

Reinhard Seiß: Wer baut Linz? Und warum genau so?

Fortsetzung von Seite I

Spekulanten würden um ihre bisherige Strategie umfallen, normale Grundstücke zu normalen Preisen zu kaufen und sie dann durch eine Hochhauswidmung in ihrem Wert zu vervielfachen. Darin liegt seit je der wirkliche ökonomische Reiz von Türmen, deren teure Errichtung keinen außergewöhnlichen Gewinn abwirft.

Dass Verbotszonen für Hochhäuser – als Alternative zu Eignungszonen – ebenso wenig der Weisheit letzter Schluss seien, zeigt sich für den Linzer Stadtrat in Wien: Dort werde der Turm am Heumarkt trotz Schutzzone und Unesco-Welterbe vom Rathaus „durchgedrückt“. Dreister kann man gar nicht mehr argumentieren, sagt Hein damit doch nichts anderes, als dass konkrete Planungen deshalb nichts brächten, weil die Politik – im Fall von Linz also er selbst – sich ohnehin darüber hinwegsetzen würde.

Wie kommt eine solche Haltung eigentlich in der Planungsverwaltung an? Manch leitender Beamter neigt ja in guter österreichischer Tradition dazu, auch planungspolitischen Schwachsinn noch eine strategische Bedeutung anzudichten – und sei es aus reinem Selbstschutz vor einer grundsätzlichen Infragestellung seines Tuns. So spricht der Linzer Planungsdirektor, Gunter Amesberger, davon, Oberösterreichs Kapitale als „Stadt der Ermöglichung“ positionieren zu wollen, weshalb man sich in Sachen Baukultur „für den diskursiven Weg“ entschieden habe. Daran gäbe es prinzipiell nichts auszusetzen, wenn der Diskurs nicht auf Investoren und Politiker beschränkt bliebe – und das solcherart Ermöglichte nicht in der Regel das Maximum wäre.

Zwar verfügt Linz seit vergangenem Dezember über eine „Checkliste zur Planung von Hochhäusern“, anhand der potenzielle Investoren ersucht werden, die städtebauliche Verträglichkeit und den öffentlichen Mehrwert ihrer Projekte selber nachzuweisen. Doch bieten Prüfkriterien wie „Das Hochhaus muss zur umgebenden städtebaulichen Struktur und zu anderen Projekten im Umfeld in eine positiv zu bewertende Beziehung treten“ einen so weiten Interpretationsspielraum, dass eine Ermöglichungsbehörde kaum in die missliche Lage gerät, die Qualitätsbehauptungen eines Antragstellers in Zweifel ziehen zu müssen.

Hilfreich für künftige Hochhausentscheidungen wäre es, die schon bestehenden Türme einmal zu evaluieren. Gleich fünf davon finden sich rings um den Bahnhofplatz. Im Unterschied zu dem Dutzend Hochhäuser, das über die Stadt verstreut gebaut wurde und wird, stehen jene am Hauptbahnhof zumindest an einem vernünftigen Standort – wo die Anbindung an den öffentlichen Verkehr optimal ist und deutlich höhere Bauten nicht zwangsläufig zum Störfaktor für Stadtbild und Anrainer werden. Die Gestaltung der einzelnen Objekte samt ihres Vorfelds wirft allerdings, ebenso wie ihre jeweilige Nutzung, Fragen nach dem von der Stadtplanung reklamierten Mehrwert auf.

So zeigt das mit 99 Metern höchste Linzer Hochhaus, der Terminal Tower von Architekt Wilhelm Holzbauer, im Sockelbereich den Charme der Verladezone eines Speditionsgebäudes. Und das am wohl wichtigsten Platz von Linz außerhalb der Altstadt, wo die hohe Publikumsfrequenz Cafés, Restaurants und Geschäfte im Erdgeschoß erwarten ließe. Zugänglich ist der abweisende Verwaltungsbau, in dem man Finanzamt, Zollamt und Pensionsversicherungsanstalt konzentriert hat, nur über eine vier Meter hohe Treppe, die ins Innere des Komplexes führt. Wiewohl: Angesichts der Verunstaltung des Bahnhofplatzes durch Parkplätze, Tiefgaragenabfahrten, -aufgänge und -entlüftungen sowie einen Schilderwald an Verkehrszeichen bilden Hochhaus und Freiraum durchaus ein stimmiges Ganzes.

„Öffentliche Einrichtungen, die früher über die Stadt verteilt waren, an einem Ort zu ballen führt zwangsläufig zu Leerständen in anderen Teilen von Linz“, weiß der Stadtsoziologe Peter Arlt, der diese Entwicklung nicht im Sinne der Bürger sieht. „Dadurch geht in der Fläche jene kleinteilige Nutzungsmischung verloren, die lebenswerte Quartiere ausmacht.“ Am Hauptbahnhof wird offensichtlich ein gegenteiliges Stadtmodell verfolgt: Große, in sich gekehr-

te Baukörper mit jeweils nur einer Funktion reihen sich aneinander – vom neuen Hauptgebäude der Landesregierung, einem „liegenden Hochhaus“ von 230 Meter Länge, über den 75 Meter hohen Power Tower der oberösterreichischen Energie AG bis hin zum 63 Meter hohen Wissensturm mit Volkshochschule und Stadtbibliothek. Dazwischen tost auf sieben Fahrspuren der Verkehr. Außerhalb von Kraftfahrzeugen ist hier kaum Leben wahrzunehmen – auch wenn die Raiffeisenbank Oberösterreich auf einem weithin sichtbaren Banner am Terminal Tower behauptet: „Wir setzen Impulse für Linz!“

Hinter Wissensturm und Power Tower kamen noch zwei Wohnhochhäuser hinzu, die zur politisch beschworenen „bedarfsge-rechten Abdeckung der Wohnungsnachfrage“ indes wenig beitragen. Der 64 Meter hohe BLICK.punkt, ein weiteres Raiffeisen-Investment, bietet in jenen Apartments, die keine Abnehmer fanden, „Exklusives Wohnen auf Zeit“ an – um monatlich 2500 Euro für 60 Quadratmeter inklusive Reinigung und Concierge-Service. Im Baublock nebenan macht der kurz vor Fertigstellung stehende LUX-Tower „die Landeshauptstadt um ein weiteres Hochhaus reicher“, so die „Oberösterreichischen Nachrichten“. Ursprünglich als Büroturm entwickelt, mutierte das 76 Meter hohe Spekulationsprojekt zu einem Wohnturm, der so manchem Käufer als reines Anlageobjekt dient. Das Penthouse mit 400 Quadratmetern wurde kürzlich um fünf Millionen Euro veräußert, wodurch die Bauherren bereits zehn Prozent ihres kolportierten Investitionsvolumens wieder hereingespielt hätten.

Mit einer ganz anderen Klientel hat es die Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft der Stadt Linz, kurz GWG, zu tun. Sie hat vergangenen Dezember beschlossen, im Franckviertel, einem traditionellen Arbeiterbezirk, wo heute viele Zuwanderer, sozial schwache und alte Menschen leben, eine ganze Siedlung aus den frühen 1930ern zu schleifen und neu zu errichten. Nachdem bis vor zwei Jahren von einer Sanierung die Rede gewesen war und etliche Mieter schon eigenes Geld investiert hatten, bot eine Gas-explosion, die den Abbruch eines Gebäude-trakts erforderlich machte, der Stadt einen willkommenen Anlass, den Bebauungsplan grundlegend zu überdenken – nicht nur für den nötigen Wiederaufbau von 17 Wohnungen, sondern gleich für alle acht Häuserzeilen mit ihren großzügigen Grünräumen.

Angesichts des kürzlich fertiggestellten, acht-geschoßigen Ersatzbaus ist der GWG scheinbar bewusst geworden, dass eine Sanierung der viergeschoßigen Altbauten doch „unwirtschaftlich“ sei. „Unwirtschaftlich für wen?“, fragt der Linzer Neos-Gemeinderat Lorenz Potocnik und mahnt ein, dass ein gemeinnütziger, noch dazu kommunaler Bauträger zuvorderst die Leistbarkeit von Wohnraum für bedürftige Bürger im Auge haben sollte.

Wenn es der Stadt Linz wirklich um Sparsamkeit und Effizienz ginge, müsste sie auf eine kostengünstige Modernisierung der 418 Wohnungen drängen, die, so der gelernter Architekt, rund sieben Millionen Euro erfordere – während eine neue Siedlung mehr als das Sechsfache koste. Doch würde die GWG mit den Altbauten dauerhaft nichts mehr verdienen, zumal die Sanierungskosten bei Gebäuden aus der Zeit vor 1945 nicht auf die Mieten aufgeschlagen werden dürfen. „Eine neue, höhere und dichtere Verbauung dagegen garantiert lukrative Mieterträge“, weiß der Oppositionspolitiker.

Die bestehenden Wohnungen sind zwischen 35 und 50 Quadratmeter klein, und ihre monatliche Miete beträgt beispielsweise 190 bis 330 Euro, einschließlich Betriebskosten. Trotzdem bezieht die Hälfte der rund 1000 hier lebenden Menschen bereits jetzt Wohnbeihilfe. Im Zuge einer Neubauung würden teils doppelt so große Wohnungen mit 60 bis 70 Quadratmetern entstehen, die auch mindestens das Doppelte kosten.

Aufgrund der zentralen Lage des Franckviertels würden sich bestimmt Interessenten dafür finden – vermutlich aber aus anderen Teilen der Stadt. So gibt Danijela Grabez wenig auf das Versprechen von GWG-Direktor Nikolaus Stadler, wonach

man hier „ähnlich günstige Wohnungen“ errichten wolle: „Allein Kostentreiber wie ein heute verpflichtender Autostellplatz und der obligatorische Lift machen Neubauten für viele von uns automatisch unfinanzierbar“, erklärt die Mietervertreterin. „Die sozial schwächsten Bürger von Linz benötigen einfache und billige Wohnungen, die keine Gewinne mehr abwerfen müssen.“

„Linz verändert“: So lautet seit zehn Jahren der offizielle Slogan der Stadt, dem sich vor allem die Planungspolitik verschrieben hat. Denn tatsächlich scheint kein Stein auf dem anderen bleiben zu dürfen. So verfasst Städtebauprofessor Christoph Luchsinger für den millionenschwe-

ren Shoppingcenter-Betreiber Ernst Kirchmayr gerade eine Machbarkeitsstudie für ein Hochhaus eingangs der Altstadt. Als Standort hat sich der Investor den Schillerpark ausgesucht, wo er den gleichnamigen Gebäudekomplex aus Hotel, Büros, Einkaufspassage und Spielcasino aufgekauft hat, um ihn abzureißen. Viele Linzer können es kaum glauben, dass selbst in Altstadtlage ein Turm mit 100 Metern die privaten Renditegelüste befriedigen soll. Dabei könnten noch einige Meter dazukommen, denn Kirchmayr will, dass „absolute Top-Architekten das Projekt planen“ – und mit wirklichen Baukünstlern sei nun einmal nicht zu spaßen: „Wenn wir ihnen Höhe, Länge und Breite vorgeben, rauben wir ihnen jegliche Kreativität und riskieren Absagen der Stars.“

Ein solches Risiko möchten auch Bürgermeister Luger und Planungsstadtrat Hein keinesfalls eingehen und schweigen zu den Plänen des Investors, für das Hochhaus eine Tiefgarage mit 400 Stellplätzen unter der öffentlichen Grünanlage des Schillerparks zu errichten – die erst vor fünf Jahren um 600.000 Euro neu gestaltet wurde. Ein grundsätzliches Problem mit Autos in der Innenstadt scheinen die Stadtväter jedenfalls nicht zu haben. So steht Linz kurz vor dem Spatenstich zu seinem Westring, der künftigen A 26. Die Stadtautobahn soll vor allem den Pendlerverkehr aus dem westlichen Mühlviertel aufnehmen und in Bahnhofsnähe bis an das Zentrum heranführen.

Die Planungen dafür gehen auf das Jahr 1972 zurück, eine Realisierung scheiterte damals aber am Widerstand der Bevölkerung und später immer wieder an fehlenden Bundesgeldern. Oberösterreichs Verkehrspolitik und insbesondere VP-Langzeitlandesrat Franz Hiesl, der Kritikern als „oberster Betonierer des Landes“ galt, hielten dennoch jahrzehntelang an dem Projekt fest, bis Stadt und Land 2011 das lange Zeit skeptische Verkehrsministerium zur Umsetzung bewegen konnten. „Alternativen für die Pendler, allen voran die überfällige Attraktivierung der Mühlkreisbahn samt Errichtung entsprechender Park-and-Ride-Anlagen, wurden nie wirklich verfolgt“, beklagt der Raumplaner Max Mandl.

Die „Argumente“ für den im Vorjahr endgültig genehmigten Bau konnten zu keiner Zeit belegt werden – weder dass der Westring den „Wirtschaftsstandort Linz stärken“, noch dass er „die Verkehrsleistung in der Stadt um rund acht Prozent reduzieren“ würde. Das Umweltbundesamt entlarvte die verheißene Minderung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung als absurde Fantasie, während das Umweltministerium in seiner vernichtenden Stellungnahme die vorgelegten Verkehrsprognosen als unschlüssig – und die behaupteten Vorteile für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum als nicht nachvollziehbar abtat. Daher, so die Umweltbehörde, liege das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung für das 800 Mil-



REINHARD SEISS

Geboren 1970 in Steyr. Studierte Raumplanung an der Technischen Universität Wien. Dr. techn. Stadtplaner, Filmemacher, Fachpublizist in Wien. Veröffentlichungen: „Wer baut Wien?“ (Pustet Verlag), „Harry Glück. Wohnbauten“ (Miry Salzmann Verlag). Mitglied des Beirats für Baukultur im Bundeskanzleramt sowie der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.

lionen-Euro-Projekt klar unter jeder Realisierungswürdigkeit. Und im Übrigen laufe der Autobahnbau den völkerrechtlich verbindlichen Klimaschutzziele eindeutig zuwider. Allein, sämtliche Gegenstimmen blieben wirkungslos.

Generell scheinen Sachlichkeit und Redlichkeit keine Tugend der für Linz Verantwortlichen zu sein. So deckte der Landesrechnungshof jüngst Unregelmäßigkeiten bei einem Grundstücksdeal rund um den vor Baubeginn stehenden Bruckner Tower am Rande von Alt-Urfahr auf: Viel zu günstig, aber mit ausdrücklicher Billigung des damaligen VP-Landeshauptmanns Josef Pühringer habe die Landesimmobiliengesellschaft eine öffentliche Liegenschaft an die ÖVP-nahe Akademikerhilfe veräußert – die das Gelände keine zwei Monate später an einen privaten Hochhausentwickler weiterverkaufte. Für sein Projekt weichen musste zudem die Anton-Bruckner-Privatuniversität, die in einen Neubau am Stadtrand übersiedelt wurde –

in ein Einfamilienhausgebiet am Pöstlingberg. „Mit dem Abriss der alten Bruckner-Uni wird der Weg für ein Bauprojekt gelegt, das an Superlativen nicht spart“ begrüßten die „Oberösterreichischen Nachrichten“ Anfang Februar den Abbruch des voll funktionsfähigen, architektonisch wertvollen Hochschulbaus aus den 1980er-Jahren zugunsten des 97 Meter hohen Turms mit frei finanzierten Eigentumswohnungen. Dass die spekulative Vernichtung intakter Bausubstanz in krassem Gegensatz zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung, zu einer „Smart City“ steht, geht in einer politisch wie wirtschaftlich gut vernetzten Zeitung geflissentlich unter.

Während AllesWirdGut und Hertl Architekten ihren Bruckner Tower jedenfalls als „neuen Quartiersbaustein“ sehen, der einen „abwechslungsreichen und lebenswerten Stadtraum“ schafft, erkennen namhafte Kritiker des Linzer Baubooms darin ein weiteres Beispiel für den investorengetriebenen Wandel ihrer Stadt. „Mit dem unmaßstäblichen Hochhaus wiederholt man dieselben Fehler, die man gleich vis-à-vis mit den Lentic-Türmen bereits in den 1970ern begangen hat“, urteilt Wolf-Dieter Albrecht, der sich 2015 – angesichts der zunehmenden planungspolitischen Beliebigkeit seit Amtsantritt von Bürgermeister Luger – als Leiter der Linzer Stadtplanung zurückgezogen hat. „Beiden Türmen fehlt es an nachvollziehbarer Einbettung in die Struktur von Urfahr und in das Stadtbild von Linz.“ Da hilft es scheinbar wenig, dass die Architekten ihre „klar lesbare Skulptur“ als „Landmark mit hohem Identifikationspotenzial“ sehen, die „die Stadtlandschaft stärkt und mit ihrer geknickten Fassade auf die städtebauliche Situation reagiert“.

Je höher die geplante Bebauung, umso größer das Pathos, das sie umgibt: sei es im Linzer Hafen, wo die Planer ein mediokres Gewerbegebiet, auch dank eines „städtischen Hochpunkts“, als urbanen „Erlebnisraum“ verkaufen wollen. Sei es auf dem Areal der alten Tabakfabrik, wo Zechner & Zechner im Zuge einer unverhältnismäßigen Nachverdichtung den Gebäudebestand aus den 1930er-Jahren von Peter Behrens und Alexander Popp demnächst durch einen 81 Meter hohen „städtischen Merk-punkt“ in den Schatten stellen.

Freilich werde dies „ehrfürchtig“ geschehen, erläuterte Martin Zechner den „Oberösterreichischen Nachrichten“ seinen Umgang mit dem denkmalgeschützten Behrens-Ensemble, denn: „Wir haben großen Respekt vor den Bauten des Übervaters der Architektur.“ Bezeichnenderweise wird so inhaltsleere, vernebelnde Sprache, die im Städtebau Normalität geworden ist, von kaum jemanden kritisiert: selten einmal von anderen Planern, so gut wie nie von Politik, Verwaltung oder Medien – und schon gar nicht von der Bau- und Immobilienwirtschaft. Eher übernehmen sie das Gefasel eins zu eins für ihre eigenen Zwecke.

Das mag auch einer der Unterschiede zwischen dem Stadtumbruch heute und jenem vor 40, 50 Jahren sein: Vermutlich wurde Linz von der Nachkriegsgeneration noch mehr aus Überzeugung, vielleicht auch Borniertheit, denn aus eigennützigem Kalkül verändert. Ganz bestimmt aber hätten die Akteure damals sich geschämt, ihr Handeln mit derartigem Mumpitz zu rechtfertigen. ■