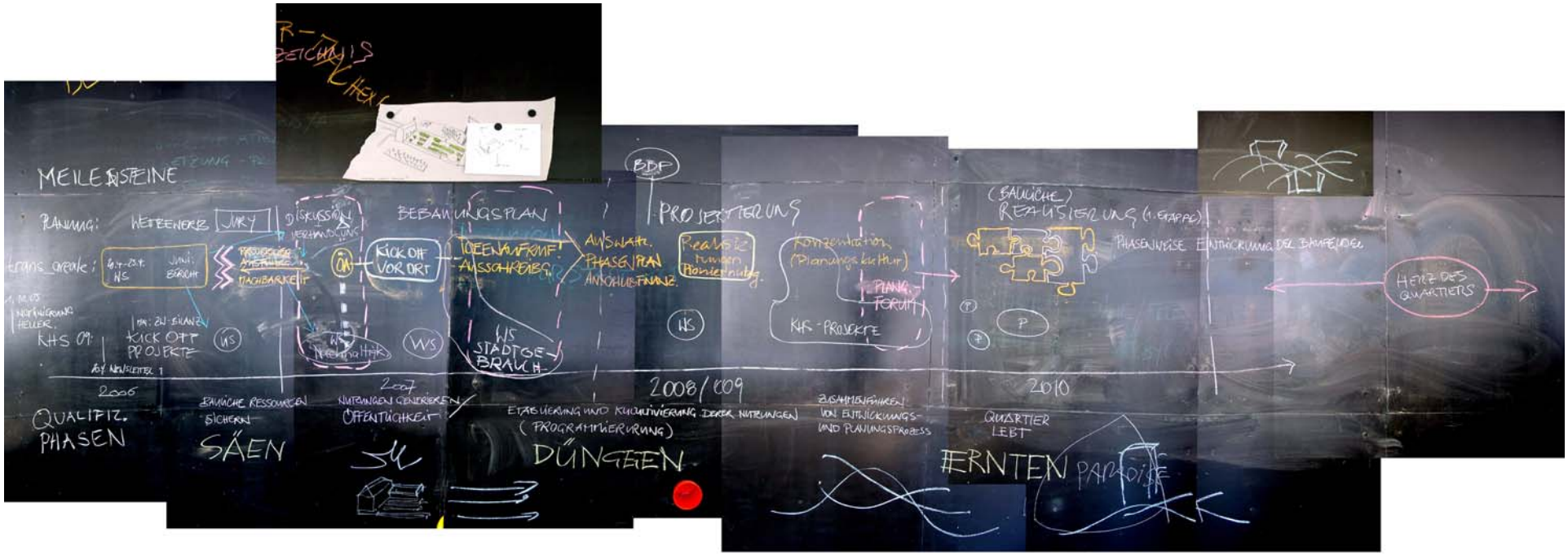


ENTWICKLUNGSMODELL STADTRAUM_FBHF_LINZ

ENTWICKLUNGSMODELL

A
PROZESSORIENTIERTE STRATEGIEN

B
KONKRETE SCHRITTE

C
ZIELSETZUNG

A PROZESSORIENTIERTE STRATEGIEN

Die Konversion des ehemaligen Frachtenbahnhofs zu einem neuen Stadtquartier ist eine der großen Linzer Stadtentwicklungsaufgaben der kommenden Jahre. Die bauliche Erschließung des Geländes wird aufgrund seiner Größe nicht „ad-hoc," sondern in sukzessiven Realisierungsetappen erfolgen. Darüber hinaus öffnet sich im formellen Planungs- und Realisierungsprozess ein Zeitfenster, das den Zeitraum zwischen der Entscheidung des städtebaulichen Wettbewerbs (voraussichtlich im September 2006) und den Beginn der Bauarbeiten (voraussichtlich 2011) umfasst. Dieses Zeitfenster eröffnet die Chance für komplementäre, sich ergänzende und gegenseitig stärkende Inwertsetzungsprozesse einer ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltigen Standortentwicklung gemäss den Zielsetzungen der lokalen Agenda 21.
Von zentraler Bedeutung ist hierbei die frühzeitige und gezielte Entwicklung von öffentlichen Räumen und Freiflächen, um urbane Qualitäten des künftigen Linzer Stadtquartiers aktiv zu gestalten.

Die vorliegende Studie formuliert eine Strategie für das Frachtenbahnhofareal welche die **formelle Stadtplanung, die Aktivitäten zur Kulturhauptstadt Linz 2009** und **akteurs- und nutzungsbasierte Ansätze** miteinander in Beziehung setzt.

Das Konzept sieht die Nutzung des erwähnten Zeitfensters und die zeitnahe Öffnung des Geländes für zunächst temporäre Programme vor. Synchron zu der anstehenden Planungsphase und noch vor der baulichen Realisierung des zukünftigen Stadtquartiers sollen bereits Entwicklungspfade beschritten werden, die das Gelände als neuen Linzer Stadtraum bekannt, erlebbar und benutzbar machen. Kulturelle, gewerbliche und soziale (Zwischen-) Nutzungen sowie neue Möglichkeiten der Raumaneignung und des Stadtgebrauchs sollen dazu beitragen, das Areal des ehemaligen Frachtenbahnhofs sukzessive zu einem urbanen, lebenswerten und Identität stiftenden Quartier zu entwickeln.

1.
Formelle Planung + bauliche Realisierung

Auf dem Areal des ehemaligen Frachtenbahnhofs soll ein neues innerstädtisches Quartier mit zeitgemäßer Wohnnutzung, Büro- und Geschäftsbebauung, Freiflächen und öffentlichen Räumen entstehen.
2006 wird hierzu ein internationaler Wettbewerb zur Ausarbeitung eines städtebaulichen Entwurfes durchgeführt, dessen Ergebnisse voraussichtlich im September dieses Jahres vorliegen werden. Im Anschluss beabsichtigt die Stadt Linz das Gelände selbst zu entwickeln. Die notwendigen öffentlichen Diskussionen und Verhandlungen nach Vorlage der Juryentscheidung, die benötigte Planungszeit zur Schaffung der baurechtlichen Voraussetzungen (Bebauungsplan), die Beteiligung der Öffentlichkeit und die darauf folgende Phase der Vergabe und Projektierung lassen einen Beginn der baulichen Realisierung frühestens in fünf Jahren erwarten.

+

2.
Kulturelle Impulse + Kulturhauptstadt Linz 09

Aktivitäten zur europäischen Kulturhauptstadt Linz 09 beschäftigen sich bereits heute mit den Themen Stadtentwicklung und Nachhaltigkeit. Ziel ist es, über Projekte und Initiativen neue kulturelle Impulse zu setzen und langfristige Effekte für die Stadt Linz zu erzielen. Formulierte Handlungsfelder umfassen temporäre Architekturen, eine „intensive urbane Entwicklung" und die „wirtschaftliche und infrastrukturelle Attraktivitätssteigerung der Stadt." „Zugleich entwickelt sich Linz zu einem besonderen Modell der modernen europäischen Stadt: Nicht nur die Hoffnung auf neue Wertschöpfung durch Kultur ist hier leitend, sondern die Etablierung einer stabilen Beziehung zwischen Industrie, Kultur und Natur." (www.linz09.at). In interdisziplinären Workshops sollen kulturelle, ökonomische, ökologische und soziale Aspekte der Stadtentwicklung thematisiert und die spezifische Situation in Linz im europäischen Kontext diskutiert werden. Kulturelle Akteure aus Linz, der Region und internationale KünstlerInnen und Gäste werden rund um das Kulturhauptstadtjahr neue Perspektiven und Potenziale für die Stadtentwicklung in Linz eröffnen.

=

3.
Parallele Entwicklungspfade

+

Die beiden Stränge der formellen Planung und der Aktivitäten zur Kulturhauptstadt Linz 09 laufen – die Entwicklung des Frachtenbahnhofs betreffend - ohne eine gezielte Kopplung ihrer Themen und Potenziale parallel aneinander vorbei. Synergieeffekte für den Diskurs über und künstlerische Interventionen zur Thematik der Stadt einerseits und der konkreten Gestaltung eines neuen Stadtraums andererseits können durch eine strategische Verortung von Kulturhauptstadtprojekten auf dem Gelände des Frachtenbahnhofs erzielt werden. Es gilt, beide Stränge enger miteinander zu vernetzen und im Sinne einer öffentlichen Stadtplanungs- und Entwicklungskultur für einander fruchtbar zu machen.

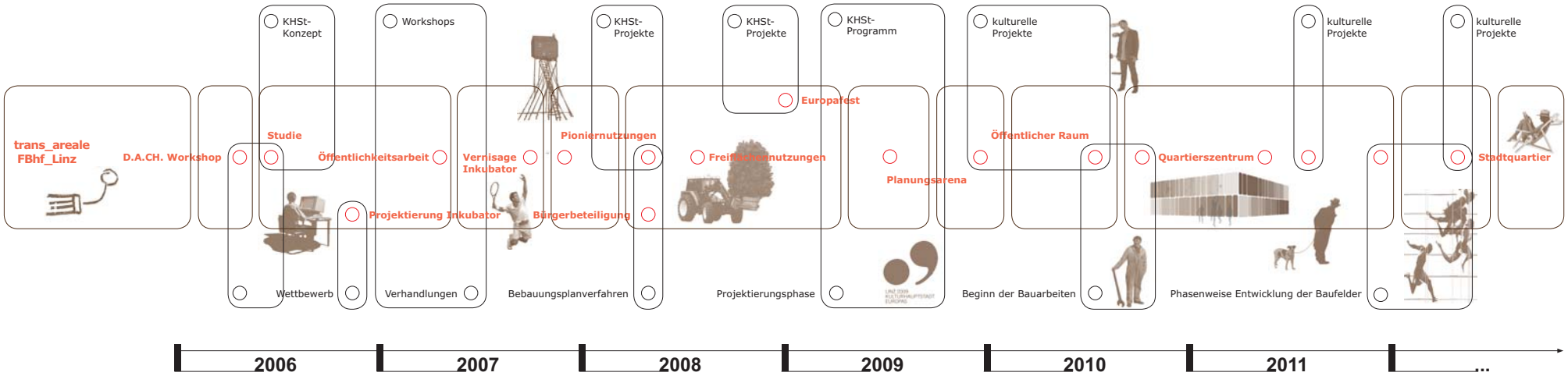
4.
Informelle + akteursorientierte Planung

Zur Entwicklung eines lebendigen, vielfältigen urbanen Stadtquartiers ist - neben der infrastrukturellen und baulichen Gestaltung des Stadtraums - die Formulierung neuer Formen der Raumaneignung und des Stadtgebrauchs von grundlegender Bedeutung. Die Transformation des ehemaligen Frachtenbahnhofs zu einem neuen Wohn- und Geschäftsquartier muss mit gezielten Aneignungsprozessen zur Entdeckung, Akzeptanz und „Inbesitznahme" des Ortes einhergehen, um so verschiedenen Akteuren und Zielgruppen eine aktive Teilhabe am Entwicklungsprozess zu ermöglichen. Bewohner aus den benachbarten Quartieren, die Linzer Öffentlichkeit, kulturelle Raumpioniere und nicht zuletzt die zukünftigen Bewohner des entstehenden Quartiers können so eine wachsende Identifikation mit dem Areal aufbauen. Ziel ist es daher, das Gelände bereits vor dem Beginn der baulichen Realisierung zu öffnen und zugänglich zu machen. Vielfältige Nutzungsmischungen sollen eine lebendige Öffentlichkeit ermöglichen, die entwickelten Qualitäten der öffentlichen Freiräume sichern und nachhaltig in das neue Stadtquartier einbetten.

5.
Integrierte Stadtentwicklung

Um eine nachhaltige Entwicklung des ehemaligen Frachtenbahnhofs zu ermöglichen, sollen Ansätze einer akteurs- und nutzungsorientierten Planung, formelle Verfahren der kommunalen Planung und Impulse der Kulturhauptstadt Linz 09 zu einem kooperativen, integrierten Stadtentwicklungsprozess verbunden werden. Die sukzessive Implementierung von Nutzungen und die damit einhergehende Gestaltung von Räumen schaffen gemeinsame Handlungsfelder für öffentliche Planungsträger, Investoren, Fachplaner, Anwohner und Nutzer.
Workshops, Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen, die Öffnung des Geländes für Besucher, die Ansiedlung von Programmen und kulturellen Projekten, sowie die Kultivierung neuer freiraum- und gebäudetypologischer Angebote sind Katalysatoren für die Gesamtentwicklung des Areals.

Handlungsfelder



Diskurs eröffnen!

+ Stadtgespräch
+ Geländeführungen
+ Ausstellung

Aneignung ermöglichen!

+ Markierungen setzen
+ Ideenaufruf und Nutzerforen
+ Wettbewerb für Raumpioniere
+ Temporäre Themengärten
+ FBhf-Lounges mit Gastvorträgen

Nutzungen koordinieren!

+ Planungswerkstatt
+ Linzer Gründersalon
+ Neighbour Wood
+ Raumportfolio und Nutzerkatalog
+ FBhf-Lounges mit Gastvorträgen

Besucher empfangen!

+ Stadtfoyer_Schaufenster 09
+ Internationale Planungsarena
+ trans_areale_Europasafari
+ FBhf-Lounges mit Gastvorträgen

Programme konsolidieren!

+ Bleibwohnzentrale
+ FBhf-Lounges mit Gastvorträgen

Standort kultivieren!

+ Schlüsselübergabe

B

KONKRETE SCHRITTE

DER STECKER / INKUBATOR

SUBSTANZ BEWAHREN UND ENTWICKELN

Internationale Projektbeispiele aus europäischen Metropolen und Städten belegen, dass die Revitalisierung vorhandener baulicher Ressourcen und Infrastrukturen eine wesentliche Voraussetzung zur Aktivierung von brachgefallenen Arealen, die dauerhaft entwickelt werden sollen, darstellen.

Wenn die Entwicklung des FBhf_Areals dem Prinzip der Nachhaltigkeit folgen soll, welches die formellen Planungsverfahren um informelle und kulturelle Aneignungsformen ergänzt, so drängt sich sowohl aus ökonomischen wie auch aus ökologischen Gründen eine Nutzbarmachung der noch bestehenden Substanz auf (Hochbauten, versiegelte und unversiegelte Freiflächen), um auf dem Gelände Handlungsfelder und Nutzungen katalysieren zu können.

Das Modell einer komplementären Stadtentwicklung benötigt einen Entwicklungskeim auf dem Areal, welcher ein Konglomerat von sozio- und gastrokulturellen, aber auch ökonomischen Nutzungen umfasst. So kann eine kritische Masse von Nutzungen und Energien, welche die notwendige Präsenz und Öffentlichkeit generieren können, entstehen und eine frühzeitige Verschränkung der zukünftigen Überbauung mit den Nachbarquartieren ermöglicht werden.

Das nutzungs- und prozessorientierte Vorgehen erfordert den temporären Erhalt der Substanz.

Die Aneignung und Transformation von bestehenden Ressourcen ist in der Regel auch immer lustvoll und attraktiv. Es bringt Unerwartetes hervor und schafft kontinuierliche Übergänge von der Vergangenheit zur Zukunft.

RÜCKBAUSZENARIEN

Die Vereinbarung im Kaufvertrag "Stadt Linz / ÖBB", dass die ÖBB den Abriss/Rückbau des FBhf_Areals übernimmt und eine freigemachte Fläche an die Stadt übergibt, lässt grundsätzlich verschiedene Rückbauszenarien zu. Bezogen auf eine nachhaltige Entwicklung sind dies:

A.

Kompletter Rückbau:

Für die Arealentwicklung verbleiben keinerlei Ressourcen. Mehrere Jahre hindurch besteht eine unansehnliche Schotterfläche, welche die Gefahr von Vandalismus und illegaler Abfallentsorgung birgt. Wegen der fehlenden Infrastruktur ist die frühzeitige Öffnung und temporäre Nutzung erheblich erschwert.

B.

Rückbau Hochbauten - Erhalt der versiegelten Flächen:

Der für die komplementäre Entwicklung erforderliche Stützpunkt erfolgt über die Setzung einer temporären Architektur. Die Errichtung solcher Strukturen stellt einen zeitgemäßen Umgang im Zuge solcher Umwandlungsprozesse dar. Im Zeit- und Budgetplan sind diese Setzungen zu inkludieren und mit der Bebauung des Areals zu koordinieren.

C.

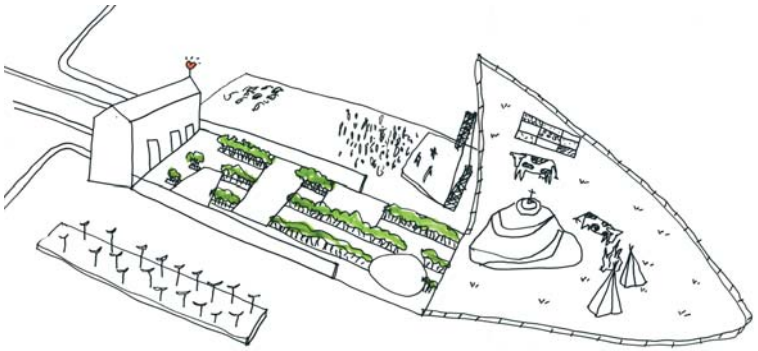
Bedarfsbedingter Rückbau:

Gebäude und Flächen können als bauliche Ressourcen für den Stützpunkt und weitere Nutzungen dienen. Der finanzielle Aufwand zur Adaptierung und Nutzungbarmachung des Areals wird reduziert. Über die Fortsetzung des Rückbaus (oder dauerhafte Erhaltung) wird “bedarfsbedingt” später entschieden.

INKUBATOR

Ort und Funktionen
Das bisherige Verwaltungsgebäude bietet aufgrund seiner Lage (direkte Schnittstelle zwischen Alt und Neu) und des Raumangebots geradezu ideale Voraussetzungen für eine Verortung des prozessorientierten Planungsgedankens. Vom anfänglichen Inkubator mit hoher Ausstrahlungskraft kann es sich im Laufe der Zeit zum eigentlichen Quartierzentrum entwickeln. Erst dient es quasi als Stecker, um das FBhf_Areal an die Stadt Linz anzuschließen, später übernimmt es im werdenden Stadtquartier eine Funktion zur Integration und Konzentration des sozialen und öffentlichen Lebens.

Grobkonzept
Das Gebäude beherbergt zu Beginn Pioniernutzungen, welche das Gelände in das öffentliche Bewusstsein tragen und den integrativen Planungsprozess erlebbar abbilden. Idealerweise folgt die Belegung der Räume einem Konzept, welches im Erdgeschoss publikumsorientierte Nutzungen und in den Obergeschossen kreative Nutzungen mit beschränktem Publikumskontakt vorsieht. Wichtig ist eine gewisse Bespielung von Außenräumen, sowohl auf die Areal- wie auch auf die Stadtseite hin.
Bedeutungsvollste Nutzung ist die Anlauf- und Informationsstelle der Trägerschaft des Gesamtprojektes gekoppelt an ein gastrokulturelles Angebot.



Sollte die Erhaltung des Verwaltungsgebäudes nicht möglich sein, so müßte die Funktion des Gebäudes als Schnittstelle von "Stadt - Areal" durch eine temporäre Architektur übernommen werden. Teile davon könnten in die spätere Bebauung oder in die Ausstattung des öffentlichen Raums dauerhaft verortet werden.

Feinkonzept
Die Klärung von konkreter Eignung und Potenzialen sowie der operativen Details und eines Budgets müssten Gegenstand einer weiterführenden Expertise sein, welche in Abstimmung mit den politischen Entscheidungsträgern, der Intendanz Kulturhauptstadt 2009 sowie mit dem Siegerprojekt des städtebaulichen Wettbewerbs im Herbst/Winter 2006 zu erfolgen hat.

NUTZUNG ÜBER PROJEKTE

Eigeninitiative
Entscheidend für die prozessorientierte Planung und Entwicklung sind die einzelnen Projekte und deren Akteure. Dafür sind Rahmenbedingungen zu schaffen, die Nutzungen ermöglichen und Entwicklungsfreiräume bieten. Erfahrungsgemäß wirken sich dabei Top-down-Strategien negativ aus und haben in der Regel nur wenig Erfolg. Erfolgreich sind hingegen Bottom-up-Vorgehensweisen/Projekte, die in ihrer Detailausprägung von den Akteuren selbst entwickelt und umgesetzt werden.

Voraussetzungen
Nachstehend sind sinnstiftende Typologien und beispielhafte Nutzungen/Projekte angeführt. Generell zeichnen sich gute Projekte dadurch aus, dass sie einerseits mit dem Ort ihrer Realisierung interagieren oder sich darauf beziehen und/oder andererseits durch humorvolle, intelligente Perforierungen und Transformation von Mainstream-Nutzungen neue attraktive Werte generieren.

Urbane Mischung
Anzustreben ist ein Mix von Projekten und Nutzungen, welcher in konzentrierter Form einen Querschnitt städtischen Lebens "öffentlich, halböffentlich und privat" bietet. Projekte müssen im Hinblick auf die Arealentwicklung daher unterschiedliche Aufgaben übernehmen und diverse inhaltlichen Bereiche abbilden.

Synergie mit Kulturhauptstadtprojekten
Die Konsultation der auf www.linz09.at bereits publizierten Projekte zeigt, dass einige davon Projekte durchaus im Sinne der prozessorientierten Arealentwicklung stehen und durchaus auf dem FBhf_Areal realisiert und verortet werden können.

Zielwirksamkeit
Die Lebensdauer eines Projektes ist weniger wichtig als sein Beitrag zu den Zielen des Gesamtprojektes. Nutzungen können daher sowohl temporären als auch langfristigen Charakter haben, sie haben das Potenzial, in die zukünftige Bebauung integriert oder durch sie substituiert zu werden.

Typologien von Projekten bezogen auf deren Entwicklungfunktion

A1 Integrationsfähige Nutzungen:
Projekte, welche im Bestand von Raum und Fläche realisiert werden können und Kontinuität und Authentizität repräsentieren. Dazu gehören auch Maßnahmen, welche die finale Nutzung vorwegnehmen (z.B. frühzeitige Pflanzung von Baumreihen u.ä.)

A2 Kompensatorische Nutzungen:
Provisorische Nutzungen von Flächen späterer Bauetappen zur Deckung dringender Bedürfnisse der Stadt und insbesondere der angrenzenden Quartiere.

A3 Entwicklungsrelevante Nutzungen:
Provisorische Nutzungen, von denen Impulse für die Standortentwicklung ausgehen können (Attraktoren)

A4 Katalytische Nutzungen:
Provisorische Nutzungen, welche als Leitnutzungen weitere Projekte generieren können.

Typologien von Projekten bezogen auf deren Inhalt

Die Grenzen zwischen den einzelnen Typen lassen sich nicht immer scharf ziehen. Gerade Projekte, welche «interdisziplinär» agieren oder mit dem Charakter des Temporären spielen, sind besonders wohltuend.

B1 Kunst, Kultur und Aktion (K&A)
B2 Freizeit und Sport (F&S)
B3 Gastronomie und Gewerbe (G&G)
B4 Soziales, Soziokultur und Bildung (S&B)
B5 Garten, Grünraum und Ökologie (G&Ö)

EXEMPLARISCHE PROJEKTE

Diese Liste ist weder abschliessend, noch ausschliesslich, sondern dient der Illustration und Inspiration.

Projekt	*Erklärung*	*K&A*	*F&S*	*G&G*	*S&B*	*G&Ö*		
Bauteilbörse	Wiederverwertung von Bauteilen (vom Dachziegel bis zum Fahrstuhl)							
Foodcourt	Mehrere Garküchen mit zentraler gemeinsamer Sitzgelegenheit							
Fitnessparcours	auf Schienensträngen für besondere Geschicklichkeit							
Zugstheater	Kunstinstallation mit Projektion der Namen der durchfahrenden ÖBB-Züge							
Crossgolf	Drivers-Range auf ungestalteten Flächen							
Draisine	Mobilität auf dem Gelände							
Gleishotel	Schlafwagen auf den Geleisen während KHS Linz 2009							
Freie Jugendräume	unbetreute Raumangebote							
Wohnzimmerspielplatz	mit überdimensionierten Wohnzimmermöbeln							
Secondhand-Gärtnerei	Gebrauchte Topf- und Gartenpflanzen (Räumung, Pflege und Verkauf)							
Mobile Gärten	Kleingärten auf mobilen Untersätzen (Schiene/Strasse) oder in Kleinsttreibhäusern							
Kunstinstallationen	z.B. Land-Art, Stadt-Art							★
Parking	Parkflächen für Friedhof/Veranstaltungen als Einnahmequelle für Gesamtprojekt							
Übungsplatz für Steinbildhauer	-							
N-IKEA / NIKE-A	Fachmarkt von jungen Designer/innen							
Stille Zelle	Freier Rückzugsraum							
Soziokulturelle Treffpunkte	Streetworkerstützpunkt, Migrationsberatung, Kinderkleiderbörse, Talentbörse etc.							★
Geldautomat	Symbolische Präsenz für Umschlagplatz							
Gastronomie	Vom Mittagstisch übers Bistro bis zum Gourmettempel							★
Bar/Lounge	diverse Ausprägungen							★
Kleinkunstbühne	-							
Versammlungssaal/-lokal	-							★

Kiosk/Traffik/Gastro-Plug-in	Klein-Angebote für Hunger und Durst							
Kindertagesstätte	-							
Markthalle	z.B. im Winklerbahnhof							
Trendsportmeile	Gelände mit Konzentration verschiedener Trendsportangeboten							
Ateliers	-							★
Kleingewerbe (Start-ups)	Grafik, Design, Mode/Textiles, Architektur, Webdesign, Multimedia, Handwerk etc.							★
Aussichtsturm	um sich einen Überblick zu schaffen							
30-Tage-Shop	Shop mit regelmässig wechselndem Angebot als Experimentierfeld							
Guerilla-Shop	Temporäres Ladengeschäft für Luxusangebote							
Detailhandel allg.	Ergänzung zum Quartierangebot							
Hochsitze	Rauminstallation (Innen und/oder Aussen)							
Gesundheitsstation	Arztpraxis, sanfte Medizin, Erste Hilfe, Ernährungsberatung etc.							

hohe Publikumsorientierung

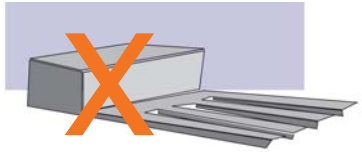
geringe Publikumsorientierung

★ empfehlenswert für Inkubator (Startphase)

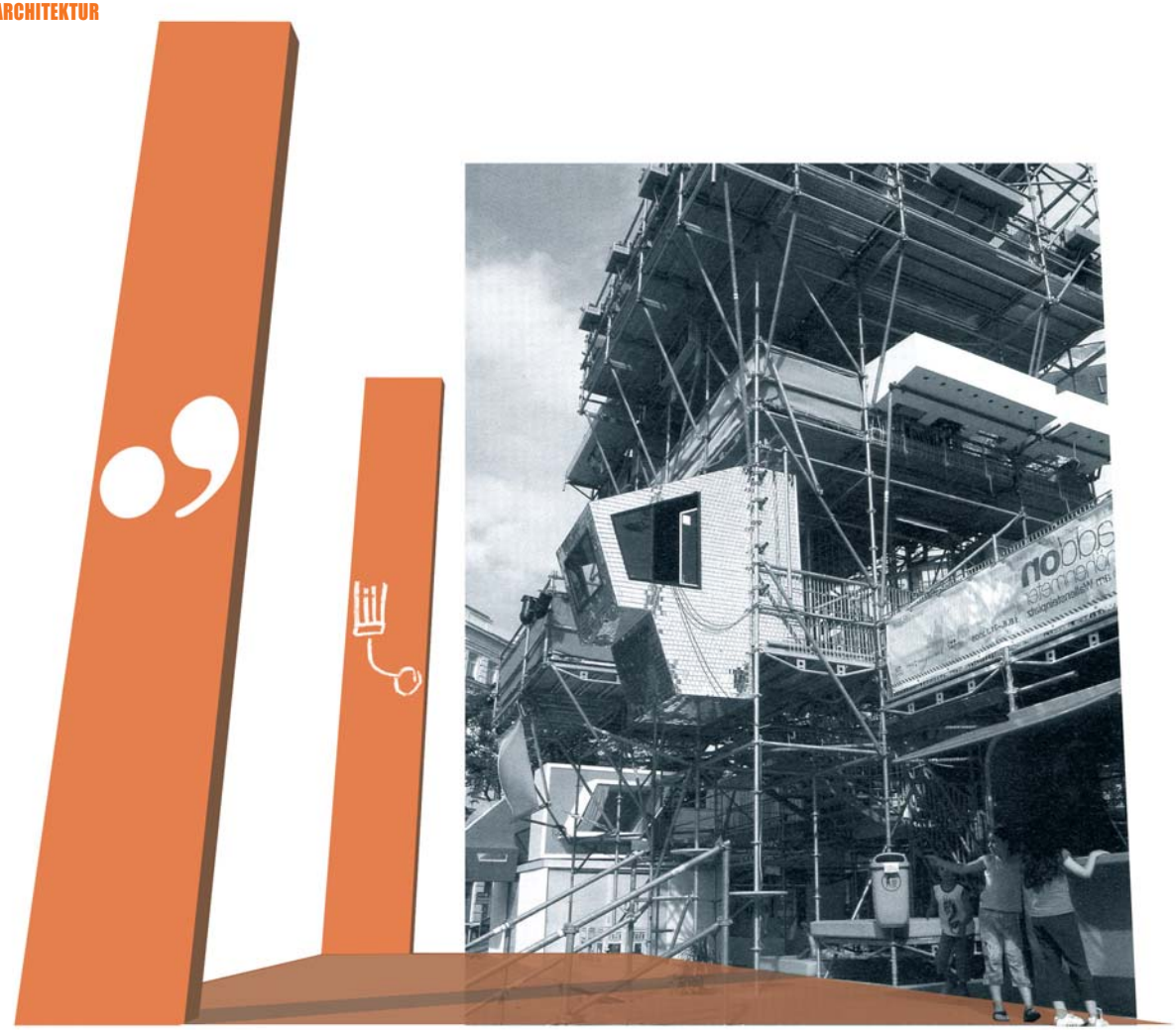
1
ERÖFFNUNG DES INKUBATORS

VAR 1
NUTZUNG DES BESTANDES

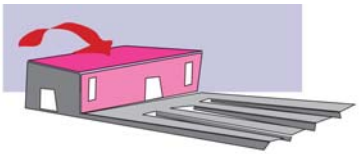
1
ERÖFFNUNG DES INKUBATORS

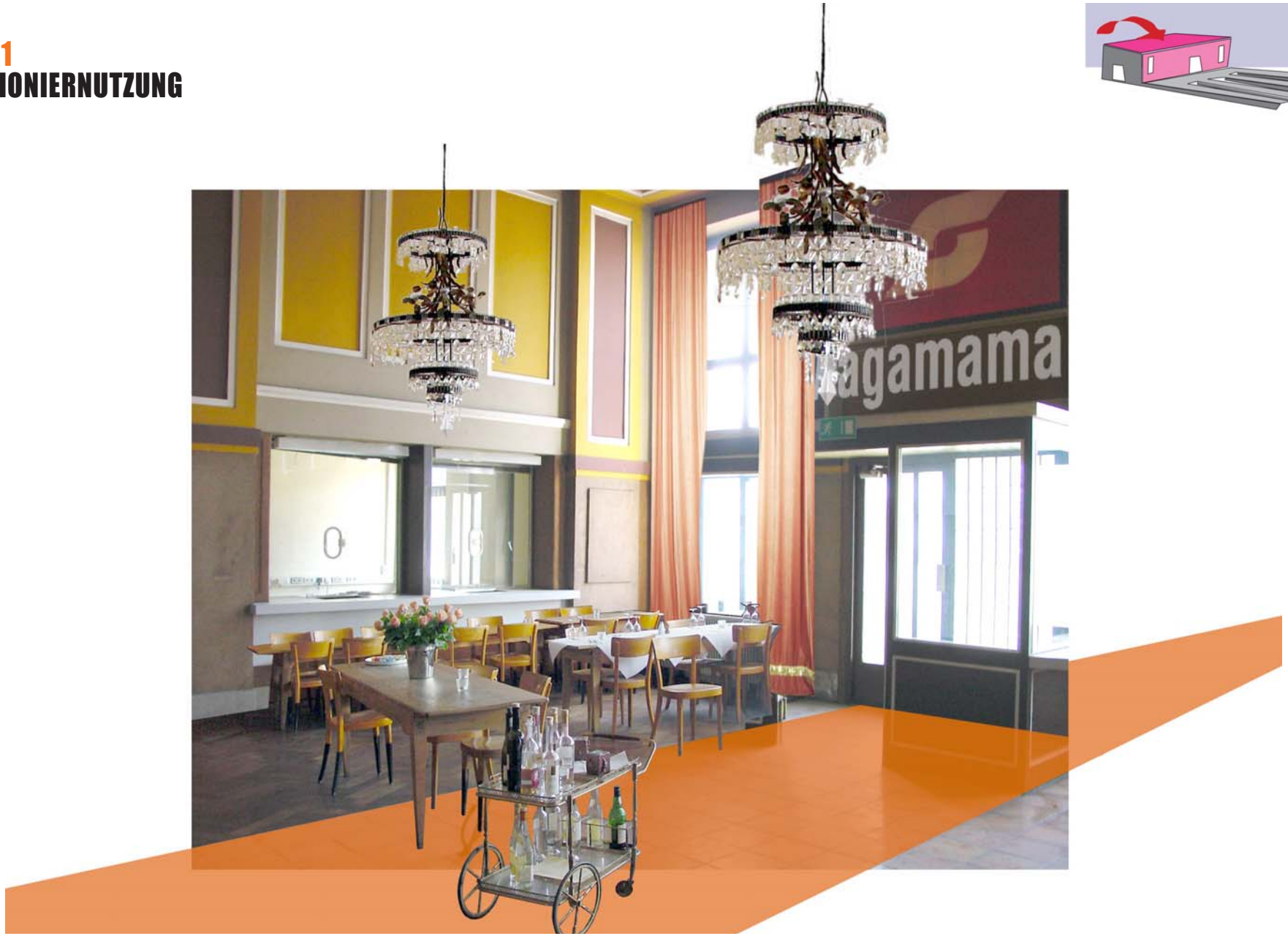


VAR 2
DER STECKER_INKUBATOR ALS TEMPORÄRE ARCHITEKTUR



1.1
PIONIERNUTZUNG

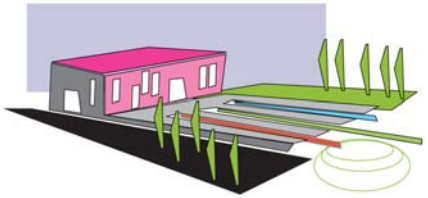




2
PIONIERNUTZUNG DER FREIFLÄCHEN

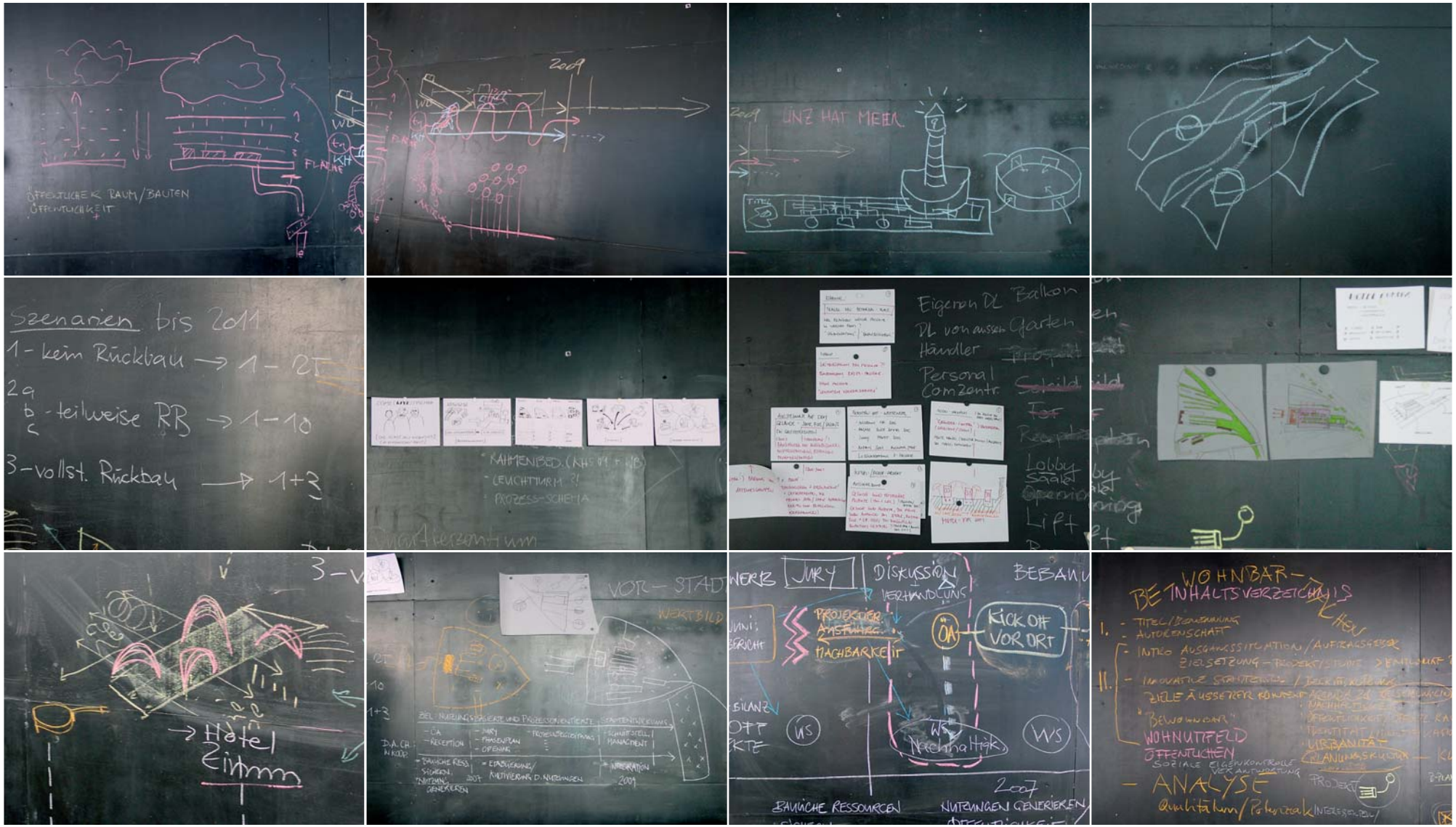
3
TEMPORÄRE FREIRAUMGESTALTUNG

4
EXPANSION DER FREIFLÄCHENNUTZUNG



C

ZIELSETZUNG



1 UNSER ZIEL:
nachhaltige Stadtentwicklung

Die Transformation von einem brachliegenden Bahngelände zu einem vitalen Stadtquartier lässt sich nur zum Teil durch Pläne steuern und umsetzen. Stadtentwicklung ist nachhaltig, wenn ein breites Spektrum an lokalen Akteursgruppen in den Entwicklungsprozess involviert ist und diesen aktiv gestalten kann.

2 UNSER ARBEITSFELD:
der zukünftige öffentliche Raum

Urbanität entsteht durch intensive Öffentlichkeit und Freiräume, die unterschiedlichste Formen der Aneignung ermöglichen. Wir proklamieren die zeitnahe Öffnung des Geländes bereits vor Realisierung der ersten Baufelder für zunächst temporäre Programme, um den Frachtenbahnhof schon in der Startphase als öffentlichen Raum erlebbar zu machen und schrittweise neue Identitäten auf dem Areal aufzubauen.

3 UNSERE METHODE:
nutzungsorientierte Prozesse entwerfen

Ideenaufrufe, Nutzerforen, Wettbewerbe für Raumpioniere oder die öffentlichkeitswirksame Markierung künftiger Freiflächen stimulieren die Aneignung und den aktiven Gebrauch des künftigen Stadtteiles. Die schrittweise Aktivierung und der Aufbau von differenzierten Nutzungsmilieus wird so zum Katalysator der baulichen Entwicklung.

4 UNSER STARTPROJEKT:
der Inkubator

Der erste Impuls für das neue Stadtquartier entsteht an der Schnittstelle zur bestehenden Stadt. Das noch gut erhaltene Verwaltungsgebäude an der Lastenstraße eignet sich als idealer Kristallisationskern für unmittelbare Nutzungsaktivitäten wie ein Cafe, ein Nachbarschaftszentrum oder Start-ups. Von hier aus können sich die Aktivitäten leicht auf weitere strategische Orte des Geländes ausbreiten.

5 UNSER HIGH-LIGHT:
ein Forum für Planungskultur während des Kulturstadtjahrs 2009

2009 wird Linz zur Kulturhauptstadt Europas. Das Frachtenbahnhofgelände hat die außergewöhnliche Chance, sich in diesem Jahr als zukunftsweisendes Modellprojekt für eine neue Kultur der Stadtaneignung und -entwicklung zu präsentieren. Ein internationales Symposium stellt Linz ins Zentrum einer wegweisenden Planungskultur.

PROJEKT GRUNDLAGEN

D
NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG

E
POTENTIAL DES AREALS

D NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG

NUTZUNGSORIENTIERUNG PLANUNGSKULTUR UND NACHHALTIGKEIT

Im Rahmen der lokalen Agenda 21 bekennt sich die Stadt Linz formell zu den Grundsätzen der nachhaltigen Stadtentwicklung.

- Die Naturreichtümer von Linz sollen bewahrt und entwickelt werden.
- In der Produktion und bei den Dienstleistungen soll die Effizienz gesteigert werden.
- Als Voraussetzung für eine zukunftsbeständige Stadt soll soziale Gerechtigkeit angestrebt werden.
- Flächennutzungsstrukturen sollen zukunftsbeständig sein.
- Die Strukturen städtischer Mobilität sollen zukunftsbeständig sein.
- Die Stadt Linz leistet ihren Beitrag zur Verantwortung für das Weltklima. Bürger sollen beteiligt und die örtliche Gemeinschaft in den Prozess der nachhaltigen Entwicklung einbezogen werden.
- Die Kommunalverwaltung soll auf Zukunftsbeständigkeit ausgerichtet sein"

Diese allgemein formulierten Zielsetzungen stützen sich auf einen breiten internationalen Konsens, wie er in der Rio Agenda formuliert wurde. Der dadurch ausgelöste Prozess zeigt sich heute dadurch, dass unzählige Gemeinden dieser Zielsetzung zu nahe kommen.

Weitgehend Neuland dagegen betreten die Städte und Gemeinden in der konkreten operationellen Umsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Gleichzeitig zeichnet sich ein Wandel der Planungskultur ab. Die alte Formulierung von Städtebau als technische und ästhetische Aufgabe weicht heute einem umfassenden interdisziplinären Verständnis von Städtebau, der sich mehr auf den Entwurf von Entwicklungsprozessen als die Herstellung von gebauten Zuständen konzentriert. Planungen im Maßstab zwischen 1:500 und 1:5000, wie sie die zahlreichen Umstrukturierungen von industriellen Brachen darstellen, befinden sich heute in einem planungskulturellen Vakuum. Zu gross, um einfach nur architektonisch entworfen zu werden. Zu klein, um in der abstrahierten Form raumplanerischer Rahmenplanungen bearbeitet zu werden. Natürlich stellt der architektonisch städtebauliche Entwurf noch immer eine zentrale Komponente der Entwicklung von großen Arealen dar. Es sind aber auch neue Instrumente im Verfahren anzuwenden, die den klassischen städtebaulichen und landschaftsarchitektonischen Entwurf ergänzen und den Entwicklungsprozess bezüglich wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Kriterien nachhaltig beeinflussen.

Das Frachtenbahnhofareal in Linz bietet sich an, sich als zukunftsweisendes Modell einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu etablieren. Hinsichtlich der bevorstehenden Kulturhauptstadt 2009 drängt sich für die Entwicklung des Frachtbahnhofs geradezu auf, exemplarisch eine neue integrale auf Nachhaltigkeit zielende Planungskultur zu etablieren und im Rahmen der Kulturhauptstadt 2009 öffentlich zur Diskussion zu stellen.

Bezogen auf die eingangs erwähnten, von der Stadt Linz formell anerkannten Zielsetzungen, müssen mindestens drei Aspekte in den Entwicklungsprozess des Frachtbahnhofareals einbezogen werden.

1.
Erhalt und Entwicklung von Naturreichtümern

Bahnareale sind bekannt für ihren einmaligen Reichtum an Flora und Fauna. Stark durchlässige Böden, vom Bahnbetrieb «kurz» gehaltene Vegetation und starke Besonnung haben eine Pflanzensoziologie zur Folge, die nicht nur zahlreiche schutzwürdige Arten einbindet, sondern auch aus gärtnerischer Sicht einen ästhetischen Wert besitzt. Solche Vegetationen sind wegen der sehr spezifischen bakteriologischen Zusammensetzung der Böden fast unmöglich, künstlich herzustellen. Im Rahmen von Arealentwicklungen, wo auch ausgedehnte Grün- und Freiflächen vorgesehen sind, müsste die Etablierung von öffentlichen Freiräumen auf schützenswerten Vegetationen zur Diskussion gestellt werden. Die Erfahrungen zeigen, dass die Einmaligkeit der Ruderalflächen neben konventionellen landschaftsarchitektonischen Eingriffen, den Standorten eine einmalige landschaftliche Identität verleihen kann. Mit der Natur arbeiten bedeutet, Natur und Freiflächennutzung in einem kulturellen Prozess miteinander zu verschmelzen, der eine Koexistenz von Mensch und Natur auch in städtischen Kontexten erlaubt.

2.
Zukunftsbeständige Flächennutzungsstrukturen

Was zukunftsbeständige Flächennutzungsstrukturen im städtebaulichen Maßstab sein könnten, stellt eine zentrale Herausforderung für das Frachtbahnhofareal dar. Ein ganz wesentlicher Aspekt ist vor allem das negative Image von brachliegenden Flächen aber auch leerstehenden Neubauten.
Nutzungen beeinflussen wesentlich die Identität und Qualität von Standorten. Bauvorhaben im großen Maßstab mit Zeithorizonten von 10 bis 15 Jahren realisieren sich als etappenweiser Prozess von Abbruch/Rückbau und Neubau von Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe oder Freiraum. Entwicklungsprozesse dieser Art sind von starken Eingriffen geprägt, die als temporäre Überganserscheinung ein soziales, kulturelles und ökologisches Vakuum erzeugen. Eine nachhaltige Entwicklung verlangt eine bewusste Steuerung dieser unterschiedlichen Aggregatszustände als Prozess, der sinnvoll von einer Nutzung in die andere überführt. Eine nutzungsorientierte Strategie wird sich vor allem auf Aneignungsformen für die zukünftigen öffentlichen Freiräume konzentrieren. Aber auch in Bezug auf die neuen Bauten stellen sich Fragen vor allem bei der Nutzungsentwicklung in den Erdgeschossen. Die Art der Erdgeschossnutzungen bestimmt wesentlich darüber, ob ein öffentlicher Raum als solcher wahrgenommen wird oder nicht. Nutzungen als Prozess zu entwickeln heißt in diesem Fall, dass z.B. schon vor der Realisierung eines Gebäudes mit einem Restaurant an einer prominenten Ecke des Blockes ein nutzungsverwandtes provisorisches Angebot angesiedelt werden kann.

Eine prozessorientierte Etablierung von Nutzungen die Transformation eines Standorts begleitend stabilisieren und etablieren können.

Eine schrittweise Öffnung des Areals wird bedeuten, das Areal frühzeitig öffentlich zugänglich zu machen und Formen mentaler Aneignung des Ortes in seiner zukünftigen Bedeutung über Zwischennutzungen zu etablieren. Eine solche Nutzungsstrategie hat neben der Bedeutung des Transfers von Identitäten auch den praktischen Wert, dass brachliegende Flächen über die dort aktiven Bevölkerungsgruppen wesentlich dazu beitragen, einer Verwahrlosung und damit einem häufig nur schwer reversiblen Image eines Standorts vorzubeugen.

Die Strukturierung der Freiflächennutzungen muss hinreichend flexibel sein, um mit verschiedenen strukturellen Wandlungsprozessen auch nach der Fertigstellung des Bauprojekts Schritt halten zu können.

3.
Partizipation und Nachhaltigkeit

Partizipation, verstanden als aktive Teilhabe der Bevölkerung an Stadtentwicklungsprozessen, gilt als allgemein anerkanntes Kriterium für Nachhaltigkeitsprozesse. Generell werden partizipative Verfahren als Einbezug der betroffenen oder interessierten Kreise in den politischen Meinungsbildungsprozess oder als Sensor für die Ermittlung von Bedürfnissen genutzt. Die Nachhaltigkeit eines städtebaulichen Prozesses bemisst sich weniger über eine zu einem bestimmten Zeitpunkt als nachhaltig bezeichnete, objekthafte Umwelt, sondern speziell darin, wie diese Umwelt im tatsächlichen sozialen Gebrauch bestehen kann. Die Fragestellung führt zu einem neuen Nutzungsverständnis und zur Forderung nach Nutzungsstrategien, die über die allgemein gültigen, aber an sich passiven Nutzungskategorien (Wohnen, Arbeiten, Erholen, Versorgen) einen aktiven Nutzungsbegriff verwenden, der den Stadtbewohner nicht nur einbezieht, sondern als urbanen Akteur in den Mittelpunkt stellt.

E POTENZIALE DES AREALS

Raumtopologien und Raumqualitäten / Öffentlicher Raum

die neue Welt
Heute ist alles im Wandel: die Wissenschaften, ihre Methoden und ihre Erfindungen, die Weise, die Dinge zu verändern; die Technik, also auch die der Arbeit, deren Organisation und die sozialen Beziehungen, die sie erfordern oder zerstören. Kurz: Wie sollen wir uns in der globalen Welt zurechtfinden, die gerade entsteht und an die Stelle der Alten, nach unterschiedlichsten Orten wohl klassifizierte Welt tritt? Der Raum selbst verändert sich und verlangt andere Weltkarten.

Auszüge aus dem Buch: Atlas / Michel Serres

Eine topologische Annäherung erschließt und erfasst die Raumpotenziale und Qualitäten des ehemaligen Frachtenbahnhofareals am deutlichsten. Zudem bietet diese Herangehensweise die Möglichkeit, das Beziehungsgeflecht mit ihren Realitäten, Dimensionen, Verhältnissen und Relationen, sprich die Stadt als fließendes Ganzes zu lesen und zu bearbeiten. Die Ansprüche des sich Wandelnden, der Transformation, des neu entstehenden Stadtteils werden dabei in ihrer Prozesshaftigkeit selbst zum Gegenstand, zum integralen Bestandteil der Planung und Gestaltung. Die Entwicklung des Stadtteils entspricht so dem Wandel von Aggregatzuständen oder Übergangsphasen, die in jeder Phase spezielle Qualitäten und Potenziale besitzen.
Das „hybride Dazwischen" des Frachtbahnhofs mit seiner ortspezifischen Atmosphäre ist per se Erfahrungs- und Sinnesraum.
Als besonderer Ort konzentrieren sich hier Potenziale von Wahrnehmung und Zeitlichkeit in vielfältigsten Stimmungs /Beziehungsintensitäten, die sowohl das Vergangene spiegeln als auch das Künftige beeinflussen, beziehungsweise prägen werden.

Der Bestand an Bauten, Objekten, Ebenen, Niveaus und Texturen bildet in spannungsreiche Differenzen, und topografische Strukturen, die das Areal „punktuell, linear, flächig oder räumlich" auf vielschichtige Art formatieren. Diese innewohnende Komplexität formuliert vorhandene Qualitäten an Nutzungs- und Gebrauchspotenzialen, die gezielt aktiviert, die Basis für unterschiedlichste Handlungsformen ermöglichen könnten, jedoch derzeit brachliegen.

Denkt man diesen Ansatz konsequent weiter, so stellt sich der gesamte Transformationsprozess des Frachtenbahnhofareals als ein Umformatieren des Ortes dar. Erinnerungsspuren gelebter Vergangenheit bilden Identitätsspuren und verweben diese nachhaltig mit dem entstehenden Stadtteil. Die integrative und schrittweise Neukodierung des Areals schafft fließende Übergänge zur Identifizierung und vernetzt die spezifischen Qualitäten vor Ort mit dem dynamischen Gefüge der Stadt.

Basistypologie

Das Frachtenbahnhofareal in Linz zeigt die typischen Merkmale von Bahnarealen. Es handelt sich nicht einfach um eine struktur- und formlose Leerstelle in der Stadt. Obwohl zahlreiche Flächen nicht mehr genutzt werden, weisen sie ästhetische und funktionale Potenziale auf.

Bauten

Bei den Bauten handelt es sich vorwiegend um Zweckbauten des Bahngüterbetriebs. Charakteristisch für die meisten Gebäude ist, dass sie eine Schnittstelle zwischen Eisenbahn- und Straßennetz darstellen. Nutzungspotenziale für temporäre Nutzungen unterscheiden sich nach dem ursprünglichen Zweck der Gebäude. In Verwaltungsbauten lassen sich auf Grund der bestehenden technischen Infrastrukturen der Büroräumlichkeiten temporäre Nutzungen ohne großem Investitionsbedarf ansiedeln.

Umschlaghallen dagegen benötigen andere Aneignungsstrategien. Konventionelle Nutzungen in ehemaligen Hallen sind häufig mit höheren Investitionskosten verbunden. Die Potenziale der Hallen liegen vor allem bei house in house-Lösungen oder in temporären Veranstaltungen.

Rampen

Rampenbauwerke sind die in den offenen Raum verlängerten Sockelgeschosse der Gebäude. Als über dem Niveau der Gleisfelder situierte Befestigungen, gleichen sie im Gleisfeld «schwimmende Inseln».

Rampenbauwerke können als Fundamente für temporäre Architekturen und vor allem als Plattformen für Freiraumnutzungen genutzt werden.

Strassen

Die Straßen sind direkter struktureller Anknüpfungspunkt zu den umliegenden Quartieren der Stadt und vernetzen vorläufig noch das Areal mit der Stadt. Die Tore als Symbole des Aussperrens sind in ihrer Bedeutung als Schnittstellen und als Einbindung in die Stadt nötig.

Gleisfelder

In ihrer linearen Strukturierung sind Gleisfelder offene Landschaften mit der charakteristischen Vegetation von Bahnarealen. Die Qualitäten dieser Ruderalvegetation sind nicht nur aus ökologischer Sicht von Bedeutung. Die sehr reich differenzierte niedrige Vegetation ist auch hinsichtlich ihrer ästhetischen Qualitäten einmalig und kaum künstlich herstellbar. Die Potenziale liegen vorwiegend in Nutzungen ähnlich derer in öffentlichen Parks. Die Gleise als solche bieten einen stabilen Untergrund (Fundament) für kleinere provisorische Bauten und Schotterfelder.

Schotterfelder

Diese sind zurückgebaute Flächen. Als homogene, mit Schotter überdeckte Felder liegt ihre wesentliche Qualität in der Leere, die unabhängig vom Kontext den größten kreativen Spielraum bietet. Gleich einem leeren Papier sind Setzungen möglich. Die Größe der Felder erfordert jedoch meistens Eingriffe in einer Größenordnung, die entsprechende Zonierungen und Rahmenbedingungen benötigen.

ZEICHEN - SPUREN - TEXTUREN

Die erwähnten Flächentypen zeichnen sich nach innen durch ihre ästhetische Vielschichtigkeit aus, die vor allem ephemeren Charakter haben und dem Ort auch das Bild eines typisch transitorischen Raumes verleihen. Sie sind quasi die Feinmotorik des Frachtenbahnhofareals. Als Symbolträger (zum Beispiel Schilder) vergangener Aktivitäten oder als Spuren der Zeit thematisieren sie direkt die Transformationsmechanismen des Areals. Ihr Wert liegt in den zahlreichen Möglichkeiten zur Um- oder Neucodierung zur Konfiguration des intermediären Prozesses zwischen Vergangenheit und Zukunft. Diese Potenziale sind näher zu analysieren und konkret zu nutzen.

PLUG-IN'S

Unter Plug-ins werden räumliche Eingriffe verstanden, die vorhandene infrastrukturelle Ressourcen auf dem Areal, wie z.B.Wasser- und Energienetze, nutzen. Diese bilden die Basis für temporäre Nutzungen schlechthin. Deshalb ist es wesentlich die gegenwärtigen Strukturen zu erhalten um unnötige Mehrkosten im Zuge der Öffnung und Nutzung des Arelas zu vermeiden. Installationen wie Steckdosen an den Lichtmasten, Zugänge zu Abwasserkanälen und Wasseranschlüsse wären auf einem Plan festzuhalten. Ein PLUG-IN-Plan ist eine unverzichtbare Voraussetzung für die praktische Umsetzung einer ressourceschonenden Nutzungsentwicklung der öffentlichen Räume.

Projektpool und Kooperationen:

-
Entwicklung regional und international vernetzter Projekte

-
TU Wien

-
Stadtteilarbeit Franckviertel

-
Kulturhauptstadt Linz 2009

-
trans_areale_ + D.A.CH.

Weitere Vorgehensweise:

2006

-
Abstimmung mit den zuständigen Entscheidungsträgern der Stadt Linz und der Intendanz Kulturhauptstadt LINZ 2009

-
zusammenführen der Konzeptstudie "Entwicklungsmodell Stadtraum FBhf_Linz" mit dem Siegerprojekt des städtebaulichen Wettbewerbs

-
vereinbaren der Rahmenbedingungen "Zeit-& Budgetplan" samt vertraglicher Fixierung

-
Konkretisierung der "start up - Projekte"

-
Vertiefung der Projektkooperation und Vernetzung auf "regionaler wie internationaler Ebene"

2007

-
Erarbeitung der Detailkonzepte

-
Aufbau der strukturellen Basis

-
Integration der Projekte innerhalb des Planungsverfahrens

-
Realisierung lt. Prozessplan

AUTOREN:

Gabor Stark - Dipl.-Ing. Architektur tx - büro für temporäre architektur, D-Berlin

Geboren 1969, lebt und arbeitet in Berlin. Architekturstudium an der TU Berlin und der Glasgow School of Art, Träger des Architekturpreises der TU Berlin 1997. Freiberufliche Tätigkeit in verschiedenen Architektur- und Stadtplanungsbüros. Wissenschaftlicher Mitarbeiter und Lehrbeauftragter an der TU Berlin und der Kunsthochschule Berlin-Weissensee, Gastkritiker an deutschen und europäischen Architekturschulen. 2000 Gründung von tx - büro für temporäre architektur, zusammen mit Ines –U. Rudolph.
Themenschwerpunkte: Programmatische Stadtentwicklung, Stadtumbau, Zwischennutzung und temporale Planung. Projekte, Vorträge, Forschungsarbeiten und Publikationen zu den Themen Stadtentwicklung und Kulturlandschafts-gestaltung.

Ines –U. Rudolph - Dipl.-Ing. Architektur tx - büro für temporäre architektur, D-Berlin

Geboren 1967, lebt und arbeitet in Berlin und Görlitz. Lehre und Tätigkeit als Bauzeichnerin. Bauingenieursstudium an der IHS Cottbus, Architekturstudium an der TU Berlin und der Ecole Paris-Villemin. Freiberufliche Tätigkeit in verschiedenen Architekturbüros. Lehrbeauftragte an der TU Berlin und der Kunsthochschule Berlin-Weissensee. 2000 Gründung von tx - büro für temporäre architektur, zusammen mit Gabor Stark.
Themenschwerpunkte: Programmatische Stadtentwicklung, Strategische Geländeentwicklung, Partizipative und pro-zessbegleitende Planung.
Mitarbeit im Ideenaufruf des RAW-Geländes (2001- 2003) und Gründungsmitglied der AG Wriezener Bahnhof+ (seit 2004). Seit 2006 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Görlitz Kompetenzzentrum Revitalisierender Städtebau der TU Dresden.

Klaus Overmeyer, Landschaftsarchitekt, Urban Catalyst, D-Berlin

Geboren 1968 in Rhede, Westfalen, lebt in Berlin, Studium der Landschaftsplanung an der TU München und TU Berlin, unter studio-uc selbständig. Gemeinsam mit Philipp Oswalt Initiator des Forschungsprojektes «Urban Catalyst» zu temporären Nutzungen in europäischen Metropolen 2001-03 und Gründungsmitglied der gleichnamigen Arbeitsgemeinschaft (2003-), Gestaltung und Strategieentwicklung für Räume und Flächen schrumpfender Städte, u.a. Park 5.1 (2001 mit cet-0) in Leipzig-Grünau, zahlreiche Projekte zu komplexen Transformationsprozessen urbaner Räume und postagrarischer Landschaften, Autor der Studie und Ausstellung «Raumpioniere Berlin» (2004/05) über Stadtentwicklung durch Zwischennutzung, Strukturkonzepte zur Standortentwicklung von Industriearealen (Berlin Siemensstadt 2004) und der Wissenschaftsstedt Berlin Adlershof (2005). Träger des deutschen Landschaftsarchitektur-preises 2003.

Matthias Bürgin - Dipl. Geograf / ETH SWB / büro metis, CH-Basel

geboren 26.3.1956 in Helsinki. Wohn- und Heimatort: Basel. 1974-78 Studium der Geographie an der ETH Zürich. Weiterbildung in Pädagogik, Journalismus, Öffentlichkeitsarbeit, Projektmanagement, Massage, Medialtherapie. Nach Anstellungen als Raumplaner, Lehrer, Forschungsmitarbeiter, Kulturvermittler und Journalist seit 1994 eigenes Büro: metis - Analoge und digitale Beratungen und Projekte für Stadt und Kultur. Praxisbeispiele: Konzepte und Realisierung von Zwischennutzungsprojekten / städtebauliche Wettbewerbe / Gutachten & Konzepte betr. stadtentwicklungsrelevante Kulturräume, Nutzungsplanung oder Forschung (Ex-Wost) / Strategieentwicklung Car-Pooling / Internetportale zu Stadtentwicklung, Wohnforschung & Kulturprojekten / Projektleitungen für Tanz-, Theater- & Musicalproduktionen / PR- & Eventdesign inkl. Umsetzung für NGOs, Verwaltung, Fachverbände & Kulturprojekte.

Philippe Cabane – Soziologe lic.phil.I / Urbanist DESS IFU /CH-Basel

1960 geboren in Basel. Studium der Soziologie, Philosophie und Humangeographie in Basel und Berlin. Nachdiplomstudium in Stadtplanung am Institut Français d'Urbanisme in Paris. Redaktor bei Tec21 in Zürich. Während sieben Jahren Projektentwicklung und Begleitung der Zwischennutzungsprojeke nt/Areal und Freiflächennutzung auf dem DB-Güterbahnhofareal in Basel. Büro für urbane Strategien, Projektentwicklung und Kommunikation in Basel. Verschiedene Entwicklungsstudien, Publikationen und öffentliche Vorträge. Seit 2006 Forschungstätigkeit am Departement für Architektur an der ETH-Zürich (Lehrstuhl Marc Angélil) zum Thema Informeller Urbanismus, Partizipation und Nachhaltigkeit.

Hans Kropshofer, Mag.art, A-Linz

geboren 1963. Studium an der UFG Kunst und Design bei Prof. Helmuth Gsöllpointner in Linz und an der Kunstakademie Düsseldorf, Klasse Christian Megert - Integration für bildende Kunst und Architektur. Lebt und arbeitet seit 1995 als freischaffender Künstler in Linz.
An den Übergängen der Disziplinen "Kunst und Architektur" bilden die Themenfelder Stadtraumforschungen - Stadtgestaltung im sozial-gesellschaftlichen und öffentlichen Kontext den Schwerpunkt der Auseinandersetzung.
Weitere Arbeitsbereiche umfassen die Entwicklung und Umsetzung von Ausstellungskonzeptionen - Inszenierungen und Innenarchitektur.
2000 Gründung von transpublic / Raum für erweiterten Kunst- und Theorieaustausch

Daniela Herold mag.arch.
touzimsky herold architects, A-Linz

geboren 1972, Studium an der Hochschule für künstl. u. industrielle Gestaltung, Linz (1990-97) und an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee (1995-1996), Diplom 1997.

Postgraduate Studium am Berlage Institute, Amsterdam (1999/2000)

seit 2005 Universitätsassistentin, Raum & Designstrategien, Kunstuniversität Linz

2001 Gründung von touzimsky herold architects mit Rolf Touzimsky

Rolf Touzimsky mag.arch.
touzimsky herold architects, A-Linz

geboren 1971, Studium an der Hochschule für künstl. u. industrielle Gestaltung, Linz (1991-97) und an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee (1996), Diplom 1997.

Mitarbeit im Büro .NL Architects, Amsterdam (Tische Stipendium) 1999/2000

seit 2003 Staatlich befugter und beeideter Ziviltechniker (aufrechte Befugnis)

2001 Gründung von touzimsky herold architects mit Daniela Herold

D.A.CH.

D.A.CH. steht für die Länderabkürzungen von Deutschland, Österreich und der Schweiz. Nach zunächst bilateralen Kontakten begegneten sich Fachleute aus den Bereichen Architektur, Urbanismus, Kultur, Soziologie und Geografie im Sommer 2005 auf dem Symposium «The (con)temporary City» in Linz und gründeten D.A.CH. als internationales Netzwerk für prozessorientierte Stadtentwicklung.

Im November 2005 erfolgte unter dem Label «Stadtgespräch» ein dreitägiger Workshop in Basel zum Thema «Zwischennutzung - neue Wege in der Stadtentwicklung» (eingeladene Experten für die öffentliche Abschlusspräsentation: Hedy Graber und Martin Heller). Im April 2006 traf man sich wieder in Linz, um das Entwicklungspotenzial des Frachtenbahnhofs zu ergründen und konkrete Prozessvorschläge für eine integrierte Stadtentwicklung zu erarbeiten.

trans_areale_

Kontakt:

Hans Kropshofer mag.,
Hahnengasse 3, A 4020 Linz,
t/f: +43 (0)732 784438
email: krops@aon.at, kropshofer@transpublic.at

Daniela Herold arch., Rolf Touzimsky arch.,
Beethovenstraße 21, A 4020 Linz,
t/f +43 (0)732 662334
email: office.rtdh@aon.at