M 1:10000

Nachverdichtung Zum Thema Nachverdichtung gibt es in Urfahr einige Grundstücke, die ihr Potential noch nicht ausgeschöpft haben.



Grundstück Ecke Wildbergstraße / Reindlstraße

Das Grundstück wird seit Jahren als Parkplatz genutzt, ohne dabei seinem Potential in zentraler Lage gerecht zu werden. Ein Bürobau könnte dem Gebiet an dieser Stelle guttun. Sowohl Hauptstraße als auch das Einkaufszentrum Lentia2000 und der gegenüberliegende Nahversorger sind fußläufig schnell erreichbar und könnten in der ansonsten stark durch Wohnbau geprägten Gegend von der zusätzlichen Kaufkraft profitieren.

Auch die Verkehrssituation, die in diesem Bereich fünfspurige Wildbergstraße, sowie die vorgeschlagene Anbindung der Mühlkreisbahn an den Hauptbahnhof, die in der Reindlstraße am Gebäude vorbeiführen würde, und die damit verbundenen Anforderungen an den Schallschutz sprechen eher für einen Bürobau als zum Beispiel für eine Wohnnutzung.



Areal zwischen den Hochhäusern

Am sinnvollsten wäre es, hier eine Verlängerung der gut genutzten LentiaCity entstehen zu lassen, die Einzelhandelsnutzung bis an die Wildbergstraße zu verlängern und ein bauliches Gegenüber zum Bruckner Tower zu verorten. Aufgrund der Dichte, die durch die an den Platz angrenzenden Gebäude erzeugt wird, ist es sinnvoll, auch hier eine gewisse Dichte entstehen zu lassen.



Leerstand Reindlstraße

Das Grundstück, auf dem aktuell ein eingeschossiger Leerstand steht, würde sich anbieten, um die angrenzende Bebauung fortzusetzen und den Straßenzug um ein Wohngebäude mit Erdgeschossnutzung zu erweitern.



Grundstück Reindlstraße / Linke Brückenstraße

Die freie Fläche am Rande der großflächig angelegten Wohnanlagen wirkt wie übriggeblieben. Der Wohnbau, der aktuell den Abschluss bildet, wirkt, als wäre er an der falschen Stelle situiert. Eine durchdachte Wohnanlage könnte hier nicht nur das Areal an der richtigen Posi-

tion rahmen, sondern auch als sensibles Verbindungsstück auf die vielen unterschiedlichen Höhen, die die Umgebung hergibt, reagieren.

Grundstück Avanti Tankstelle in der Linke Brückenstraße

Die Linke Brückenstraße wird überwiegend von Wohnbauten gesäumt, mit Ausnahme des Bereichs, in dem sich die Gewerbenutzung befindet. Dort ändert sich das kurzfristig. Die Fläche, um die es hier geht, ist einer Volksschule vorgelagert. Sie ist zwischen einer Wohnanlage und der Rückseite eines Gebäudes, in dem sich Einzelhandel befindet, situiert. Aktuell steht auf dem Grundstück eine Tankstelle, die bis vor einigen Jahren auch durch einen Shop ergänzt wurde. Dessen bauliche Struktur ist auch heute noch als Leerstand erhalten. Eine neue Bespielung des Grundstücks soll den Hinterhofcharakter, der dort momentan vorherrschend ist, aus dem Stadtbild verschwinden lassen und die umliegende Gegend um eine soziale und kulturelle Nutzung ergänzen. Ein zweigeschossiges Gemeinschaftszentrum mit einer Bücherei speziell für Kinder und Gemeinschaftsräumen, die sowohl durch die Schule als auch von den Bewohnern der umliegenden Wohnbauten genutzt werden können, sollen das Gemeinschaftsgefühl in dem stark Nutzungsdurchmischten Areal fördern.



Grundstück zwischen Autobahnabfahrt und Diesenleitenbach

Betrachtet man die Situation im Grundriss, erscheint es fast logisch, hier eine Bebauung zu verorten. Allerdings ist das Grundstück aktuell als Grünland gewidmet und der angrenzende Wohnbau aus der NS-Zeit, der diese vermeintliche Logik stützt, entstand, bevor die Stadtautobahn nach Urfahr verlängert wurde. Trotzdem würde sich das Gebiet für die Entstehung einer neuen Wohnanlage anbieten. Die Erschließung für den Individualverkehr ist bereits durch den Bestand gegeben, ebenso wie die öffentliche Anbindung durch die Straßenbahnhaltestelle „Harbach“.



Denkbar wäre eine Struktur, wie sie Roland Rainer bei seinen Siedlungen Gartenstadt I und II in Puchenau oder in der Neufahrergasse realisiert hat: Hofhäuser, die durch Zeilenbauten von der hochfrequentierten Straße abgeschirmt werden.



Abbildung 71
Nachverdichtung Urfahr
M 1:10000



**Bürogebäude
Wildbergstraße**

Das Bürogebäude, das an der Wildbergstraße entstehen soll, orientiert sich städtebaulich an der angrenzenden Bestandsbebauung.

Die Erdgeschosszone wird durch den zurückgesetzten Hauptzugang gegliedert. Seine Positionierung ergibt sich zum einen aus der Verortung der Straßenbahnhaltestelle in der Wildbergstraße, zum anderen auch durch die Zufahrt für den Individualverkehr in der Sonnensteinstraße, aber auch an der vorgeschlagenen Verlängerung der Schienenführung der Mühlkreisbahn in der Reindlstraße. Letztere erfordert aufgrund der geringen Distanz zum Gebäude einen besonders durchdachten Ansatz in Nutzung und Gestaltung der Fassade.

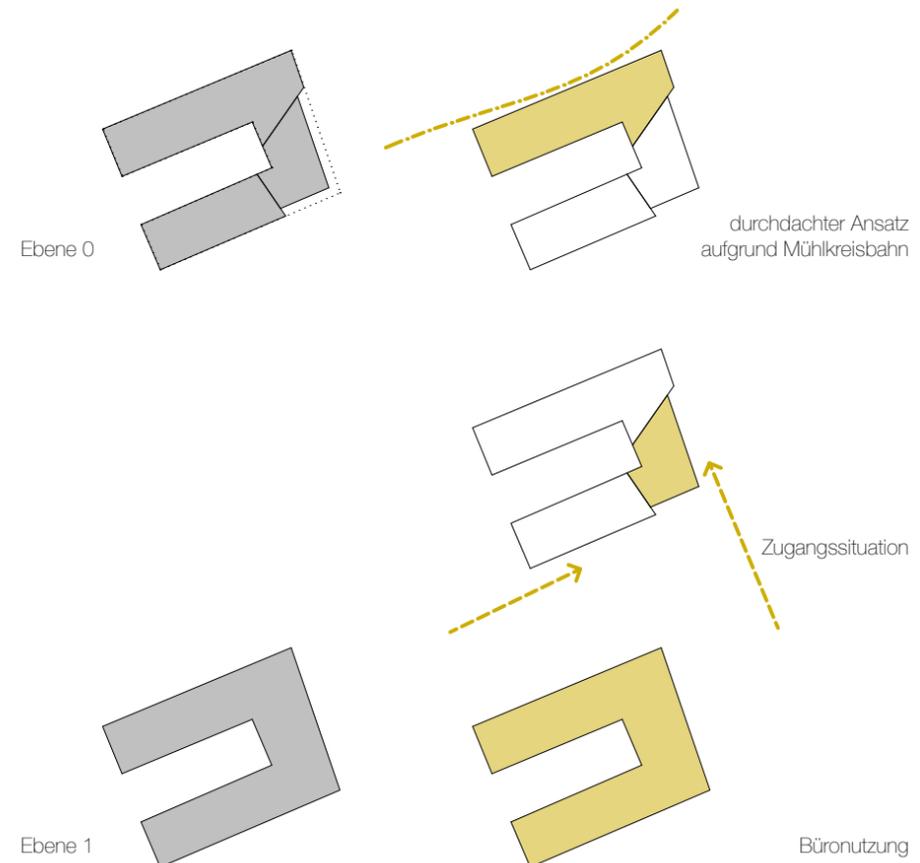
Die Ausformulierung der Eingangssituation basiert ebenfalls auf vorhandenen Achsen, der Fassadenrücksprung lässt einen überdachten Außenraum entstehen.

Die Hochhausdebatte, die in der Stadt Linz aktuell immer wieder geführt wird, wurde auch im Zuge der Überlegungen für diese Arbeit hinterfragt. Das Grundstück an der Wildbergstraße scheint im Stadtteil Urfahr aufgrund der bestehenden Strukturen das einzig logische, das im Kontext seiner Umgebung noch ein Hochhaus vertragen könnte. An der Art der Nutzung als Bürogebäude soll auch im Falle der Umsetzung dieser als Alternative zum schlichten, U-förmigen Baukörper vorgeschlagenen Bauungsart festgehalten werden.

Die Ausformulierung der Sockelzone könnte wie bei Vorschlag Nr. 1 aussehen, die Höhenentwicklung wäre aufgrund der Nachbarbebauung in der im Erdgeschoss zurückversetzten Ecke plausibel.



Abbildung 72
Bürogebäude Wildbergstraße
M 1:5000





**Gemeinschaftszentrum
mit Bücherei**

Das Gemeinschaftszentrum gliedert sich seiner angedachten Nutzung entsprechend. Die Erdgeschosszone besteht dabei aus zwei gleich großen Quadern, von denen einer der Nachbarschaft zugeordnet werden kann. Dieser wird straßenseitig erschlossen, während der zweite das Volksschulareal erweitert und auch von dort aus zugänglich ist. Die Eingangssituationen werden dort angeordnet, wo durch die Gebäudekonfiguration überdachte Plätze entstehen.

Die beiden Gebäudeteile werden durch einen dritten Kubus miteinander verbunden, der gleichzeitig die interne Erschließung darstellt und den Weg in den darüberliegenden Gemeinschaftsraum freigibt.

Der Gemeinschaftsraum im ersten Obergeschoss soll von beiden Nutzergruppen gleichermaßen in Anspruch genommen werden können und das gemeinsame Element darstellen. Passend dazu soll die Fassade einen 360°-Blick auf die Umgebung gewährleisten, um das Gemeinschaftsgefühl architektonisch zu unterstreichen.

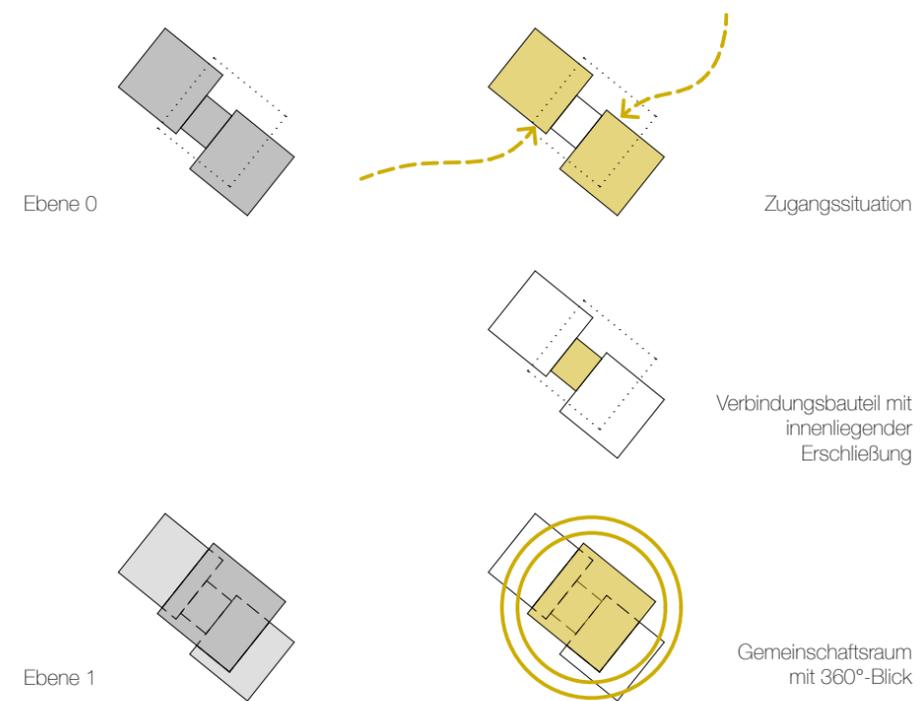


Abbildung 73
Gemeinschaftszentrum
M 1:5000

Identitätsbildung Das Thema der Identität ist in Urfahr ein Wichtiges. Alleine schon geschichtlich bedingt war Urfahr immer die kleine Schwester am gegenüber gelegenen Donauufer der Stadt Linz. Die benachteiligte Stellung wurde immer wieder spürbar, beispielsweise durch die Errichtung jeder der drei Donaubrücken am Standort der heutigen Nibelungenbrücke sowie bei der Entscheidung, einen Teil von Alt-Urfahr abzutragen und das monumentale Gebäude des neuen Rathauses der Stadt Linz dort zu positionieren.

Es würde dem Stadtteil gut tun, wenn der Schwerpunkt, der diesen momentan prägt, die Rolle als hoch frequentiertes Durchfahrtsgebiet, durch die gezielten Maßnahmen im Bereich Verkehrskonzept an Gewichtung verlieren und Raum für eine neue Imagebildung entstehen könnte.

Heute ist Urfahr ein städtisches Zentrum mit dörflichen Ecken und Sinn für Regionalität. Genau diese Qualitäten sollen durch nachfolgende Strategien gefördert werden.

Die Hauptstraße in eine Fußgängerzone zu verwandeln ist der erste logische Schritt, um das zwar existierende, aber nicht sonderlich attraktive Zentrum von Urfahr zu beleben. Der erste Schritt auf baulicher Seite sollte dabei die Vereinheitlichung des Bodenniveaus sein, also die Beseitigung der bisherigen Schwelle zwischen Gehsteig und Straße, die dann ohnehin obsolet werden würde. Des Weiteren soll die vorgeschlagene Änderung der Schienenführung der Straßenbahnlinie 2 in die Straße integriert werden und für eine bessere öffentliche Anbindung der nördlichen Straßenhälfte inklusive des Einkaufszentrums sorgen. Diese Maßnahmen sollten ausreichen, um eventuelle Leerstände zu verhindern.

H

Die beiden attraktivsten Straßenzüge des Stadtteils, die Ottensheimer Straße und die Hauptstraße, sollten über fußgängerfreundlichere Wege miteinander verbunden werden. Dabei spielt vor allem die Rudolfstraße eine große Rolle. Die bisher genannten verkehrstechnischen Maßnahmen sollen helfen, die Durchzugsstraße zu beruhigen, um die Erdgeschosszone wiederbeleben zu können. Die Straße ist bereits jetzt zu gewissen Zeiten und in definierten Bereichen als Parkmöglichkeit zugelassen. Würde man auf die zeitliche Beschränkung verzichten, könnte man die Straße durch dafür vorgesehene bauliche Maßnahmen besser zonieren und kleinere Grünflächen integrieren. Außerdem könnte eine zusätzliche Möglichkeit zur Querung der Straße für Fußgänger durch eine Ampel mit Anforderungstaster im Bereich Kapellenstraße hilfreich sein.

Eine weitere Verbindung, die gestärkt werden sollte, ist jene zwischen der Hauptstraße und der Wildbergstraße, vor allem in der dafür prädestinierten Reindlstraße. Die große Straßenbreite wirkt einladend und mögliche Projekte wie der neue Wohnbau und das Bürogebäude am Ende der Straße sowie eine Weiterführung der Mühlkreisbahn könnten ihr Übriges tun.

Die aktuell stattfindenden als auch die hier vorgeschlagenen baulichen Veränderungen sollen zur Stärkung der Wildbergstraße beitragen. Besonders wichtig wird hier der Umgang mit der Fläche, die sich in der Mitte der drei Hochhausprojekte befindet.

RU**RE****W**



Abbildung 74
Identitätsbildung Urfahr
M 1:10000

H

Hauptstraße

Das hier vorgeschlagene Konzept für eine Umsetzung der Fußgängerzone basiert auf folgenden Ansätzen:

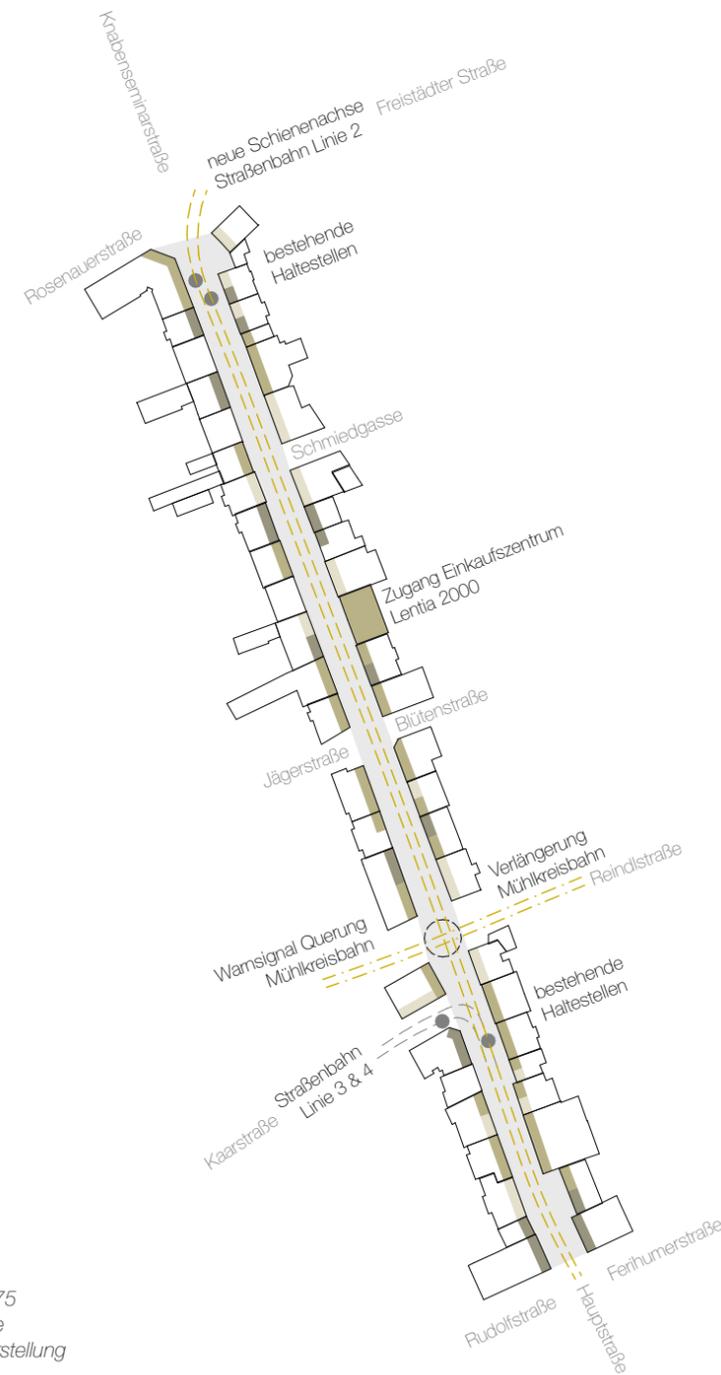
- Das Angleichen des Bodenniveaus auf eine einheitliche Fläche. Dieser Schritt ist essentiell, um den Fußgängern das Gefühl zu vermitteln, dass es sicher ist, sich von der Hausmauer wegzubewegen und die gesamte Fläche zu nutzen. Die Zufahrt in die Hauptstraße soll lediglich für die Anlieferung der Geschäfte gewährleistet werden.

- Die Verlegung der Straßenbahnlinie 2 in die Hauptstraße, sowie die Weiterführung der Mühlkreisbahn in Richtung Hauptbahnhof. Die Schienenführung wird die Straße zwar in eine linke und eine rechte Straßenhälfte unterteilen, jedoch kann man bereits am Beispiel der Landstraße in der Linzer Innenstadt erkennen, dass das Prinzip gut funktioniert. Eine Stelle, der jedoch besondere Beachtung geschenkt werden muss, ist jene, an der die Mühlkreisbahn die Hauptstraße quert.

- Die Gestaltung des Straßenraums mit Bezugnahme auf die Erdgeschossnutzung der angrenzenden Gebäude. Der Straßenzug lässt sich auf Fußgängerniveau gut in drei Bereiche gliedern und mit einer passenden Art der Außenraumgestaltung kombinieren. Vor Einzelhandelszonen sollen Sitzmöbel positioniert werden, die Gastronomie soll dort, wo es sinnvoll ist, durch eine Außenbestuhlung erweitert werden können und der Dienstleistungssektor soll durch vorgelagerte Grünzonen aufgewertet, aber nicht verdeckt, werden.

Die bestehende Nutzungsdurchmischung fördert die unterschiedliche Gestaltung im Außenraum und sorgt für eine ausgewogene Verteilung der Maßnahmen.

Die Umsetzung der Fußgängerzone könnte auch als eine Erweiterung des gut genutzten Einkaufszentrums LentiaCity funktionieren und die zahlreichen Veranstaltungen, die dort stattfinden, in die Fußgängerzone übergehen lassen und diese als Eventraum miteinbeziehen.



Bodengestaltung ohne Niveauunterschied



Kombination Funktion - Gestaltung

Erdgeschossnutzung



Außenraumgestaltung

Abbildung 75
Hauptstraße
Schemadarstellung

RU

Rudolfstraße

Das Hauptaugenmerk beim Versuch, die Rudolfstraße aufzuwerten, liegt ganz klar in der Verkehrsberuhigung der Stadteinfahrt. Die nachfolgenden Maßnahmen zur Aufwertung des Straßenzugs selbst können nur in Kombination mit einer erfolgreich vorangegangenen Reduzierung des Individualverkehrs einen sinnvollen Einfluss auf den Stadtteil ausüben.

Der erste Schritt zur optischen Aufwertung des Straßenzugs ist die Zonierung durch Pflanzeninseln. Außerdem sollen die bereits vorhandenen, aber momentan zeitlich beschränkten Parkplätze in dauerhafte und baulich verankerte Parkmöglichkeiten umgewandelt werden. Eine Kurzparkzone ist Voraussetzung dafür, dass die Parkplätze auch einer gewerblichen Erdgeschosszone zugute kommen können.

Um den Gedanken aufzunehmen, das Alt-Urfahr an der Donau über die bisher unattraktive Rudolfstraße besser mit dem Bereich um die Hauptstraße zu verbinden, muss besonders der Bereich zwischen der Rosenstraße und dem Grünmarkt gestärkt werden. Die Rosenstraße deshalb, weil sie eine direkte Verbindung zur Donau darstellt. Auch die Webergasse weiter westlich, die sogar direkt am Steinmetzplatz endet, würde sich dafür eignen. Allerdings ist diese noch ein Stück weiter von der Hauptstraße entfernt und ermöglicht durch ihre Krümmung nicht die direkte Blickachse auf die Donau, wie die Rosenstraße es tut.

Das Areal um den Grünmarkt hat sich mit dessen Umbau vor gut 10 Jahren zu einem gern genutzten Treffpunkt entwickelt. Es stellt einen Knotenpunkt zwischen dem Mühlfeldbahnhof und der fußläufig erreichbaren Straßenbahnhaltestelle Rudolfstraße dar.

Besagte Strecke ist von einer Erdgeschosszone geprägt, bei der man sich zum Teil nicht sicher ist, ob die Nutzung noch vorhanden ist, oder ob es sich um einen Leerstand handelt.

Eine Maßnahme, um diese Route zu stärken, ist die zusätzliche Fußgängerüberquerung kurz vor der Rosenstraße. Des Weiteren ist es wichtig, leerstehende Erdgeschosslokale zu renovieren und mit für die Gegend wertvollen Nutzungen zu befüllen.

Bereits in den 70er Jahren haben die Bewohner des Grätzls gezeigt, dass sie durch gemeinsames Handeln auch etwas bewirken können. In diesem Fall wäre es denkbar, eine Gruppierung aus engagierten Bewohnern, den Hauseigentümern und der Stadt zu formen

und gemeinsam Schritte zur Weiterentwicklung auszuarbeiten: Welche Geschäfte werden gewünscht? Welche Standorte können bereits renoviert werden? Welche Lokaltäten werden aktuell noch vermietet, würden aber nach Ende des bestehenden Mietverhältnisses auf den Zug Arbeitsgemeinschaft Rudolfstraße aufspringen?

Mit der Herrenstraße und der Altstadt gibt es in Linz bereits Straßenzüge, deren Gewerbetreibende sich zu einem Kollektiv zusammengeschlossen haben, um gemeinsame Veranstaltungen oder andere Aktionen zu bewerben. In Alt-Urfahr könnte sich dieser Straßenzug beispielsweise vom Steinmetzplatz bis zum Grünmarkt und eventuell auch in drei verschiedene Routen - neben der Rosenstraße über die Webergasse und über den Bernaschekplatz - erstrecken. Jede Route könnte über einen anderen Themenschwerpunkt verfügen.



Abbildung 76
Rudolfstraße
Schemadarstellung



Abbildung 77
Potential Urfahr im Überblick
M 1:10000

5.2.2 DORNACH-AUHOF

Dornach-Auhof weist entlang seiner Hauptverkehrsstraßen urbane Zonen auf. Abseits davon entsteht häufig ein ländlicher Charakter, gegeben durch homogene Wohngebiete mit vielen Einfamilienhaussiedlungen, viel Grünfläche und einer relativ niedrigen Dichte.

Im Gegensatz zu anderen Städten, wo man, um dieses Wohngefühl zu haben, normalerweise relativ weit außerhalb vom Stadtzentrum wohnt, besticht hier die Nähe zu ebendiesem und die öffentliche Anbindung durch die Straßenbahn.

Der Schwerpunkt der Betrachtung des Stadtteils in Hinblick auf sein Potential und die Weiterentwicklung liegt auf der Nutzungsdurchmischung in zentralen Bereichen, sowie punktuellen Eingriffen innerhalb der kleineren Viertel, die sich in der vorangegangenen Analyse abgezeichnet haben.

Verkehrskonzept

Der verkehrstechnische Schwachpunkt des Stadtgebiets ist die Autobahn, die das Verkehrsaufkommen aus dem Mühlviertel zu Stoßzeiten oft nur schwer bewältigen kann. Um diese Situation etwas zu entschärfen, wird aktuell die VOEST-Brücke vergrößert. Außerdem ist in Auhof eine weitere Autobahnabfahrt geplant.

Das Stadtgebiet hat alleine durch die geografische Situation schon weniger Problemstellen als Urfahr mit seiner westlichen Stadteinfahrt. Dadurch, dass sich die Schwachstelle mit der Autobahn etwas abseits des Stadtbilds befindet, relativiert sich das Problem für den Stadtteil selbst.

Ein wichtiger Punkt ist jedoch die öffentliche Verkehrsanbindung, die für so einen großen Stadtteil nicht ausreichend gut ausgebaut ist. Wie bereits im Konzept für Urfahr erwähnt, soll die Schienenführung der Straßenbahnlinie 2 verändert werden und über die Hauptstraße weiter in die Freistädter Straße geführt werden. Die Endstation sollte sich in Katzbach befinden. Die Erweiterung könnte für einen Umstieg bei der Wahl des Verkehrsmittels für den täglichen Arbeitsweg sorgen und positive Auswirkungen auf die Auslastung der Stadtautobahn haben.



Mehr Stadterweiterung als Nachverdichtung könnte im Bereich Katzbach stattfinden. Das Areal bietet noch unbebaute Flächen, die sich für größere Projekte eignen würden und verfügt außerdem über eine gute Verkehrslage. Die mögliche Wohnbebauung und eine Anbindung des Areals durch die vorgeschlagene Straßenbahnachse würden sich zudem gut ergänzen.

Neben dem großen Areal in Katzbach gibt es in Dornach-Urfahr aber auch noch kleinere freie Grundstücke, die für eine Nachverdichtung in Frage kommen. Zum Beispiel jenes in der Jägerstätterstraße, auf dem sich eine Wohnbebauung gut ins Stadtbild integrieren lassen würde. Ebenso denkbar sind Wohnanlagen auf den beiden Grundstücken in der Pulvermühlstraße beziehungsweise in der Linzer Straße.

Nachverdichtung





Abbildung 79
Nachverdichtung
Dornach-Auhof
M 1:10000

Identitätsbildung

Bezüglich der Imagebildung im Stadtteil Dornach-Urfahr erscheinen zwei Strategien in zwei verschiedenen Maßstäben als besonders wertvoll.

Eine der beiden Maßnahmen beschäftigt sich mit den kleinen Zentren, die in den Stadtteilen, die sich aus der Analyse ergeben haben, bereits – in welcher Form auch immer – vorhanden sind. Es geht dabei darum, punktuelle Eingriffe zu setzen, um ein Gesamtbild zu stärken.



Die Plätze, die sich dafür eignen würden, wären der Ortsplatz in St. Magdalena, der Platz am südlichen Ende der Klausenbachstraße, integriert in eine neue Großwohnanlage in Katzbach und am Areal des Grundstücks zwischen Johann-Wilhelm-Klein-Straße und Altenbergerstraße. Dort soll jeweils ein Bio-Greißler verortet werden, der je nach Bauplatz um gemeinschaftsfördernde Nutzungen ergänzt werden kann. Der ‚gebaute Marktstand‘ soll an jedem Ort die gleichen Produkte anbieten, nur dass jeder kleinere Stadtteil sein eigenes Regal mit regionalen Produkten aus der Gegend seiner Ausfahrtsstraße befüllt.

Konkret würde das bedeuten, dass der Greißler in der Klausenbachstraße Spezialitäten aus dem Raum Lichtenberg in seinem Regal präsentiert, bei St. Magdalena Produkte aus der Region Hellmonsödt stehen, in der Johann-Wilhelm-Klein Straße würde man auf das Angebot von Altenberg und Umgebung setzen und im Regal von Katzbach würden typische Produkte aus der Gegend um Gallneukirchen zu finden sein.

Abgesehen von den speziellen Dingen aus der Region könnten Produkte wie Eier, Mehl und frisches Gemüse in jedem Laden aus seinem eigenen Bezugsgebiet angeboten werden.

Der Vorschlag soll helfen, gleichzeitig zur Stärkung des jeweiligen kleinen Zentrums den Bezug zur Region aufzubauen, passend zu der teilweise ländlichen Struktur der Wohngebiete.

Der zweite Vorschlag für eine Stärkung der Identität in diesem Stadtteil beschäftigt sich mit dem in der Analyse bereits aufgrund seiner fehlenden Struktur erwähnten Areal zwischen Johann-Wilhelm-Klein-Straße und Altenbergerstraße. Das zentrale Grundstück, das nur teilweise und in Randbereichen bebaut wurde, könnte durch ein gut durchdachtes Gesamtkonzept mit Schwerpunkt Nutzungsdurchmischung zu einem belebten Treffpunkt der Umgebung werden. Im südlichen Teil der Johann-Wilhelm-Klein-Straße, der die beiden als Zentrum zu verstehenden angrenzenden Bereiche in der Freistädter Straße und der Domacher Straße verbindet, wurde durch die Entwicklungen der letzten Jahre bereits auf eine Nutzungsdurchmischung geachtet.

Eine solche Entwicklung im nördlichen Straßenzug durch die Bespielung des angrenzenden Grundstücks könnte außerdem dazu beitragen, dass das Universitätsviertel einen zweiten Zugang erhält und der Campus weniger Solitärwirkung aufweist. Gerade durch die neue Erweiterung des Universitätsensembles in Richtung Westen könnte ein geeignetes Angebot an dieser Stelle einen Anziehungspunkt darstellen.

Kulturelle Nutzungen wie ein Kino und eine Freiluftbühne für Events oder regelmäßige Veranstaltungen, wie zum Beispiel ein Sommerkino, sollen genauso Platz finden wie Coworking Spaces für Start-Ups, die sich aus dem Studium an der Johannes-Kepler-Universität entwickelt haben. Ergänzt durch Cafes und Restaurants soll ein lebendiges Zentrum mit viel Raum für Interaktion entstehen.

Bezugnehmend auf die Linzer Hochhausthematik wäre eine vertikale Verdichtung hier durchaus vorstellbar. Die angrenzende Nachbarbebauung weist in manchen Bereichen bereits eine entsprechende Höhe auf, auf die gut reagiert werden könnte.



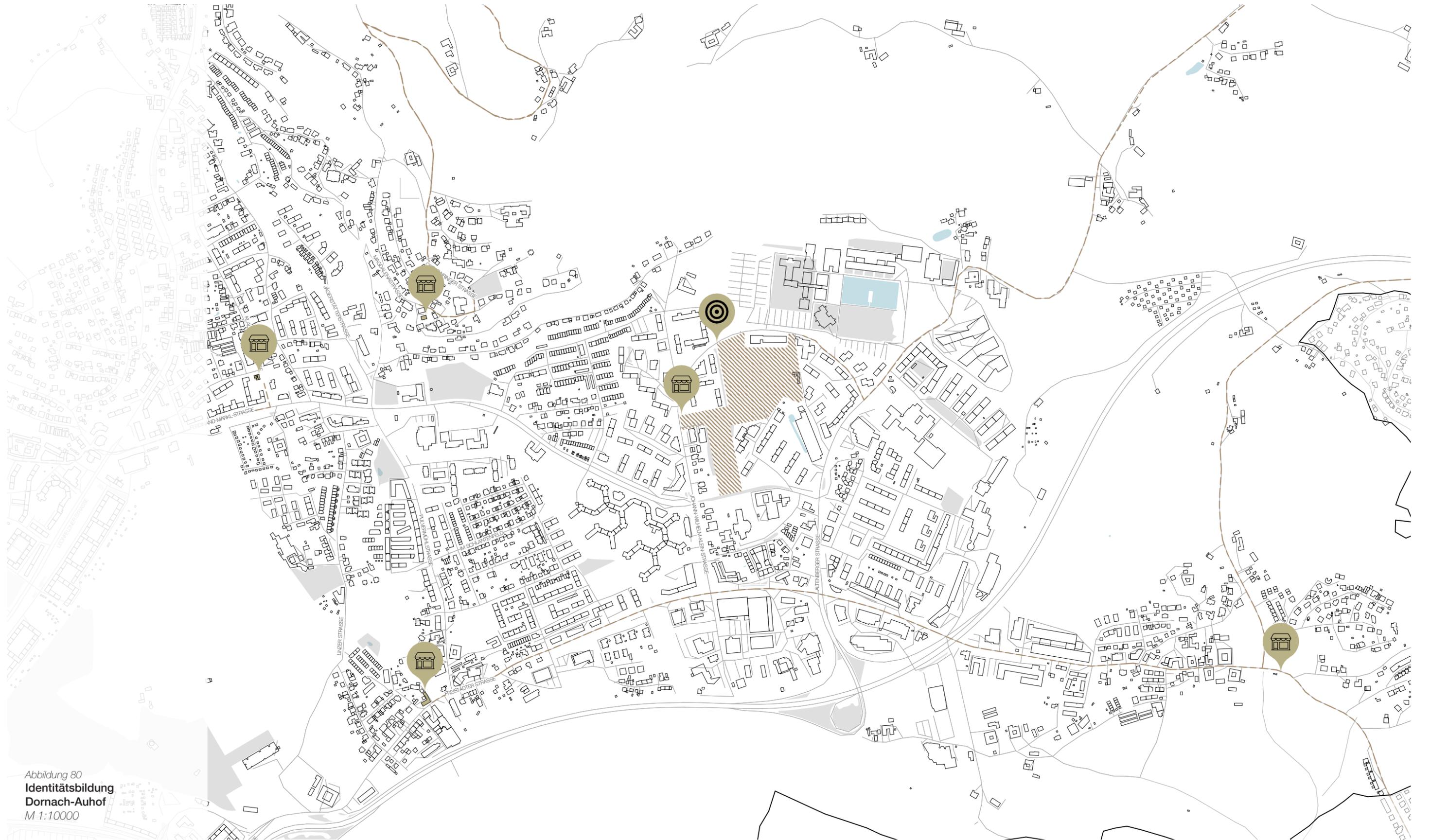
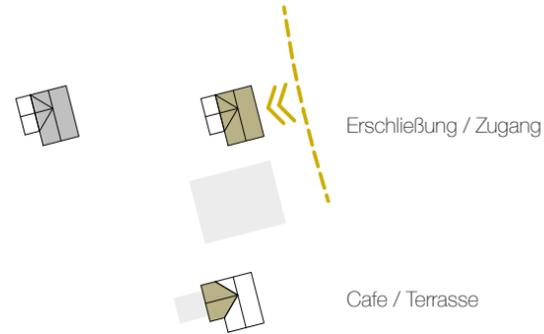


Abbildung 80
Identitätsbildung
Dornach-Auhof
M 1:10000

Abbildung 81
Bioladen Klausenbachstraße
M 1:5000



**Bioladen
Klausenbachstraße**



In Anlehnung an die unvollständige Blockrandbebauung soll der Verkaufsladen dort positioniert werden, wo sich die vierte Ecke befinden würde. Der Nutzung entsprechend soll es sich um ein eingeschossiges Bauwerk handeln, dessen Grundfläche und -form in etwa der eines Einfamilienhauses entspricht. Auch die Dachform ist eine Anlehnung an jene Wohnform.

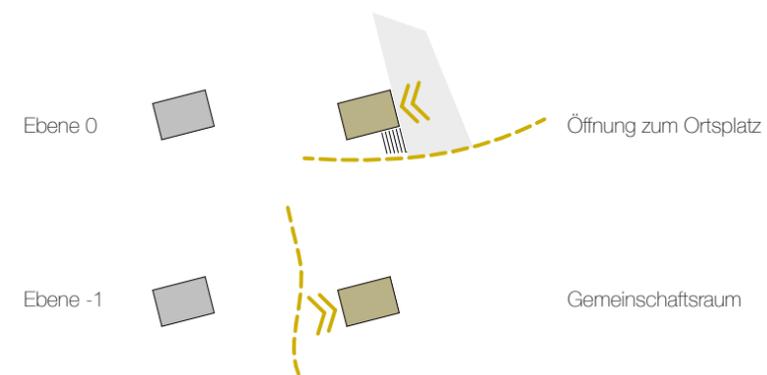
Das Gebäude besteht aus zwei Teilen: der geschlossene Baukörper, der seine Eingangssituation am Fußgängerweg bzw. der Einfahrt der verkleinerten, aber bestehen bleibenden Parkfläche hat. Die nördliche Stirnseite soll als Auslage ausformuliert werden.

Der zweite Teil unterstützt die Eckbildung, soll jedoch nur als Holzkonstruktion ausgeführt werden, die den Übergang zwischen Innen und der außen angedachten Terrasse formuliert.

Abbildung 82
Bioladen St. Magdalena
M 1:5000



**Bioladen
St. Magdalena**



Zusatznutzung: Gemeinschaftsraum

Der Bioladen in St. Magdalena soll neben der stadtteilübergreifenden Identitätsbildung auch helfen, dem Ortsplatz wieder mehr Charakter zu verleihen. Die gepflasterte Fläche, die von einem Wohnhaus, einem kleinen Geschäft und der Kirche aufgespannt wird, soll um einen Ort der Gemeinschaft erweitert werden.

Das Gebäude teilt sich in zwei Ebenen: im oberen Geschoss befindet sich die Verkaufsebene, deren Raum sich durch eine öffnenbare Fassade nach außen erweitern lässt, oder andersrum, den Ortsplatz im Inneren fortsetzt.

Durch den Höhensprung, der dort gegeben ist, verfügt auch das untere Geschoss über eine ebenerdige Zugangssituation. Hier soll ein Gemeinschaftsraum entstehen, der für kulturelle Nutzungen offen steht.



Abbildung 83
Potential Dornach-Auhof
im Überblick
M 1:10000

5.2.3 DAS POTENTIAL IM ÜBERBLICK

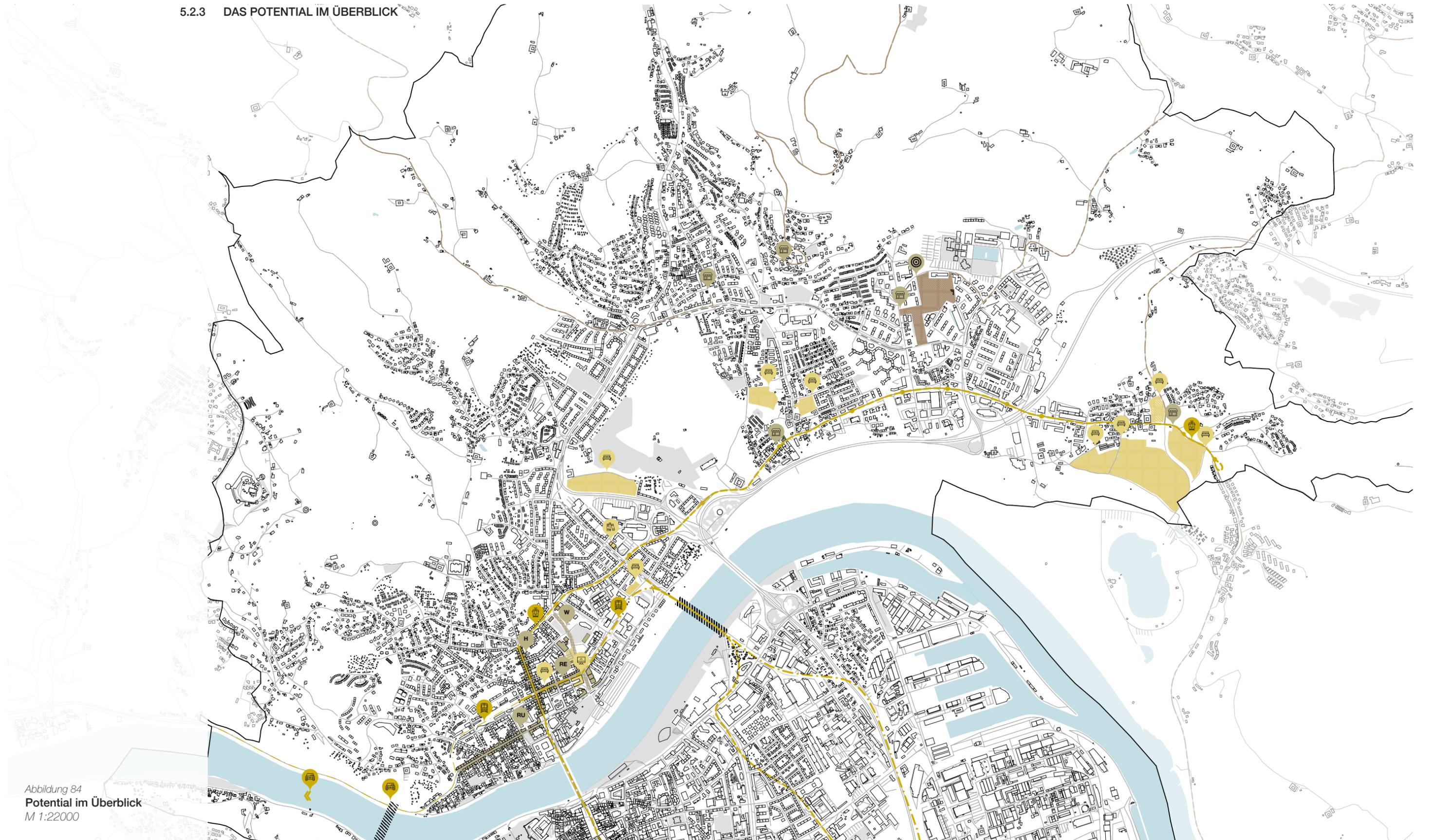


Abbildung 84
Potential im Überblick
M 1:22000

AUSBLICK

6

VORSTADT ODER STADTTEIL	6.1
STADTERWEITERUNG ODER NACHVERDICHTUNG	6.2
STÄDTEBAU ODER STADTPOLITIK	6.3

VORSTADT ODER STADTTEIL 6.1

Der Linzer Norden lässt auf seinen 26.000km² viele Fragen darüber aufkommen, was eine Stadt ausmacht und wodurch sich der Unterschied zur Vorstadt ergibt.

Geografische Gegebenheiten, zeitspezifische Baukultur und andere Faktoren haben das Stadtgebiet zu dem geformt, was es heute ist.

Im Rahmen der Stadtteilanalyse kam es bereits zur Feststellung, dass die Mühlkreisautobahn im Stadtbild als östliche Stadtgrenze wahrgenommen werden kann, obwohl sich dahinter mit Katzbach noch eine relativ große Fläche innerhalb des Stadtgebiets befindet.

Nach abgeschlossener Analyse lässt sich aber auch noch eine zweite Grenze ziehen, jene der Autobahnabfahrt der VOEST-Brücke. Bis dahin lässt sich das Gebiet als städtisch bezeichnen; die gegebene Dichte, der hohe Grad an Nutzungsdurchmischung und die Orientierung um ein Gebiet, das als Zentrum angesehen werden kann und über die Nibelungenbrücke direkt an die Linzer Innenstadt angebunden ist, unterstützen diese Aussage.

Der Duden definiert eine Vorstadt als, „außerhalb des [alten] Stadtkerns gelegener Teil einer Stadt“. Als solche kann das angrenzende Areal, das sich bis zur erwähnten Zäsur zwischen Domach-Auhof und Katzbach zieht, kategorisiert werden. Die homogene Wohnbebauung, die dort vorherrschend ist, wird nur entlang von Hauptverkehrsstraßen oder an Knotenpunkten durch andere Nutzungen zu einem städtischen Gefüge ergänzt.

Katzbach fällt aufgrund der vorherrschenden Strukturen und seiner Lage im Abseits eher in die Kategorie ländliche Urbanität.

Bekräftigt wird diese Unterteilung zudem von der Verteilung der Arbeitsplätze im Stadtgebiet. Dem Viertel der Einwohner, die im Linzer Norden ihren Wohnsitz haben, standen bei einer Erhebung im Jahr 2011 nur rund zehn Prozent aller Arbeitsplätze der Stadt gegenüber. Dabei waren in etwa 5000 der knapp 8000 Beschäftigten im Stadtteil Urfahr tätig.¹⁰²

¹⁰² Statistik Austria, Arbeitsstättenzählung 31.10.2011

Der Norden von Linz ist also beides, Vorstadt und Stadtteil, und muss daher auch in seiner Betrachtung und möglichen Maßnahmen zur Weiterentwicklung unterschiedlich behandelt werden.

Diese Aufteilung passt auch zur Situation, wie und wo aktuell das Identitätsbild, mit dem sich die Stadt auseinandersetzt – „Linz als Kulturstadt“ – nördlich der Donau wahrgenommen wird. Denn im Grunde bezieht sich die Ausformulierung der Identität der Kulturstadt im Norden lediglich auf Orte, die von der südlichen Donauseite aus ersichtlich sind, und deshalb auf die Stadtteile Urfahr und Pöstlingberg. Dabei ist neben der stark geprägten Donaulände vor allem der Pöstlingberg von Bedeutung, was die Positionierung des Solitärs, der die neue Anton Bruckner Privatuniversität im ihn umgebenden Wohngebiet ist, leichter nachvollziehen lässt. Die Wirkung im Stadtbild, in der Linzer Skyline, war vermutlich wichtiger als städtebauliche Faktoren.

Es scheint typisch für die Beziehung zwischen den beiden durch die Donau getrennten Stadthälften zu sein, dass im Norden nur dort Ansätze weiterverfolgt werden, wo sie dem äußeren Erscheinungsbild der Stadt nutzen und nicht dort, wo die Stadtteile sie benötigen könnten.

STADTERWEITERUNG ODER NACHVERDICHTUNG 6.2

Typisch für die aktuelle Entwicklung zwischen Stadt und Land wächst auch die Linzer Bevölkerung und das erfordert zusätzlichen Wohnraum.

Die innerstädtischen Bereiche weisen bereits eine hohe Dichte auf und trotzdem findet sich immer noch Platz um nachzuverdichten. So wurden in den letzten Jahren mehrere große Projekte realisiert: die Bebauung im Winterhafen, die Grüne Mitte am Areal des alten Frachtenbahnhofs ebenso wie das Quartier am alten Bahnhof der Linzer Lokalbahn – um nur einige davon zu nennen. Auch das Projekt Brucknertower (geplante Fertigstellung 2021) lässt zentrumsnah viel neuen Wohnraum entstehen.

Die in dieser Arbeit präsentierten Maßnahmen zur Nachverdichtung zeigen, dass sich in kurzer Distanz zur Innenstadt immer noch Grundstücke befinden, die sich für die Wohnnutzung eignen würden. Dabei wurde das Hauptaugenmerk auf freie Flächen gelegt – eine detailliertere Untersuchung könnte gewiss auch in den Bereichen Sanierung und Aufstockung Potential zum Vorschein bringen.

Auch das Thema der Stadterweiterung ist in Linz von großer Bedeutung. Immer wieder entstehen am Stadtrand im Linzer Süden große Wohnanlagen: nach Projekten wie der Wohnsiedlung Ennsfeld und dem Großprojekt solarCity entstand in den letzten Jahren ein neuer Masterplan für Ebelsberg, der sich mit dem Umgang des Areals der ehemaligen Hiller-Kaserne und den anschließenden Grundstücken befasst.

Wie im Laufe dieser Untersuchung festgestellt wurde, bietet auch der Norden von Linz potentielle Flächen für eine Stadterweiterung. Mit dem Unterschied, dass eine Stadterweiterung in Katzbach eine andere Bedeutung für das Stadtzentrum hätte als jene im Süden. Es lässt sich annehmen, dass die Dauer zwischen Hauptplatz und einer möglichen zweiten Endhaltstelle in Katzbach ebenso wie bis zur Universität mit rund 15 Minuten bewältigen lassen könnte, während die Fahrt bis zur solarCity 37 Minuten in Anspruch nimmt. Zudem ist das Gebiet, in dem die Erweiterung stattfindet – nicht wie Katzbach – bloß durch eine Autobahnbrücke etwas abseits gerückt, sondern durch die Traun und den den Fluss umgebenden Grüngürtel vom restlichen Stadtgebiet getrennt.

Wieso also scheint es wichtiger, die Stadt in Richtung Süden, weiter weg vom Stadtzentrum, zu entwickeln, als zuerst den nahe gelegenen Norden auszureizen, der über eine gute Infrastruktur in Sachen Bildung und Nahversorgung verfügt. Kann man es sich als Stadt, die wachsen will, leisten, im Stadtgebiet große Flächen mit land- und forstwirtschaftlicher Widmung zu haben und die Stadterweiterung mehr als eine halbe Stunde vom eigentlichen Stadtzentrum entfernt entstehen zu lassen? Muss man sich dann nicht die Frage stellen, welchen Stellenwert ein Stadtzentrum dann noch für eine Stadt hat?

Natürlich ist es logisch, dass Linz durch seine topografische Situation in Sachen Wachstum gebunden ist, und doch ist es verwunderlich, dass der Norden mit seinen ausgesprochen kurzen Distanzen zum zentralen Stadtraum an manchen Stellen so dünn besiedelt ist, während man sich mit der Erweiterung im Süden wesentlich intensiver zu befassen scheint.

Analog dazu lässt sich auch die Herangehensweise in der Verkehrsplanung auslegen. Dass Linz ein Verkehrsproblem hat, ist wohl jedem klar, der morgens regelmäßig Radio hört. Die beiden noch im Stadtbild vorhandenen Donaubrücken können mehr als Verlängerungen der Stadteinfahrten denn als verbindende Elemente zwischen den Stadtteilen an der Donau gesehen werden. Auch die sich im Bau befindende Brücke der Westumfahrung ist auf den Verkehr aus dem Mühlviertel ausgelegt. Einzig die neue Donaubrücke, die an der Position der alten Eisenbahnbrücke entsteht, kann als wirkliche Stadtverbindung gesehen werden.

Mindestens genauso wichtig wie der Ausbau der Hauptverkehrsadern für den Individualverkehr sollte der Ausbau des innerstädtischen, öffentlichen Verkehrsnetzes sein. Die Prioritäten liegen auch hier in südlichen Erweiterungen und erst dann im zentralen Stadtzentrum, wobei die Situation um die zweite Schienenachse nach wie vor nicht geklärt werden konnte. Weiterhin außer Acht gelassen wird der nördliche Stadtteil, der seit Bestehen der ersten und einzigen Schienenachse nie mehr Teil von möglichen Entwicklungsszenarien war. Eine Tatsache, die nicht nachvollziehbar ist, wenn man bedenkt, dass das öffentliche Verkehrsnetz mittlerweile von vier Linien befahren wird und auch die geplante fünfte daran nichts ändern soll. Stellt man das knappe Viertel der Bevölkerung, das nördlich der Donau seinen

Wohnort hat, den – 2012 in einer Studie ermittelten – 90% der Arbeitsplätze des Stadtgebiets, die sich südlich der Donau befinden, gegenüber, taucht erst recht die Frage auf, ob die Situation gerechtfertigt werden kann.

Beide Themen, sowohl die Nachverdichtung als auch das Verkehrskonzept, sprechen dafür, dass sich die Stadt in den vergangenen Jahren mehr mit seinen Randbereichen als mit seinem Innenleben auseinandergesetzt hat.

Der Linzer Norden kann im Vergleich mit dem südlichen Stadtgebiet ohne Weiteres als zentral angesehen werden. Dementsprechend sollte auch mit dem Stadtgebiet umgegangen werden. Neben dem Fokus auf die Behebung der Verkehrsproblematik im gesamten Bereich, ist es in Urfaur wichtig, das vorhandene Potential zu nutzen und den Charakter durch durchdachte Maßnahmen zu stärken. In Dornach-Auhof hingegen soll das Vorstadtgefühl, das durch den großen Anteil an Wohnbebauung hervorgerufen wird, durch identitätsbildende Eingriffe gestärkt werden. Die Wohnqualität wird dort sehr geschätzt - eine Nutzungsdurchmischung könnte dem Stadtteil aber guttun und den Campus samt Studierende und dort beschäftigte Personen besser integrieren.

STÄDTEBAU ODER STADTPOLITIK 6.3

Linz ist bekannt dafür, dass sich das Stadtbild betreffende Entscheidungsfindungen über Jahrzehnte ziehen können. Aber auch dafür, dass Ideen, die den öffentlichen Raum betreffen, angedacht aber oft nicht weiterverfolgt werden.

Die Linzer Bevölkerung hingegen ist dafür bekannt, dass sie mit Veränderungen nur schwer zurecht kommt. Aber auch dafür, dass ihr manchmal der Sinn für erhaltenswürdige Bauwerke fehlt:

- Das Linzer Musiktheater, von dem bereits bei den Planungen der Führerstadt zu NS-Zeiten zum ersten Mal die Rede war, wofür man in den 80er Jahren dann einen Standort suchte und 2013 schließlich dort eröffnete, wo Hitlers Stadtplaner es vorgesehen hatten.
- Der Westring, von dem in den 70er Jahren zum ersten Mal die Rede war, dessen Spatenstich 2019 für eine Teillösung stattfand.
- Die Autobahnabfahrt in Auhof, die seit den 90er Jahren diskutiert wird, soll Ende des Jahres nun endlich umgesetzt werden.

Städtebau ist kompliziert. Vor allem in der Umsetzung und hauptsächlich in der Finanzierung. Das Tauziehen zwischen Stadt und Land ist schon schwierig genug und wird oft durch eine dritte Partei zusätzlich verkompliziert. Trifft man dann noch auf Widerstand in der Bevölkerung, ist das Finden einer zufriedenstellenden Lösung Schwerstarbeit.

Natürlich sind nicht alle architektonischen Vorschläge, die auftauchen, qualitativ hochwertig, doch merkt man häufig die Ablehnung der Einwohner gegenüber Veränderungen. Gerade, wenn diese Veränderungen den Komfort des Autofahrens vermindern oder den persönlichen Ausblick beziehungsweise die Nachbarschaft betreffen. Der Linzer Norden ist immer noch stark vom Individualverkehr geprägt und Einschränkungen werden nicht gerne gesehen, wie man am Beispiel der Hauptstraße vernehmen kann.

Im Frühjahr 2018 wurde mittels einer Bürgerbefragung eruiert, dass sich der Großteil der unmittelbar vor Ort verankerten Menschen eine Fußgängerzone wünscht. Geschehen ist seither nichts, abgesehen von der Entstehung einer Bürgerinitiative, die sich gegen jegliche

Veränderung und maximal für die Führung einer Straßenbahnachse ausgesprochen hat. Getragen wird diese hauptsächlich von Wirtschaftstreibenden, die verhindern wollen, dass die Parkmöglichkeiten in der Hauptstraße wegfallen.

Zusammenfassend ist die Situation also folgende: die Bewohner sind dafür, ein Teil der Geschäftsinhaber ist dagegen und die Politiker können sich nicht einigen. Ein nicht allzu seltenes Bild in Linz.

Bezeichnend für die Art und Weise, wie die Einwohner der drittgrößten Stadt Österreichs Projekte, die das Stadtbild betreffen, hinterfragen, ist auch der Punkt „Die wichtigsten Fragen (und Antworten) zum Campus-Ausbau“¹⁰³ auf der Homepage der Johannes-Kepler-Universität zum aktuellen Geschehen. Diese sind: Wieviel kostet das Ganze? Die Baustelle ist so laut/schmutzig/staubig/lästig! Warum ist der Ausbau überhaupt notwendig? Muss man wirklich die schöne Landschaft verbauen? Warum sind wir Anrainer nicht gefragt worden? Wo soll ich jetzt parken?

Die Denkweise ist nicht zwingend Linz-bezogen, sondern vielmehr eine Kombination aus der menschlichen Natur, Probleme mit Veränderungen zu haben, der österreichischen Mentalität des Grantlers, der mit Vorliebe „Nein“ sagt und der eher ländlich geprägten Bevölkerung, die die Angewohnheit hat sich einzumischen, selbst wenn ihr tägliches Leben nicht von der tatsächlichen Sache beeinflusst wird.

Vergleicht man dabei Linz mit Wien, sind nicht alle der genannten Merkmale verschwunden und doch spürt man einen Unterschied im Fehlen der Diskussion zwischen Stadt und Land und im anonymen Lebensstil der Großstadt. Auch hier wurde gegen die Umwandlung der Mariahilfer Straße in eine Fußgängerzone protestiert und heute kann man es sich nicht mehr anders vorstellen.

Ein logischer Schritt nach der Ausarbeitung von städtebaulichen Vorschlägen in Kapitel 5.2 dieser Arbeit, hätte ein Vorschlag zur zeitlichen Umsetzung dieser Potentiale sein können - was lässt sich schnell umsetzen, wofür braucht es längerfristige Zielsetzungen?

Und doch erscheint es in diesem Fall sinnvoller, die Möglichkeiten dahingehend zu hinterfragen, wie realistisch eine Verwirklichung im Rahmen der erkennbaren Muster der Stadt Linz in Sachen Städtebau überhaupt ist.

Die größten Chancen auf eine Realisierung kann man im Bereich Urfahr beim Bürogebäude in der Wildbergstraße und dem Wohnbau an der Ecke Reindlstraße/Linke Brückenstraße sehen. Beides sind Gebiete, die aktuell eine Entwicklung erfahren und deshalb bereits eine Veränderung mit sich bringen. Unklar ist, ob der vorgeschlagene Bildungsbau aufgrund der positiven optischen Veränderung und des auf die Bewohner abgestimmten Raumprogramms gegen das Verschwinden einer Tankstelle für den stets verteidigten Individualverkehr ankommen kann.

Bei der Realisierung der Fußgängerzone in der Hauptstraße bleibt zu hoffen, dass sich die Politiker einigen können und eine Finanzierung zustande kommt. Dem Prinzip der sich bereits im Gang befindenden Veränderung folgend wäre es wünschenswert, den bereits im Wettbewerb für den Brucknertower integrierten Ideenteil möglichst rasch weiterzuentwickeln, umzusetzen und sich nicht mit dem Prestigeobjekt des Wohnhochhauses als Solitär zufriedenzugeben, sondern auf seine Auswirkungen einzugehen.

Was die Chancen der Vorschläge für Dornach-Auhof angeht, bin ich zuversichtlich, dass die Wohnbauprojekte früher oder später Gestalt annehmen werden und auch Katzbach noch an Dichte gewinnen wird. Auch das angedachte Zentrum zwischen der Straßenbahnachse und der Johannes-Kepler-Universität erscheint umsetzbar. Ein internationaler Realisierungswettbewerb wäre erstrebenswert.

103 Johannes-Kepler-Universität Linz: Campusentwicklung.
URL: <https://www.jku.at/campus/der-jku-campus/campusentwicklung/>

LITERATURVERZEICHNIS

LITERATUR

- Altrichter, Maria: Vom Handel zum Vergnügen. Der Wandel des Urfahrner Marktes seit seiner Entstehung.** In: NORDICO Stadtmuseum Linz (Hg.): Urfahrner Markt - 200 Jahre Linzer Lustbarkeiten. Publikation Nr. 112. Linz 2017. S.58ff
- Arlt, Peter & Broquard, Dimitri & Voegeli, Jonas: Linz Atlas - Zur Lebensqualität hier und anderswo.** Verlag Springer. Wien/New York 2009
- Bernecker, Arabelle: Räuber und Retter: Die alliierten Truppen in Linz und Urfahr.** In: NORDICO Stadtmuseum Linz (Hg.): Geteilte Stadt - Linz 1945-55. Publikation Nr. 109. Linz 2015
- Bina, Andrea: Was blieb übrig von den „fünfziger Jahren“? Linzer Nachkriegsarchitektur aus der Sammlung Fotografie.** In: NORDICO Stadtmuseum Linz (Hg.): Geteilte Stadt - Linz 1945-55. Publikation Nr. 109. Linz 2015
- Bina, Andrea & Potocnik, Lorenz (Hg.): Architektur in Linz. 1900 – 2011.** Verlag Springer. Wien/New York 2012
- Constantini, Otto (Hg.): Großstadt Linz. Ein baulicher Überblick.** Linz 1952.
- Hillbrand, Erich: Die Türme von Linz. Erzherzog Maximilians Festungssystem für die Monarchie.** In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz. 1985.
- Katzinger, Willibald: Kleine Linzer Stadtgeschichte.** Verlag Friedrich Pustet Regensburg 2008
- Kepplinger, Brigitte (Hg.): Wohnen in Linz. Zur Geschichte des Linzer Arbeiterwohnbaues von den Anfängen bis 1945.** Wien 1989.
- Kreslehner, Klaudia: Übergänge.** In: NORDICO Stadtmuseum Linz (Hg.): Linz/Donau. Flussgeschichten einer Stadt. Publikation Nr. 108. Linz 2014.
- Laister, Judith: An die Donau! Kulturmeilen am Schwellenraum Fluss.** In: NORDICO Stadtmuseum Linz (Hg.): Linz/Donau. Flussgeschichten einer Stadt. Publikation Nr. 108. Linz 2014.
- Mayrhofer, Fritz & Katzinger, Willibald: Geschichte der Stadt Linz. Von der Aufklärung zur Gegenwart.** Band 2. Linz 1990
- Schwanzar, Christine: Das „Verschanzte Lager Linz“ aus der Zeit Erzherzog Maximilians von Österreich-Este.** In: Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereines - Gesellschaft für Landeskunde. Band 157, Linz 2012
- Stadler, Gerhard A.: Von der Neuen Brücke zur Alten Dame.** In: Streitt, Ute / Stadler, Gerhard A. / Schiller, Elisabeth (Hg.): Die Linzer Eisenbahnbrücke - Von der Neuen Brücke zur Alten Dame. Verlag

Bibliothek der Provinz. Linz, 2016.

Streitt, Ute: Der Mühlkreis wird an den Weltverkehr angeschlossen. Die Vorgeschichte zum Bau der Linzer Eisenbahnbrücke. In: Streitt, Ute / Stadler, Gerhard A. / Schiller, Elisabeth (Hg.): Die Linzer Eisenbahnbrücke - Von der Neuen Brücke zur Alten Dame. Verlag Bibliothek der Provinz. Linz, 2016.

Thiel, Georg: Von der Notstands- zur Konsumgesellschaft. Eine Annäherung.

In: NORDICO Stadtmuseum Linz (Hg.): Geteilte Stadt - Linz 1945-55. Publikation Nr. 109. Linz 2015

Ziegler, Anton: Rückblick auf die Geschichte der Stadt Urfahr a. D. in Oberösterreich. Linz 1920

Amt der oberösterreichischen Landesregierung: Land Oberösterreich.

URL: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/65055.htm> [21.05.2019]

Archiv der Stadt Linz: Linz.

URL: <https://stadtgeschichte.linz.at/strassennamen/Default.asp?action=strassendetail&ID=2626> [20.05.2019]

URL: <https://stadtgeschichte.linz.at/8242.php> [21.05.2019]

URL: <https://www.linz.at/strassennamen/default.asp?action=strassendetail&ID=1703> [21.05.2019]

Asfinag: A7 Mühlkreisautobahn - Sicherheitsausbau Voestbrücke - Errichtung der Bypässe.

URL: <https://www.asfinag.at/verkehrssicherheit/bauen/bauprojekte/a-7-muehlkreis-autobahn-voest-bruecke-bypaesse/> [21.05.2019]

Büro Stadtregierung Linz Stadtforschung: Linz.

URL: https://www.linz.at/zahlen/040_Bevoelkerung/ [12.05.2019]

URL: https://www.linz.at/zahlen/095_Umwelt/020_Klima/020_DonauPegel/TPegel.PDF [21.05.2019]

URL: https://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/ [12.05.2019]

Chefin vom Dienst: Linz.

URL: https://www.linz.at/medienservice/2018/201806_91224.php [21.05.2019]

Fürst, Daniela: Urfahr-Stadt, Linzer Kulturstadtteile heute. Linz 2008.

URL: <http://www.linz09.at/sixcms/media.php/4974/Urfahr-Zentrum.pdf> [21.05.2019]

Gamerith, Helga & Schwarz, Friedrich & Strauch, Michael. 2007.

Natur und Landschaft - Leitbilder für Oberösterreich: Raumeinheit Linzer Feld.

QUELLEN AUS DEM INTERNET

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

8

Grubmüller, Peter: Anton Bruckner Privatuniversität - Neubau. Nextroom 2015.

URL: <https://www.nextroom.at/building.php?id=37238&inc=artikel&sid=39820> [26.05.2019]

Johannes-Kepler-Universität Linz: Campuserwicklung.

URL: <https://www.jku.at/campus/der-jku-campus/campuserwicklung/> [21.05.2019]

Linz: Amt der Oö. Landesregierung, Naturschutzabteilung

URL: https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20LWLD%20Abt_NLinzer_Feld.pdf#search=%22raumeinheit+linzer+feld+2007%22 [12.05.2019]

LinzAG: Die Geschichte des Linzer Wassers.

URL: https://www.linzag.at/media/dokumente/linzag/schulservice_2/WMK-kapitel-6.pdf

LIQuA - Linzer Institut für qualitative Analysen: Linz. Stadt im Glück (Zitate S.5, S.7)

URL: <https://liqua.net/stadt-im-glueck/text/75> [20.05.2019]

Magistrat der Stadt Linz: Linz.

URL: <https://www.linz.at/stadtentwicklung/neuedonaubruecke.php> [21.05.2019]

[https://de.wikipedia.org/wiki/Nikolaikirche_\(Urfahr\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Nikolaikirche_(Urfahr)) [20.05.2019]

http://www.linzwiki.at/wiki/Kapuzinerkloster_Urfahr/ [20.05.2019]

Rohrhofer, Markus: Kein Durchhänger beim Linzer Hängebrückenprojekt.

URL: <https://derstandard.at/2000088033518/Kein-Durchhaenger-beim-Linzer-Haengebruecken-Projekt> [21.05.2019]

Sandgruber, Roman: Hochwasser in Oberösterreich. In: Oberösterreichische Nachrichten.

Linz 2008. URL: <http://www.oeegeschichte.at/themen/wir-oberoesterreicher/wir-oberoesterreicher/hochwasser-in-oberoesterreich.html> [20.05.2019]

Staudinger, Markus & Vielhaber, Roland: Westring: Der Fahrplan zum Baustart.

In: *Oberösterreichische Nachrichten*, 24.03.2018.

URL: <https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/Westring-Der-Fahrplan-zum-Baustart;art4,2850246> [21.05.2019]

Sämtliche Grafiken und Fotografien, die hier nicht angeführt sind, stammen von der Verfasserin.

Abb. 11, Abb. 12, Abb. 17, Abb. 18, Abb. 19, Abb. 27, Abb. 29, Abb. 35, Abb. 42, Abb. 52

Abb. 21, Abb. 22

Abb. 13, Abb. 24, Abb. 36 (Gregor Graf), Abb. 40, Abb. 45 (Gregor Graf), Abb. 51

Abb. 9: <https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Linz-neu.jpg> [20.05.2019]

Abb. 10: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1997: Urfahr - 80 Jahre bei Linz. S.295

Abb. 15: Urfahr zur Zeit des Dreißigjährigen Kriegs. In: Ziegler, Anton: Rückblick auf die Geschichte der Stadt Urfahr a. D. in Oberösterreich. Linz 1920. S.66

Abb. 16: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv

Abb. 20: OÖ Landesarchiv, Allgemeine Fotosammlung, Inventarnr. 4820

Abb. 23: Erwin Schaurhofer

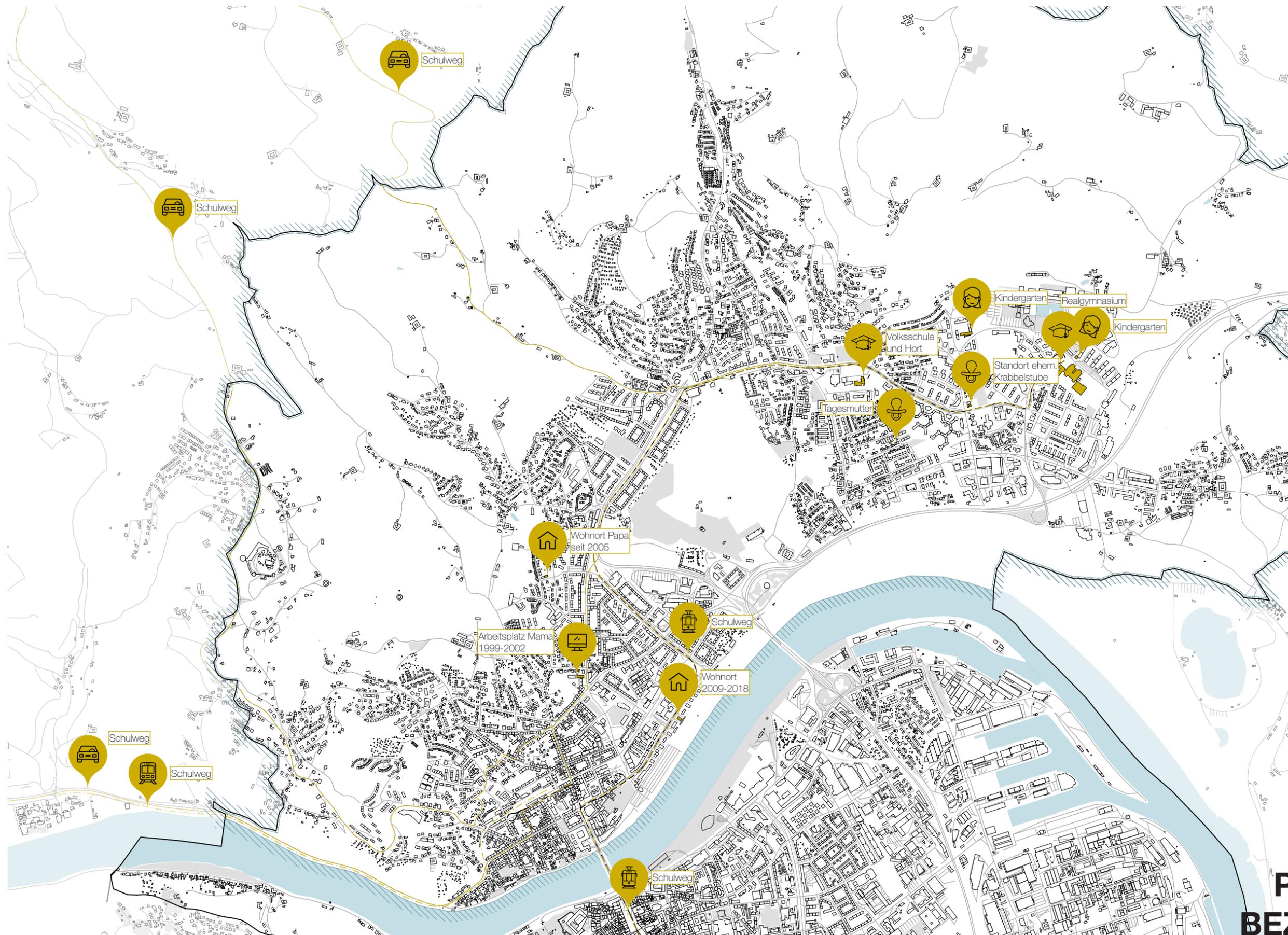
ARCHIV DER STADT LINZ

GERLINDE STOCKINGER

SAMMLUNG NORDICO STADTMUSEUM LINZ

SONSTIGES

Abbildung 85
Persönliche Bezugspunkte
im Linzer Norden



Diese letzte Karte zeigt die Orte, die mich persönlich mit dem Linzer Norden verbinden und warum mir das Thema dieser Diplomarbeit am Herzen liegt.

Bis zum Studium an der TU Wien habe ich meine Zeit von der Krabbelstube über die Kindergartenjahre bis hin zur schulischen Ausbildung hier verbracht.

Durch Freunde und Bekannte konnte ich mir von vielen (Wohn-)Arealen ein direktes Bild machen und die Stadtteile auch in puncto Freizeitgestaltung und Infrastruktur selbst erleben.

So wie das Studium die Wahrnehmung meiner Umgebung beeinflusst und verändert hat, hat die Arbeit an meiner Diplomarbeit meine Wahrnehmung für Orte meiner Kindheit verändert. Orte, die ich mit persönlichen Gefühlen verbinde, konnten durch geschichtliche und städtebauliche Gedanken und Erklärungen ergänzt werden und lassen ein mir so gut bekanntes Gebiet nach all den Jahren nochmals anders auf mich wirken.

PERSÖNLICHE BEZUGSPUNKTE

DRUCK facultas Druckerei, 1050 Wien

BINDUNG BUCHBINDEREI Flieger, 1030 Wien

Im Sinne der leichteren Lesbarkeit wurde in dieser Arbeit auf geschlechterspezifische Formulierungen verzichtet. Es sind jeweils beide Geschlechter von geschlechtsneutralen Formulierungen erfasst.