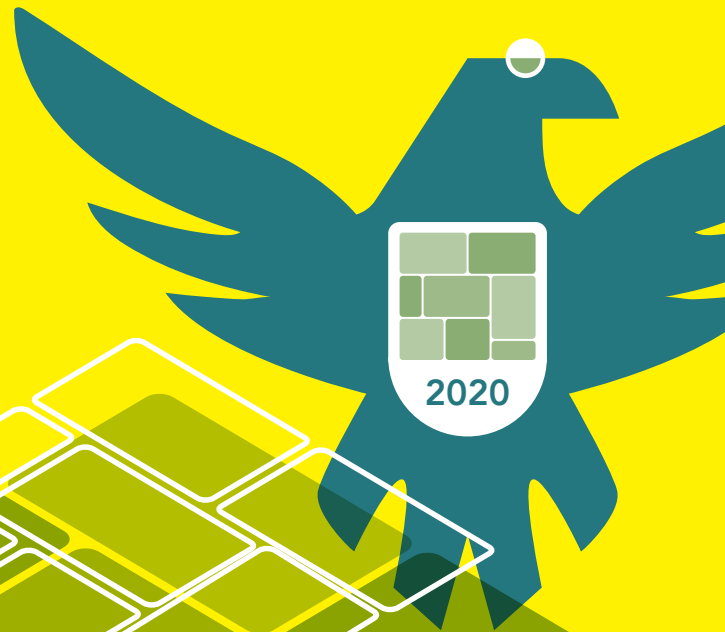


# PAVING DESIGN AWARD 2020

## Studentischer Ideen-Wettbewerb

im Rahmen fächerübergreifender Lehrveranstaltungen  
ausgelobt vom Forum Qualitätspflaster (FQP) für Studierende der Masterstudien  
**LANDSCHAFTSPLANUNG & LANDSCHAFTSARCHITEKTUR  
UND KULTURTECHNIK & WASSERWIRTSCHAFT**



### NEUGESTALTUNG DER HAUPTSTRASSE IN LINZ URFAHR ZWISCHEN REINDLSTRASSE UND SCHMIEDEGASSE

Dokumentation der eingereichten Projekte



Das FORUM QUALITÄTSPFLASTER (FQP) ermöglichte beim aktuellen PAVING DESIGN AWARD 2020 den Studierenden an der Universität für Bodenkultur, erstmals eine Begegnungszone in einer städtischen Umgebung zu planen. Aufgrund der durch die Corona Pandemie ausgelösten Verzögerungen konnte die Fachjury Sitzung erst im Frühsommer 2021 stattfinden. Während dessen musste sich, durch inzwischen neue politische Verhältnisse ausgelöst, das Verkehrskonzept des zu planenden Abschnitts in Linz einer Evaluierung stellen. Deshalb wird voraussichtlich die Umsetzung des Siegerprojektes erstmals nicht ohne Adaptierungen erfolgen.

Es ist derzeit kaum möglich, bei neuherzustellenden Flächen das Thema Regenwassermanagement nicht zu beachten. In dichtverbauten Gebieten wie hier in Linz-Urfahr gibt es meist nur eingeschränkte Möglichkeiten, ein ökologisches Regenwasser-Management nach neuesten Erkenntnissen umzusetzen. Gepflasterte Oberflächen gewinnen dadurch immer mehr an Bedeutung.

Neben der architektonischen Gestaltung und der funktionellen Qualität sollten diese Eigenschaften bei der Bewertung der Umsetzbarkeit den gleichen Stellenwert besitzen. Alle eingereichten Projekte konnten die umfassenden Auslobungskriterien ausreichend erfüllen und damit die praxisnahe Ausbildung an der Universität für Bodenkultur unter Beweis stellen.

Die Brauchbarkeit der verkehrsplanerischen und gestalterischen Lösungen und einer etwaigen wirtschaftlichen Umsetzung von Oberflächen und Bepflanzung samt Stadtmöblierung wurde sehr kreativ behandelt. Auch auf die Herausforderung, eine Begegnungszone mit öffentlichem Busverkehr zu planen, konnte meist sehr gut eingegangen werden.

Allen Preisträgern ist zu gratulieren. Das Siegerteam hat sich knapp, aber verdient durchgesetzt und wird hoffentlich, auch bei geänderten Voraussetzungen, Ideen aus ihrem Entwurf einbringen können.

**Bmstr. Dipl. Htl. Ing. Eduard Leichtfried, MA**  
Vorstandsvorsitzender Forum Qualitätspflaster

## INHALT

### Die Siegerprojekte

1. Platz Team 472329 <b>VERWEILE MEILE URFahr</b>	S 10
2. Platz Team 031011 <b>URFAHR TREFF PUNKT</b>	S 12
3. Platz Team 929292 <b>INSELPARADIES</b>	S 14

Vorwort	S 2
Statements zum Paving Design Award 2020	S 3
Ausschreibung und Aufgabenstellung	S 5
Die PreisträgerInnen	S 8
Projektbeurteilungen der Jury – PreisträgerInnen	S 9
Die teilnehmenden StudentInnen	S 16
Projektbeurteilungen der Jury – TeilnehmerInnen	S 17
<b>TEAM 192101</b> <b>AUF ZU NEUEN Ufern</b>	S 18
<b>TEAM 270099</b> <b>LIVING URFahr</b>	S 20
<b>TEAM 989695</b> <b>URFAHRS GRÜNE DONAUWELLE</b>	S 22



**DI Carla Lo**, Juryvorsitzende, Landschaftsarchitektin:

»Die Neuverhandlung der Nutzungen im öffentlichen Raum gehört zu einer der aktuellen Aufgaben der Landschaftsarchitekten. Großstädte wie Paris sind dabei den Verkehr in der Innenstadt massiv einzuschränken und fünfzig Prozent der Pkw Stellplätze ersatzlos zu streichen. Umso mehr freut es mich, dass Linz sich dieser Aufgabe stellt und gemeinsam mit dem FQP den Wettbewerb für Studierende auslobt. Die Wettbewerbsarbeiten zeigen auf unterschiedliche Art und Weise wie neue Aufenthaltsqualitäten in Linz-Urfahr geschaffen werden können. Ich kann allen TeilnehmerInnen zu den qualitätsvollen Beiträgen nur gratulieren.«

**DI Gunter Amesberger**, MAS MSc, Direktor Planung, Technik und Umwelt, Landeshauptstadt Linz

»Die sechs Einreichungen des studentischen Ideen-Wettbewerbes zur Neugestaltung der Hauptstraße in Linz-Urfahr zeichneten sich durch hohe Qualität und Vielfalt aus. Die freiraumplanerischen Konzeptionen, der gekonnte Einsatz der verschiedenen Materialien aber auch die plangrafischen Darstellungen waren durchwegs bemerkenswert.«



**DI Oliver Barosch**, stellvertretender Juryvorsitzender, Landschaftsarchitekt

»Als studentischer Wettbewerb bildet der diesjährige Paving Design Award 2020 genau die Realität eines Projektes im Büroalltag ab. Komplexe Fragenstellungen wie der Umgang mit der Bepflanzung, die Schaffung von Aufenthaltsqualität, Raum für alle Nutzer\*innen, Flexibilität in der Nutzung und das wichtige Thema der klimagereichten Gestaltung konnten hier anhand einer konkreten Situation vertieft bearbeitet werden. Die Ergebnisse machen den Umgang mit diesen Fragenstellungen sichtbar und bilden gut den Wissensstand der Universität ab.«

**DI Helmut Koch**, Schriftführer, Verkehrsplaner

»Der Paving Design Award 2020 wurde diesmal für eine Entwurfsaufgabe im städtischen Umfeld vergeben und das Ergebnis kann sich sehen lassen. Sechs engagierte Gruppen von Studentinnen und Studenten erarbeiteten Vorschläge für eine Neugestaltung eines dicht verbauten Straßenzuges, der gleichzeitig ein Stadtteilzentrum darstellt. Hervorzuheben ist bei den Arbeiten der umfassende Ansatz vom Großen (Gesamtkonzept) bis zum Detail (Oberflächengestaltung) und der interdisziplinäre Ansatz. Es ist den Sponsoren, der betreuenden BOKU und der Stadtgemeinde Linz zu gratulieren. Die Ergebnisse zeigen, dass hier eine engagierte und hoch qualifizierte Generation von PlanerInnen heranwächst.«



**Bmstr. Raimund Grebien**, Berufsgruppensprecher der Pflasterer Steiermark

»Mit dem Paving Design Award 2020 wird den Studierenden eine Möglichkeit geboten, Einblick in die Praxis zu bekommen und die Landeshauptstadt Linz profitiert vom Ideenreichtum der eingereichten Projekte. Neben der hochwertigen Planung sind jedoch auch die technischen und konstruktiven Grundsätze in der Entwurfsphase zu beachten sowie die handwerkliche Kompetenz bei der Ausführung.«

**DI Jakob Gruber**, Verkehrsplanung, Landeshauptstadt Linz:

»Die Gestaltung öffentlicher Räume ist eine verantwortungsvolle Aufgabe, vor allem in dem verkehrstechnisch anspruchsvollen Abschnitt der Hauptstraße. Sechs engagierte Gruppen von StudentInnen der BOKU entwarfen allesamt sehr gute Vorschläge, um die Qualität für den Abschnitt der Hauptstraße freiraumplanerisch, verkehrsplanerisch und gestalterisch weiterzuentwickeln.«



**Ing. Stefan Weissenböck**, Vorstandsmitglied FQP

»Aufgrund der hohen Qualität der eingereichten Projekte war es eine Ehre und ein Vergnügen diese zu prüfen und zu bewerten. Sämtliche Wettbewerbsbeiträge zeigen den auf der BOKU vertretenen, wohltuenden Pluralismus in der gestalterischen Herangehensweise an dieses schwierige Planungsgebiet voller Herausforderungen. Persönlich freue ich mich sehr, was für eine tolle Generation an Planern hier auf uns zu kommt!«

**DI Judith Willnauer**, Stadtplanung, Landeshauptstadt Linz

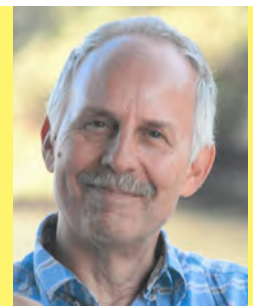
»Aufgabenstellung des Paving Design Awards 2020 war die Auseinandersetzung mit einem Abschnitt der Hauptstraße, welche als Urfahrner Verlängerung der Landstraße betrachtet werden kann. Städtische Räume wie dieser sind Teil des öffentlichen Lebens, Orte der Begegnung und Schauplätze der sozialen Zusammenkunft. Das Siegerprojekt reagiert angemessen auf den Bestand und zeigt einen innovativen Ansatz für die Weiterentwicklung der Hauptstraße.«



© Andreas Buchberger



© Natascha Unkart



**BOKU Team Lehrende** (v.l.n.r.)

IBLB - Ass.-Prof. DI Dr. Anna Maria Drexel & DI Joachim Kräftner  
 ILA - DI Dr. Roland Tusch & DI Julia Backhausen-Nikolić  
 Ive - DI Dr. Michael Meschik

»In der universitären Ausbildung bieten Aufgabenstellungen an konkreten Orten mit aktuellen planerischen Herausforderungen beste Voraussetzungen. Die Neugestaltung der Hauptstraße in Linz Urfahr entspricht im Angesicht von Klimawandel und neuen Trends der Stadtplanung optimal einer solchen planerischen Thematik. In interdisziplinären Teams wurden gestalterisch ansprechende und konstruktiv wie auch klimatechnisch ausgefeilte Lösungen erarbeitet. Im PDA vertiefen Studierende, das für ihre zukünftige Berufspraxis erforderliche Handwerkszeug.«

# AUSSCHREIBUNG

Studentischer Ideen-Wettbewerb zur Neugestaltung der Hauptstraße in Linz Urfaß im Rahmen fächerübergreifender Lehrveranstaltungen für Studierende der Masterstudien Landschaftsplanung & Landschaftsarchitektur und Kulturtechnik & Wasserwirtschaft. Die Wettbewerbsbeiträge entstanden im Rahmen fächerübergreifender Lehrveranstaltungen im Sommersemester 2020.

## AUSLOBERIN

**Forum Qualitätspflaster (FQP)**  
**Qualitätsgemeinschaft für Flächengestaltung mit Pflastersteinen und Pflasterplatten**  
1070 Wien, Westbahnstraße 7/6a

## FACHLICHE BEGLEITUNG & WETTBEWERBSORGANISATION

**Universität für Bodenkultur Wien, Department Bautechnik und Alpine Naturgefahren, Institut für Ingenieurbiologie und Landschaftsbau:**  
Ass.-Prof. Dipl. Ing. Dr. Anna Maria Drexel  
DI Joachim Kräftner

**Universität für Bodenkultur Wien, Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur**  
**Institut für Landschaftsarchitektur:**  
DI Dr. Roland Tusch  
DI Julia Backhausen-Nikolic  
**Institut für Verkehrswesen:**  
DI Dr. Michael Meschik

**Forum Qualitätspflaster (FQP)**  
**Qualitätsgemeinschaft für Flächengestaltung mit Pflastersteinen und Pflasterplatten:**  
Mag. Gabriela Pretz-Preza, MSc, Geschäftsführerin  
1070 Wien, Westbahnstraße 7/6a

## PREIS

Der Paving Design Award 2020 ist insgesamt mit 6.000 Euro dotiert. Als Preisgelder sind für den 1. Preis 3.000 Euro, für den 2. Preis 2.000 Euro und für den 3. Preis 1.000 Euro vorgesehen.

## JURY

### 6 FACHPREISRICHTERINNEN:

- DI Carla Lo (Landschaftsarchitektin), Juryvorsitzende
- DI Oliver Barosch (Landschaftsarchitekt), stellvertretender Juryvorsitzender
- DI Helmut Koch (Verkehrsplaner), Schriftführer
- Bmstr. Dipl. Htl. Ing. Eduard Leichtfried, MA (Vorstandsvorsitzender FQP)
- Bmstr. Raimund Grebien (Berufsgruppensprecher der Pflasterer Steiermark)
- Ing. Stefan Weissenböck (Vorstandsmitglied FQP)

### 3 SACHPREISRICHTERINNEN:

- DI Gunter Amesberger, MAS MSc (Direktor Planung, Technik und Umwelt)
- DI Judith Willnauer (Stadtplanung)
- DI Jakob Gruber (Verkehrsplanung)

## BEURTEILUNGSKRITERIEN

Die Jury beurteilt die eingereichten Projekte nach folgenden Kriterien, wobei es ihr freistand zusätzliche Kriterien in die Bewertung miteinzubeziehen:

- Qualität der freiraumplanerischen, verkehrsplanerischen und gestalterischen Lösung
- Einbindung des Entwurfs in den urbanen Kontext
- Maßstabsgerechte Reaktion auf den Bestand
- Gezielter Einsatz von Pflanzen und Baumaterialien als Gestaltungsmittel
- Gestaltungsqualität der Oberflächen, insbesondere der Pflasterflächen
- Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Lösung in Hinblick auf Herstellung und Unterhalt

## BUDGETÄRER RAHMEN

Die Landeshauptstadt Linz sieht für die Oberflächengestaltung des Teilabschnittes der Hauptstraße (Reindlstraße bis Schmiedegasse) ein Budget von 600.000 Euro (brutto) vor, das von den Teams einzuhalten war.

Dieses beinhaltet den Straßenbau mit der Herstellung der Oberflächen (gesamter Oberbau mit Deck- und Tragschichten), exklusive Bepflanzung, Beleuchtung, Möblierung und Planungskosten. Für diese Positionen war eine Grobkostenschätzung abzugeben. Diese hatte auch Grünflächen/Bäume inkl. Pflanzsubstrat und Herstellung Pflanzgrube 2 x 2 m; ca. 1 m Tiefe zu enthalten.

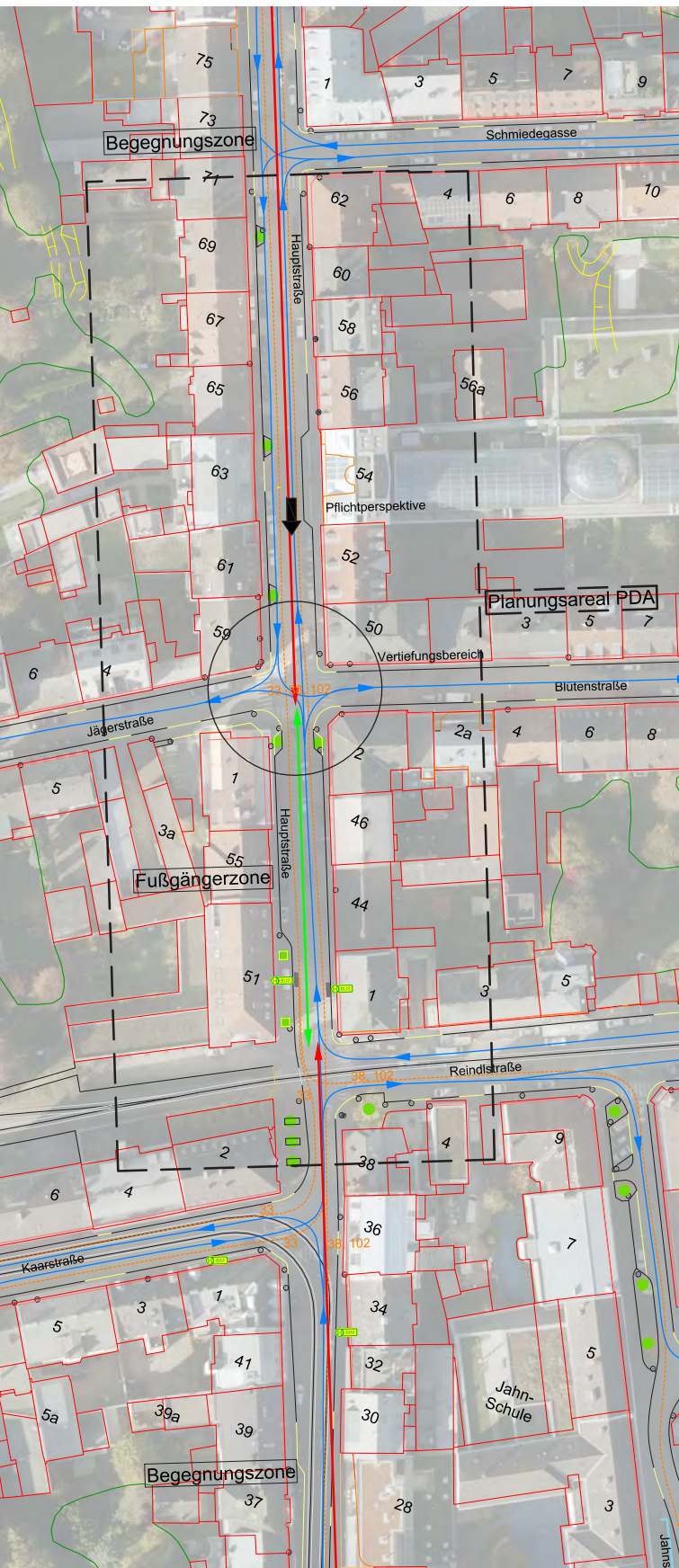
Die Beleuchtung (inkl. Weihnachtsbeleuchtung) war nicht Gegenstand des Entwurfs.

## PROJEKTREALISIERUNG

Die Landeshauptstadt Linz wird im Fall der Realisierung des Siegerprojektes in Kooperation mit einem befugten Planungsbüro die VerfasserInnen des umzusetzenden Projektes miteinbinden, beispielsweise bei:

- (öffentlichen) Projektpräsentationen und/oder BürgerInnenveranstaltungen
- bei etwaigen erforderlichen Projektüberarbeitungen nach dem Wettbewerb
- weiterführenden Projektbearbeitungen, die über die abgegebenen Wettbewerbsinhalte hinausgehen
- der Projektrealisierung (Einreichplanung, Entwurfsplanung, Detailplanungen, Fachplanungen etc.), in Zusammenarbeit mit einem befugten und von der Stadt beauftragten Planungsbüro
- Planerstellungen oder weiterführenden Projektbearbeitungen durch die Abteilungen der Stadt Linz.

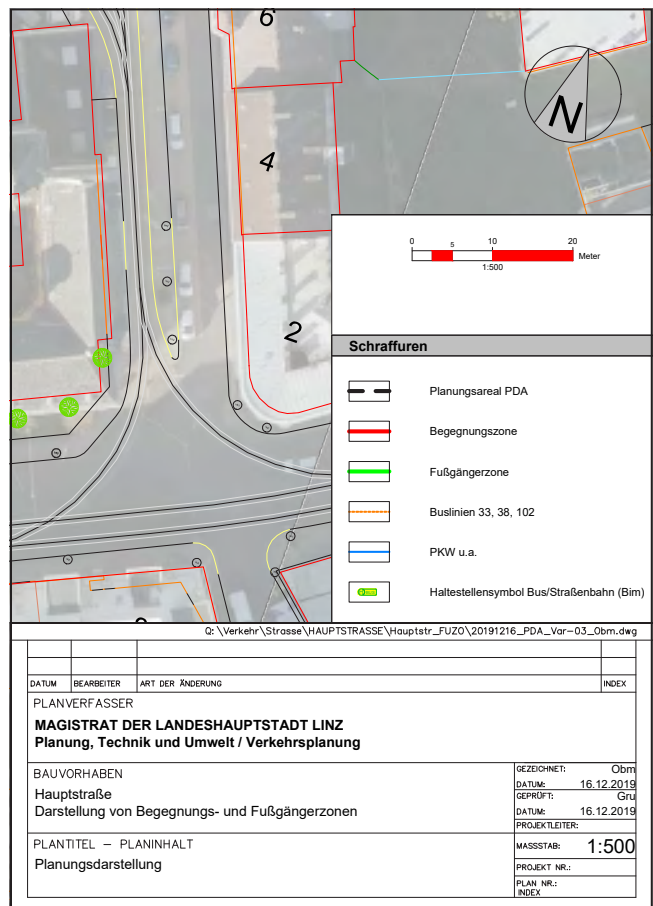
In der Lehre und im Juryverfahren beteiligte Personen sind von einer Beauftragung ausgeschlossen, weiterführende Beratungen sind möglich.



## PROJEKTGEBIET

Seit einigen Jahren steht die Frage im Raum, wie die Hauptstraße attraktiviert und verkehrsberuhigt werden kann. Eine Entflechtung der Verkehrsströme am Hinsenkamplatz ist aufgrund der hohen Kosten auch in naher Zukunft nicht realisierbar. Eine schrittweise Verbesserung soll mit kleinen Maßnahmen herbeigeführt werden, die finanzierbar umsetzbar sind. Es gab in der Vergangenheit bereits einige Anläufe die Hauptstraße aufzuwerten (z. B. BürgerInnenbeteiligungsverfahren). Das Projektgebiet umfasste einen Teilabschnitt der Hauptstraße im Stadtteil Urfahr, dessen Oberflächen im Rahmen der Budgetvorgabe umgestaltet werden sollten. Der Teilabschnitt erstreckt sich von der Kreuzung Hauptstraße/Reindlstraße bis zur Schmiedegasse über eine Länge von 190 Meter und eine Fläche von ca. 2800 m<sup>2</sup>. Dieser Bereich sollte durch einen detaillierten Entwurf eine erhebliche Attraktivierung erfahren, wobei dieser auch in Nord-Süd-Richtung (Freistädterstraße und Ferihumerstraße) im Sinne einer vollständigen Umgestaltung der Hauptstraße weitergedacht werden sollte.

Projektgebiet



## WETTBEWERBSAUFGABE

Ausgehend von der sorgfältigen Analyse und kritischen Prüfung der Gemeindegliederungen sowie der bestehenden örtlichen Situation und Ausstattung waren angemessene Konzepte und Planungsvorschläge zu erarbeiten, die mit ihrem eigenständigen Ausdruck die Charakteristik des Ortes stärken. Die Projekte sollten in den städtischen Kontext eingebettet werden. Die öffentlichen sowie halböffentlichen Bereiche waren ihren Funktionen und Potentialen entsprechend in hoher Qualität zu gestalten. Pflanzen und Baumaterialien waren in den Entwürfen sorgfältig zu definieren.

Das Verkehrskonzept sieht vor, dass vom Kreuzungsbereich Rudolfstraße/Hauptstraße bis zur Reindlstraße eine Begegnungszone errichtet wird. Der Abschnitt zwischen Reindlstraße und Blütenstraße wird als Fußgängerzone ausgewiesen, die für den öffentlichen Verkehr sowie für den Radverkehr geöffnet wird. Von der Blütenstraße Richtung Norden bis zur Freistädter Straße, Knabenseminarstraße und Rosenauerstraße wird ebenfalls eine Begegnungszone errichtet (siehe Plan). In den Begegnungszonen waren auch Stellplätze vorzusehen.

Für die Umsetzung von Begegnungs- und Fußgängerzonen mussten folgende Kriterien erfüllt sein. Die Stadt Linz stellt in ihrem Verkehrskonzept die Erfüllung dieser Kriterien sicher.

- Fußgängerzone (FUZO)  
„Straßenstellen oder Gebiete, welche dauernd oder zeitweilig dem Fußgängerverkehr vorbehalten sind“ (StVO § 76a Abs 1). Keine Durchfahrt für Kfz, Ausnahmegenehmigungen für Radfahrende bzw. ÖV möglich, Befahren mit Schrittgeschwindigkeit, keine Stellflächen laut StVO (1960 i.d.g.F.).
- Begegnungszone (BZ)  
„Eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist, ...“ (StVO § 2 Abs. 1 Z2a) (StVO 1960 i.d.g.F.).

Die Aufgabe war von den Teams auf folgenden Ebenen zu bearbeiten:

- **Konzept**  
Es war ein verkehrs- sowie ein freiraumplanerisches Konzept zu entwickeln. In den Konzepten sollten der Fuß- und Radverkehr, der ruhende Verkehr und der öffentliche Verkehr berücksichtigt werden. Ziele waren die qualitätsvolle Gestaltung der Freiräume, die Verbesserung der Verkehrsabläufe sowie die bessere Organisation der Nutzungen.
- **Entwurf**  
Aufbauend auf den verkehrs- und freiraumplanerischen Konzepten war für das Projektgebiet ein landschaftsarchitektonischer Entwurf zu entwickeln. Raumbildung, Raumgliederung, Oberflächengestaltung und Materialwahl sollten unter Berücksichtigung der Umsetzbarkeit ausgearbeitet werden.
- **Detailebene**  
Für den Teilabschnitt der Hauptstraße (Reindlstraße bis Schmiedegasse) waren die Konzepte und der Entwurf in Form einer gestalterischen und bautechnischen Detailplanung zu vertiefen. Gliederungen, Niveaus, Wasserableitung, Oberflächengestaltung, Pflasterverbände, Anschlüsse an Gebäude und Einbauten, Aufbauten, Ausstattungselemente sowie Bepflanzung waren für die entscheidenden Abschnitte des Vertiefungsbereichs zu präzisieren.

## FOLGENDE ASPEKTE WAREN IN DER AUSARBEITUNG BESONDERS ZU BERÜCKSICHTIGEN:

Die gestalterischen Lösungen sollten die Freiraumqualität unter Berücksichtigung des verkehrsplanerischen Konzepts verbessern:

Überlegungen zur Situierung der zwei Bushaltestellen samt Gestaltung der Wartebereiche und generell straßengestalterische Überlegungen zur Barrierefreiheit mobilitätseingeschränkter und sehbehinderter Personen; schadlose Ableitung von Oberflächenwasser; Integrierung der Bepflanzung in einen attraktiven Straßenraum.

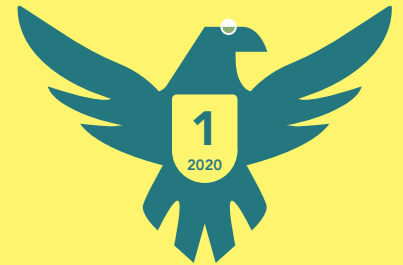
Die vorhandenen Freiraumqualitäten sollten kritisch reflektiert werden und nach sorgfältiger Bewertung in der Neugestaltung eine adäquate Berücksichtigung finden. Der Freiraum sollte für alle NutzerInnen attraktiver werden und sich durch eine hohe gestalterische Qualität auszeichnen. Dabei sollten die Schnittstellen zur Bebauung mit ihren Funktionen sowie zu den angrenzenden Straßenabschnitten fokussiert werden. Die Einbindung der bestehenden Häuserzeilen war essenziell für einen gelungenen Entwurf. Ebenso die Annäherung an die angrenzenden Straßenabschnitte.

Entlang der Hauptstraße befinden sich viele Geschäfte und Gastronomiebetriebe, welche durch die Gestaltung profitieren sollten. Die Nutzung der Schanigärten über das ganze Jahr sollte mitgedacht werden. Auch temporäre Veranstaltungen (z. B.: Flohmarkt, Hauptstraßenfest...) sollten in der Hauptstraße wieder stattfinden können.

Durch den gezielten Einsatz von Baumaterialien und Pflanzen als Gestaltungsmittel sollte der Entwurf gestärkt werden. Die detaillierte Ausarbeitung sollte den technischen Standards entsprechen und umsetzbar sein. Die Oberflächengestaltung sollte von hoher gestalterischer und bautechnischer Qualität sein, gleichzeitig aber eine für den Ort wirtschaftlich vertretbare Lösung darstellen. Die Ausloberin wünschte sich bei der Gestaltung der Oberflächen einen hohen Anteil an Pflasterflächen, sofern technisch möglich und umsetzbar. Die Auswahl geeigneter Materialien oblag den Teams und war im Projektvorschlag darzustellen und zu begründen.

Bei den Entwürfen und der Materialwahl bzw. Wahl von Bepflanzungen war auf die Möglichkeiten der kommunalen Pflege Rücksicht zu nehmen, der erforderliche Pflege- und Instandhaltungsaufwand sollte für die Landeshauptstadt Linz technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar sein. Wünschenswert war der Einsatz von Klimafit Baumarten und die Vermeidung des Einsatzes von hochallergenen Sorten, da es sich um ein Wohngebiet handelt.

## DIE PREISTRÄGERINNEN



TEAM 472329:

Anna Richter, Laura Horn, Sebastian Rath  
VERWEILE MEILE URFAHR



TEAM 031011:

Aaron Pitschmann, Hannah Wolfinger, Klara Stuppacher  
URFAHR TREFF PUNKT



TEAM 929292:

Katharina Mauss, Marc Schori, Philip Sonau  
INSELPARADIES



## 1. PLATZ:

### VERWEILE MEILE URFAHR

TEAM 472329: Anna Richter, Laura Horn, Sebastian Rath

Der Beitrag zeichnet sich durch ein gut durchdachtes, den Anforderungen entsprechendes flexibles, zukunftsfähiges System für die Gestaltung des öffentlichen Raums aus. Besonders die Themen Aufenthaltsqualität, Klimaresilienz, Versickerung, Details und die Höhenplanung sind in einer hohen Qualität bearbeitet worden. Durch die Art und Anordnung der Ausstattungselemente, wie die Möblierung, entstehen kleinräumige gut aneignbare öffentliche Räume. Die lineare Wegbegleitende Bepflanzung prägt den öffentlichen Raum und gibt ihm eine tragfähige Grünstruktur in Verbindung mit den Baumsetzungen.

Die Arbeit zeichnet sich durch eine gute Lesbarkeit und hohe grafische Qualität in allen Bereichen aus. In Hinblick auf eine dichte Nutzung des öffentlichen Raumes durch unterschiedliche VerkehrsnutzerInnen ist die Anzahl und Positionierung der einzelnen Elemente zu prüfen und gegebenenfalls zu adaptieren. Zudem wird die Farbwahl der Ausstattung in Magenta „modisch“ gesehen und ist zu prüfen.

SEITE 10

## 2. PLATZ:

### URFAHR TREFF PUNKT

TEAM 031011: Aaron Pitschmann, Hannah Wolfinger, Klara Stuppacher

Das Projekt sieht eine einheitliche Pflasterung aus Naturstein vor. Sowohl Fußgängerzone als auch Begegnungszone werden gestalterisch gleichbehandelt. Die kreisförmige Pflasterung der Straßenkreuzungen trennen die Abschnitte voneinander. Kreise ziehen sich als Gestaltungsidee durch den Gesamtentwurf: sandgestrahlte Kreisformen in den Pflasterflächen, halbkreisförmige Pflanztröge, kreisförmig Beleuchtungselemente und Baumscheiben. Die Entwurfsidee wird schlüssig und überzeugend präsentiert.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die gestalterische Betonung der Kreuzungspunkte und die großzügige Gestaltung der Verkehrsflächen positiv hervorzuheben. Allerdings wäre ein höherer Detaillierungsgrad wünschenswert gewesen.

Kontrovers diskutiert wird der Möblierungsvorschlag, der Aufenthaltsqualitäten für verschiedene Nutzergruppen vermissen lässt. Ebenso wird die geringe Beschattung und Begrünung des Straßenraums kritisiert.

SEITE 12

## 3. PLATZ:

### INSELPARADIES

TEAM 929292: Katharina Mauss, Marc Schori, Philip Sonau

Das Projekt zeichnet sich durch eine klare Linienführung und Zonierung aus. Dies wird hervorgehoben durch ein modulares Baukastensystem. Zusätzlich wurde die Trennung der Fußgängerzone mit dem Materialkonzept gut ausgearbeitet und folglich ist die Schnittstelle zwischen den beiden Bereichen gut wahrnehmbar. Kritisch gesehen wird die Starrheit des Baukastensystems und insbesondere deren Einsatz im Bereich der Fußgängerzone, wo vermehrt auf den Einsatz von Einzelbänken zurückgegriffen wurde und so die Aufenthaltsqualität zum restlichen Bereich nachlässt. Die verkehrstechnischen Vorgaben wurden größtenteils erfüllt.

SEITE 14

**IDEE/VISION**

Im Zentrum der Neugestaltung „Verweile Meile Urfahr“ stehen vier wesentliche Visionen für den Ort.

Ein zentraler Punkt ist die Stärkung der **Identität** für den Ort und für das Stadtviertel durch gezielte Farbgebung und eine klare Formensprache, um einen Wiedererkennungswert zu schaffen. Hierbei wurde der Magentafarbtönen aus dem Linz-Logo verwendet, um Farbakzente beispielsweise bei der Möblierung zu setzen.

Des Weiteren nimmt die **Konnektivität** der Menschen untereinander als auch der Fuß- und Radwege sowie der Natur mit der Stadt eine zentrale Rolle im Gestaltungsvorschlag ein.

Neben Identität und Konnektivität nimmt auch die **Entschleunigung** des alltäglichen Lebens sowie des MIVs eine zentrale Vision für den Ort ein. Durch die Schaffung von Aufenthaltsbereichen und eine gezielte MIV-Reduktion lädt die Straße zum Verweilen ein.

Die vierte ganzheitliche und übergeordnete Vision für den Ort ist eine Gestaltung im Sinne der **Nachhaltigkeit**. Neben einem nachhaltigen Regenwassermanagement, durch das Schaffen von grüner Infrastruktur, wurde bei der Auswahl der Materialien auf Lokalität und Verfügbarkeit geachtet. So handelt es sich beispielsweise bei der Pflasterung um Natursteine aus der Umgebung und beim Holzaufleger der Sitzmöglichkeiten um die österreichische Lärche. Ein weiterer Aspekt der **Nachhaltigkeit** ist die Etablierung von hochstämmigen Bäumen, diese erfüllen das benötigte Lichtraumprofil und tragen zudem zur Beschattung der Fläche und somit zur Kühlung im Sommer bei. Für eine zusätzliche Abkühlung sorgen die Versickerungsbecken der Schwammstadt sowie ein in die Gestaltung miteinbezogenes Wasserspiel.

**GESTALTUNGSKONZEPT**

Das Gestaltungskonzept sieht einen klaren und ruhigen Entwurf vor. Eine zentrale Rolle nimmt hierbei das Ausräumen und Offenhalten des bereits beengten Straßenfreiraums ein. Das Projektgebiet wird dabei in Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöblierung, Schanigärten für alle Gastronomiebetriebe und freie Bereiche für die Durchwegung eingeteilt. Im nördlichen Bereich wird eine Fläche für temporäre Märkte (z. B. Christkindlmarkt, etc.) freigehalten.

**ÜBERGEORDNETES VERKEHRSKONZEPT**

Generell wird die „Verweile Meile Urfahr“ in zwei Bereiche unterteilt. Zwischen Blütenstraße und Jägerstraße wird eine Begegnungszone (BEZO) etabliert. Ab Blütenstraße bis Reindlstraße geht diese in eine Fußgängerzone (FUZO) über. Durch eine neue Einbahnregelung mit Änderung der Fahrtrichtung innerhalb der Linzer Hauptstraße und das Aufheben der Einbahnregelung innerhalb des zweiten Abschnittes der Reindlstraße wird der MIV großflächig über die umliegenden Straßen, vor allem über die breit ausgelegte Wildbergstraße umgeleitet.

Auf dem gesamten Bereich gibt es eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20km/h. Im Bereich der FUZO wird nur den AnrainerInnen und dem ÖPNV die Zufahrt über die Linzer Hauptstraße gewährt. Zur Stärkung der Fahrradwege wurden bestehende Wege adaptiert bzw. erweitert.

**VERKEHRSKONZEPT**

Durch eine Verengung der Fahrfläche auf 3,50 m sowie die Etablierung zweier Rampen auf Gehsteighöhe an den beiden Einfahrten zu BEZO und FUZO, wird die Torwirkung verstärkt und die Geschwindigkeit des MIVs reduziert. Zudem tragen auch die asymmetrische Fahrbahnführung sowie die Wahl eines einheitlichen Belags mit Querstreifen zur Entschleunigung bei. Durch die Etablierung versetzter Bushaltestellen sowie die Gewährleistung zweier Busbegegnungsbereichen wird ein reibungsloser Ablauf des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Linzer Hauptstraße ermöglicht.

**PFLANZKONZEPT**

Der zentrale Punkt im Pflanzkonzept ist die Etablierung der Schwammstadt innerhalb der „Verweile Meile Urfahr“. Diese trägt zu einem nachhaltigen Regenwassermanagement sowie zu der Verbesserung des Kleinraumklimas bei. Insgesamt befinden sich 14 Versickerungsbecken mit je 10 m<sup>2</sup>, welche jeweils 200 m<sup>2</sup> des Straßenfreiraums entwässern.

Die Ausbildung von Tiefenlinien auf beiden Seiten des Straßenfreiraums sorgt dafür, dass das Oberflächenwasser jeweils zu den nächstgelegenen Versickerungsbecken gelangt.

Bei der Pflanzenauswahl wurde auf trockenheits- und salzverträgliche Gräser und Stauden geachtet. Insgesamt werden sechs der Bestandsbäume erhalten und in die Gestaltung miteinbezogen. Für die Neupflanzungen der Bäume wurde *Gleditsia triacanthos* ‚Skyline‘ aufgrund ihrer Hochstämmigkeit, der klimafitten Eigenschaften und ihrer lichtdurchlässigen breiten Krone ausgewählt.

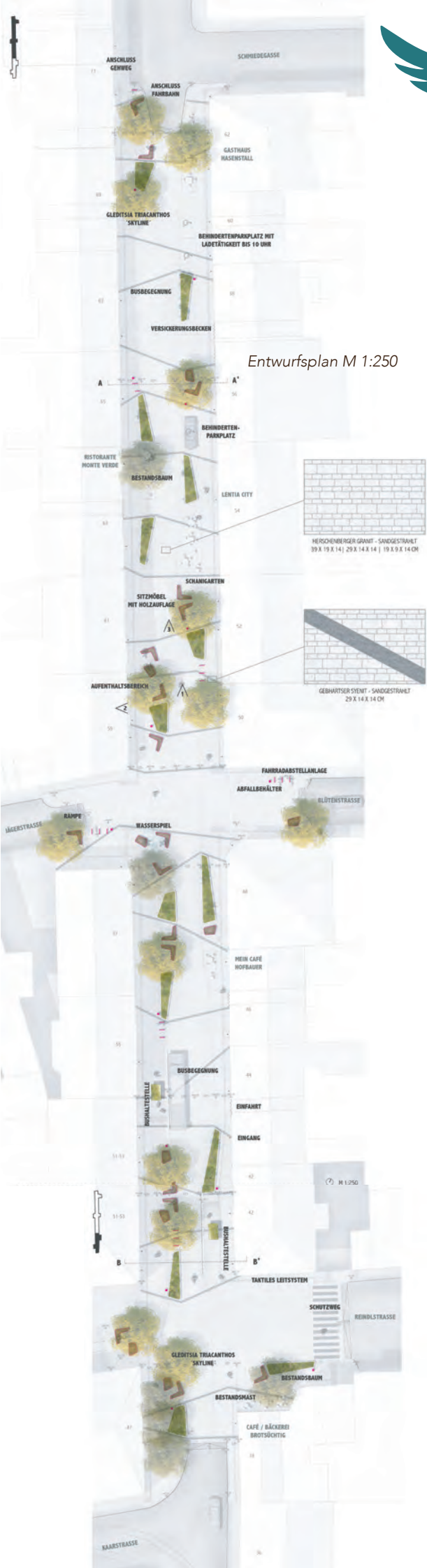
**MATERIALKONZEPT**

Das gesamte Projektgebiet wird durch einen einheitlichen Pflasterbelag, welcher sich aus zwei Gesteinsarten zusammensetzt, klar gekennzeichnet. Der einheitliche Belag trägt zur Entschleunigung bei und unterstützt den klaren und ruhigen Entwurf.

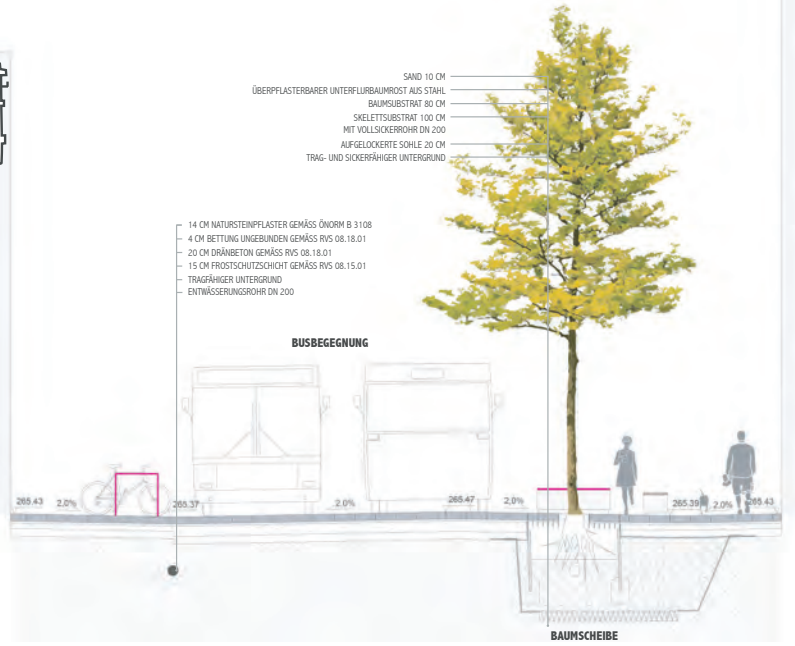
Basis für den Belag bildet der sandgestrahlte Herschenberger Granit, welcher in abwechselnden Formaten (39x19x14 | 29x14x14 | 19x9x14 cm) quer zur Fahrtrichtung verlegt wird. Die charakteristischen Querstreifen orientieren sich an den Eingängen und umspielen die Versickerungsbecken. Sie dienen als verbindendes Element der Raumgrenzen und bestehen aus dem sandgestrahlten Gebhartser Syenit (29x14x14 cm).



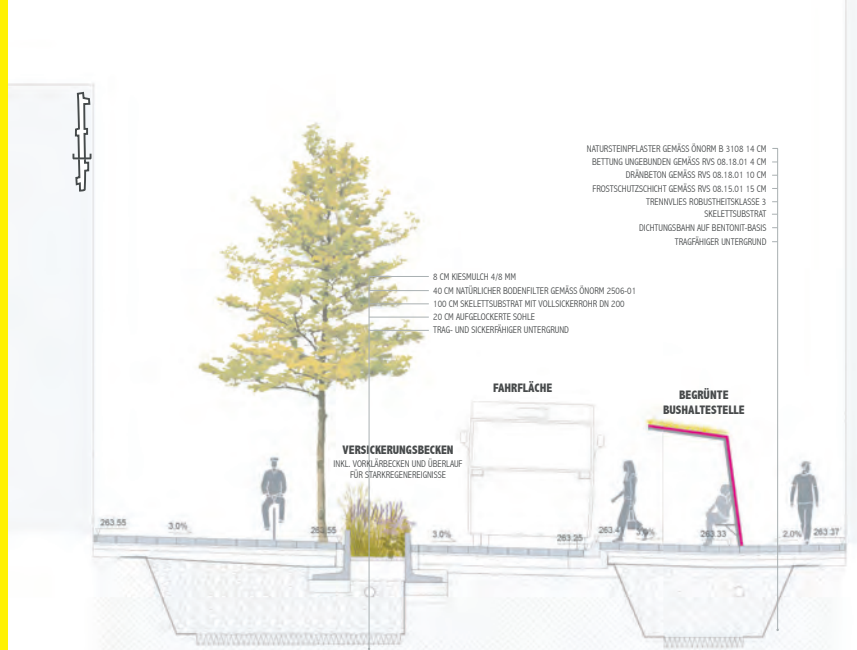
Visualisierung



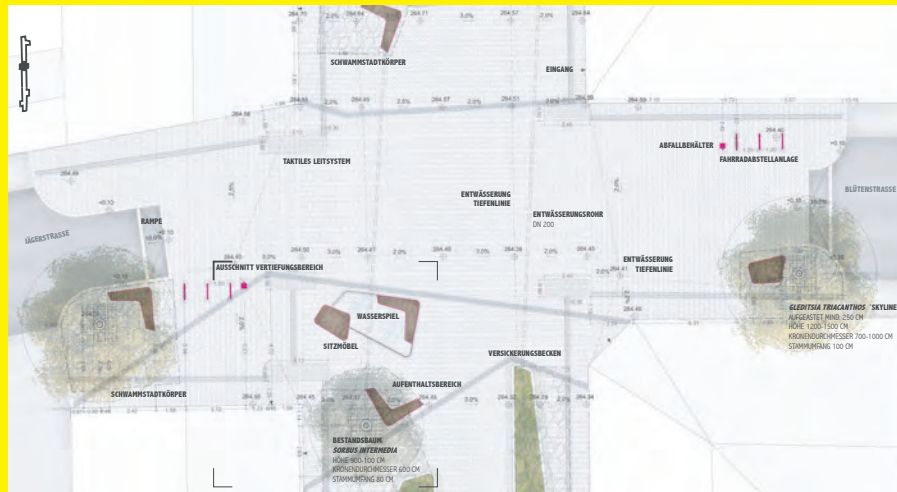
Entwurfplan M 1:250



Schnittansicht A - A' M 1:50



Schnittansicht B - B' M 1:50



Grundriss M 1:100

**GESAMTKONZEPT**

Angelehnt an den Titel des Projekts soll die Neugestaltung der Hauptstraße Linz einen attraktiven Aufenthalt mittels runder, punktförmiger weicher Formen, welche sich über den gesamten Projektabschnitt wiederholen ermöglicht werden. Eine auflösende Gestaltung Richtung Norden wurde umgesetzt, da dies die örtlichen Bedingungen widerspiegelt. Durch die sandgestrahlten punktförmigen Flächen im Süden und durch die verschieden großen Kreise in den Kreuzungsbereichen wird eine dichte Gestaltung im Süden erreicht. Die auflösende Wirkung wird nicht nur mit der Gestaltung, sondern auch durch die Beleuchtung unterstrichen. Diese wurde so gewählt, dass die runden Formen auf der Straßenfläche besonders hervorgehoben werden und Richtung Norden etwas weiter voneinander angeordnet sind. Neben den konsumgebundenen Aufenthaltsbereichen vor allem im Bereich Lentia City, werden durch Sitzmöglichkeiten rund um die Baumstämme konsumfreie Zonen geschaffen.

**VERKEHRSKONZEPT**

Der Straßenabschnitt zwischen Reindlstraße und Blütenstraße/Jägerstraße wird als Fußgängerzone erfolgen, der Abschnitt zwischen Blütenstraße und Schmiedegasse als Begegnungszone.

In der gesamten Fußgängerzone sind keine Kraftfahrzeuge (mit Ausnahme der Buslinien, sowie Sonderfahrzeugen) erlaubt, somit ergibt sich automatisch, dass die Hauptstraße von Nord nach Süd zur Einbahnstraße wird und an der Kreuzung Blütenstraße nur nach Osten abgefahren werden darf, sowie über die Jägerstraße nur nach Westen. Alle drei Straßen (Hauptstraße, Blütenstraße, Jägerstraße) werden an diesem Abschnitt zur Einbahn.

Die Linienbusse 33, 38 und 102 werden weiterhin über die gesamte Länge der Hauptstraße geführt. Durch das Einsetzen von erhöhten Pflanzbeeten an gewählten Stellen des Straßenabschnitts ist eine Bus-Bus-Begegnung nicht immer möglich. Die Bushaltestelle (Biegung) Richtung Süden soll aufgrund Platzmangels um die Ecke in die Reindlstraße verschoben werden. Über den gesamten Teilabschnitt ist das Radfahren erlaubt. Um bestmögliche Integration der RadfahrerInnen auch in einem größeren Kontext zu ermöglichen ist es unbedingt nötig, die Situation Rudolfskreuzung in weiterer Folge zu überdenken. Die direkte Anbindung der Hauptstraße bis an die Nibelungenbrücke ist anzustreben.

**MATERIALIEN**

Im gesamten Planungsabschnitt werden, abgesehen von der Rampe im Norden, Natursteinpflasterplatten, sowie Natursteinpflastersteine angewandt. Ein Großteil wird im Reihenverband mit Pflasterplatten, welche in zwei unterschiedlich großen Formaten, je Reihe eingebracht werden. Die Pflasterung ist in unterschiedlichen Graustufen zu verlegen. Eine zur Bezugslinie rechtwinklige Verlegung ist unabdingbar. Abgesehen von der optischen Wirkung wurde diese Art von Pflasterung gewählt, da der Längsfugenversatz eine gute Tragfähigkeit gewährleistet und eine gute Verbandswirkung entsteht.

Die Entwässerung erfolgt mittels einer Muldenrinne, welche zugleich die Fahrbahn definiert. Aufgrund dessen ergeben sich unterschiedliche Pflasterdicken, sowie Oberbaukonstruktionen, welche in den Regelquerschnitten ersichtlich sind. Damit die punktförmige Gestaltung zur Geltung kommt, werden die Pflasterungen bei den Kreuzungen, Pflanzbeeten, sowie vor dem Einkaufszentrum Lentia-City konzentrisch, beziehungsweise in Segmentbögen angeordnet.

**VEGETATION**

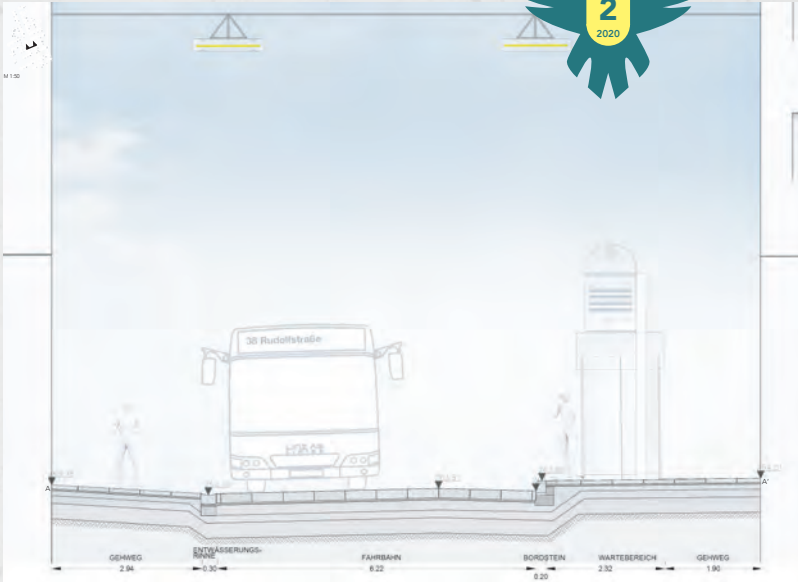
Die meisten Bestandsbäume sind zu erhalten und zusätzlich ist eine Neupflanzung gegenüber dem Einkaufszentrum vorzusehen. Im Süden ist bei der Stelle, an der drei Bäume in einer Reihe wachsen, der Mittlere wegzunehmen, um den Nachbarsbäumen mehr Platz zu geben und eine bessere Aufenthaltsmöglichkeit mittels Sitzmobiliar zu schaffen. Farbige Pflanzsorten in den Pflanzbeeten, ersichtlich im Bepflanzungsplan, bringen eine fröhliche Stimmung in den Straßenraum. Aufgrund positiver Klimaauswirkung ist eine Entwässerung sowohl in die Pflanzbeete als auch in die Baumscheiben vorgesehen.

**MOBILIAR**

Die Sitzmöglichkeiten gestalten sich in runder Form rund um einen Baumstamm. Wobei ein Betonring, welcher auf Stahlfüßen aufliegt, als Sitzfläche dient. Teilsitzbereiche auf dem Betonring werden mit zusätzlicher Holzfläche versehen. Durch dieses Mobiliar wird das Konzept der runden Gestaltung nochmals unterstrichen. Des Weiteren ist der Bereich der Baumscheibe geschützt, da eine Begehung dieser durch die Sitzringe verhindert wird.

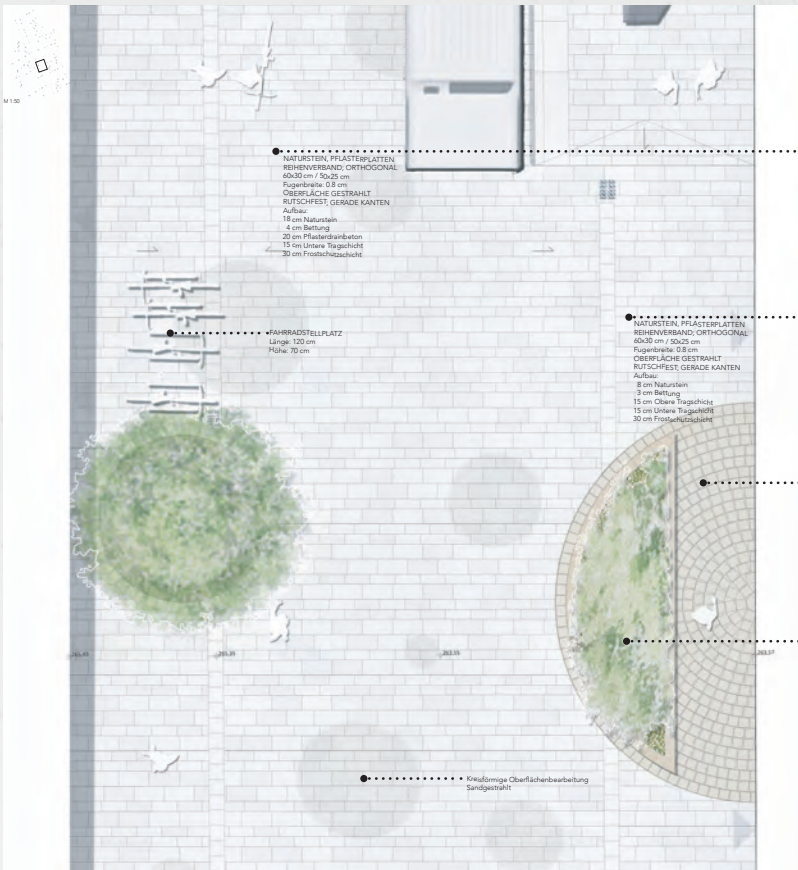
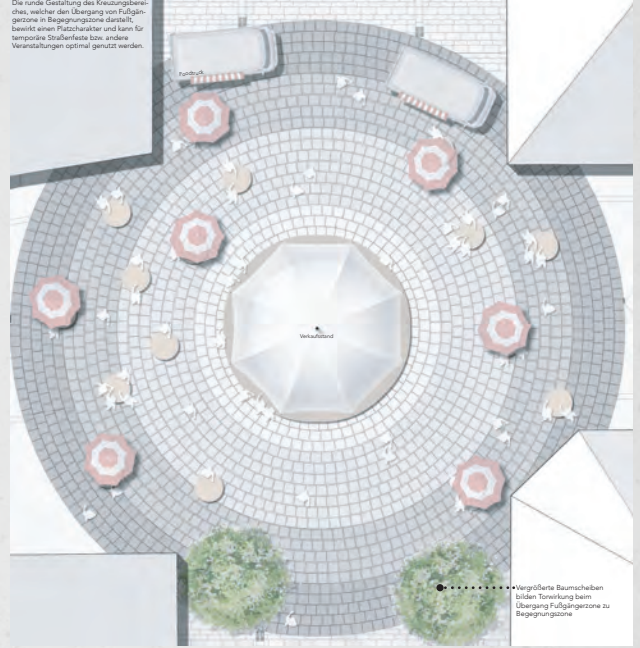


Visualisierung



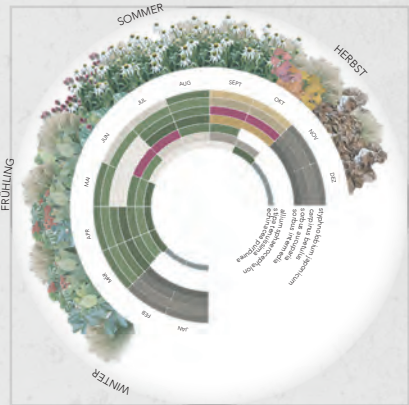
## BESPELUNGSVARIANTE KREUZUNGSBEREICH M 1:100

Die runde Gestaltung des Kreuzungsbereichs, welcher den Übergang von Fußgängerzone in Begegnungszone darstellt, bewirkt einen Platzcharakter und kann für temporäre Straßenfeste bzw. andere Veranstaltungen optimal genutzt werden.

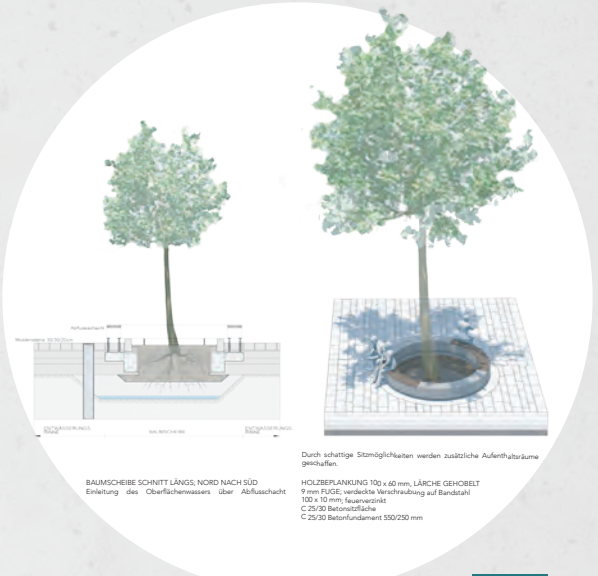


## BEPFLANZUNGSKONZEPT

Gräser und lichtdurchlässige Staudenpflanzen mit dezenten Farben erzeugen eine angenehme Atmosphäre und sorgen für ein freundliches Straßenklima. Die meisten Bestandsbäume sind zu erhalten.



## DETAIL BAUMSCHEIBE



**KONZEPT**

Die Neugestaltung der Urfahrner Hauptstraße basiert auf der Schaffung von inselartigen Freiräumen, die die Aufenthaltsqualität der Straße im Herzen von Linz Urfahr steigern sollen. Der Entwurf beinhaltet als zentrales Element sieben unterschiedlich ausgestaltete Inseln, welche die Hauptinteraktionsorte der Straße darstellen. Durch die gezielte Positionierung der Inseln bildet sich ein dynamischer Verkehrsfluss, gleichzeitig stellen die Inseln Orte der Ruhe und des Rückzugs dar.

Zur Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmenden wird das Niveau der Straße barrierefrei auf die Höhe der bestehenden Gehsteigkanten angehoben. Außerdem wird der Baumbestand zum Großteil erhalten, durch Neupflanzungen derselben Arten erweitert und mit farbenfrohen Stauden und Rankpflanzen ergänzt.



*Pflichtperspektive: Blick die Hauptstrasse hinunter*

**ZIELE**

Bei der Analyse und Planung des Projektgebiets haben sich folgende zentrale Ziele herauskristallisiert:

Zum einen werden durch die Inseln neue Aufenthaltsräume in der Hauptstraße geschaffen. Unterstützt werden diese durch den zwei Meter breiten, imaginären Gehsteig, welcher zwischen den Inseln und den Gebäudefassaden entsteht und durch die Entwässerungsrinnen, welche diesem Gehsteig entlang verlaufen, betont. Des Weiteren animieren die aus dunklerem Syenitstein gestalteten Querverbindungen die PassantInnen zur Querung der Straße.

Die Inseln sind als flexibles Baukastensystem aufgebaut, so dass alle sechs verfügbaren Module mit verschiedenen Aufenthaltsqualitäten untereinander kombiniert werden können. Dabei spielt auch die Partizipation der lokalen Bevölkerung eine große Rolle. Durch die Einbindung der AnrainerInnen in die Projektplanung, wird sichergestellt, dass diese das Projekt mittragen und ihre Wünsche einbringen können.

**GESTALTUNGSEBENEN**

Die gestalterische Intervention lässt sich in vier verschiedene Ebenen aufteilen:

Die erste Ebene stellt die Aufteilung in Verkehrszonen dar. Der südliche Abschnitt von der Kaarstraße bis zur Reindlstraße wird in eine Begegnungszone umgewandelt. Im Abschnitt von der Reindlstraße bis zur Jägerstraße/Blütenstraße entsteht hingegen eine FußgängerInnenzone, in welcher nur der Radverkehr, fußläufiger Verkehr und öffentlicher Verkehr passieren darf. Im nördlichen Abschnitt von der Jägerstraße/Blütenstraße bis zur Schmiedegasse entsteht eine Begegnungszone.

Die zweite Ebene betrifft die Oberflächengestaltung (Belag und Querverbindung): Eine ruhige Atmosphäre schafft der durchgängige, homogene Naturstein-Pflasterbelag.

Die dritte Interventionsebene wirkt sich auf die Inseln und den Verkehrsfluss aus: Die Verkehrsführung wird durch die neugestalteten Inseln in ihrer Geradlinigkeit unterbrochen und entschleunigt. Die Anordnung der Inseln beruht auf einer sorgfältigen Analyse unsererseits.

Die vierte und letzte Ebene betrifft die Bäume: Die Bestandsbäume werden so weit als möglich erhalten und durch Neupflanzungen derselben Arten ergänzt.

**AUFBAU UND FUNKTIONEN DER INSELN**

Alle Inseln bauen auf der gleichen Grundform auf, die für den Verkehrsfluss mit abgeschrägten Kanten entwickelt wurde. Die Grundform besteht aus sechs gleich langen (4.00 m), jedoch unterschiedlich breiten Modulen (2.00 – 4.00 m). Durch das modulare Baukastensystem können je nach baulichen Gegebenheiten, ein bis sechs Module zu einer Insel zusammengesetzt werden.

Anschließend werden die Inseln durch die Auswahl aus den Modulen Fahrradständer, Grüne Bank, Sitzbank, Pflanztrög, Bushaltestelle und Schanigarten nach den Bedürfnissen der NutzerInnengruppen ausgestattet. Diese können untereinander in jeder möglichen Kombination flexibel angeordnet werden.

Die Funktionen der Inseln werden durch die Zusammensetzung der Module bestimmt.

**MATERIALKONZEPT**

Das Materialkonzept zeichnet sich durch einen hochwertigen regionalen Natursteinbelag aus. Dafür wird in der gesamten Begegnungszone Neuhauser Granit mit den Abmessungen (L/B/H) 50x30x18 cm verwendet. Er wird durch einen dunkleren Gebhartser Syenit ergänzt, welcher die Querverbindungen optisch hervorhebt und die Inseln umrandet. Die Abmessungen dabei betragen 25x15x18 cm. Dieser findet sich auch in der FußgängerInnenzone in Form von einzelnen Platten im Belagsmuster wieder, um eine Differenzierung der Zonen zu kennzeichnen. Beide Pflasterungen werden in ungebundener Bauweise ausgeführt.

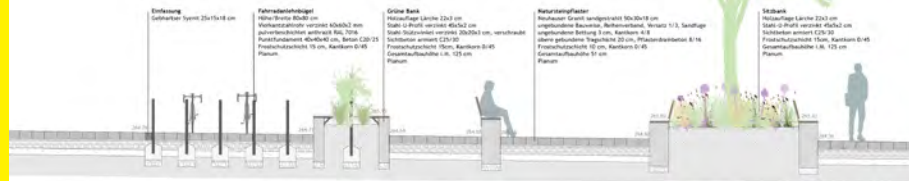
Der Bodenbelag des Wartebereiches für den ÖPNV wird aufgrund der Überdachung in gebundener Bauweise mit einer Plattendicke von 14 cm ausgeführt.

**BEPFLANZUNG**

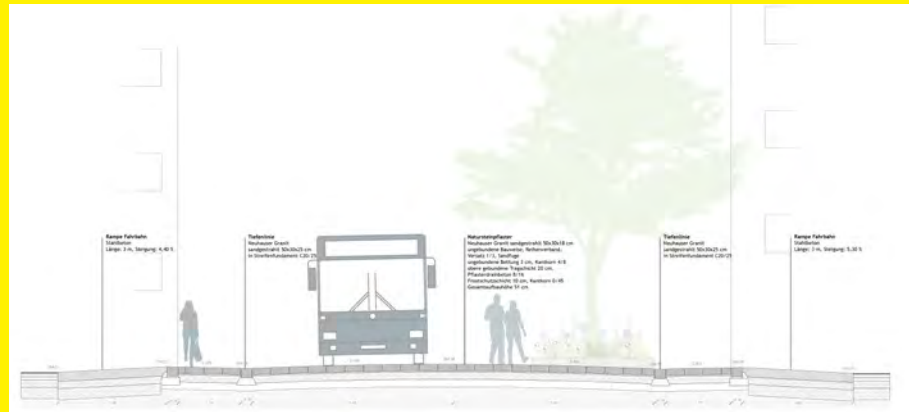
Die Pflanztröge tragen zur Verbesserung des Mikroklimas und der optischen Aufwertung der Straße dar. Die Bestandsbäume werden aufgrund deren niedrigen Bodenniveaus mit hohen Stauden wie Allium giganteum, Eremurus robustus und Cortaderia selloana 'Pumila' umrandet. Das Bepflanzungskonzept zielt auf vielfältige Farb- und Blühaspekte in jeder Jahreszeit ab und ist an ein heißes, trockenes Stadtklima angepasst.



Entwurfsplan M 1:250



Schnitt A-A' Inselmodul M 1:50



Schnitt B-B': Kreuzungsbereich Jägerstrasse-Blütenstrasse M 1:50



Detail: Kreuzungsbereich Jägerstrasse-Blütenstrasse M 1:100

SEITE 18



TEAM 192101:  
Eva Maria Konrad, Laura Christina Kermer, Alexander Stelzhammer  
AUF ZU NEUEN UFERN

SEITE 20



TEAM 270099:  
Christa Hörburger, Jana Wentz, Christoph Schmiel  
LIVING URFAHR

SEITE 22



TEAM 989695:  
Christian Riegler, Magdalena Rotteneder, Martin Christian Zika  
URFAHRS GRÜNE DONAUWELLE



## PROJEKTBEURTEILUNGEN DER JURY

### AUF ZU NEUEN UFERN

TEAM 192101: Eva Maria Konrad, Laura Christina Kermer, Alexander Stelzhammerh

Das Projekt zeichnet sich durch eine klare Struktur bei der Aufteilung des öffentlichen Raums für die unterschiedlichen Nutzungsarten aus. Die Verortung der unterschiedlichen Nutzungen und Elemente erscheint intuitiv platziert und ist nachvollziehbar. Die Wahl der linearen Gestaltungselemente und deren Farbwahl wird kritisch gesehen und die spitzen Winkel schaffen wenig Aufenthaltsqualität für die NutzerInnen.

Zudem wird die teilweise Aufmalung kritisch gesehen und in der Instandhaltung nicht umsetzbar. Die Anordnung der Pergola scheint beliebig und ein Bezug zur EG-Nutzung ist nicht erkennbar. Trotz der positiven Grundidee scheint der Beitrag nicht konsequent zu Ende gedacht worden zu sein.

### LIVING URFAHR

TEAM 270099: Chrsta Hörburger, Jana Wentz, Christoph Schmiedl

Das Projekt sieht eine mittige Baumreihe in Teilabschnitten vor. Dabei wird im Bereich der Fußgängerzone der Bus auf einer Seite, im Bereich der Begegnungszone auf beiden Seiten geführt.

Auf Grund des begrenzten Straßenquerschnittes führt diese Lösung in der Begegnungszone zu Beeinträchtigungen der Seitenräume und der FußgängerInnen, so dass dieser Vorschlag als nicht zielführend gesehen wird. Ausdrücklich gelobt wird der Mut, unkonventionelle Lösungen zu verfolgen. Positiv hervorzuheben ist außerdem die Gestaltung der Fahrflächen durch die Verwendung eines Pixelpflasters.

### URFAHRS GRÜNE DONAUWELLE

TEAM 989695: Christian Riegler, Magdalena Rotteneder, Martin Christian Zika

Der gewählte konzeptionelle Ansatz des Projektes „Urfahrs Grüne Donauwelle“ wurde zum einen durch die Pflasterung, zum anderen durch die Stadtmöblierung aufgegriffen. Jedoch ist dieser Ansatz zum Teil schwer erkennbar und hätte in den Details noch besser ausgearbeitet werden können. Eine Zonierung zwischen Fußgängerzone und Begegnungszone ist nicht erkennbar. Die Pflichtperspektive entspricht nicht dem vor Ort befindlichen Straßenquerschnitt. Für Ladezonen und Behindertenparkplätze sowie Bushaltestellen ist die Einarbeitung sehr gut gelungen. Positiv hervorzuheben ist, dass der Erhalt des Baumbestandes in diesem Projekt zur Gänze gelingt.

## AUF ZU NEUEN UFFERN

### ENTWURFSIDEE

Urfahr geht neue Wege – mit der Umgestaltung der Hauptstraße in Linz-Urfahr, wird eine neue Richtung vorgegeben.

Ein Miteinander statt ein Nebeneinander wird durch die „Überwindung“ der bestehenden Barriere, dem starken motorisierten Individualverkehr, erreicht. Im Bestand wirken die Autos, Busse und Motorräder wie eine unüberwindbare Mauer und teilen den Straßenzug in zwei Hälften. Durch das neue Konzept werden die „Ufer“ der Nachbarschaften durch „Brücken“ verbunden. Als Bindemittel, bzw. „Brücke“ fungiert die Begegnungszone (bzw. Fußgängerzone), da dadurch das gegenseitige „Sich Begegnen“ und das „Rücksicht aufeinander nehmen“ (wieder) forciert wird.

Symbolisch verstärkt wird die neu geschaffene Verbundenheit durch die Verbindung der beiden Straßenseiten und deren Gemeinsamkeiten (Farbe der Gebäudefassaden) mit gelben Linien (wiederum „Brücken“) am Bodenbelag. Mit den Brücken soll weiters gleichzeitig auch auf die Verbindung zwischen Linz und Urfahr als Donaustadt angespielt werden.

Die im Bestand stark und schnell befahrene Hauptstraße wird deutlich in ihrem Grundgefüge verändert. Um alle Verkehrsteilnehmer\*innen gleichermaßen zu berücksichtigen, wird auf eine durchgängige barrierefreie Gestaltung geachtet.

Die Linzer\*innen bekommen so einen Teil ihrer Stadt zurück, den man endlich wieder aktiv nutzen und genießen kann – ohne Hektik und Stress. Durch das Aufbrechen der bestehenden Barriere, der Schaffung der neuen Verbindung und der daraus resultierenden aktiven Begegnung, schafft man einen Raum, der sowohl für die Bewohner\*innen als auch für die Gewerbetreibenden attraktiver wird.

Die neue helle und freundliche Atmosphäre steigert die Aufenthaltsqualität der Straße und lädt zum Verweilen und GUSTIEREN vor Geschäften und Lokalen ein. Erreicht wird das Ganze einerseits durch die Wahl eines einheitlichen (mittel-) grauen Betonsteinpflasters und einer ansprechenden, freundlichen Bepflanzung mit 12 neuen Gehölzen in Form der Breitblättrigen Mehlbeere (*Sorbus latifolia* ‚Henk Vink‘) und Staudenmischungen in flexiblen Pflanztrögen. Mit diesem Schritt wird an der Artenauswahl der Stadt Linz festgehalten wodurch die Altbäume zum größten Teil erhalten bleiben.

Außerdem wird durch die Schwerpunktsetzung bzw. der Anordnung der Ausstattungselemente und der neuen Gehölzpflanzungen entlang des Linienmusters, sowie durch den 1/3 Versatz des Pflasters die Linearität der Straße unterbrochen und Spannung erzeugt.

### ORGANISATION DER HAUPTSTRASSE

Die Hauptstraße wird auf Wunsch der Stadt Linz in zwei große Abschnitte gegliedert.

Im ersten Abschnitt zwischen Reindlstraße und Blütenstraße/Jägerstraße wird eine Fußgängerzone errichtet. Hier wird der Fokus primär auf die Zu Fuß Gehenden und deren Bedürfnisse gelegt. Es werden Aufenthaltsflächen mit Sitzmöglichkeiten, die zum Verweilen einladen, geschaffen. Die einzigen Ausnahmen des Fahrverbotes sind Zufahrten für Ladetätigkeiten (entsprechende Ladezonen (2,50 m x 11,00 m) sind extra ausgewiesen), Zu- und Abfahren von anrainenden Personen, Taxi-, Bus- und Radverkehr.

Im nördlichen Abschnitt des Planungsgebietes zwischen Blütenstraße und Schmiedegasse ist eine Begegnungszone geplant. Auch hier wird ein Fahrverbot für den Durchzugs-Kfz-Verkehr eingeführt (ebenfalls mit Ausnahmen). Das gegenseitige Begegnen und das Erleben des Raumes stehen im Vordergrund. Die Fahrbahn ist im Entwurf deutlich schmaler als im Bestand, wobei natürlich der Begegnungsfall Bus-Bus und Bus-Rad bei einer zulässigen Höchst- bzw. Begegnungsgeschwindigkeit von 10 bis 30 km/h ermöglicht wird. Des Weiteren sind Behindertenparkplätze in der Begegnungszone ausgewiesen.

Im Zuge der Aufpflasterung des Projektgebietes wird das Fahrbahnniveau angehoben, was sich zusätzlich verkehrsberuhigend und entschleunigend auf den Straßenabschnitt auswirkt.

Einerseits dient es als Abgrenzung zum umliegenden Straßennetz, andererseits wird gerade im Bereich der Anbindung zum Mühlkreisbahnhof die Pflasterung weitergezogen, um diesen Bereich miteinzubinden und damit im Bewusstsein der Menschen zu stärken. Auch die dortigen Baumneupflanzungen sollen die Verbindung nochmals unterstreichen.

Zur Identitätsstiftung werden nicht nur die vorherrschenden Farben (gelb, grau, grün) in den Bereich der Oberflächengestaltung und der Bepflanzung übertragen, sondern der Fokus liegt auch auf der Stadt Linz an sich. So sollen zwei großen Schwerpunktelemente, die Metallkonstruktionen einmal im Norden bei der Schmiedegasse und einmal nördlich der Bushaltestelle, sowohl aufgrund ihrer Form als auch wegen ihres Materials (Stahl im H-Profil) Assoziationen mit der Stadt hervorrufen.

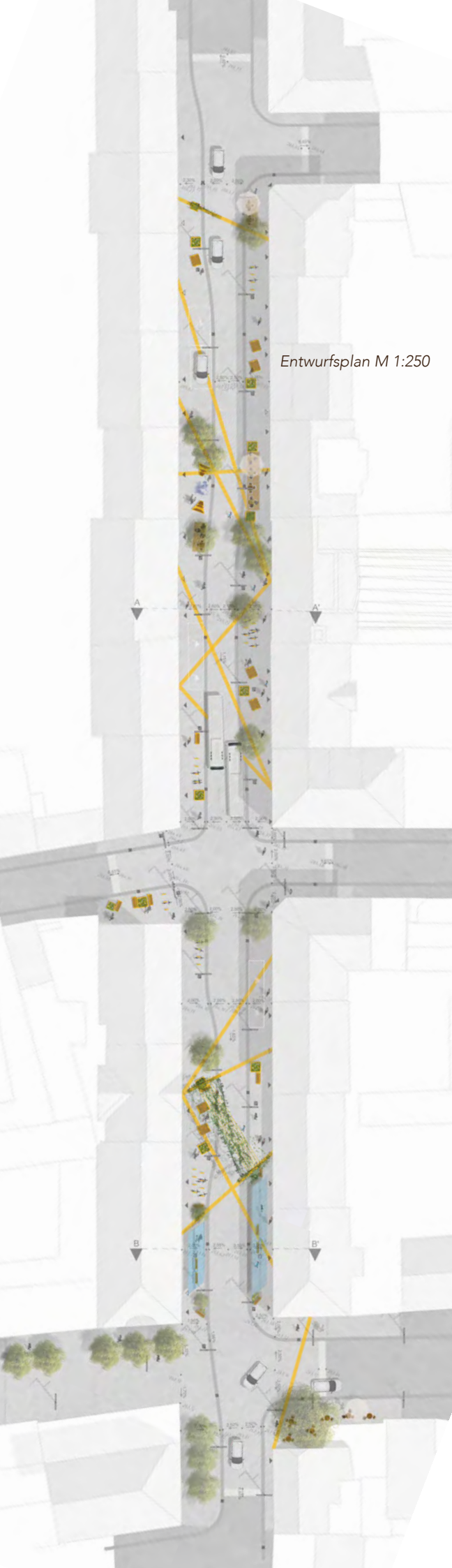
Auch die neu gestaltete Bushaltestelle und Ausstattungselemente (Abfallbehälter, Radständer, Möblierung) in Metalloptik greifen dieses Thema auf und verleihen so der Straße einen neuen Charakter. Eine neue Beleuchtung in Form von Mastleuchten, öffnet den Blick Richtung Himmel und trägt wesentlich zum neuen Raumempfinden bei.



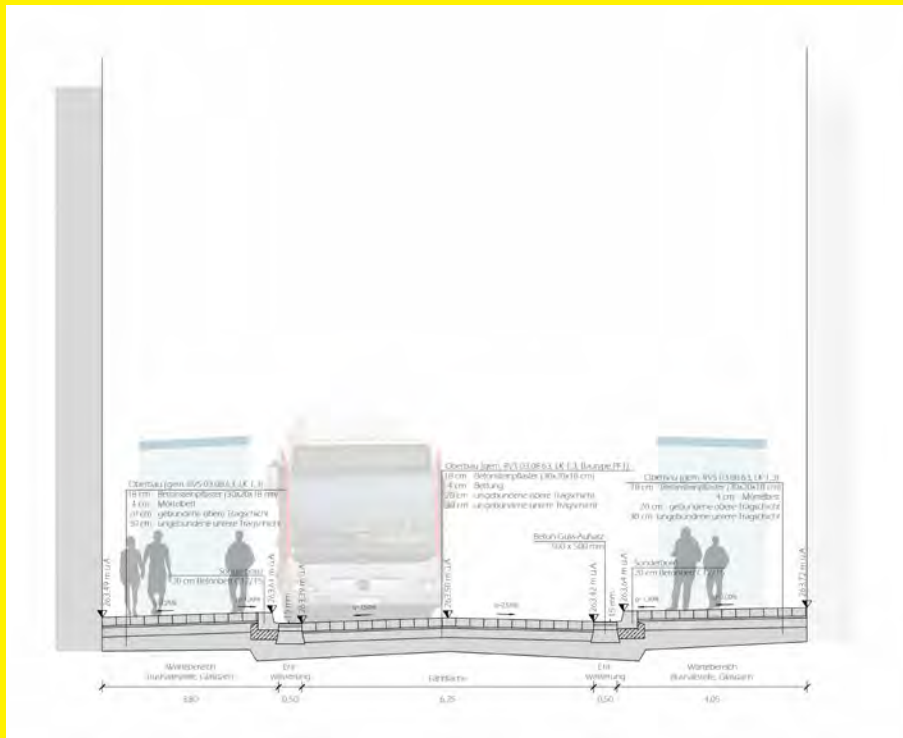
Perspektive Lentia



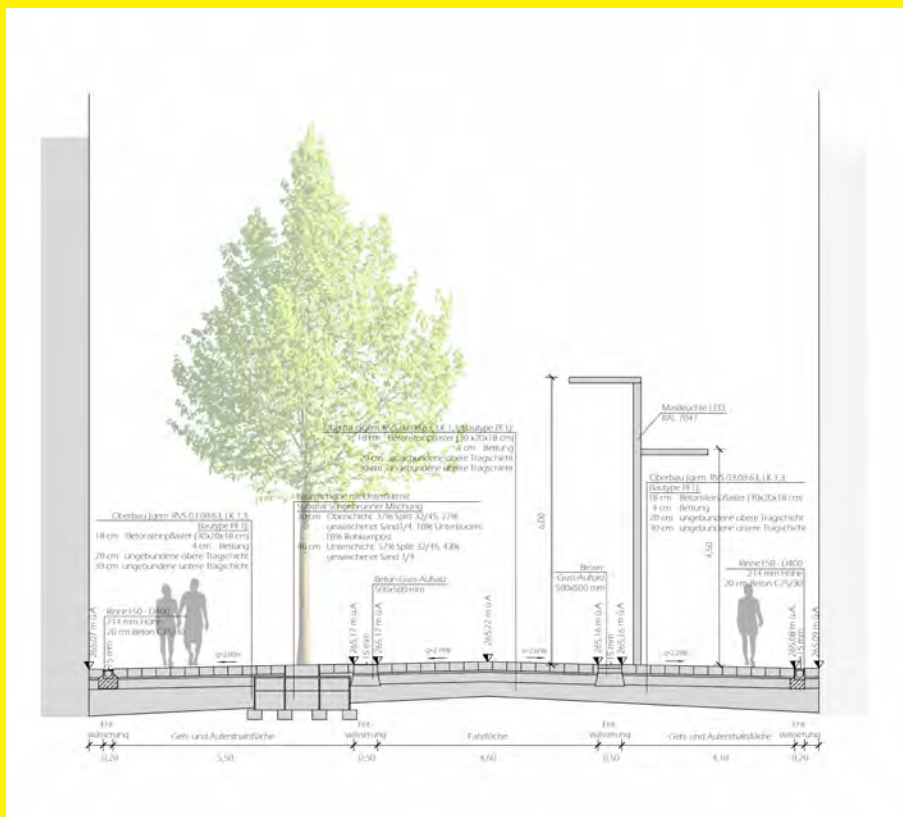
Perspektive Bushaltestelle



Entwurfsplan M 1:250



Schnittansicht Bushaltestelle M 1:50



Schnittansicht Lentia M 1:50

## LIVING URFahr

### ... VOM DURCHZUGSRAUM ZUM LEBENSRAUM!

In Urfahr entsteht ein zeitgemäßer und zukunftssicherer Straßenfreiraum. Basierend auf den drei Säulen der Nachhaltigkeit (Ökologie, Soziales, Ökonomie) wird die historisch geprägte „Urfahrer Hauptstraße“ als Fußgängerzone (Fuzo) und Begegnungszone (Bezo) gestaltet. Besonderes Augenmerk wird auf die Bedürfnisse der gleichberechtigten NutzerInnen, auf beständige Materialien sowie zukunftssichere Bepflanzung gelegt.

Im neuen **STRASSENFREIRAUM** sind die Nutzungsansprüche von FußgeherInnen berücksichtigt, indem ihnen mehr Raum zur Verfügung steht. Das Schaffen von hochwertigen Aufenthalts- und Verkehrsflächen für alle VerkehrsteilnehmerInnen erlaubt nun Verweilen, Flanieren sowie schnelles Vorankommen. Es entstehen Teilbereiche wie das Eingangstor im Norden, konsumfreie Zonen, die „grüne Mitte“, Schanigärten, ein Umsteigebereich im Süden und der „Platz“ in der Fußgängerzone. Dieser stellt das Herz der Gestaltung dar und bietet Raum für Aufenthalt, soziale Zusammenkünfte, Inspiration am Brunnen.

Bei der **BEPFLANZUNG** wird im Sinne der Klimafreundlichkeit zusätzlich zu den Bestandsbäumen auf eine Vielzahl von Neupflanzungen gesetzt (Gleditsia triacanthos und Sorbus intermedia). Die daraus resultierende Schattenbildung erhöht die Aufenthaltsqualität im Stadtraum und wirkt der „Urban Heat“- Problematik entgegen. Abgerundet wird das Konzept durch zusätzliche Mischstaudenpflanzungen in Pflanztrögen und Baumscheiben mit Gelb als Leitfarbe sowie Dachbegrünung der neuen Bushaltestellen.

Das Ziel des **VERKEHRSKONZEPTS** ist eine erhöhte Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsreduktion durch die Torwirkung der Bepflanzung, eine Rampe und Belagswechsel an den Übergängen zum Bestand. Das Zusammenspiel von Gestaltungskonzept (mittige Baumreihe mit Sitzgelegenheiten) und lokalen Maßnahmen (Verschwenkung, Rampe) stellt sicher, dass die Gleichberechtigung der VerkehrsteilnehmerInnen in der Begegnungszone verkehrspsychologisch wirksam als solche wahrgenommen wird.

Der Fahrweg wird über die dunkle Akzentuierung der Pflasterung ohne feste Begrenzung vorgegeben und erhöht in diesem Bereich die Achtsamkeit bei allen Beteiligten.



Pflichtperspektive

Um die Platzsituation in der Fußgängerzone zu ermöglichen, wird über 70 m die Busdurchfahrt auf eine Fahrspur für beide Richtungen reduziert. Für die Bushaltestellen wird das Potential des Kreuzungsbereichs Reindlstraße genutzt, um angemessene Warteflächen bereitzustellen und kürzere Wege zu den Straßenbahnhaltestellen zu ermöglichen.

Die **PFLASTERUNG** wird mit gesägten Großpflastersteinen (GPS) in homogenem Reihenverbund mit unterbrechungsfreier Querfuge ausgeführt. Als Ausgangsmaterial bei der Pflasterherstellung kommt regional abgebauter Neuhauser Granit zum Einsatz, für die Akzentpflasterung wurde Gebhartser Seynit gewählt. Der Reihenversatz von 1/3 der Länge eines Pflastersteins (27x18) ermöglicht Kostenersparnis durch Reduktion der erforderlichen Schnittflächen entlang einiger Längsfugen.

An der Oberfläche nicht erkennbar variiert der technische **OBERBAU** in den unterschiedlichen Bereichen. Je nach Verkehrsbelastung kommen Pflastersteine in zwei Stärken zum Einsatz (GPS 2 & 1, GPS 6 & 5).

Im Kreuzungsbereich Blütenstraße/Jägerstraße entsteht durch den Verbandswechsel besonders hohe Stabilität durch gute horizontale Verzahnung in allen Belastungsrichtungen bei gleichzeitiger Erhaltung der einheitlichen Oberflächengestaltung (Ellenbogen-Verband, gleichbleibendes Steinformat und Oberbau).

Um eine gute Entwicklung der Gehölze und Ihrer nützlichen Eigenschaften an diesem Standort langfristig zu sichern müssen für den **WURZELBEREICH** folgende Aspekte besonders berücksichtigt werden: ausreichendes Volumen an verdichtungsarmem Wurzelraum, eine langfristige Nährstoffversorgung, sowie eine adäquate Bewässerung. Die Wurzeln werden über kleinräumige Versickerung und lokale Retention von unbelasteten Oberflächenabfluss, aus nicht befahrenen Bereichen, mit Wasser versorgt – eine Variante des Schwammstadtprinzips.

Die **ENTWÄSSERUNG** wird für belastetes und unbelastetes Wasser getrennt ausgeführt. So kann die für Busse vorgesehene Fahrfläche mittels Taumittel eisfrei gehalten werden, während für andere Bereiche im Winter Sandstreuung zu verordnen ist.

Der **GESAMTENTWURF** ermöglicht, den Raum langfristig und nachhaltig zu bespielen, sowie Flexibilität bei Instandhaltung und Erweiterung. Neben Granit aus regionalem Abbau und den klimafitten Gehölzen kommen zudem moderne, umweltschonend produzierte Möbel unter Verzicht von Tropenholz zum Einsatz. Diese laden nicht nur zum Verweilen ein, sondern vervollständigen zudem als helle Akzente das Blindenleitsystem.

Das Konzept der Möblierung und der Bepflanzung sind konsequent im gesamten Projektgebiet verankert. Im Zentrum der Fußgängerzone entsteht um den Brunnen, welcher in Form einer Urfahr-Landkarte gestaltet ist, ein großzügiger „Platz“ - das Herz der Planung. Hier am Wasser unter den Bäumen tummelt sich Groß und Klein - ob Sonnen- oder Schattenbaden, Einkaufen, Flanieren und Ausruhen, es ist ein Ort der Zusammenkunft und des Verweilens.



Entwurfsplan M 1:250



Schnitt A-A' BEZO M 1:50



Schnitt B-B' FUZO M 1:50

## URFAHRS GRÜNE DONAUWELLE

### VISION

Als Soll-Zustand wird für die Linzer Hauptstraße, eine Verkehrsberuhigung durch eine neugestaltete FußgängerInnen- und Begegnungszone erzielt, sowie eine gerechtere Platzaufteilung angestrebt. Als Grundstein für das Konzept, dient die Wellendynamik der Donau, welche maßgebend für die Gestaltung der einzelnen Elemente im Raum ist.

Ziel der „Urfahrs grüne Donauwelle“ ist es, die Linzer Hauptstraße, Urfahr, Land, Natur, Stadt und Mensch miteinander zu verbinden und dadurch einen dynamisch modernen Freiraum zu schaffen. Die Atmosphäre der neugestalteten Straße vermittelt einen offenen und freundlichen Charakter, die mittels den neuen Staudenbeeten und Sitzkombinationen interessante Aufenthaltsräume entstehen lässt. Die Farbwahl der Gestaltungselemente orientiert sich an der Vision, die angrenzende Natur in den Straßenfreiraum zu bringen, um dadurch auch farblich die Räume verknüpfen zu können – blau als Assoziation für die Donau, weiß für die Wasserspiegelungen und den Mühlviertler Granit, gelb für den aufhellenden Charakter, sowie grün für die angrenzenden Wälder im Norden.

### VERKEHRSKONZEPT

Die Planung sieht zwei shared-space Bereiche vor. Im Norden zwischen der Schmiedegasse und der Jäger-/Blütenstraße entsteht eine Begegnungszone, während angrenzend im Süden bis zur Reindlstraße eine Fußgängerzone geplant ist. Für beide Bereiche ist ein einheitliches Höhenniveau, sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h vorgesehen. In der Begegnungszone beträgt die Fahrbahnbreite 5,75 m und eine Begegnung von Bus und Pkw ist somit möglich. Der Kreuzungsbereich der Jäger- und Blütenstraße ist bewusst offengehalten, um ein Begegnen von Bus und Bus bzw. Schwerverkehr zu ermöglichen. Für den motorisierten Individualverkehr ist ein Einbahnsystem in Richtung Süden vorgesehen. Dieser ergibt sich durch die Einbahnstraßen in der Jäger- und in der Blütenstraße, welche beide von der Hauptstraße wegführen.

In der Fußgängerzone ist die Fahrbahn 3,7 m breit, was eine Begegnung von motorisiertem Verkehr nicht ermöglicht. Darüber hinaus dürfen in diesem Bereich ausschließlich Linienbusse, sowie Lieferverkehr (zeitlich beschränkt) passieren. Auch hier befindet sich die Straße auf einem einheitlichen Niveau, ausgenommen im Haltestellenbereichen, wo eine Erhöhung (Haltestellenbordstein) von 16 cm vorgesehen ist, um ein leichteres Ein- bzw. Aussteigen zu ermöglichen. Um weiter Geschwindigkeitsreduktionen erzielen zu können, sind mehrere Fahrbahnverswenkungen eingeplant, die einer monotonen Wirkung entgegensteuern und dadurch zur Verlangsamung des Verkehrs führen. Für FußgängerInnen sowie für RadfahrerInnen ist in beiden Zonen die gesamte Fläche uneingeschränkt nutzbar.

### GESTALTUNGSKONZEPT

Das Gestaltungskonzept der „Urfahrs grünen Donauwelle“ spiegelt sich in den verschiedenen Ausstattungselementen, so wie Materialien, wider.

Die erste abstrakte Darstellung der Donauwelle zeigt sich in Form des Plattenbelags. Um den Charakter der Straße aufzulockern, kommen schattierte großformatige Platten zum Einsatz. Diese zwei Aspekte werden durch ein Variieren der Plattengrößen (40 x 40 cm, 30 x 40 cm und 20 x 40 cm), sowie der wechselnden Farbnuancen (hellbeige, mittelbeige, dunkelbeige), dargestellt.

In den Kreuzungsbereichen, sowie entlang der Bushaltestellen wird ein Blindenleitsystem in den Plattenbelag eingefräst, welches die Verkehrssicherheit erhöht.

Die Entwässerung, die über ein W-Profil erfolgt, sorgt für eine rasche Ableitung des Regenwassers. Durch seitliche Tiefenpflastersteine wird das Oberflächenwasser gesammelt und zu den Punktabläufen (40 x 40 cm) abgeleitet.

Das Mobiliar ist eine Kombination aus Sitz- und Liegeflächen, sowie Baumscheiben und Staudenbeeten und ist in vier unterschiedlichen Variationen geplant.

Als Grundgerüst für die Möbel werden sandgestrahlte Fertigbetonteile, als Anlehnung an das Geschiebe der Donau, eingesetzt. Diese werden durch Lärchenholzbretter für die Sitz- und Liegeflächen ergänzt.

Die Begrünung der im Mobiliar integrierten Staudenbeete erfolgt einerseits mit einer Gehölzpflanzung, andererseits kommen diverse Gräser, ergänzt durch blaue Akzente, zum Einsatz, welche in Summe ein harmonisches Bild ergeben. Bestandsbäume bleiben bestehen und werden nur durch neue Baumscheiben gestalterisch eingegliedert.

Ein weiteres Gestaltungselement sind die Bushaltestellen, die gleichzeitig als Torwirkung im Süden fungieren. Sie sind einerseits nur auf der hauszugewandten Längsseite verglast, um keine Barrierewirkung hervorrufen zu können. Andererseits ist die extensive Dachbegrünung eine wichtige Nahrungsquelle für Insekten und rundet das harmonische Gesamtbild des Straßenfreiraums ab.



Detailperspektive Bushaltestelle

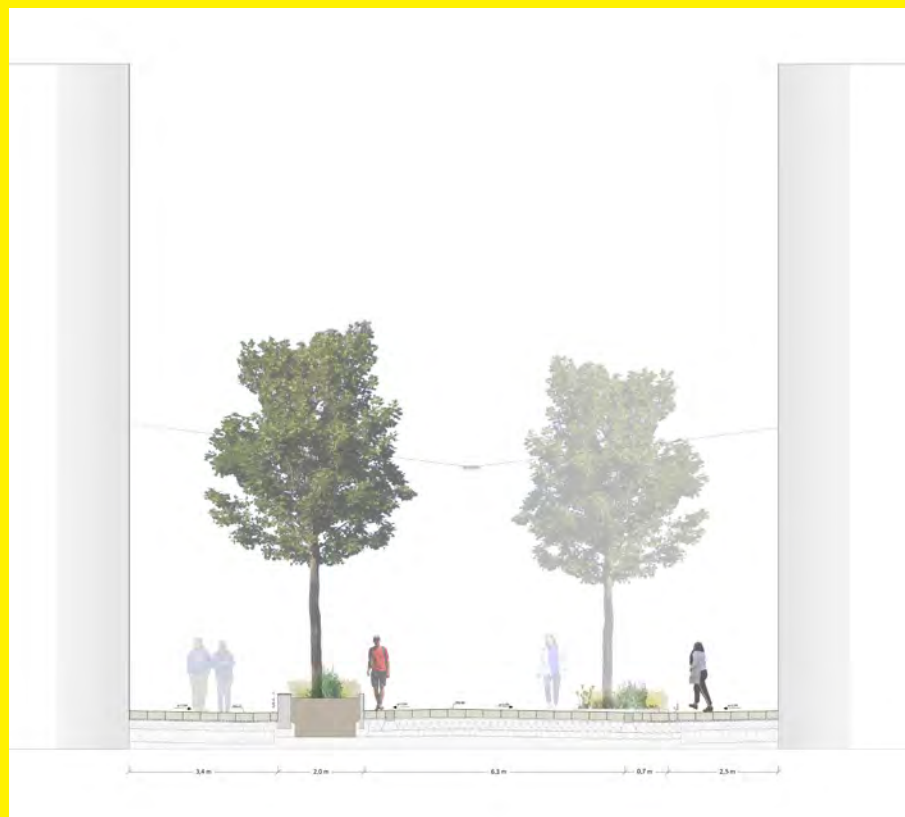


Pflichtperspektive

Entwurfsplan M 1:250



Schnittansicht A - A' M 1:50



Schnittansicht B - B' M 1:50

Auslober:



Fachliche Begleitung:



Universität für Bodenkultur Wien  
Institut für Ingenieurbiologie  
und Landschaftsbau  
Institut für Landschaftsarchitektur  
Institut für Verkehrswesen

Mit freundlicher Unterstützung von:



## IMPRESSUM

Forum Qualitätspflaster  
Qualitätsgemeinschaft für Flächengestaltung mit Pflastersteinen und Pflasterplatten  
1070 Wien, Westbahnstraße 7/6a  
Tel.: +43-1-522 44 66 88  
Mail: [info@fqp.at](mailto:info@fqp.at) Web: [www.fqp.at](http://www.fqp.at)  
© Forum Qualitätspflaster 2021