

Hochhausstudie Innsbruck

Herausgeber
Stadt Innsbruck – Stadtplanung
Architekturforum Tirol



Hochhausstudie Innsbruck

Herausgeber
Stadt Innsbruck – Stadtplanung
Architekturforum Tirol

Pietro Caruso

Hermann Czech

helix – Sozial- und Kulturwissenschaften
(Martin Hebertshuber, Günther Marchner, Heinz Schoibl)

Jourdan & Müller. PAS
(Simon Fellmeth, Benjamin Jourdan,
Jochem Jourdan, Vincenzo Marchese)

Rainer Köberl

Rainer Pirker

Max. Rieder





Inhalt

0. Vorwort Seite 08

1. Kontext Seite 16

2. Thesen Seite 26

3. Hochhauszonen für *normale* Hochhäuser Seite 38

4. Urbanissima – ein *spezielles* Hochhaus Seite 46

5. Anhang Seite 64



Vorwort Stadt Innsbruck – Stadtplanung

Wie in anderen europäischen Städten sind auch in Innsbruck Hochhäuser wieder zu einem städtebaulichen Thema geworden. Dies belegen zahlreiche Anfragen der letzten Jahre. Das Element des Turmes in der Landschaft oder im städtischen Raum kann unter anderem auf die besondere Bedeutung des Ortes oder der Funktion hinweisen. Häufig handelt es sich um das Verstärken und Charakterisieren von Entwicklungsachsen oder -schwerpunkten. Ein besonderes Befassen mit diesem Thema war in Innsbruck notwendig, da in Folge der Hochhausbegeisterung der Sechziger- und Siebzigerjahre und der damit verbundenen, zum Teil negativen Auswirkungen Hochhäuser fast zu einem Tabu geworden waren. Das Auseinandersetzen mit der Thematik war hier umso mehr erforderlich, als sich Maßstäbe und Randbedingungen anderer Städte, die meistens in ebener Landschaft mit großflächiger Ausdehnung und entsprechenden äußeren Entwicklungsbereichen liegen, nicht auf Innsbruck mit seiner alpinen Tallage, der guten Einsehbarkeit von oben und den eher kleinräumigen Verhältnissen übertragen lassen.

Deshalb stellte sich die Frage, ob in Innsbruck Hochhäuser überhaupt vertretbar sind und wenn ja, unter welchen Randbedingungen, für welche Nutzungen und an welchen Standorten. Um dieser Frage nachzugehen, hat die Stadt Innsbruck das Architekturforum Tirol mit dem Erarbeiten einer Hochhausstudie beauftragt. Das hier präsentierte Ergebnis stellt einerseits eine gute Grundlage für eine weitere breite Diskussion dar und bringt andererseits wichtige Kriterien für die Weiterentwicklung der Hochhausthematik in Innsbruck.

Trotz der grundsätzlichen Feststellung der Hochhausstudie, dass Innsbruck keine Hochhäuser braucht, ist mit dem Eröffnen von Möglichkeiten an besonderen geographischen oder funktionalen Standorten ein wertvolles Potential aufgezeigt. Die Arbeit kann und soll jedoch nicht ein eingehendes Auseinandersetzen mit und Hinterfragen von konkreten Projekten ersetzen. Sie bietet ein Instrumentarium, mit dem verschiedene Typen von Hochhäusern beurteilt, diskutiert und schließlich auch umgesetzt werden können. Damit ist eine sowohl für Investoren als auch die Öffentlichkeit, die Politik und die Verwaltung transparente, jeweils kontextbezogene Vorgangsweise gegeben.

Hochhäuser dürfen nicht Selbstzweck sein, sondern sollen die räumlichen und funktionalen Entwicklungsziele der Stadt unterstützen und sowohl für die Stadt als Ganzes als auch für das jeweilige Umfeld den gewünschten sozialen und urbanen Mehrwert bringen. Die Stadt Innsbruck hofft, dass Investoren dies als Herausforderung für zukunftsweisende Projekte auffassen werden und somit die dynamische und engagiert vorangetriebene, qualitätsvolle Bauentwicklung eine adäquate Fortsetzung findet. Wir würden uns freuen, wenn diese Publikation Anregungen für interessante Projekte und eine breite Diskussion bringen könnte.

Die Stadt Innsbruck dankt dem Architekturforum Tirol, Architekt Max. Rieder sowie den Teams und den Fachexperten der Jury für die angenehme und produktive Zusammenarbeit bei diesem spannenden Arbeitsprozess.

Georg Gschnitzer – amtsführender Stadtrat
Erika Schmeissner-Schmid – Leiterin der Stadtplanung
Thomas Posch – Projektleiter



Vorwort Architekturforum Tirol

Wer ist geeignet eine Hochhausstudie für Innsbruck zu erstellen?

Diese Frage bildete den Ausgangspunkt eines Gesprächs, das vor etwa zwei Jahren gemeinsam mit der Stadtplanung Innsbruck im Rahmen einer Diskussion über eine Hochhausstudie entstand. Die Gesprächsrunde, an der Vertreter der Stadtplanung und der Architektenschaft teilnahmen, wurde von Planungsstadtrat Dr. Gschnitzer nach seinem Amtsantritt ins Leben gerufen und befasst sich seitdem in informellen Diskussionen mit der Stadtentwicklung von Innsbruck. Diese Dialogform zwischen Stadt und Architektenschaft ist in dieser offenen Art neuartig für Innsbruck. Sie reflektiert die derzeit positive Stimmung für Architektur in Tirol und speziell in Innsbruck.

In der Diskussion kristallisierte sich bald heraus, dass das Thema *Hohe Häuser* nicht von einem mehr oder weniger routinierten Stararchitekten abgehandelt werden soll. Als Alternative wurde die Idee eines workshopartigen Arbeitsprozesses mit mehreren beteiligten Teams und dem Ziel einer oder mehrerer Studien entwickelt. Das Architekturforum Tirol erarbeitete gemeinsam mit der Kammer der Architekten und der Zentralvereinigung ein Konzept, das von der Stadt positiv aufgenommen wurde. Mit der Durchführung wurde das Architekturforum Tirol betraut.

Als erster Schritt wurde ein EU-weites Bewerbungsverfahren ausgeschrieben, auf das insgesamt 60 Architekturbüros reagierten. Die qualitativ hoch stehende Beteiligung am Verfahren überraschte alle Involvierten.

Zur Zeit herrscht in Europa eine Konjunktur an Hochhauskonzepten. Viele dieser Studien analysieren die urbanen Randbedingungen und definieren mögliche Hochhausstandorte. Nur sehr wenige uns bekannte Studien entwickeln jedoch eine flexible und zukunftssträchtige Idee zum Hochhaus und lassen eine kritische Grundhaltung erkennen.

Die vorliegende Studie hat für Innsbruck ein neues Konzept im Umgang mit *Hohen Häusern* entwickelt und damit einen hohen Anspruch für diesen Gebäudetypus formuliert. Stadtgestalt, Stadtmorphologie und Stadtästhetik bilden dabei die entscheidenden Parameter und wurden in diesem Zusammenhang innerhalb des Studienprozesses und in der Reflexion von außen heftig diskutiert. Die spezielle Topographie von Innsbruck hat vielleicht im Gegensatz zu anderen Städten geholfen, sich mit diesen Themen auf eine andere und neue Art auseinander zu setzen. Denn die Studie verknüpft stadtmorphologische Fragen mit stadtästhetischen Überlegungen und geht damit auf den speziellen Kontext von Innsbruck ein.

Der prozesshafte und diskursive Ablauf dieser Studie war unserer Meinung nach für die Stadtentwicklungsplanung äußerst wertvoll und sollte als Vorbild für den zukünftigen Umgang mit Themenstellungen genommen werden. In diesem Zusammenhang sei angemerkt, dass in Tirol ein großes architektonisches Potential existiert und dieses gemeinsam mit Anregungen von außen für die Zukunft eine große Schubkraft für die Entwicklung von Innsbruck eröffnen kann.

Wir bedanken uns bei allen Beteiligten für den offenen und risikobereiten Umgang mit der Fragestellung, den großen Einsatz und das Ergebnis.

Johannes Wiesflecker – Vorsitzender Architekturforum Tirol
Arno Ritter – Leiter Architekturforum Tirol



Hochhaus und die Stadt

Max. Rieder

Mit der unmöglich abstrakt zu beantwortenden Frage *Wozu sind Hochhäuser sinnvoll?* soll deutlich gemacht werden, dass es nur eine *spezifische* Debatte über Hochhäuser in einer Stadt geben kann. Gerade die Tatsache, dass jede Stadt ihren individuellen Charakter besitzt, muss bei Diskussionen über Hochhäuser beachtet werden. Denn der Globalisierungsdruck sollte als **Chance der Re-Urbanisierung**, der Reflexion bekannter Planungsdoktrinen und von städtischer Öffentlichkeit gesehen werden. In Anbetracht dessen könnte Europa einen sehr speziellen Beitrag im *Festival der Regionen* liefern.

Was ist Stadt heute?

Stadt stellt heute eine lose Ansammlung unterschiedlichster sichtbarer und unsichtbarer Strukturen dar, die durch Bewegung in Beziehung gehalten werden und nur mehr in Teilaspekten beschreibbar sind. Die gängigen Ordnungsmechanismen greifen in diesem Zusammenhang nicht mehr. Denn die Ideengeschichte der Stadt wurde um den Aspekt der Bewegung *dazwischen* bereichert und hat damit traditionelle Momente der Stadt abgelöst. Die Reaktion auf diese Entwicklung, die Stadt entweder nach den Prinzipien der *Kritischen Rekonstruktion* oder dem Modell der Netz-Stadt zu verstehen, spaltete die Städtebaudebatte in den letzten Jahren in zwei ideologische Lager. Demgegenüber steht das Argument von Peter Zlonicky, wonach "das Verständnis für die Gleichzeitigkeit von höchst unterschiedlichen Entwicklungen neue Einsicht der Stadtplanung" → *Anm. 1* sein wird, da diese zukunftsorientierter und der Stadtentwicklung dienlicher ist.

Die **Visionen zur vertikalen Stadt** haben in den vergangenen Jahrhunderten die Stadtgeschichte wesentlich beeinflusst und weiterentwickelt → *Anm. 2*. Die Beschäftigung mit dem Vertikalen als utopischem bzw. innovativem Element der Stadt, steht im Kontrast zur flächigen Stadtentwicklung und unterlag verschiedenen Konjunkturwellen. Waren es in den 1930er Jahren avantgardistische Ziele und in den 1960er Jahren gesellschaftskritische Ansätze, so zeugen die Hochhauswellen der 1970er und 1990er Jahre eher von der Sehnsucht Europas zur großen Welt gehören zu wollen: *dabei sein, modern werden bzw. bleiben*.

Gerade aufgrund der Innovationen in jüngster Zeit im Bereich der Bautechnik, Ökologie und Form besteht aber die Chance, das Hochhaus als komplexen und urban nachhaltigen Solitär zu verstehen → *Anm. 3*. Manche Projekte, die sich um einen alternativen Nutzungs- und Raummix bemühten, sind aber – soweit sie realisiert wurden – leider oft durch den Konsum- und Vermarktungsdruck verwässert worden.

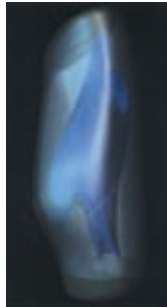
1



2



3



4



5



Die Diskussionen um die Vertikalität bzw. die Horizontalität einer Stadt waren im vergangenen Jahrhundert einem ständigen Wandel unterworfen und beeinflussten die Auseinandersetzung mit dem **Leitbild** einer Stadt → Anm. 4 und 5. Waren diese einst langfristig angedacht, begnügt man sich heute oft mit *light-Bildern*, die in vieler Hinsicht zur schnellen Disposition stehen. Leitbilder werden heute oft nur dann anerkannt bzw. überhaupt diskutiert, wenn diese eine potentielle Unschärfe, Unverbindlichkeit, Konturlosigkeit aufweisen. Im Wissen darum muss es zu einer gedanklichen und methodischen Ausweitung von Leitbildern kommen, um den *Akteuren der Stadt* ein handhabbares und nachhaltiges Werkzeug zu geben.

Die Schlüsselfrage der zukünftigen Planung des Städtischen wird lauten: In welcher Weise kann ein **prozessuales Leitbild** entwickelt werden, das gewisse Leitlinien formuliert, jedoch möglichen selbstorganisierenden Teilprozessen Raum gibt? Die Beantwortung dieser Frage wird zu einer Abkehr von Planungs determinismen und Verordnungsmechanismen hin zu prozessorientierten Planungen führen, die auch **kooperative und ergebnisoffene Modelle** zulassen. In diesem Sinne wird Stadt als ein offenes und widersprüchliches System – ein **soziales Kunstwerk** – begriffen, das einem ständigen Wandlungsprozess unterworfen ist.

Welche **Handlungs(spiel)räume** existieren heute noch für die Stadtplanung? Genau genommen eigentlich nur wenige! Im Zeitalter der Vereinzelung des Individuums und der Erosion des Gesellschaftlichen lösen sich herkömmliche Handlungsmuster auf. Die Bindung der Stadtplanung an ihre Planungsinstrumente, ihre auf den Verwaltungsraum begrenzte Planungssphäre, die Dynamik des Finanz- und

Immobilienmarktes, die Mobilität der Bürger und ihrer Arbeitswelten, die personelle Ausdünnung der Fachverwaltung und ihre Auflösung in Einzelfachbereiche begünstigen ihren Rückzug ins rein Administrative. Mit dem Verlust von konzeptionellen Ansätzen läuft die Stadtplanung jedoch Gefahr, den Entwicklungen nachzuhinken anstatt diese vorzubereiten. In diesem Sinne muss die **Rolle der Stadtplanung** neu geschrieben werden; Verwaltungstätigkeit muss durch **Kommunikationsfähigkeit** abgelöst werden.

Aus der Leitbilddebatte, die letztendlich eine Identitätsfrage nach sich zieht, entwickelt sich meist eine Diskussion um das Stadtbild. Die Bedeutung des **Stadtbildes** ist mit der **Identität** von Städten und ihrer Bewohner untrennbar verknüpft. Die Städte bzw. ihre Bewohner suchen aus Gründen der Existenzsicherung Stadtbilder. Bilder trägt man mit sich herum, sie vergilben nur langsam, weshalb sich ein Wandel des Stadtbildes nur langsam, fast zögerlich ergibt. Wenn man so will, existiert eine anthropologische Vorsicht gegenüber Veränderungen von Stadtbildern.

Die alltäglichen Erfahrungen der StadtbenutzerInnen, die Summe aller Bilder und Zeichen, die diese mit sich herumtragen, widersprechen meist dem *großen Bild der Stadt* der Besucher bzw. der Touristen. Das *Bild* des Anrainers ist jenes, das nicht so sehr vom Fernbild zehrt, sondern unmittelbar und sinnlich-körperlich geprägt wird.

Städtebauliche Strukturen prägen in ihrer Geplantheit oder oft auch Zufälligkeit das Stadtbild. Dieses setzt sich also nicht nur aus ästhetisch gewollten Konzepten zusammen, sondern wird wesentlich von Zufälligkeiten in der Stadtentwicklung bestimmt. Durch die Ästhetisierung aller Lebensbereiche erhält die Ästhetisierung des Stadtbildes eine immer größere Bedeutung. Diese Entwicklung führt dazu, dass das nachträglich historisierte und verklarte Bild der Stadt oft zum identitätsstiftenden Moment einer Stadt wird. Aber auch scheinbar intakte Stadtbilder sind letztendlich durch den steten Wandel der Stadt schleichend verändert worden. Während Veränderungen im horizontalen Stadtgefüge oft unbemerkt stattfinden, erfordern vertikale Höhenentwicklungen hingegen bewusste Willensäußerungen und Übereinkünfte. Dieser Akt berührt jedoch gesellschaftliche **Mythen**, hinter denen sich unterschiedliche und oft konträre Stadtvorstellungen verbergen. In gewissem Sinne wird verständlich, warum man nicht nur in die Höhe, sondern vielmehr *in die Tiefe bzw. in die Psyche der Stadt* eindringt, wenn man in Europa einen Turm bauen will und damit das Stadtbild in Spannung versetzt.

Die Doppelbotschaft eines Hochhauses liegt darin, einen Ort zu definieren und gleichzeitig über diesen Ort hinaus seine Bestimmung zu entfalten. Das Zeichen Hochhaus steht für die Internationalität am Ort. Artifizielles versus genius loci – ein **Symbol der Ökonomie**. Die Crux an dieser sich selbstdarstellenden Wirtschaft ist, dass das Hochhaus an sich einen Bautypus darstellt, welcher infolge seiner konstruktiven und haustechnischen Komplexität unwirtschaftlich ist. Das Objekt selbst ist also immer unrentabel, lediglich die Nebeneffekte steigern die Wirtschaftlichkeit. →



Das Hochhaus wird aber gerade deshalb als Luxusgut der Ökonomie eingesetzt, da es aus der absurden Verhältnismäßigkeit von ökonomischer Potenz und Erfolg bzw. Unwirtschaftlichkeit, also erst durch einen **Willensakt**, den man sich leisten können muss, quasi als Paradoxon geschaffen wird.

Die formenden **Kräfte des Stadtbildes – die stadtstrukturellen Substantien** – sind (noch) kulturraumspezifisch bedingt. Die Besitzverhältnisse, die Parzellenstruktur, die Bewegungen zwischen den Bauwerken, die ursprüngliche und kulturtechnisch geschaffene Topographie, die spezifische Wirtschafts-, Sozial- und Infrastruktur, der Kompensationsaspekt von Nutzungen, die stadtklimatischen Bedingungen und die immobilienwirtschaftlichen Aspekte werden im Stadtbild sichtbar und sind stadtbildprägend.

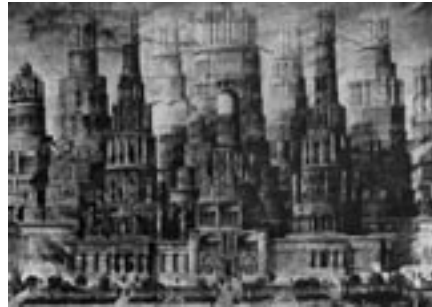
Noch heute wird Urbanität mit hoher Personen- und Flächen-dichte gleichgesetzt. Aber empfindet man eigentlich Urbanität nicht als eine Vielfalt und hohe Dichte unterschiedlicher Nutzungsmöglichkeiten? Das *Konstruieren von Urbanität* durch das monofunktionale Hochhaus war lange Zeit das wichtigste Synonym der Moderne und Postmoderne. Die Autoren der Studie möchten demgegenüber Urbanität als **soziale Dichte** verstehen. Soziale Dichte beinhaltet den örtlich-räumlichen und örtlich-sozialen Kontext, die Mannigfaltigkeit und Widersprüchlichkeit des Wohn-, Arbeits- und Freizeitalltages. Soziale Dichte unterscheidet sich von statistisch-stadtplanerischen Momenten fundamental, weil diese eben zeitliche und atmosphärische Komponenten des Alltages mit berücksichtigt. Damit sind unserer Meinung nach auch Grundsätze der **Nachhaltigkeit** gewährleistet. Daraus leiten sich stadtstrukturelle Konzeptionen ab, die mit den Schlagworten der **dezentralen Konzentration** und dem **Prinzip der Nutzungsmischung** umschrieben werden können.

In diesem Zusammenhang ist der stadtypologische Konflikt zwischen Horizontalität/Raum und Vertikalität/Raum zu erwähnen, welcher das Thema Hochhaus begleitet. Das amerikanische Hochhaus setzt typusgeschichtlich den neutralen Stadtgrundriss voraus und folgt in seiner Erscheinung somit dem Kontrastprinzip. Der europäische Turm bezieht sich typusgeschichtlich auf grundrissliche Sonderstellungen im Stadtgefüge (z.B. Platzsituation, Raumfolgen, topographische Charakteristiken und dgl.) und basiert damit auf dem Resonanzprinzip. Hochhäuser gestalten in Nordamerika die Innenstadt (*downtown*), in Europa hingegen nehmen Hochhäuser unterschiedliche Standorte im Stadtkörper ein. Mit dieser Standortvariabilität sind stadtgestalterische Trends und Argumente in der europäischen Hochhausplanungshistorie verknüpft.

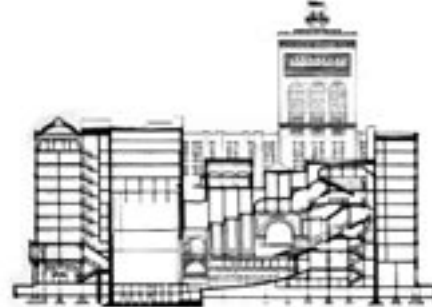
6



7



8



9



10



Diesen städtebaulichen Überlegungen war gemein, dass das Hochhaus als krönendes Motiv bzw. als Orientierungspunkt innerhalb des Stadtkörpers behandelt wurde. Von diesem, mittlerweile obsolet gewordenen, Bedeutungsmuster erholte sich das europäische Hochhaus bisher nicht, denn die Bedeutung der Kirch- und Rathaustürme hat im Nachkriegs-europa widerstrebende Kräfte evoziert. Über die letzten Jahrzehnte hinweg entwickelte sich deshalb zusätzlich das städtebaulich-normative Prinzip der Ausschluss- bzw. Tabuzonen, welches immer subtilere Beziehungen zur historischen (und damit touristischen) Stadt aufbaute (London bereits 1938, Paris nach 1977). Die Hochhausdebatte in Europa hat jedoch seit dem *Tour Maine-Montparnasse* (Paris 1973) ein neues Reflexionsniveau erreicht.

Städte wie Zürich, Berlin, Hamburg, Köln, München, Stuttgart und Wien relativierten ihr ausgesprochenes oder lanciertes Hochhausverbot der 1980er Jahre, indem sie mit gesamtstädtischen und stadtmorphologischen Überlegungen an die geänderten Herausforderungen der 1990er Jahre herangingen → Anm. 6 und 7. Grundsätzlich führte dies dazu, dass keine Einzelstandorte von Hochhäusern mehr, sondern Hochhauszonen entstanden.

In Mittelstädten erlangte in den 1980er Jahren eine bestimmte Hochhauskomposition, nämlich *das Geviert*, Allgemeingültigkeit. Damit wurden die Vorläufer für die Cluster-Bildungen der 1990er Jahre geschaffen und erste Überlegungen getroffen, Hochhäuser unabhängig ihrer Nutzung wieder konzentriert und zentral (Tour de Lion in Lyon, Media-Turm in Köln) und/oder in der Nähe von Hochleistungsverkehrsinfrastrukturen zu positionieren (Stuttgart Bahnhof 21, Wien-Mitte).

Bisher ist in Österreich keine wirkliche Diskussion über Hochhäuser geführt worden. In einigen österreichischen Regionen wurde das Thema lediglich aufgrund der begrenzt verfügbaren Bauflächen angedacht. In diesem Zusammenhang wird deutlich, wie vorausschauend Innsbruck als erste österreichische Landeshauptstadt agiert, wenn eine gesamtstädtische Hochhausstudie mit prozessoffenen Handlungsanweisungen (Stichwort: *Urbanissima*) in Auftrag gegeben wird, die weit über eine Image-, Marketing- und/oder Strukturverdichtungsstudie hinausgeht.

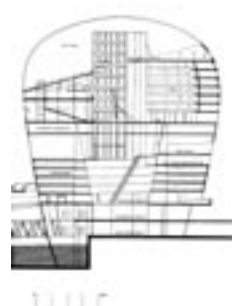
Das Hochhaus und die Stadt werden dann eine produktive Beziehung eingehen, wenn man den **stereotypen Dichte-, Ereignis-, Nutzungs- und Investorenmustern** eine **systemische Sensibilität** entgegensetzt und aus dem konventionellen Hochhaus ein spezielles und kontextabhängiges Hochhaus entwickelt, welches die Tradition des *primären Komplexes* transformiert – *the Making of an European City*. Denn die Alternative lautet nicht: *Hochhaus to be built or not to be built*.

Der Essay handelt also nicht von den pragmatischen Bedingungen eines Hochhauses, sondern thematisiert vielmehr das Phänomen im Hinblick auf den **sozialen Raum der Stadt**. So versucht der Essay denn auch systemisch *das Unbeschreibbare zu beschreiben*. In diesem Sinne soll die Studie als ein Plädoyer für die Stadt gelesen werden, da ihr Ergebnis eine europäische Sicht auf das Thema Hochhaus wirft.

11



12



13



14



Anmerkungen

- 1 Peter Zlonicky: Städtebau in Deutschland – Aktuelle Leitlinien. In: Heidede Becker, Johann Jessen, Robert Sander (Hrsg.): Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa, Krämer Verlag 1998, S.166
- 2 Bruno Taut: Stadtkrone 1919, Antonio Sant'Elia 1909 und Leonidov 1922, El Lissitzky: Wolkenbügel 1926, Le Corbusier: Ville Contemporaine 1922, Plan Voisin 1925 und Ville Radieuse 1930-1936, Hugh Ferriss: Visionen 1929, André Lurçat: cité verticale à Villejuif 1932, BBPR: Torre Velasca 1957, Utopien der 1960er Jahre (Yona Friedman: Paris Spatial 1964, Nicolas Schoeffler: Kybernetische Stadt 1969), Peter Cook: Tropfende Türme – Arcadia City 1978, Rem Koolhaas: Stadt des gefesselten Erdballs 1972
- 3 vgl.: Jean Nouvel: tour sans fin 1989, Peter Eisenman: Max-Reinhardt-Turm 1996 und New York-Tower 2000
- 4 → Anm. 1
- 5 K. Brake, J. Dangschat, G. Herfert (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland, Verlag Leske + Budrich 2001
- 6 Marianne Rodenstein (Hrsg.): Hochhäuser in Deutschland. Zukunft oder Ruin der Städte, Verlag Kohlhammer 2000
- 7 Amt für Städtebau, Hochbaudepartment: Hochhäuser in Zürich, Zürich 2001
Jourdan & Müller. PAS: Hochhäuser für Frankfurt – Hochhausentwicklungsplan 2000, Frankfurt am Main 1998
Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München (Hrsg.): Ferdinand Stracke: Hochhausstudie München – Leitlinien zur Raumstruktur und Stadtbild, München 1996
Hochhäuser in Wien – 2001. In: Perspektiven 3-4, Wien 2002

Bildnachweis

- 1 Marino Di Teana: Stadt als Skulptur für 20000 Einwohner. In: Neuer Berliner Kunstverein (Hrsg.): Stadt und Utopie – Modelle idealer Gemeinschaften, Verlag Fröhlich & Kaufmann 1992
- 2 Ken Yeang – Green Skyscraper. In: Ken Yeang: The Green Skyscraper, Verlag Prestel 1999
- 3 Michael Hensel, Kivi Sotama: Vigorous Environments. In: Wiley Academy (Hrsg.): Contemporary Techniques in Architecture, Architectural Design Vol. 72, 2002
- 4 Tour de Saint Herouville. In: Alsop, Fuksas, Nouvel, Steidle Verlag 1986
- 5 Jean Nouvel: The Station Triangle, Euralille, 1994. In: Euralille, the Making of a New City Center, Birkhäuser Verlag 1996
- 6 Pieter Bruegel d. Ä.: Der Turmbau zu Babel, 1563. In: Kindlers Malereilexikon, dtv Verlag, o.J.
- 7 E. Salisbury Field: Historisches Monument der Amerikanischen Republik, 1876. In: Kindlers Malereilexikon, dtv Verlag, o.J.
- 8 Sullivan & Adler: Auditorium Building, Chicago 1889. In: Johann N. Schmidt: Wolkenkratzer, Ästhetik & Konstruktion, Dumont 1991
- 9 Downtown Athletic Club, 1931. In: Rem Koolhaas: Delirious New York
- 10 BBPR: Torre Velasca, Mailand 1957
- 11 Renzo Piano, Richard Rogers: Centre Georges Pompidou, 1977. In: Claudia Haberlik: 50 Klassiker. Architektur des 20. Jahrhunderts, Gerstenberg Verlag 2001
- 12 Rem Koolhaas: Sea Terminal, Zeebrugge 1989. In: O.M.A., Rem Koolhaas and Bruce Mau: S, M, L, XL, Benedict Taschen Verlag 1996

- 13 Max. Rieder, Hans Peter Wörndl: Athletic Tower, Wien 1991
- 14 Frederic Borel: mixed used & postoffice, Paris 1994. In: Guide de l'architecture moderne, Editions Alternatives, 2001



Studienautoren

- Team Pietro Caruso und Rainer Pirker, Wien
- Team Hermann Czech und Rainer Köberl, Wien-Innsbruck
- Team Jourdan & Müller. PAS (Simon Fellmeth, Benjamin Jourdan, Jochem Jourdan, Vincenzo Marchese), Frankfurt am Main
- Team helix – Sozial- und Kulturwissenschaften (Martin Hebertshuber, Günther Marchner, Heinz Schoibl), Salzburg
- Max. Rieder
Konzeption, Moderation und Koordination des Studienworkshops
- Architekturforum Tirol
Idee

Vorwort der Studienautoren

Europäische Städte sind einem massiven Imagedruck ausgesetzt.

Innsbruck als *Alpenmetropole* im Schnittpunkt europäischer Transitrouten besitzt eine besondere natur- und landschaftsräumliche Charakteristik. Derzeit diskutierte wissenschaftliche und wirtschaftliche Innovationsprojekte verheißen der Landeshauptstadt Tirol mit ihrem Kultur- und Humanpotential eine besondere Identität im neuen Europa.

Die Hochhausfrage in Innsbruck hat eine lange Vorgeschichte, die bis zu den Anfängen des letzten Jahrhunderts zurückreicht (Lois Welzenbachers Gebäude für die Stadtwerke, Salurner Straße). Wenn auch die Innsbrucker Hochhäuser bisher nur die low-rise-Dimension eines *hohen Hauses* erreicht und keine allgemein breite positive Akzeptanz erfahren haben, so sind sie doch Bestandteil des Stadtkörpers und Stadtbildes geworden.

Nunmehr ist durch Investorenanfragen die Hochhausdiskussion wieder aktuell.

Zwar werden Hochhäuser gemeinhin als urbanes Phänomen klassifiziert, doch dienen sie nur selten der Stadt bzw. ihrer Lebens- und sozialen Qualität.

Demnach hat sich die Studie, in Ansatz und Methodik fächerübergreifend, unter Berücksichtigung des örtlichen Raumordnungskonzeptes/Siedlungsleitbildes, zwei grundsätzliche Fragen gestellt:

- Braucht Innsbruck neue Hochhäuser? Gibt es durch Wirtschaftsentwicklung und/oder Baulandverknappung bestehenden Bedarf nach solchen?
- Können Hochhäuser für einen konkreten Ort besondere, auch planerische Synergien und städtische Vielschichtigkeit erzeugen?

Die Workshopteams beantworten die erste Frage mit **Nein**, die zweite mit **Ja** (wenn auch dazu Kriterien eingeführt werden müssen).

Gerade weil Innsbruck sich einer trivialen Hochhausentwicklung verweigern kann, hat die anspruchsvolle Qualifikation von speziellen **Ausnahmen** in dieser Stadt eine besondere Chance.



1



1. Kontext

1.1 Standort Innsbruck Seite 18

1.2 Leitbilder Seite 24

1.3 Rechtliche Ausgangslage Seite 25

1.4 Gründe für das Hochhaus Seite 25

1.5 Digitales Stadtmodell Seite 25



Lage von Innsbruck im europäischen Kontext

Die Lage von Innsbruck, der Tiroler Landeshauptstadt, im Herzen Mitteleuropas und des Alpenraumes, im Schnittpunkt wichtiger europäischer Verkehrslinien (Nord-Süd-Verbindung Brennerautobahn, West-Ost-Verbindung Inntalautobahn) begünstigt die Entwicklungspotentiale der Stadt. Im Lichte dieser Situation und der spezifischen landschaftlichen Qualität könnte Innsbruck von einer starken wirtschaftlichen Modernisierung noch stärker ergriffen werden.



Lage von Innsbruck im europäischen Kontext

Innsbruck und Umlandgemeinden

Die Umlandgemeinden von Innsbruck sind durch den Trend des Wohnens im eigenen Haus im Grünen von starken Zuwachsraten gekennzeichnet. Aufgrund des gleichzeitigen Rückganges der Landwirtschaft reduzieren sie sich zu reinen Wohngemeinden, während die Stadt Innsbruck sich immer stärker zu einer Pendlerstadt entwickelt. Wegen der relativ schlechten Anbindung dieser Gemeinden an das öffentliche Verkehrsnetz ist ein starker Anstieg des motorisierten Pendler-Individualverkehrs zu verzeichnen.

Talkessel, Wipptal, Silhouette Berge

Die Stadt Innsbruck wird sehr stark von drei dominanten landschaftlichen Merkmalen bestimmt:

- die Lage im Talkessel des Inntals mit dem sehr steilen und schroffen Bergmassiv der Nordkette und dem sanfter ansteigenden Mittelgebirge vor der Gebirgskette im Süden
- die Einmündung des Wipptales in das Inntal
- die zweimalige diagonale Querung des Tales durch den Inn im Stadtbereich

Die Bergketten im Süden und Norden bilden einerseits eine prägende Silhouette, andererseits erlauben sie Blicke von oben auf die Stadt. Beide Aspekte sind in dieser Studie wesentlich für die Situierung von Hochhäusern.



Talraumcharakteristik

Das Erscheinungsbild von Innsbruck im Hinblick auf die Hochhausfrage

Die bauliche Entwicklung Innsbrucks nahm in den letzten vierzig Jahren wenig Rücksicht auf die spezifische landschaftliche Situation. Insbesondere die zahlreichen Hochhausentwicklungen seit den sechziger Jahren haben die bauliche Silhouette und damit das Erscheinungsbild des Talkessels (inneren Talraumes) stark beeinträchtigt. Die Positionierung dieser Hochhäuser erscheint im Stadtbild, von der Sicht aus mittleren Höhenlagen, willkürlich und nur zum Teil aus übergeordneten Aspekten – wie Bebauungen längs des Inns, an Ausfallstraßen und Quartiersübergängen – nachvollziehbar.



Topographie und Stadtkörper

Wichtige Blickpunkte und Blickschneisen – Wahrnehmung der Stadt

Die Struktur der Stadt ist vor allem aus höheren Blickpunkten der umliegenden Bergketten gut erkennbar, wobei die Altstadt allerdings immer schwierig auszumachen ist. Bei dieser *Vogelperspektive* von sehr hohen Standpunkten treten die Hochhäuser relativ wenig in Erscheinung. Anders ist die Situation bei Blicken von beliebten Aussichtspunkten, Wanderwegen und dgl., die sich von Standpunkten halbohoher Erhebungen an den Hangkanten wie Bergisel, Hungerburg, Planötzenhof, Aldrans, Hötting und dgl. bieten. Zahlreiche unterschiedliche Höhenentwicklungen sind teilweise isoliert und pulkartig verstreut wahrzunehmen. Vielfach sind erst bei genauerer Betrachtung Anlagen wie Schloss Ambras, das Ortsensemble Amras, Stift Wilten vor dem Südhang, Ensembles am Nordhang und die Kirchtürme der Altstadt zu erkennen, denn bestehende Hochhäuser sind aus diesen Blickwinkeln durch ihre Schaft- und Kopfausbildung sehr präsent.

Die *Froschperspektive* (Blick von der Straßenebene) erlaubt wegen des weitgehend kompakten Stadtkörpers und der ebenen Topographie des Talkessels im Allgemeinen nur Nahbezüge des Straßenraumes. Wesentlicher sind die Fernwirkungen bei Ausfallstraßen oder übergeordneten Strassenzügen, wenn diese auf sogenannte *Bergpersönlichkeiten* orientiert sind.

In dieser Charakteristik von Wahrnehmung bilden die Konstellation der historischen Kirchtürme und die Sicht auf die *Bergpersönlichkeiten* den Stadtraum gliedernde Strukturelemente. Sie sind bei der Beurteilung der Verträglichkeit zusätzlicher hoher Gebäude bei Planungen in deren Umfeld von besonderer Bedeutung.

Hingegen ist die Wahrnehmungswirkung des Innflusses von oben verschwindend. Andererseits kann das historische Bebauungsmuster des Inntales, bedeutende Anlagen wie Burgen, Schlösser, Klöster und Ortsensembles mit Kirchtürmen an den Talrändern – wie etwa Schloss Ambras schon bei der Annäherung an die Stadt aus Hall kommend sichtbar – zu situieren, heute noch abgelesen werden bzw. könnte es auch als ein Modell für die Wahl von zukünftigen Hochhausstandorten betrachtet werden. → 3.4



Wichtige Blickpunkte und Blickschneisen

Probleme von Hochhäusern im Stadtgefüge

Der Bestand von Hochhäusern (*hohen Häusern*) im Stadtgefüge von Innsbruck ist von folgenden Problemen gekennzeichnet:

- hermetische Wirkung dieser Strukturen durch fehlende funktionale Vernetzungen von innerer Nutzung und öffentlichem Raum
- Deklassierung der Vorbereiche zu Abstandsflächen und städtischen Resträumen
- Monofunktionalität
- Verschattung von Gebäuden und Freiflächen
- Einsehbarkeit von umschlossenen Freibereichen

Wirtschaft und Arbeit

Die Region Innsbruck ist der wirtschaftlich dynamischste Raum Tirols. Allerdings weist die Stadt selbst im Vergleich zum Stadtumland nur unterdurchschnittliche Zuwachsraten und Strukturschwächen auf. Sehr dynamisch hat sich der private Dienstleistungssektor (wirtschaftsnahe Dienstleistungen wie Vermögensverwaltung, Versicherungen etc.) entwickelt – sowohl als Arbeitgeber als auch beim Beitrag zur Bruttowertschöpfung BWS.

(Laut Wirtschaftsleitbild WL 1993 hat die Vermögensverwaltung 7% Anteil an den Beschäftigten und 33% an der BWS.)

Der Einzelhandel zeigt deutliche Verlagerungstendenzen mit zunehmenden Schwächen im Innenstadtbereich und dynamischer Entwicklung an der Peripherie (wobei sich ein beträchtlicher Teil außerhalb der Stadtgrenzen von Innsbruck ansiedelt). Die Schwäche des Innenstadthandels führt zum Verlust von Kaufkraftpotential an das Umland. Der Beitrag zur BWS ist damit deutlich gesunken.

Die Bedeutung des Tourismus ist mit einem Beitrag zur BWS von ca. 5% wesentlich geringer als sein Stellenwert in der öffentlichen Diskussion.

Panoramablick vom ehemaligen Holiday Inn, Blick Richtung Norden



Zu den (mit anderen Landeshauptstädten vergleichbaren) wirtschaftlich-strukturellen Entwicklungen im Innsbrucker Zentralraum zählen:

- Der **sekundäre Sektor** weist insgesamt deutlich sichtbare Strukturschwächen auf: Industrie und Gewerbe wandern aufgrund ihres Bedarfs an Fläche und Infrastruktur zunehmend in das Stadtumfeld (Peripherie bzw. Umlandgemeinden) ab. Die Industrie erleidet einen absoluten Rückgang an Bruttowertschöpfung (BWS). Der Stadt fehlen zudem große (internationale) Leitbetriebe.
- Der **Dienstleistungssektor** entwickelt sich insgesamt dynamisch: Sein Anteil an der BWS der Stadt Innsbruck liegt über 80%. Dabei muss zwischen öffentlichen und privaten Dienstleistungen differenziert werden: Der öffentliche Sektor (öffentliche Verwaltung und Einrichtungen wie Universität, Uni-Klinik, Sozialversicherung etc.) wird aufgrund der Funktion als Landeszentrum weiterhin eine starke Position behalten. Dem überdurchschnittlich hohen Anteil an der Beschäftigtenzahl steht allerdings ein geringer Beitrag zur BWS gegenüber (1991 laut Wirtschaftsleitbild: 26% der Arbeitsplätze, 12% Anteil BWS).

- Die **Größe der Betriebsstätten** zeigt eine überwiegende Kleinstrukturiertheit der Innsbrucker Betriebe – 1981 hatten 63,9% der Betriebe weniger als 5 Beschäftigte, 90,8% hatten weniger als 20 und nur 4 Betriebe mehr als 500 Beschäftigte. Zwischen 1991 und 2001 stieg die Zahl der Arbeitsstätten von 5.827 auf 8.884 an, ein Trend, der sich ausschließlich aus der Zunahme von Selbständigen bzw. Einzelunternehmen in neuen Dienstleistungsbereichen erklären lässt. →

Panoramablick vom ehemaligen Holiday Inn, Blick Richtung Ost



Wohnen

- Der hohe Standard an **Humankapital**, aufgrund der Vielfalt an Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten (Schulen, Fachhochschulen, Universitäten), gilt als herausragende Stärke von Innsbruck. Allerdings besteht für hochqualifizierte Arbeitskräfte ein Mangel an attraktiven Arbeitsplätzen in der Stadt: Sie entscheiden sich entweder für einen sicheren (ihrer Qualifikation oft nicht entsprechenden) Arbeitsplatz in der öffentlichen Verwaltung oder wandern zu den Industriebetrieben im Umland ab.
- Die **Attraktivität der Stadt Innsbruck für Arbeitnehmer und Unternehmer** wird von den beiden Gruppen (nach einer Analyse für das Wirtschaftsleitbild) unterschiedlich beurteilt: Während der Arbeitsort Innsbruck für ArbeitnehmerInnen generell attraktiv (sichere Arbeitsplätze) erscheint, fällt das Urteil der Unternehmer fast durchwegs negativ aus. Beklagt werden vor allem die schlechte *Wirtschaftsgesinnung*, Bodenknappheit und Mängel der Infrastruktur. Positiv wird einzig das hohe Ausbildungsniveau bewertet, wobei für viele hochqualifizierte Personen lange Zeit die sicheren Arbeitsplätze des öffentlichen Sektors attraktiver waren.

Die Bevölkerungszahl von Innsbruck hat sich bei rund 130.000 eingependelt. Da das Wohnen als eine der möglichen Nutzungen im Hochhaus zu sehen ist, stellt die Dynamik der Entwicklung und Verteilung der Wohnbevölkerung durchaus einen wichtigen Hintergrund für die *Hochhausfrage* dar.

Einerseits scheint das (schlechte) Image des sozialen Mehrgeschosswohnbaus eng verknüpft mit den bestehenden *Hochhaussiedlungen*, andererseits stellt sich die Frage nach den Wohnbedürfnissen der neuen (meist einkommensstarken) UnternehmerInnen und Beschäftigten der *new economy*.

Die aktuelle Entwicklung lässt sich in folgenden Punkten zusammenfassen:

- In der Stadt Innsbruck kommt es zu differenzierten Entwicklungen: Der (schleichenden) Entsiedelung der Innenstadt und der Abnahme der Wohnbevölkerung in den neuen Stadtteilen der 1960er und 1970er Jahre (Olympisches Dorf) steht eine Verdichtung in den Stadtteilen mit Ein- und Mehrfamilienhäusern gegenüber. Neue Wohnungen entstehen vorwiegend in der Höttinger Au, in Hötting West sowie in Pradl, Arzl und Amras (siehe Siedlungsleitbild SL: 9).

- Deutliche Einwohnerzunahmen ergaben sich in diesem Zeitraum nur in Stadtteilen mit starker Wohnbautätigkeit (SL: 8 und 11). Mit Stand April 2000 waren Projekte mit über 3700 Wohnungen bekannt (ohne Frachtenbahnhof), womit drei Viertel des geschätzten Bedarfs von 5000 Wohnungen bis 2011 bereits verortet sind (mit deutlichen Schwerpunkten in Pradl, Höttinger Au und Hötting West).
- Insgesamt gibt es in der Stadt Innsbruck eine enorme Knappheit an Grund und Boden und daher hohe Grundstückspreise für den flächenintensiven Einfamilienhausbau. Dem gegenüber sind allerdings die Wohnungsmieten im europäischen Durchschnitt relativ gering.
- Der Wunsch (Traum) vom Wohnen im Grünen, im Einfamilienhaus hat in der Region Innsbruck in den letzten Jahrzehnten zur Abwanderung der Wohnbevölkerung in die Umlandgemeinden geführt. Diese liegen in mittleren Höhenlagen rund um Innsbruck. Insgesamt besteht eine hohe Nachfrage nach städtischen Wohnungen in Form kleiner Haushalte und Zweitwohnsitze (Studierende, Singles, neue Wohnformen). Aber es fehlt das entsprechende Angebot.



Infrastruktur und Mobilität

Internationale Verkehrsträger kreuzen einander in Innsbruck: Bahn, Autobahn, Flughafen. Zugleich fällt auf, dass der Verkehr vom Transit dominiert wird, großteils an Innsbruck vorbeigeht und damit vor allem Belastungen schafft.

Im engeren Raum von Innsbruck-Stadt wird die Verkehrssituation durch hohe Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) belastet (Pendler, Einkauf), während der öffentliche Personenverkehr (ÖPV) auf regionaler Ebene eine deutliche Schwachstelle darstellt.

Freiraumbedarf

Große Aufmerksamkeit ist dem zukünftigen Bedarf an Freiflächen – auch im Hinblick auf die Hochhausfrage – zu geben. Die im Stadtraum vorhandenen Grünflächen erscheinen stark fragmentiert und wenig zusammenhängend. Weiters sind entlang der Flüsse Inn und Sill in Ansätzen durchgehende Streifen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorhanden bzw. in Planung. (Das Freiraumleitbild formuliert diesbezüglich Notwendigkeiten.)



Infrastruktur und Mobilität



Flächenressourcen

Die Situation ist gekennzeichnet durch:

- Einschränkung der Ausbreitung in der Fläche (Bauland) durch topographische Gegebenheiten (Talkessel, Hanglagen, Flussräume, Verschattung)
- Konzentration internationaler und regionaler Verkehrsträger im Talraum
- Einschränkung des Handlungsspielraumes der Stadt durch die Stadtgrenzen

Insgesamt ist weiterhin eine Entwicklung weg von Mischgebieten hin zur getrennten Nutzung der Flächen für Arbeiten, Einkaufen und Wohnen festzustellen. Ursachen dafür liegen sowohl in der Planungsrationallität der letzten Jahrzehnte als auch in der zunehmenden Sensibilität der Wohnbevölkerung (Lärm, Beeinträchtigung von Lebensqualität). Andererseits gibt es weltweit dazu städtische Alternativmodelle und eine Entwicklung von Gewerbe- und Handelsnutzungen in Richtung bessere Wohnraumverträglichkeit (Bewirtschaftungsmodelle, Verkehrs-Timing, weißes Gewerbe usw.) bzw. eine Tendenz zur *urbanen Stadt* und weg von der *amerikanischen Vorstadt* bzw. den *Garden-City*-Konzeptionen.

Der Baulandbedarf für Wohnen, Arbeit und Gewerbe ist schwer vorauszusehen. Industrie und Gewerbe weisen einen Flächenbedarf zwischen 30 - 1000 m² pro Arbeitsplatz auf, Dienstleistungsbetriebe benötigen zwischen 10 - 20 m² pro Arbeitsplatz. Nach einer Erhebung von 1994 wurden ca. 50 ha Baulandbedarf angemeldet.

Von Seiten der Wirtschaft wird häufig ein Mangel an Flächen für den Dienstleistungssektor, den großflächigen Einzelhandel und das Gewerbe beklagt (SL: 39). Den Engpässen bei Marktverfügbarkeit und Flächenzuschnitten steht eine Tendenz zur Flächenbevorratung seitens der Investoren gegenüber.

Der vielfach bedauerten Abwanderung von flächennutzungsintensiven Industrie-, Gewerbe- und Handelsbetrieben steht allerdings die Ausweitung des Dienstleistungssektors mit viel geringerem Flächenbedarf gegenüber. Dieser Prozess ist im Hinblick auf die Wertschöpfung pro Arbeitsplatz für diesen Bereich für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Innsbruck von besonderem Interesse.

Der Baulandbedarf für Wohnungen scheint gering (nach Daten aus dem Siedlungsleitbild): Für den Flächenbedarf von ca. 5000 - 7000 Wohnungen in den nächsten zehn Jahren werden max. 50 - 70 ha veranschlagt. Das gewidmete Wohnbauland beträgt 112,6 ha. Bei Fortsetzung des Trends von Umnutzungen und Verdichtungen muss allerdings nur ein Teil der benötigten neuen Wohnungen (ca. 1/3) auf unbebauten Baulandreserven (30 - 42 ha) errichtet werden (SL: 37 f.). Neue Flächen für Wohnen in der Stadt entstehen auch durch neu nutzbare Brachflächen wie z.B. das Gelände des Frachtenbahnhofes.

Insgesamt verfügte die Stadt Innsbruck 1999 über 210 ha Baulandreserven. Der geschätzte Bedarf für Wirtschaft und Wohnen ergibt 55 - 77 ha, womit ein erheblicher Baulandüberhang besteht (SL: 42). "Die Tendenz zur Abwanderung ins Umland wird durch das Preisgefälle bedingt und ist ... ein Teil der wirtschaftlichen Neuorganisation der Stadtregion Innsbruck" (SL: 43).

Leitbilder

Im aktuell diskutierten Siedlungsleitbild des örtlichen Raumordnungskonzeptes wird bei der Frage *Hochhäuser* die Notwendigkeit einer eigenen Studie festgestellt (Zielsetzungen nach Gebietstypen – Pkt.10 Hochhausbebauungen).

Dazu werden im Siedlungsleitbild folgende Themen der Befassung angeführt:

- Standort (allgemeine Kriterien wie Tabuzonen etc.)
- Inhalt (verträgliche Nutzungen etc.)
- Gestaltung (Gebäudehöhe, Form etc.)
- Sonstiges (Umgang mit dem Planungsmehrwert, Qualitätssicherung, ökologische Anforderungen)



Siedlungsleitbild 2002



Baurechtliche Definition des Hochhauses

Die baurechtliche Definition des Hochhauses in Innsbruck ist in den *Technischen Bauvorschriften 1998* (Verordnung der Tiroler Landesregierung vom 29. September 1998 über die bautechnischen Erfordernisse für bauliche Anlagen) festgelegt. Im 2. Unterabschnitt (Besondere Erfordernisse für bestimmte Arten von Gebäuden) heißt es im § 20 (1): *Hochhäuser sind Gebäude, deren Wandhöhe zumindest an einer Seite mehr als 22 m beträgt oder bei denen der Fußboden des obersten Geschosses mehr als 22 m über dem anschließenden Gelände liegt.*

Bodenwertabgabe

In Innsbruck gibt es noch keine gesetzlich geregelten Bodenwertabgaben für den Mehrwert eines Grundstückes aufgrund höherer Ausnutzungen. Solche gesetzlichen Regelungen – anderenorts als Planungsausgleich bekannt – zur Gleichstellung aller Bauwerber im Gegensatz zu einzeln ausgehandelten *private public partnership*-Verträgen gibt es in zahlreichen Städten.

Gründe für das Hochhaus

Generell gibt es für Innsbruck kaum rationale Gründe für Hochhäuser. Aufgrund der gängigen Abstandsbestimmungen können durch Hochhäuser generell keine höheren Dichten erzielt werden als durch andere Bauformen. Diese Problematik trifft allerdings nur auf bereits bebaute Gebiete zu, wo aufgrund des Gleichheitsgrundsatzes die Bebauungsbedingungen nicht mehr verhandelbar sind. Hochhäuser sind daher zunächst in erster Linie über Image und Stadtgestalt argumentierbar, in geringem Ausmaß über erzielbare Nutzungspotentiale und stadtstrukturelle Synergien.

Die Innsbrucker Studie versuchte urbane und nachhaltige Argumente für das Hochhaus zu erarbeiten.

Digitales Stadtmodell

Im Rahmen des Workshops wurde ein digitales Stadtmodell unter Einbeziehung der unmittelbar anschließenden topographischen Gegebenheiten bis etwa zur Höhe des Mittelgebirges in vereinfachter volumetrischer Form erstellt und zur Visualisierung einzelner Szenarien verwendet. Dieses Modell kann für weitere Simulationen herangezogen werden.



2



2. Thesen

- 2.1 **Innsbruck braucht keine Hochhäuser** Seite 28
- 2.2 **Mehrwert und Bodenwertabgabe** Seite 28
- 2.3 **Unterscheidung zwischen *normalen* Hochhäusern und einem *speziellen* Typus** Seite 28
- 2.4 **Standortdebatte** Seite 29
- 2.5 **Formdebatte** Seite 31
- 2.6 **Qualitätssicherung** Seite 31
- 2.7 **Ökologische Anforderungen** Seite 31
- 2.8 **Die Notwendigkeit einer strategischen Stadtplanung** Seite 32
- 2.9 **Bestandshochhäuser (*Hohe Häuser*)** Seite 32
- 2.10 **Planung – Aktuelle Projekte bzw. stadtstrukturelle Planungen** Seite 35
- 2.11 **Sonderzonen – Hochhaus** Seite 36



Innsbruck braucht keine Hochhäuser



keine *normalen* Hochhäuser im inneren Talraum

Die Ausgangssituation und der zur Zeit geringe wirtschaftliche Druck in Innsbruck lassen die These zu, dass Innsbruck trotz der Problematik begrenzter Flächenressourcen innerhalb des städtischen Hoheitsgebietes keine Hochhäuser benötigt. Hochhäuser sollten in Innsbruck daher nur auf höchstem Niveau und in Verbindung mit Kriterien diskutiert werden, die unter Rücksichtnahme auf die ganz besondere landschaftliche Situation einen Mehrwert, der im öffentlichen Interesse liegt, sicherstellen.

Die konsequente Verfolgung dieser These ergäbe, dass ein Hochhausverbot hätte empfohlen werden müssen. Eine solche Restriktion erschien in Bezug auf das bestehende Stadtbild, den anstehenden Strukturwandel, die Verfügbarkeit von Flächenressourcen, die Intensivierung und Attraktivierung von ÖPNV und den Wandel der Arbeits-Freizeitwelten als unrealistisch, vor allem im Hinblick auf den schon vorhandenen Hochhausbestand.

Mehrwert und Bodenwertabgabe

Hochhäuser dürfen keine Bodenspekulation und einseitige Abschöpfung auslösen, sondern sollen einen Mehrwert für die Öffentlichkeit nach sich ziehen.

Als öffentlicher Mehrwert eines Hochhauses werden nicht die Sanierung oder Subvention öffentlicher Kassen durch Planwertausgleiche, sondern positive Effekte in sozialen, stadtstrukturellen und stadtgestalterischen Belangen verstanden.

Die Chancen, die aus der Nutzung des Mehrwertes für die Öffentlichkeit erwachsen, sollten von der Stadtplanung genutzt werden und direkt der hochwertigen Entwicklung des jeweiligen Planungsgebietes zugute kommen. Sie könnten auch der Sicherung der Nutzungen von Räumen im öffentlichen Interesse sowie der finanziellen Sicherstellung qualitativer und aufwendigerer Planungen dienen.

Unterscheidung zwischen *normalen* Hochhäusern und einem *speziellen* Typus

Für die Nutzung der unterschiedlichen Potentiale von Hochhäusern müssen sie nach typologischen Gesichtspunkten gegliedert werden.

In der Studie wird daher kontextabhängig (für Innsbruck) zwischen

- *normalen* Hochhäusern und
- einem *speziellen* Typus, der **Urbanissima** unterschieden.

Das **normale** Hochhaus (monofunktionaler Typ) wirkt nur durch seine Höhe und gegebenenfalls durch seine Schlankheit und dient als Imageträger, der Markierung von Orten und der Schaffung einer Adresse.

Der **spezielle** Typus (*alternatives Hochhaus – Urbanissima*) soll kontextbezogen neue urbane Qualitäten für den unmittelbaren Stadtraum, das Quartier, schaffen. Dieser Typus wird individuell, jeweils einzigartig zu entwickeln sein (*Urbanissima = Individuum*).

Durch eine Reihe verbindlicher Kriterien können die Qualitäten der *Urbanissima* für eine soziale Verdichtung und stadtstrukturelle Verbesserungen, Sanierungen und Umnutzungen eingesetzt werden und damit einen sozialen Mehrwert für die Stadt darstellen.



Standortdebatte

Da der Bedarf an Hochhäusern trotz umfangreicher Expertenanhörung und Information über Innovationspotentiale der Stadt nicht prognostizierbar und somit ungewiss ist, müssen die in der Studie angeführten und vorgeschlagenen Standorte unabhängig von der Anzahl der tatsächlich errichteten Hochhäuser eine stadtstrukturelle langfristige Logik aufweisen, ohne dass der Eindruck der Struktur- oder Bildunvollständigkeit entsteht.

Hochhausstudien unterliegen einer stadtstrukturellen, stadträumlichen und stadtgestalterischen Gesamtschau. Die Standortdebatte versucht die oben genannten Aspekte ganzheitlich zu berücksichtigen.

Mittelstädte wie Innsbruck benötigen bzw. erfordern aufgrund ihrer geringen Ausdehnung, visuellen Erfassbarkeit bzw. starken Fassung durch naturräumliche Elemente keine Teilraumlösungen. Das bedeutet nicht, dass Stadtteile keine individuellen Identitäten ausprägen sollen und können, sondern dass die Auswirkungen nicht nur nahräumlich und teilgebietsspezifisch, sondern auf die Gesamtstadt zu beurteilen sind.

Im letzten Jahrhundert sind unterschiedliche Argumentationslinien zur Standortbegründung von Hochhäusern eingesetzt worden.

In aktuellen Hochhausstudien werden Standorte meist durch die Lagegunst am hochleistungsfähigen ÖPNV begründet. Die scheinbare Logik einer vielerorts praktizierten Hochhausentwicklung an Knotenpunkten des öffentlichen und privaten Verkehrs wird in dieser Studie bewusst durchbrochen.

Die geringe Ausdehnung der Stadt und damit Attraktivität körperlicher Fortbewegung in Innsbruck, die vorhandene Flexibilität des nicht schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs sprechen gegen dieses Primat der Verknüpfung. Durch ein Welle von Verteilungs- und Umschichtungstendenzen der öffentlichen Hand, privaten und institutionellen Wirtschafts- oder Kulturgebilden wurden in Europa im letzten Jahrzehnt innerstädtische Areale ihrer bisherigen langjährigen Nutzungsgegebenheiten entzogen und restrukturierbar. Durch ihre Lage gelten diese als *Renditenrenner*. Die Eigen-dynamik dieser Logik bringt mit sich, dass hier infolge der guten verkehrlichen, technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen das Hochhaus der städtischen *Belebung* des öffentlichen Raumes dienen soll, weil Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Verwahrlosung jener innerstädtischen Zonen außerhalb der Arbeitszeiten (Abend und Wochenende) infolge monofunktionaler Nutzung und mangelnder Aufenthaltsqualitäten ist bekannt. Deshalb hat sich der Workshop nicht einer Logik des Füllens und Überlagerns von ausgewiesenen und möglichen Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebieten zugewandt, sondern versucht, einer gesamtstädtischen Sichtweise gegenüber aktuell verfügbaren Teilräumen den Vorzug zu geben.

Eine andere Haltung in aktuellen Hochhausstudien bezieht sich auf die Einteilung nach Baustruktur und Typisierung von Baukörpern, wobei hier in der Regel davon ausgegangen wird, dass homogen erscheinende Baustrukturen *intakt/gesund* sind und somit keiner Veränderung, insbesondere durch den Bautypus Hochhaus, bedürfen und andere, eben grobkörnigere, heterogene Baustrukturen, *krank* sind und sich eher zu einer Implementierung von Hochhäusern eignen.

Innsbruck wurde im Siedlungsleitbild in 13 baulich-räumliche Gebietstypen klassifiziert. Lediglich folgende Zonen wären für Hochhäuser zur Disposition gestanden:

Hochhausbebauung (Kap. 10), Gebiete mit blockartiger halboffener Bebauung (Kap. 4), Geschosswohnbau (Kap. 9), Mischtyp mit unterschiedlicher Bebauung (Kap. 11), großflächige Sondernutzung (Kap. 12) und Wirtschaftsgebiete (Kap. 13).

Einer solchen städtebaulichen Konzeption wollte der Workshop nicht folgen, da in Innsbruck eine hohe Anzahl von Strukturbrüchen erlebbar ist und die Entscheidung für Baumaßnahmen zugunsten einer urbanen Nachhaltigkeit nicht von Bautypologien, sondern von Nutzungsvielfalt und Nutzungsoffenheit getragen werden soll. In diesem Sinne konnte man eine Einschränkung auf wenige Teilräume treffen, deren Geschichtlichkeit und sozialräumliches Milieu weder durch Nutzungskompensation noch Nutzungsvielfalt bereichert werden würde.

Die vorliegende Studie argumentiert gerade mit den letztgenannten Fähigkeiten und begründet ihre Haltung darauf. Das Verfolgen zukünftiger Standortpotentiale soll nur dort angeregt werden, wo neben dem wirtschaftlichen auch sozialer Mehrwert absehbar ist. Der soziale Mehrwert entsteht durch eine breite Palette von Maßnahmen, die auf die sich wandelnden Bedürfnisse der Bevölkerung reagieren müssen. Das Hochhaus kann darauf ressourcenschonend und punktuell bereichernd reagieren. →



Der Workshop ist gleichzeitig aber zur Auffassung gelangt, dass neben dem dynamischen Prinzip des kontexthaften, aber standortungebundenen *speziellen* Hochhauses durchaus auch *statische*, also *normale* Hochhausstandorte konkret ausgewiesen werden sollten.

Den Thesen der Studie folgend, ist es notwendig, jene Standorte und Zonen für *normale* Hochhäuser aufzuzeigen bzw. all jene Gebiete auszuweisen, die von einer Hochhausentwicklung bzw. auch von *speziellen* Hochhäusern ausgeschlossen bleiben sollen.

In der Studie wurden daher aus folgenden Gründen potentielle Gebiete für eine Hochhausentwicklung ausgeschlossen:

- **Innerer Talraum**

Neben dem mangelnden Bedarf an *normalen* Hochhäusern sprechen auch stadtgestalterische Gründe gegen eine Beeinträchtigung des spannungsreichen Landschaftsraumes in Innsbruck durch Hochhäuser. Gerade die geläufige (und sonst meist zutreffende) architektonische Argumentation, ein Hochhaus sei *eleganter*, wenn es *schlank* sei, setzt den Hintergrund des freien Himmels voraus. Inmitten des Talraumes stehende Hochhäuser würden – einzeln oder in Gruppen – einerseits nicht das Pathos des *Aufragens* annehmen, andererseits die Wirkung des freien Raumes zwischen den Bergen schwächen. Anders ist die Situation am Rand des Talraumes zu beurteilen, wo die Höhe der Gebäude in Beziehung zum nahen Hang steht. Der innere Talraum sollte daher vom *normalen* Hochhaus freigehalten und der *Urbanissima* vorbehalten bleiben.

Dieser spezielle Typus für den inneren Talraum wird nicht durch Standortfestlegungen verortet, weil dadurch seine Potentiale eingeschränkt würden. Das Recht der Errichtung eines solchen Hochhauses im inneren Stadtgebiet ist als Ausnahme zu betrachten und daher mit dem hohen Anspruch, etwas für die Allgemeinheit zu leisten, verknüpft.

- **Südhänge am Fuße der Nordkette**

Weite Teile der Südhänge am Fuße der Nordkette sind Einfamilienhaus-, Reihenhausbzw. Terrassenwohnhausbgebiete. Im westlichen Teil der Stadt ist die mögliche Höhenentwicklung aufgrund der Flughafensicherheitsbeschränkungen sehr gering. Aufgrund dieser spezifischen Situation sollen an Hängen oder Bergflanken keine neuen Bebauungsstrukturen eingeführt werden.

- **Innufer**

Eine Hochhausentwicklung entlang des Inns würde die ohnehin sehr starke Windkanalwirkung in weiten Bereichen des Flussraumes wesentlich verstärken und den vorherrschenden naturräumlichen Charakter beeinträchtigen.

Bei der konkreten Klärung von Standorten für normale Hochhäuser wurden die stadtstrukturellen Bedingungen der Er- und Aufschließung, des ruhenden Verkehrs, der Einflussnahme auf soziale und ökologische Milieus untersucht sowie mittelfristige Veränderungen von Infrastrukturen miteinbezogen. Infrastruktur kann in diesem Zusammenhang für eine neue Regionalbahn oder eine *andere* Autobahn (Stadtautobahn) oder ein urbanes Freizeitband stehen.

Infolge der Standortunabhängigkeit *spezieller* Hochhäuser (*Urbanissima*) wurden für ihre Genehmigung Strukturparameter in einer Checklist für qualitätssichernde Verfahren zusammengefasst. Die Standortfrage für *Urbanissima* unterliegt insofern Einschränkungen, weil Ausschlusszonen und Sicherheitszonen vom Workshop definiert wurden bzw. gesetzlich festgelegt sind.

Ausschlusszonen stellen jene Gebiete dar – solange die gegenwärtigen politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen gelten – in denen ein Hochhausverbot oder Tabu empfohlen wird. In der Regel berücksichtigen diese die historischen stadtstrukturellen und stadtgestalterischen Charakteristiken der Vergangenheit.

Stadtstrukturell sind *Urbanissima* und Hochhäuser in Innsbruck durchaus als Kompensationsinstrumente der Ent- und Verdichtung zu verstehen, die auf sich ändernde Verhältnisse zwischen Umlandgemeinden und Stadt, Stadtkern und Peripherie eingehen können.



Baustruktur

Formdebatte

Die Verfasser der Studie geben nur eingeschränkt Empfehlungen zur formalen Artikulation einzelner Objekte bzw. Standorte, weil Qualität durch derartige Vorgaben im Vorfeld nicht gesichert werden kann. Gleichwohl müssen aus folgenden Gründen im Diskurs über Hochhäuser immer stadträumliche und visuelle Argumente bedacht werden:

- Die bautechnischen Fragen sind als lösbar voranzusetzen.
- Der Versuch, in technokratischer Manier *ästhetische* Kriterien von *sachlichen* zu trennen, ordnet jenen eine lediglich irrationale, emotionelle, letztlich beliebige Entscheidungsfindung zu und negiert die Gesamtsicht eines architektonischen Diskurses.
- Der Versuch, *rein sachliche* Kriterien zur Formfrage zu listen, stößt beim Thema Hochhaus bald auf die Einsicht, dass es – wenn man die Frage der Verschattung einbezieht – keine anderen als visuelle, das heißt im engeren Sinn architektonische und stadträumliche Kriterien gibt, die den Hochhaus-Diskurs von der Erörterung anderer Verdichtungsmaßnahmen unterscheiden.
- Hochhäuser sollen grundsätzlich dem Schlankheitsprinzip entsprechen. In diesem Zusammenhang werden Hochhaustypen wie Hochhausscheiben und Hochhauscluster für Innsbruck kritisch gesehen und als inadäquat abgelehnt.

Aufgrund der Topographie von Innsbruck muss die Draufsicht von Hochhäusern (die fünfte Fassade) in den gestalterischen Überlegungen besonders berücksichtigt werden.

Qualitätssicherung

Während für *normale* Hochhäuser gängige Verfahren für die Qualitätssicherung ausreichend erscheinen, müssen für eine *Urbanissima* spezielle Entscheidungs- und Planungsverfahren verbindlich eingeführt werden.

Diese Verfahren sollen auch bewirken, dass bei diesen Projekten nachhaltig agierende Investoren angesprochen werden.

Ökologische Anforderungen

In europäischen Hochhausstudien wird pauschal die Forderung nach *ökologischen Aspekten* laut. Dies ist – so die Meinung des Workshops – kein spezifisches Hochhausthema.

Man versteht unter ökologischen Anforderungen von Hochhäusern einerseits die Stadtklimatologie (für die Stadt Innsbruck liegt derzeit keine stadtklimatologische Studie oder ein explizites Leitbild vor), andererseits die objektspezifischen Qualitäten. Stadtklimatologisch stellen sich die Fragen nach Windturbulenzen, Luftaustauschstörungen, Aufheizen des städtischen Raumes durch große Fassadenflächen und möglicherweise der Reflexionsproblematik von Lärmemissionen. Andere stadträumlich wirkende ökologische Aspekte wie Versiegelung des Bodens oder Veränderung von Lufttemperatur und -feuchtigkeit sind für Hochhäuser nicht speziell relevant.

Somit verbleiben ökologische Anforderungen für das Objekt selbst, also die Oberfläche/Volumen-Beziehung, Energieverbrauch (z.B. durch Vertikalerschließung, Klimatisierung) und Baustoffeinsatz. Hier brachten gerade die letzten Jahre entscheidende Innovationen durch Regelungstechniken und neue Materialien. Mittels Reduzierung der Kühllasten und Wärmerückgewinnung durch Doppelfassadensysteme, Atri-umlösungen (*Haus im Hochhaus*-Lösungen etc.) erreichen Hochhäuser einen Heizwärmebedarf von 50 kWh/m² pro Jahr bzw. geringe Betriebskosten und damit die Werte konventioneller Gebäudetypen. →



Die Notwendigkeit einer strategischen Stadtplanung

Eine nachhaltige Bedeutung kommt zukünftig dem Baustoff-Recycling und dem Umnutzungspotential von Hochhäusern zu. Bei objektspezifischen Aspekten der Nachhaltigkeit zählen neue Hochhäuser zu den innovativsten Gebäuden und haben vielfach auch ihre Gestalttypologie (das vertikale Prisma) verändert. Heute werden diese Belange bei Großbauvorhaben von Seiten der Investoren als *Marketing-Image* und aus *Facility-Management*-Gründen – auch ohne behördliche Auflagen – berücksichtigt.

Stadtklimatische Veränderungen durch Hochhäuser sind bei Clustern und beim vermehrten Auftreten von Einzelobjekten nachweisbar. Aufgrund der zu erwartenden Anzahl und Höhenentwicklung von Hochhäusern und der orographischen Situation von Innsbruck sind keine zusätzlichen Belastungen zu erwarten. Die vorgeschlagenen Standorte und Höhenentwicklungen nehmen indirekt darauf Bezug.

Die Standorte für *normale* Hochhäuser sind nicht in Talmitte sondern in Talrandlage, sodass Winddüseneffekte verhindert werden und der innerstädtische Luftaustausch gewährleistet bleibt.

Eine clusterartige Anordnung von *Urbanissima-Individu- alitäten* ist nicht möglich, da diese der kritischen Distanz-Regelung zur nächsten *Urbanissima* widerspricht (Objekte bis 60 m Höhe haben in innerstädtischen Gebieten mit vorhandener mittelhoher dichter Bebauung und weitgehend kompaktem Stadtkörper keinen entscheidenden Einfluss auf Windturbulenzen auf Stadtniveau).

Eine strategische Stadtplanung öffnet bisherige starre Rahmenvorgaben durch thematische Absichtserklärungen. Diese sollen idealiter durch eine interdisziplinäre, prozessuale Methodik innerhalb gesamtheitlicher Leitbilder umgesetzt werden, um den jeweiligen Anforderungen einer dynamischen Stadtentwicklung gerecht zu werden. Das vorgeschlagene Instrumentarium der *Urbanissima* reagiert auf derartig formulierte öffentliche Absichten.

Strategische Stadtplanung hat auch die Anpassungen und Veränderungen von gesetzlichen, sicherheitstechnischen und verfahrensrechtlichen Bedingungen in die Wege zu leiten. Es soll aber festgehalten werden, dass strategische Stadtplanung räumliche Leitbilder und die Diskussion darüber nicht ersetzen kann und alternative Szenarien anzubieten und vorzubereiten hat.

Bestandshochhäuser (*Hohe Häuser*)

Der Workshop kommt zum Ergebnis, dass die Typologien (Nutzung und Gestalt) der Bestandshochhäuser sowohl für die NutzerInnen, das Nahumfeld als auch für das Stadtbild negativ und als nicht nachahmenswert zu beurteilen sind. Der Bestand muss im Hinblick auf Rückbau und Verbesserungsmaßnahmen thematisiert werden.

Die Kritik an den Innsbrucker Hochhäusern ist allerdings eine Kritik, die fast alle europäischen Hochhausbestände gleich trifft, und kein besonderes Innsbrucker Phänomen.

Die in den 1960er bis 1980er Jahren realisierten Hochhäuser zeichnen sich durch international gleich auftretende Mängel in Verteilung und Disposition, Ausstattung und Wohnumfeld, Nutzungseinseitigkeit, Freiraumgleichförmigkeit bei gleichzeitigem Mangel an Aneignungspotential und unattraktiver Anbindung durch den ÖPNV (Sackgassen- und Endstationsprinzip bzw. Mangel an Verkehrsknoten) aus. Die Liste der Verbesserungsvorschläge ist lang und reicht von sozialpolitischen Maßnahmen bis zum Um- und Rückbau einzelner Gebäude.



Charakteristik des Hochhausbestandes (Hohe Häuser)

Die Stadt Innsbruck verfügt über eine beträchtliche Anzahl von Hochhäusern.

Betrachtet man jene Gebäude, die sich in ihrer Höhe von der für den Innsbrucker Stadtkörper typischen Traufhöhe von 14 - 20 m ablesbar absetzen, so lassen sich ca. 60 Gebäude aufzählen.

Die Mehrzahl der Hochhäuser hat 10 - 14 Geschosse mit einer Höhe von ca. 30 - 45 m. Das höchste Gebäude Innsbrucks ist der 20-geschossige Wohnturm an der Kajetan-Sweth-Straße am südöstlichen Rand des Olympischen Dorfes.

Das Olympische Dorf und die Reichenau zählen jeweils über 20 Hochhäuser. In der Innenstadt existieren ca. 12 vereinzelte Hochhäuser, weiters sind im Bereich Pradl, Hötting und Mariahilf an den Flussufern Hochhäuser situiert.

Hinzukommen werden weitere *hohe Häuser* im Bereich des Frachtenbahnhofes, welche durch die Neuplanungen auf dem jetzigen Gleisfeld entstehen, sowie Solitäre längs der Olympiastraße/Innsbruck Ost.

Verbesserung des Hochhausbestandes

Die Strukturen der Hochhaussiedlungen Olympisches Dorf und Reichenau weisen die für die 1960er und 1970er Jahre typische Bauweise der lockeren Anordnung von einzelnen Hochhäusern im Abstandsgrün auf. Die Probleme dieser Stadtteile sind bekannt:

- Bruch mit den Strukturen der historischen Stadt, kein Entstehen einer neuen Ensemblewirkung
- Zusammenhangslosigkeit und mangelnde Aufenthaltsqualität der Freiräume
- Maßstabslosigkeit zum öffentlichen Raum
- Monofunktionalität
- Mangel an wohnraumbezogenen Freiräumen, Mangel an Teilöffentlichkeit der EG- und DG-Zonen

Für das Olympische Dorf werden folgende *Urbanisierungs-* Maßnahmen vorgeschlagen:

- infrastrukturelle Verbesserungen – Wegenetz rechtwinkelig zum Innufer, neuer Innsteg
- Entwicklung der Innuferpromenade vom Olympischen Dorf bis zur Altstadt
- Entwicklung der südwestlichen Innuferzone gegenüber dem Olympischen Dorf
- Umnutzung der Resträume und Abstandsflächen zu alters- und *gender*-geeigneten Raumnischen
- stadträumliche Verbesserungen durch die Schaffung maßstäblicher Übergänge: Neue Strukturen mit mittlerer Höhenentwicklung könnten hier Strukturverbesserungen einleiten bzw. eine individuellere Räumlichkeit ausprägen.

Bestehende Hochhaus-Cluster sollten durch städtebauliche Maßnahmen, aber nicht notwendigerweise durch zusätzliche Hochhäuser verbessert werden. Jedoch soll eine Urbanisierung durch andere kompensatorische Maßnahmen erfolgen.

Die bestehenden Hochhäuser der Innenstadt müssen individuell bewertet werden. Im Allgemeinen kann man aber feststellen, dass sich die höheren Bebauungen am Inn durch die Weite des Flussraumes besser darstellen als die Gebäude innerhalb der gewachsenen Strukturen, etwa das ehemalige *Holiday Inn*-Hotel, Gericht und Klinikum. Diese liegen teilweise zudem noch innerhalb des von der Hochhausstudie definierten Sichtkorridors vom Bergisel und beeinträchtigen so die Wechselwirkung von Altstadt und Landschaftsraum.

Verbesserung des Hochhausbestandes – Olympisches Dorf



- bestehende Hochhäuser
- Hochhäuser in Planung



Rückbau

Bestehende Hochhäuser im inneren Stadtkörper, die das Stadtbild beeinträchtigen, sollten in besonders schwerwiegenden Fällen auf eine *Blacklist* gesetzt und langfristig rückgebaut werden.

In die Blacklist werden bestehende Einzelobjekte aufgenommen, deren Höhenentwicklung öffentlichen Interessen entgegensteht. Mittelfristig wäre der Rückbau bzw. Abbruch und die Restrukturierung des betroffenen Bauplatzes wünschenswert. Dies gilt insbesondere für das ehemalige *Holiday Inn*-Hotel, das innerhalb des wichtigen Sichtkorridors Altstadt - Maria-Theresien-Straße - Bergisel steht.

Ebenfalls ungünstig eingestuft werden die Wohnhochhäuser der südlichen Reichenau (Andechsstraße 59-63 - Radetzkystraße 42-58), weil sie innerhalb des zentralen Talraumes weder sinnvolle Akzente bilden noch einen sozialen Mehrwert für die Stadt erzeugen, wiewohl hier aus Gründen der Bewohneridentifikation differenzierter vorgegangen werden muss.

Olympisches Dorf – Projekt *European*

Die Projektabsicht wird begrüßt, da sich diese sehr intensiv mit den infrastrukturellen Fragen, nämlich der Verbesserung und Entwicklung einer Nutzungsvielschichtigkeit des Olympischen Dorfes auseinandersetzt.

(Anm.: Das Projekt wurde mit Planungsstand 12/2001 als aktuelle Planung im Bestandshöhenplan aufgenommen; Projektanten: Willi Frötscher, Christian Lichtenwagner)

Innsbruck an den Inn – Standort Alte Universität

Der Workshop empfiehlt im Falle der Weiterentwicklung der Studie *Innsbruck an den Inn* die Kriterien der *Urbanisima* in das Projekt aufzunehmen.

(Studienverfasser: Christoph Langhof, Peter Lorenz, Helmut Reitter)



Sonderzone Raikaturm – Andechsstrasse/B 174

Der Standort wird in der letzten bekannten Fassung (Dez. 2001, Höhenentwicklung ca. 97 m und primäre Monofunktion Hotelnutzung) als nicht verfolgenswert angesehen, da er den zukünftigen Grundsätzen und Empfehlungen, nämlich der Freihaltung des Talkessels bzw. Talbodens von Gebäuden mit besonderen Höhenentwicklungen entgegensteht.

Sollten die Planungen infolge ihres fortgeschrittenen Stadiums nicht mehr rückgängig gemacht werden können, möge eine Höhenentwicklung zugunsten der empfohlenen maximalen Richthöhe von 60 m des Typus *Urbanissima* angestrebt werden. Sinnvoll erscheint es dem Workshop allerdings, das Projekt auf die ursprünglich vielfältigere Nutzungskonzeption zurückzuführen bzw. das Projekt im Hinblick auf eine urbanere Straßenraumqualität der Andechsstraße (Anm.: konzipierte Entwicklung Straßenrandbebauung im SL) und für eine maßstabsbezogene Entree Wirkung zu entwickeln.

Es wird dringend empfohlen nach den Kriterien gemäß *Urbanissima* vorzugehen.

(Anm.: Das Projekt wurde mit Planungsstand 12/2001 als aktuelle Planung im Bestandshöhenplan aufgenommen; Projektant: Johann Obermoser)

Sonderzone Frachtenbahnhof

Der Standort *Frachtenbahnhof* wird als Sonderzone in dieser Studie betrachtet, weil bereits ein Wettbewerbsverfahren für die Entwicklung dieses Gebietes 2001 abgehalten und ein Masterplan gemeinsam mit der Stadtplanung 2002 abgeschlossen wurde.

Der Wettbewerbsbeitrag zum Frachtenbahnhof bildet die städtebauliche Grundlage der zukünftigen Entwicklungen am Frachtenbahnhof. Der Entwurf sieht eine 5-geschossige Blockrandbebauung vor, die durch höhere, 8-geschossige Gebäude akzentuiert wird. Hinzu kommen 12-geschossige Hochhäuser (Höhe ca. 36 m), die die Bebauung zum westlichen Gleisfeld bzw. zur Olympiastraße im Süden abschließen. Diese Bauhöhen stehen mit der Empfehlung dieser Studie, den Talraum von weiteren Hochhäusern bzw. hohen Häusern freizuhalten, im Widerspruch.

Diese Sonderzone hätte allerdings das Potential für die Errichtung einer *Urbanissima* aufzuweisen. Aus Sicht der Hochhausstudie könnte ein solches Vorhaben – über den zur Zeit bestehenden Plan hinaus – ganz wesentlich dazu beitragen, die Stadt mit einem markanten Gebäude über die trennende Bahntrasse hinweg strukturell und visuell zusammenzubinden. (Eine ähnliche Wirkung könnte nördlich des Frachtenbahnhofs mit dem beispielhaften Standort EKZ Sillpark erreicht werden.)

Das Gelände des ehemaligen Frachtenbahnhofs stellt das größte innerstädtische Entwicklungsgebiet Innsbrucks dar. Die Standortvorteile dieses Areals sind vielfältig: die unmittelbare Nähe zur Altstadt, zum gewachsenen Stadtquartier Pradl, der Bezug zu mehreren Grünflächen, die Lage an der Sill, eine direkte Anbindung zu Hauptbahnhof, Autobahn und Flughafen.

Es besteht die Chance zu einer äußerst attraktiven Adresse, die sowohl für die Ansiedlung von Büros als auch für hochwertiges Wohnen geeignet ist.

In dieser Konzeption entstünde mit einer *Urbanissima* über der geplanten 5-geschossigen Stadtstruktur eine zweite Gebäudekontur auf 60 m. Dies führte auf der Grundlage des bisherigen städtebaulichen Entwurfs zu einer weiteren komplexen Verdichtung, die in der Stadtansicht als neue, unverwechselbare Stadtkrone identifizierbar wäre. Das Areal dafür wird von den Studienautoren jedoch auf den Bereich südlich der Anzengruberstraße beschränkt.

Betrachtet man die längerfristige Entwicklung des gesamten Stadtkörpers, der sich an der Peripherie zunehmend bandförmig ausweitet, so spricht einiges für eine möglichst hohe Ausnutzung der vorhandenen innerstädtischen Grundstücke und die Schärfung der bereits bestehenden Quartiere gegenüber dem Landschaftsraum.

Diese Ziele lassen sich mit und ohne das Instrument der Hochhäuser verfolgen, doch bieten die ehemaligen Bahnareale in vielen europäischen Städten die bis auf weiteres einmalige Chance des großzügigen Stadtneubaus an zentraler Stelle. Die *Urbanissima* kann dabei aufgrund ihrer Zeichenhaftigkeit die Dynamik einer solchen Entwicklung einprägsam veranschaulichen. Für die Stadt Innsbruck ergibt sich daraus die Möglichkeit dem negativen Image des Hochhauses der 1960er und 1970er Jahre eine optimistische Neuorientierung entgegenzusetzen.

(Verfasser Masterplan: Lothar Greulich mit Gordan Dubokovic, Darmstadt)



Sonderzone Innknie

Das Areal *Innknie* wird aufgrund seiner besonderen Lage als Sonderzone angesehen. Dieser Standort sollte einer allfälligen künftigen, derzeit unbekannten überregionalen Sondernutzung, die für die Stadt von großer Bedeutung ist, vorbehalten bleiben. Kriterien der *Urbanissima* werden hier mit Kriterien des Hochhauses verknüpft. Diese Sonderzone ist mit dem stromabwärts liegenden Areal gemeinsam zu betrachten bzw. zu entwickeln.

Es ist festzuhalten, dass bei Entwicklung dieses Gebietes derzeit ein Widerspruch zum FL 1.2.5. besteht, da darin als langfristiges Ziel die landwirtschaftlich gewidmete Fläche für öffentliche Freiraumnutzung vorgesehen ist.

Besondere Rücksicht müsste bei solchen zukünftigen Planungsüberlegungen auf die Auswirkungen auf den Stadtteil Mühlau genommen werden. Das Viertel befindet sich zwar durch den Flussraum in ausreichend großem Abstand zu einer möglichen Bebauung, doch sollten auch wichtige Blickbeziehungen nach Süden Berücksichtigung finden. Die direkte Sicht vom Hauptplatz Mühlau zur Altstadt soll in jedem Falle unbeeinträchtigt bleiben. Gleichzeitig eröffnet sich die Möglichkeit, eine neue einprägsame Flussansicht als Stadtkante aufzubauen, wie sie bisher nur in der Innenstadt, zum Beispiel im Bereich der Mariahilf- bzw. Innstraße besteht.

Die Sonderzone sollte mit weiteren Entwicklungen des **südlichen Flusses** hin bis zum Baggersee/Innsbruck Ost gedacht werden.

Die bestehenden Nutzungen im Bereich des Innknies haben weitgehend öffentlich-sozialen Charakter (Mutterhaus, Sanatorium, Sehbehinderten-Schule, Feuerweherschule, Seniorenwohnheim, Jugendherberge), sodass weitere Planungen flussabwärts auch durch das Engagement der Stadt steuerbar wären. Im Widerspruch dazu stehen derzeit die gewerblichen Strukturen in der Roßau. Dort könnte jedoch der Streifen zwischen Archenweg und Roßaugasse am bereits bestehenden Uferpark arrondiert werden, um eine Bebauung für Wohn- und Büronutzung zu entwickeln (vgl. SL 2.2.5.3.5.).

Diese Überlegungen könnten der Auftakt sein für die stufenweise Restrukturierung des **Gewerbegebietes Roßau** in Richtung modernerem Gewerbepark mit Nutzungsschwergewicht in den Sektoren Dienstleistung und Forschung. Für flächenintensive Gewerbenutzungen sind insbesondere die Grundstücke nahe dem Fluss längerfristig zu wertvoll. Die vorgeschlagene punktförmige Uferbebauung sollte die Durchlässigkeit zum Flusssufer ermöglichen und sich in seiner Erscheinung auf das gegenüberliegende Olympische Dorf beziehen, sodass eine lesbare Wechselbeziehung entsteht. Eine Höhenentwicklung im Bereich der baurechtlichen Hochhausgrenze erscheint dabei realistisch. Höhere Bebauungen wären dann möglich, wenn sie die mittlere Höhe des *Olympischen Dorfes* (12 Geschosse, ca. 36 m) nicht überschreiten und die Uferzone nicht durch Verschattungen belasten.

Eine solche Transformation der Roßau hätte ohne Zweifel positive Auswirkungen auf das Olympische Dorf, welches als monofunktionaler Satellit durch interne Umbauten allein den Anschluss an die übrige Stadt nicht finden kann. Ein neuer Fußgängersteg von der Sepp-Grünbacher-Promenade zum gegenüberliegenden Südufer würde den in der Innenstadt üblichen Abstand der Brücken von ca. 600 Metern herstellen und sollte deshalb Teil des Entwicklungs- und Finanzierungs-konzeptes sein.

Sonderzone Innknie



3



3. Hochhauszonen für *normale* Hochhäuser

3.1 Studieninterne Definition von Hochhäusern Seite 40

3.2 Richthöhenempfehlung Seite 40

3.3 Die Rolle des Hochhauses für die Stadt Seite 40

3.4 Ausweisung von Hochhausstandorten Seite 41

3.5 Kriterien für die Standortwahl im Detail Seite 41

3.6 Beschreibung der einzelnen Standorte Seite 42

3.7 Begleitmaßnahmen Seite 43

3.8 Verfahrensinstrumente und Checklisten Hochhaus Seite 45



Studieninterne Definition von Hochhäusern

In dieser Hochhausstudie wird der Begriff Hochhaus nur für das *normale* Hochhaus, also für den weltweit gängigen Typus des mehr oder weniger monofunktionalen Solitärers angewendet.

Dieser Begriff grenzt sich ab:

- einerseits von der baurechtlichen Definition (nicht jedes Gebäude über 22 m wird als Hochhaus verstanden)
- andererseits von dem in dieser Studie eingeführten Begriff eines *speziellen Hochhauses (Urbanissima)*

Richthöhenempfehlung

Aufgrund der negativen Auswirkungen der Bestandshochhäuser auf das Stadtbild schlägt die Studie vor, Hochhäuser im Höhenfenster bis 60 m nicht freizugeben, sich restriktiv wie in jüngster Vergangenheit zu verhalten *oder* die Kriterien der *Urbanissima* projektspezifisch anzuwenden.

Eine Ausnahme davon ist beim gesamtheitlichen Projekt des Frachtenbahnhofes berechtigt.

Für die *normalen* Hochhäuser östlich des Stiftes Wilten wird eine Richthöhe von 90 m empfohlen, sodass sich, soweit nicht Einschränkungen aufgrund der Bestimmungen der Flughafen-Sicherheitszonen gegeben sind, eine nach Osten ansteigende Höhenentwicklung ergibt.

Westlich des Stiftes Wilten ist die durch die Flughafen-Sicherheitszone reduzierte Höhenentwicklung (47,5 m) wegen der speziellen Wahrnehmung dieser Zone (Blickschneisen aus mittleren Höhen, wie Ferrari-Wiese etc.) auch stadträumlich schlüssig.

Die Rolle des Hochhauses für die Stadt

Die Qualität eines Hochhauses liegt in der Markierung von Orten, dient der Orientierung im Stadtgefüge und schafft Image. Der mögliche Gewinn der Stadt durch das Hochhaus liegt daher vor allem in der Bereicherung des Stadtbildes (vgl. dagegen die Rolle der *Urbanissima*).

Neue Hochhausstandorte in Innsbruck übernehmen demnach im Wesentlichen folgende Funktionen für das Stadtbild:

- neues Image der Stadt
- Markierung des Stadtkörpers
- Betonung der Topographie
- einerseits Entspannung des Flächenbedarfs und andererseits Kompensationsmöglichkeit für Qualitätsverbesserungen in der übrigen Stadt (hinsichtlich Nutzflächen und Freiflächen)



Ausweisung von Hochhausstandorten

Die Studie sieht die Ausweisung von Hochhausstandorten entlang der Südkante der Stadt längs der Inntal-Autobahn vor.

Eine Rangordnung der Realisierungsabfolge wird nicht festgelegt, weil die Standorte unabhängig von Anzahl und Lage der Hochhäuser schlüssig sind. Sie sollte nur durch die Nachfrage bestimmt werden.

Die Standorte befinden sich an den von der Olympiastraße nach Süden – Richtung Mittelgebirge – führenden Straßen:

- im Bereich der *Bleiche*
- im Bereich Winkelfeldsteig/Amraser Straße
- im Bereich westlich der Resselstraße, zwischen Wiesengasse und Paschbergweg
- im Bereich *St. Bartlmä* nordwestlich der Sillbrücke

Die Ausweisung dieser Hochhausstandorte steht im Widerspruch zum Siedlungsleitbild (siehe SL 8.1.1.2 bzw. FL 1.2.3. Grünkeil und 1.2.4 Grünbänder) und zur derzeitigen Nutzung als Freizeitgebiet und landwirtschaftliche Fläche. Diese Nutzung erscheint aber gerade wegen der Emissionen der nahe liegenden Autobahn als wenig attraktiv. Die Verlagerung mehrerer dezentraler Freizeit- und Sportflächen in innerstädtische Wohngebiete ist anzustreben.

Die oben angeführten Standorte sollen die West-Ost-Durchwegung des die Autobahn begleitenden Freiraum-Korridors nicht verhindern. Dazu wird empfohlen, die maximale Ausdehnung der Seitenflächen auf 40 m quer sowie 45 m längs zum Korridor zu beschränken.

Gleichzeitig ist zu gewährleisten, dass die unmittelbar an die Hochhäuser grenzenden Flächen zugänglich bleiben und nicht als Parkflächen für den ruhenden Verkehr in Anspruch genommen werden.

Zusätzlich wird das Areal des Gewerbegebietes südlich und westlich des Westbahnhofes, vom Stubaitalbahnhof bis zum Innrain südlich der Karwendelbögen als Hochhauszone im Rahmen der Einschränkungen durch die Flughafen-Sicherheitszone ausgewiesen.

Durch die dezidierte Ausweisung von Hochhausstandorten, die auch allfällige Sichtkorridore berücksichtigen, erübrigt sich die Festlegung von Ausschlusszonen für *normale* Hochhäuser.

Kriterien für die Standortwahl im Detail

Die neuen Hochhausstandorte in Innsbruck sind durch folgende Potentiale und Eigenschaften gekennzeichnet:

- hoher Imagewert für die Stadt
- Markierungsqualität und topographischer Bezug
- überregionaler MIV-Verkehrsanschluss im Hinblick auf Pendlerverkehr, langfristiges Potential des Umbaus der Autobahn zur Stadtautobahn mit Direktanbindung
- kurze Stichstraßenaufschlüsselung von der B 174 – Olympiastraße/Burgenlandstraße/Amraser Seestraße (geringe Beeinträchtigung bestehender Quartiere)
- bestehende Endstellen der ÖPNV-Linien der Innsbrucker Verkehrsbetriebe IVB-AG
- mittelfristige Option einer ÖPNV-Längerschließung bzw. einer Ringlinie Frachtenbahnhof - Sill - DEZ - Andechsstraße - Reichenauer Straße
- geringe zusätzliche Verschattung am südlichen Talrand durch die Hochhäuser infolge des Mittelgebirges
- geringe Störung durch Tallängswinde infolge Talrandlage
- Vorteil der Höhenentwicklung für die Nutzung an diesem Standort
- Stimmigkeit von Zeithorizonten – ein Hochhaus, zwei Hochhäuser, mehrere Hochhäuser
- mögliche Höhenentwicklung laut Flughafen-Sicherheitszonenplan im Einklang mit Wirksamkeit der Gebäudehöhen
- Synergien mehrschaliger Hochhausfassaden bezüglich Energieeinsparung und Schutz vor hoher Lärm- und Staubbelastung an der Autobahn A 12
- Betonung der Topographie (Hochhaus vor dem Hintergrund der Berge)
- Stadtpanorama mit Nordkettenblick



Beschreibung der einzelnen Standorte

Mittels dieser Hochhausstandorte könnte sich die Stadt auch entlang der Autobahn imagemäßig deutlicher darstellen. Die Auslagerung tertiärer Nutzungen könnte den Flächenbedarf in der Innenstadt kompensatorisch entspannen.

Vor dem Hintergrund der dunklen Bergketten treten die Hochhäuser der ausgewiesenen Standorte und der Zone nicht als *Kronen* der Stadt in Erscheinung, sondern unterstreichen die topographischen Gegebenheiten.

Zone

• **Autobahnabfahrt West/Westbahnhof**

Eine Aufwertung und Eingliederung des Gebietes südlich und westlich des Westbahnhofes in das übrige Stadtgefüge erfordert, bedingt durch die trennende Bahntrasse und die spezifische topographische Charakteristik, eine höhere bauliche Entwicklung. Diese könnte im Zusammenhang mit geplanten Kompetenzzentren in der Nähe der Universität und der Klinik gesehen werden.

Die aufgrund des Flughafen-Sicherheitszonenplanes beschränkte Höhenentwicklung (47,5 m) erscheint im Gegensatz zu den anderen ausgewiesenen Hochhausstandorten aufgrund einer anderen Wahrnehmung dieses Stadtgebietes ausreichend.

Der östliche Bereich dieser Zone befindet sich innerhalb der Ausschlusszone. Diese Überlagerung rechtfertigt sich mit dem städtebaulichen Potential zur stadträumlichen Verbesserung des Umfeldes von Stift und Basilika Wilten. Sie ist auch deshalb vertretbar, weil die möglichen Gebäudehöhen (47,5 m) weit unter der Blickschneise vom Bergisel liegen. Bei den Hochhäusern dieser speziell gekennzeichneten Zone ist allerdings der Blick von der Ferrari-Wiese zu Stift und Basilika Wilten zu berücksichtigen und der Nachweis der Freihaltung des Blickes in Abhängigkeit von genauer Lage und Höhe zu erbringen.

Einzelstandorte

• **Standort St. Bartlmä**

Der Hochhausstandort im Bereich zwischen Brennerautobahn, Bahnlinie und Sill markiert diese topographisch besondere Stelle (Eindringen der Sill in den Längstalraum) hinter den Türmen von Stift und Basilika Wilten. Die visuelle Überlagerung mit diesen müsste sorgfältig abgewogen werden.

Eine attraktive Querungsmöglichkeit für den Rad-Fußweg der Grünachse Sill-Sillschlucht ist mit dem Projekt verbindlich zu entwickeln.

Die Trasse des potentiellen Brenner-Basistunnels der Bahn ist zu berücksichtigen.

• **Standort Autobahnabfahrt Mitte**

Ein Hochhaus im Bereich der künftigen Autobahnabfahrt Innsbruck-Mitte könnte im Zusammenhang mit großzügigen Einrichtungen des ruhenden Verkehrs als Infrastrukturnode mit Gastronomie, Hotel, Fitness, Sport etc. eine funktionale Ergänzung mit urbanen Qualitäten zu Stadion und Inntalautobahn werden.



Begleitmaßnahmen

• Standort Autobahnabfahrt Ost

Der Hochhausstandort im Bereich der *Bleiche* ist im Zusammenhang mit der Stadteinfahrt Ost und einer nutzungsmäßigen Ergänzung des angrenzenden Einkaufszentrums zu sehen. Der Standort ist alternativ unmittelbar an beiden Seiten des Bleichenweges vorgesehen, um von Hall kommend den Blick auf Schloss Ambras zu erhalten.

• Standort Egerdach

Der Hochhausstandort im Bereich der Kleingartenanlage Egerdach bzw. der alternative Standort am Autobahnparkplatz südlich der Kläranlage Roßau komplettiert an der östlichen Stadtgrenze die Reihe der einzelnen Hochhausstandorte.

Die bereits bestehende Erschließung durch den ÖPNV ist erforderlichenfalls punktuell zu ergänzen (Längsverbindung, sobald mehrere Standorte realisiert sind).

Bezüglich des MIV ist, mit Ausnahme der Wohnnutzung, ein Regulativ vorzusehen, das die gemäß Stellplatzverordnung erforderliche Stellplatzzahl zur Begünstigung des *modal split* reduziert (vgl. Beispiel Wien).

Die Stellplätze sind weitgehend unterirdisch, in Teilbereichen durch Unterbauung der Autobahntrasse oder in bereits vorhandenen Garagen unterzubringen. Es ist auch denkbar, die Sockelgeschosse der Hochhäuser für Stellplätze heranzuziehen.

Die MIV-Aufschließung ist im Einzelfall je Stichstraße hinsichtlich des Linksabbiegeverkehrs von der B 174 zu prüfen. Im Sonderfall der geplanten A 12-Abfahrt Innsbruck-Mitte sind begleitende Maßnahmen für die beidseitige direkte Anbindung vorzusehen.

Auch sollten für die Büronutzung Einrichtungen zur Kinderbetreuung vorgesehen werden, die – unter denselben qualitätssichernden Maßnahmen wie die Hochhäuser – vom Investor zu finanzieren sind.

Längerfristig wäre die unterirdische Verlegung der Hochspannungsleitung zu erwägen (Finanzierungsbeitrag der Investoren).

Für die Abgeltung des Planungsmehrwertes gilt die Regelung *öffentlicher Bodenmehrwert* (siehe Verfahrensinstrumente und Checklisten).

Die Projekterstellungen in diesen Hochhauszonen müssen von stadtklimatischen Gutachten (Hangfallwinde) und Untersuchungen der Lärmreflexion begleitet werden.



Das normale Hochhaus am Talrand vor dem Hintergrund der Berge



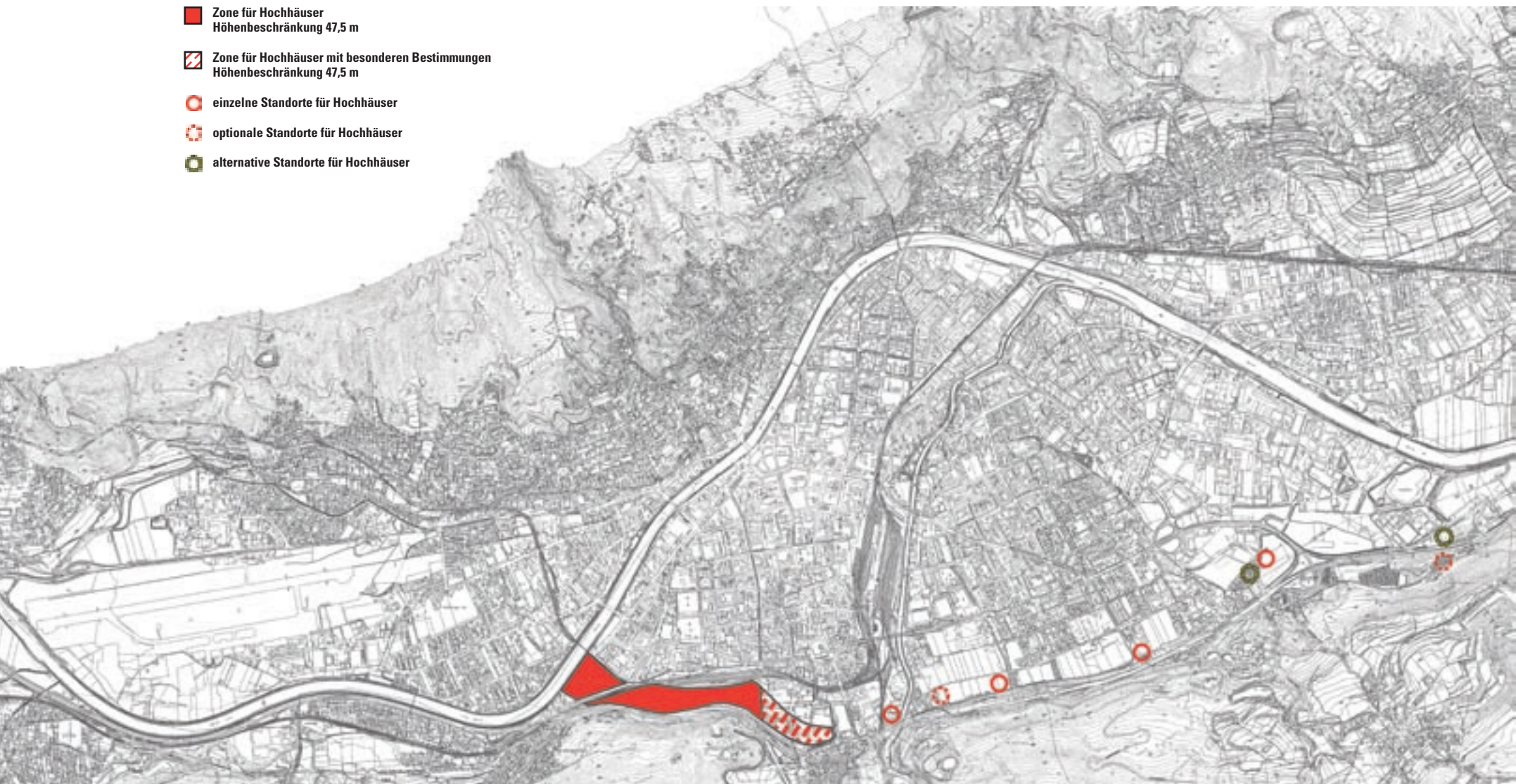
Unterstreichungs der landschaftlichen Charakteristik



Das normale Hochhaus am Talrand als Imagerträger



- Zone für Hochhäuser
Höhenbeschränkung 47,5 m
- Zone für Hochhäuser mit besonderen Bestimmungen
Höhenbeschränkung 47,5 m
- einzelne Standorte für Hochhäuser
- optionale Standorte für Hochhäuser
- alternative Standorte für Hochhäuser



Verfahrensinstrumente und Checklisten Hochhaus

Die Studie kommt zum Ergebnis, dass beim *normalen* Hochhaus wie auch beim speziellen Typus *Urbanissima* das gängige und gesetzlich vorgeschriebene Genehmigungsverfahren durch zusätzliche Nachweise und Verpflichtungen ergänzt werden sollte.

Beurteilungskriterien für *normale* Hochhäuser

Für das Antragspaket des Investors = Startpaket für das Verfahren

- Deckung des Standortes mit ausgewiesenen Hochhauszonen oder Einzelstandpunkten
- Verpflichtungserklärung zu Leistungen laut Regelung *Bodenmehrwert*
- Verpflichtungserklärung zu Öffentlichkeitsarbeit
- Verpflichtungserklärung zur Einschaltung einer Bau- und Planungsmediation
- Vorlage eines Verkehrskonzeptes inklusive Nachweis der Verkehrsverträglichkeit und technischen Infrastrukturverträglichkeit

Für das Planungspaket

- Beurteilung der Höhenentwicklung (Richthöhe 90 m bzw. entsprechend Beschränkung durch Flughafen-Sicherheitszone Innsbruck)
- Durchführung von qualifizierten Auswahlverfahren für die Planung (z.B. Architekturwettbewerb)
- allseitiges Schlankheitskriterium – mind. 1 : 3 bzw. 1 : 4
- Kriterium der Korridordurchlässigkeit – mind. 2/3 der Grünkorridorbreite müssen unverbaut bleiben
- Tag/Nacht- bzw. Fern/Nahwirkungen mittels digitalem Stadtmodell
- Nachweis der Nutzungsflexibilität

Bodenwertabgabe – Mehrwertabschöpfung

Infolge der Einräumung neuer Planungsrechte durch ausgewiesene oder beantragte Hochhausgebiete kann es zu einer Boden- bzw. Grundwertsteigerung kommen.

Das partnerschaftliche Abschöpfen des Bodenwerterlöses erfolgt zu gleichen Teilen für Investor und Kommune.



4



4. *Urbanissima* – Ein spezielles Hochhaus

- 4.1 Was ist eine *Urbanissima*? Seite 48
- 4.2 Die Rolle der *Urbanissima* für die Stadt Seite 48
- 4.3 Vertikaler öffentlicher Raum Seite 49
- 4.4 Mehrwert einer *Urbanissima* für die Stadt Seite 49
- 4.5 Basiskriterien für die *Urbanissima* Seite 51
- 4.6 Kriterien für die Standortwahl Seite 52
- 4.7 Standorte für *Urbanissima-Individuen* Seite 52
- 4.8 Strategien zur Umsetzung der *Urbanissima* Seite 58
- 4.9 Sicherung des Mehrwertes für die Stadt Seite 59
- 4.10 Begleitmaßnahmen Seite 60
- 4.11 Verfahrensinstrumente und Checklisten *Urbanissima* Seite 60

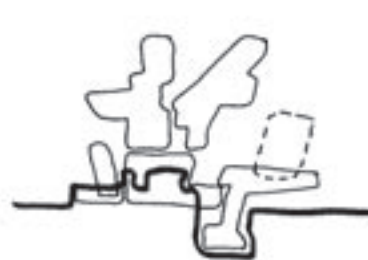


Was ist eine *Urbanissima*?

Bei der *Urbanissima* handelt es sich um einen studieninternen Arbeitsbegriff, der sich der damit verbundenen Assoziationen besonderer Urbanität, Verdichtung, Vielschichtigkeit und Lebendigkeit bedient. Der Grund für die Einführung dieses Phantasiebegriffes liegt in der Absicht, eine spezielle Hochhaustypologie vom *normalen* Hochhaus zu unterscheiden. So soll vermieden werden, diesen Typus mit gängigen Hochhausbildern zu visualisieren und zu assoziieren.

Die *Urbanissima* kann als prozessfähiges Stadtplanungsinstrument verstanden werden, indem sie eine spezielle, alternative Typologie von Hochhäusern darstellt, die mit Kriterien des Mehrwertes für die Stadt verknüpft ist.

Von der Erscheinung her ist nicht so sehr ihre Höhe das entscheidende Merkmal (Teile des Gebäudes können eine Richthöhe von 60 m erreichen), sondern ihre Präsenz als markantes hybrides Gebilde im Stadtgefüge.



Topographie ist Gebäude –
Gebäude ist Topographie



Öffentliche Stadterrassen



Urbanissima ist nutzungsvielfältig



Offenheit der Basiszone



Vielschichtigkeit des öffentlichen
Raumes

Die Rolle der *Urbanissima* für die Stadt

Eine *Urbanissima* übernimmt im Stadtgefüge eine andere Rolle als Hochhäuser, da sie ihre Bedeutung aus dem Zusammenhang und der Verknüpfung mit dem umliegenden Stadtraum schöpft. → 4.11.2

Öffentliche Nutzungen oder Nutzungen im öffentlichen Interesse sind ein wesentlicher Bestandteil dieser spezifischen Bautypologie. In ihrer Charakteristik kann sie im weitesten Sinne als *schwammartige Struktur* verstanden werden, deren Hohlräume öffentliches Leben bis in große Höhen geradezu *ansaugt*, die aber dadurch auch Impulse an das Umfeld abgibt und Wechselbeziehungen erzeugt.

In ihrer räumlich-sozialen Bedeutung soll sie wie Passagen, *hängende Gärten*, Loggien, Arkaden, Stadterrassen und dgl. verstanden werden. Sie ist durch städtische, aber aneignbare und permanent öffentlich zugängliche *Hohlräume* gegliedert und eröffnet somit verallgemeinert ausgedrückt neue Stadterrains.



Vertikaler öffentlicher Raum

Mit unterschiedlichen Nutzungen, vor allem jedoch durch Nutzungsvielfalt über den Tages-Nacht-Rhythmus verteilt (z.B. Gastronomie über den Dächern, Kunsthalle mit Kommerz, Wellness- und Fitnesszonen), soll die *Urbanissima* öffentliches Leben anziehen und als vertikaler öffentlicher Raum Rundblicke über der Stadt und in ihre Szenerie ermöglichen. Die *Urbanissima* übernimmt somit identitätsbildende Funktion, entwickelt *Wir-Images*, wird selbst Sinnbild des *Stadtmarketing* und schafft städtische Lebensqualität.

Die *Urbanissima* kann auch als Umbau-, Rückbau- oder Erweiterungsstruktur bestehender monofunktionaler Hochhäuser, flächiger Bauweisen oder Blockrandtypologien eingesetzt werden.

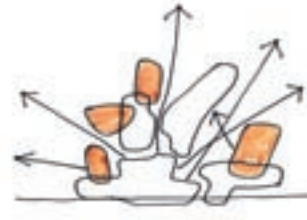
Ein ausreichender Durchmischungsgrad von Öffentlich/Privat muss durch einen 25%-igen Anteil (Richtwert) an öffentlichen Nutzungen gesichert werden. Idealerweise soll eine vertikal organisierte Raumstruktur diese Nutzungen über die gesamte Höhe des baulichen Gebildes verbinden. Die Übergänge von horizontalen zu höher gelegenen öffentlichen Räumen werden als vertikaler öffentlicher Raum bezeichnet. Diese sind besonders sorgfältig abzustimmen.



Vertikale Stadt



Vertikaler öffentlicher Raum



Blicke hindurch –
Blicke dazwischen

Mehrwert einer *Urbanissima* für die Stadt

Vorteile für den Investor

Die *Urbanissima* bietet alle Vorteile eines sonstigen Hochhausstandortes, aber in hervorragender innerstädtischer Lage, wobei die Verpflichtung, die großen Gestaltungs- und Nutzungsspielräume durch öffentliche Nutzungen zu bereichern, eingehalten werden muss.

Vorteile für die Kommune

Die *Urbanissima* bietet für die Stadt das Potential einer sozialen Rendite (Förderung der Urbanität). *Urbanissima-Individuen* können damit zum aktiven Instrumentarium für die Stadtplanung werden, indem diese die Verknüpfung der gegebenen Vorteile für eine stärkere Mitbestimmung nutzt.

Die baulichen, freiraumplanerischen und infrastrukturellen Investitionsspielräume der Stadtplanung werden durch die Regelung *sozialer Bodenausgleich* zugunsten der Allgemeinheit erhöht. Die Stadtbevölkerung erhält eine breitgefächerte soziale Rendite (Stichwort: neuer öffentlicher Raum).

Die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsnetze wird wesentlich gestärkt.

Der Stadtraum erhält ein baulich komplexes Gebäude, welches durch seine Kleinstrukturiertheit (hybride Investorengruppe) vielfältigere soziale Wirkungen als großstrukturierte Komplexe entfalten kann.

Der Mehrwert entsteht auch durch die Verbesserung der Nahraumversorgung und die Verdichtung sozialer und kultureller Infrastruktur (vgl. dazu Forderungen SL 2.2.2.3.7 bzw. SL 2.2.2.3.8).



Der soziale/urbane Mehrwert ist mit folgenden Faktoren ganzheitlich zu sehen:

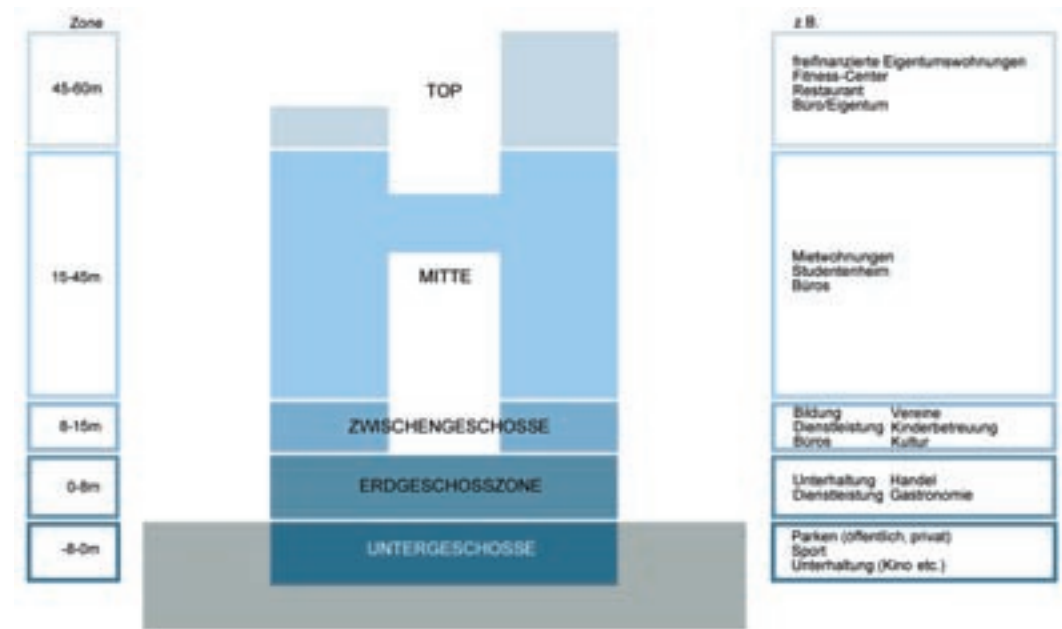
Faktoren	Mehrwert
Ökonomie	• Rendite aus dem investierten Kapital (öffentlich wie privat) – Sozialisierung des Gewinns • wesentliche Erweiterung der Nutzungs- und Renditepotentiale
Stadtstruktur & Stadtlandschaft	• Neustrukturierung der vorhandenen Raum- und Baustruktur • Stadterweiterung durch die Schaffung struktureller Verdichtungsknoten (mit hoher Qualität) in der Stadtlandschaft, neue Stadtknoten (in der Netz-Stadt), neue Identifikations- und Orientierungsträger • landschaftlicher Mehrwert für das gesamte figurale und topographische Erscheinungsbild der Stadt durch die <i>Lesbarkeit</i> der Stadtsilhouette
Qualitative Faktoren, Lebens- und Nahraumqualität	• Aufwertung des angrenzenden Raumes durch neu geschaffene bauliche wie soziale Infrastruktur (Grünraum, öffentliche Nutzungen in und um die <i>Urbanissima</i>) • Entstehung von attraktivem, baulich wie sozial mehrdimensionalem Nutzungsraum (Arbeitsplätze, Wohnen, Öffentlichkeit – wobei sich die Attraktivität besonders aus der Vielfalt und den Synergien der Nutzungen ergibt, im Gegensatz zu Monofunktionalität) • Erweiterung der Sozial- und Kommunikationsstrukturen (im Sinne einer neuen Urbanität)
Politische/Administrative Faktoren	• Neugestaltung der Rolle der Kommune bei Bauvorhaben von öffentlichem Interesse (Großprojekte): Planungsverfahren, rechtliche Grundlagen, Finanzierung durch Mehrwertbeteiligung • Schaffung von Rechts- und Verfahrenssicherheit für Kommune und Investoren • Mehrwert im Sinne von <i>sozialisierten</i> Erfahrungen durch den Planungsprozess und die Umsetzung neuer Regelungen (z.B. <i>Bodenwertabgabe</i>) • aktive Einbeziehung relevanter Einrichtungen (z.B. öffentliche Wohnbauträger, Mediatoren, NGO's etc.) • bewusste Auseinandersetzung der Öffentlichkeit mit der zukünftigen Stadtentwicklung (Entwicklungspotentiale, Zukunftsszenarios etc.)
Leitbild und Image der Stadt	• Schaffung eines neuen architektonischen Typus von Hochhaus (auch in Kontrast zum bestehenden Image – wobei auch der derzeitige Hochhausbestand aufgewertet werden muss) • internationaler Imagegewinn von Innsbruck (Nutzung des Entwicklungspotentials im Großraum)



Basiskriterien für die *Urbanissima*

Eine *Urbanissima* sollte folgende Basiskriterien erfüllen:

- Nutzungsdurchmischung (hybride Nutzung) – mindestens drei unterschiedliche Nutzungen, 25%-Anteil (Richtwert) öffentliche Nutzung bzw. öffentlicher Raum
- Höhenentwicklung – deutliches Übertreten der umgebenden Bebauung (Differenzklausel), Teile des Gebäudes sollten eine Richthöhe von 60 m erreichen (ausgenommen Einschränkungen dieser Höhe durch die Flughafen-Sicherheitszone oder durch Festlegungen des Kontextseminars)
- Maximalbreiten-Ausdehnungen 60 m
- keine Summierung von Einzelobjekten, sondern deren Zusammenwirken in einem vielgestaltigen Gesamtkomplex. (Gestalt ist nicht nur durch Baukörper, sondern auch durch deren Zwischenräume definiert)
- multiple Silhouette, auch als Reaktion auf die Verschattungsproblematik
- joint venture-Finanzierung
- projekt- und standortspezifische Festlegung detaillierter Kriterien durch ein qualitätssicherndes Verfahren eines interdisziplinär zusammengesetzten Gremiums gemeinsam mit den Projektentwicklern → 4.11.2
- hybrides Planungsteam (mehrere Planerteams für die Architektur)



Beispielhafte Durchnutzungsmischung für eine *Urbanissima*

Kriterien für die Standortwahl

Potentielle Standorte sind im Kontextseminar im Hinblick auf folgende Kriterien zu untersuchen:

- Infrastruktur und Verkehrserschließung
- Verschattung
- soziale Auswirkungen auf das Umfeld
- städtebauliche Kriterien
- Mindestabstand
(im Falle mehrerer *Urbanissima-Individuen*)

Der motorisierte Individualverkehr (Erschließungskapazität und Stellplätze) ist im Sinne einer Verbesserung des *modal split* nur restriktiv als Erschließungsfunktion zulässig. Es sollen mindestens zwei ÖPNV-Linien in unmittelbarer Nähe bzw. im fußläufigen Einzugsbereich vorhanden sein.

Die *Urbanissima* ist mit einer Richthöhe für Teile des Bauwerkes von 60 m zwar ein Hochhaus inmitten niedriger bebauter Gebiete, doch begründet sich deren Rechtfertigung im Gegensatz zu *normalen* Hochhäusern durch ihren sozialen Mehrwert für die Stadt aus der Verknüpfung von öffentlicher Nutzung und öffentlichem Raum mit privater Investition. Die tatsächliche Höhenentwicklung muss im Einklang mit der öffentlichen Bedeutung stehen und ist auch Thema des Kontextseminars.

Sollten mehrere *Urbanissima-Individuen* entstehen, könnte sich der Mindestabstand daraus ableiten, dass Cluster-Bildungen vermieden werden sollen.

Standorte für *Urbanissima-Individuen*

Die Standorte für die *Urbanissima* sind grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet bis auf die Ausschlusszonen und Sicherheitszone denkbar. Potentielle Standorte aufgrund bereits geführter Diskussionen werden beispielhaft aber keineswegs zwingend erwähnt.



Ausschließungszonen (Tabuzonen) für *Urbanissima-Individuen*

Die in der Studie vorgeschlagenen Ausschließungszonen decken sich nur teilweise mit den gesetzlichen Schutzzonen (Erhaltungszone SOG 1976, Schutzzone SOG 1976, *Städtebaulich qualitätsvolle Bereiche* gemäß TROG § 28 Abs. 3 lit. e), gehen aber andererseits auch über diese hinaus. Sie umfassen wichtige Sichtkorridore sowie Teile der Quartiere Saggen und Wilten und berücksichtigen historische Nah- und Fernbeziehungen bzw. Blickkorridore.

Insbesondere soll in bestimmten *städtebaulich qualitätsvollen Bereichen* nicht nur die Erhaltung, sondern auch die Entstehung bzw. Verbesserung städtebaulicher Qualitäten möglich sein.

Die Berücksichtigung von Teilbereichen in Saggen und Wilten als Ausschließungszonen begründet sich:

- im Saggen aus der homogenen parkartigen Wohnbebauung, die aufgrund ihres sozialen Milieus und ihrer Stellung als Intarsie in der Stadt zu lesen ist
- in Wilten, der ersten Stadterweiterung nach gründerzeitlichen Prinzipien in Innsbruck, aus der zuträglichen vorhandenen Nutzungsmischung eines gewachsenen Stadtgebietes nächst dem Altstadtbereich. Zudem liegt Wilten im Sichtkorridor vom Bergisel zur Altstadt.

Die Festlegung der Sichtkorridore berücksichtigt die besonderen topographischen Bedingungen Innsbrucks, vor allem die Stadtwahrnehmung von erhöhten Aussichtspunkten oder umgekehrt die Wahrnehmung wichtiger *Veduten* aus dem Stadtraum.

Aus Begehungen der Stadt und ihrer besonderen Orte wurden folgende bedeutende Blickschneisen festgehalten:

- Perspektivraum vom Bergisel zur Altstadt, wie vice versa aus der Maria-Theresien-Straße (stark geneigter Sichtkeil durch große Höhendifferenz)
- Perspektivraum von Schloss Ambras zum Stadtkern (der Bewuchs der Schlossparkkante beeinträchtigt diesen derzeit), vice versa aus dem Raum Andechsstraße zum Schloss (geneigter Sichtkeil)
- Perspektivraum Langer Weg zum Kalvarienberg

Da es im Stadttterrain zahlreiche weitere (nach außen führende) Sichtkorridore in die umliegenden Hänge und Bergketten gibt (*Bergpersönlichkeiten*), die aber zu einer hohen Anzahl von Restriktionen führen würden, wurden diese nicht in die Sichtkorridore aufgenommen, sondern sind gegebenenfalls im Einzelfall auf ihre Charakteristik zu prüfen. Vielfach sind erst bei genauerer Betrachtung Anlagen wie Schloss Ambras, das Ortsensemble Amras, Stift Wilten vor dem Südhang, Ensembles am Nordhang und die Kirchtürme der Altstadt zu erkennen. Auch die bestehenden Hochhäuser sind aus diesen Blickwinkeln sehr präsent.

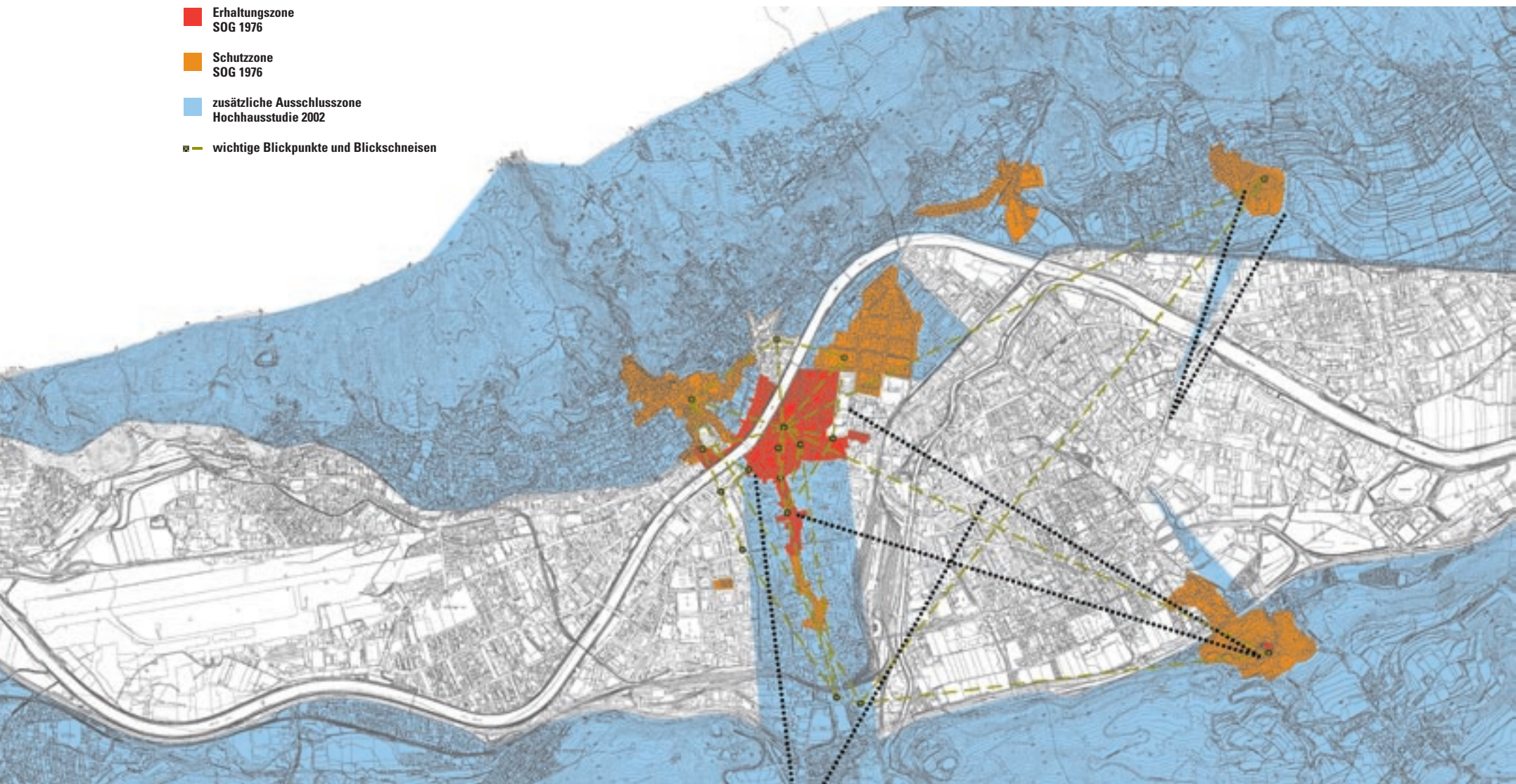
Der Blick vom Bergisel ist zur Zeit durch das ehemalige *Holiday Inn*-Hochhaus in der Blickachse zur Altstadt bzw. vice versa stark beeinträchtigt.

Die *Froschperspektive* (Blick von der Straßenebene) erlaubt wegen des weitgehend kompakten Stadtkörpers im Allgemeinen nur Nahwirkungen. Fernwirkungen kommen nur bei Ausfallstraßen oder übergeordneten Straßenzügen, wie Maria-Theresien-Straße, Museumstraße, Andreas-Hofer-Straße zur Geltung, besonders wenn diese auf so genannte *Bergpersönlichkeiten* gerichtet sind. Diese fordern zu einer besonderen und sensiblen Gestaltung auf.

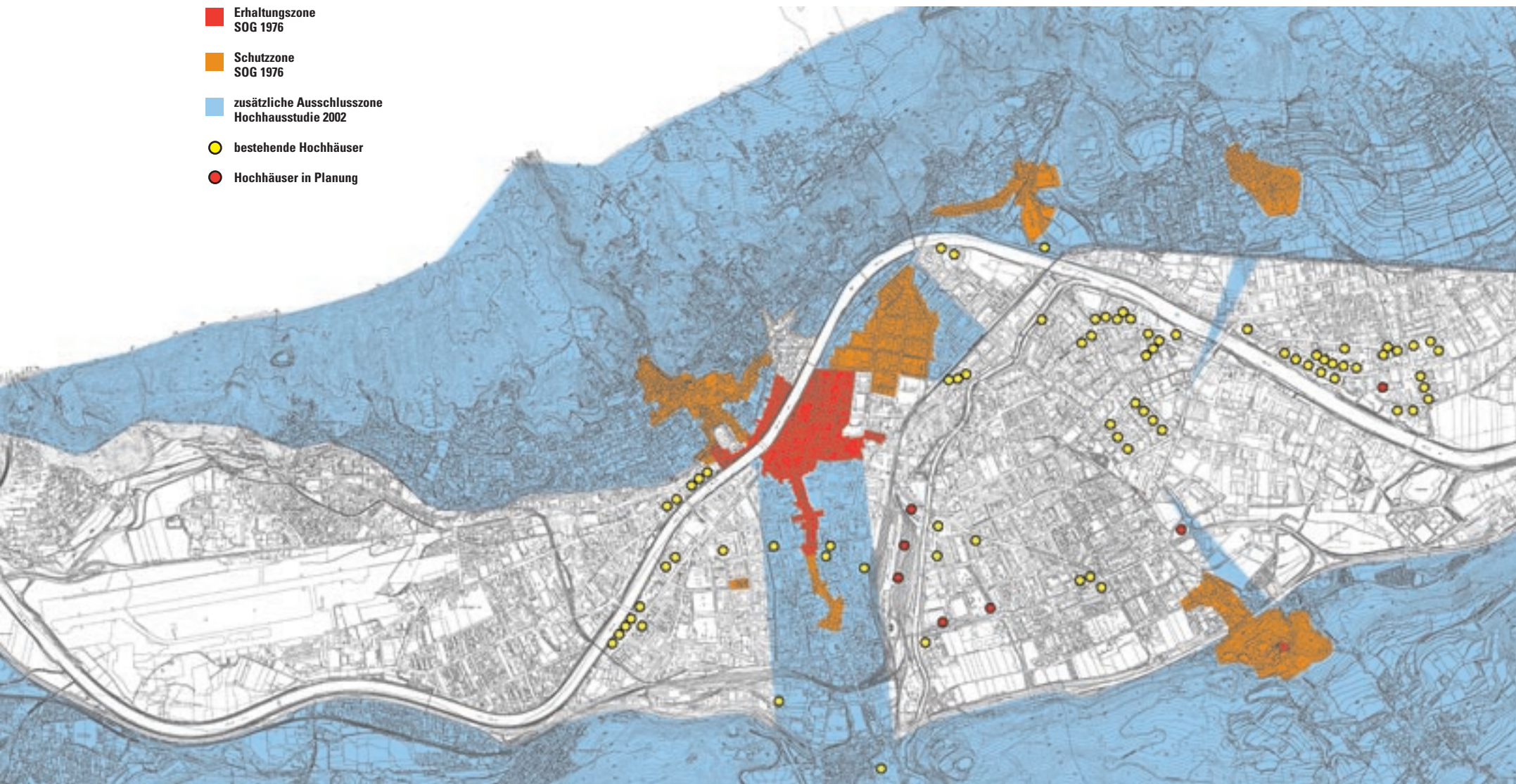
Das Netz der historischen Kirchtürme und Kuppeln wurde, soweit diese im Talkessel liegen, in den Ausschließungszonen berücksichtigt.



- Erhaltungszone
SOG 1976
- Schutzzone
SOG 1976
- zusätzliche Ausschlusszone
Hochhausstudie 2002
- wichtige Blickpunkte und Blickschneisen



- Erhaltungszone
SOG 1976
- Schutzzone
SOG 1976
- zusätzliche Ausschlusszone
Hochhausstudie 2002
- bestehende Hochhäuser
- Hochhäuser in Planung



Sicherheits- bzw. Hochhausverbotszonen – Flughafen Innsbruck

Durch die Sicherheitszonen für den Flughafen Innsbruck kommt es nahezu im gesamten Stadtgebiet zu Höhenrestriktionen.

Die aus dem Sicherheitszonenplan ermittelten Maximalhöhen von Bauwerken beziehen sich auf die Bezugshöhe des Flugfeldes. Die Abbildung auf der rechten Seite gibt einen Planungsrahmen an und ist im Einzelfall zu verifizieren.

In Teilbereichen sind die in dieser Studie genannten Richthöhen für Hochhäuser und *Urbanissima-Individuen* durch die derzeit gegebenen Sicherheitszonen eingeschränkt. Mögliche Ausnahmen sind im Einzelfall mit der obersten Zivilluftfahrtsbehörde beim BM für Verkehr, Innovation und Technologie, 1031 Wien, zu erörtern.

Potentielle Standorte für *Urbanissima-Individuen*

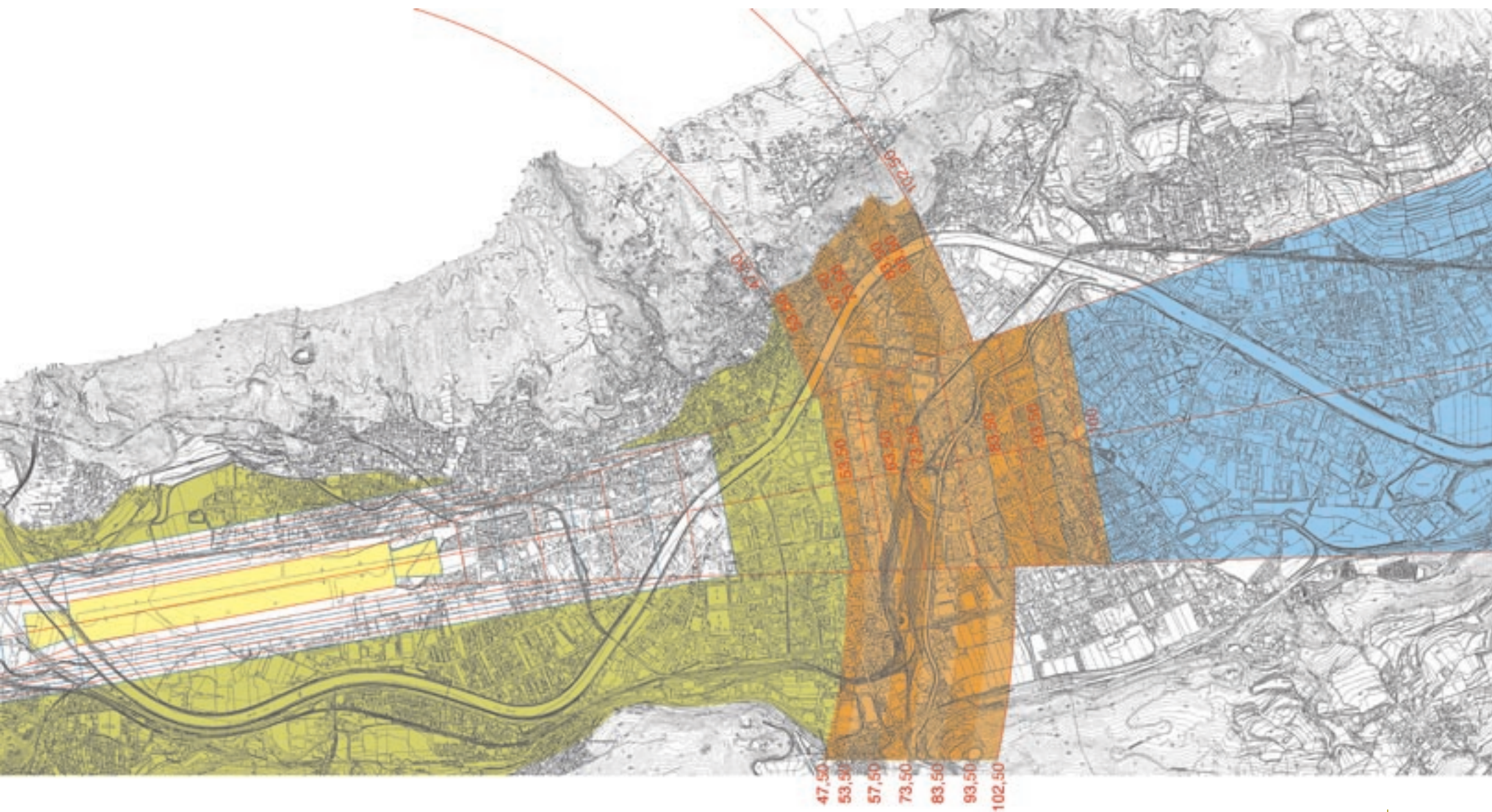
Da die Standorte für *Urbanissima-Individuen* frei wählbar sind, können und sollen solche in der Hochhausstudie nicht dezidiert ausgewiesen werden.

Dennoch gibt es begünstigende Lagen mit hohem Potential für eine *Urbanissima* bzw. solche, an denen schon konkrete öffentliche Bauvorhaben angedacht sind. Einige werden als beispielhafte Standorte angeführt und aufgrund ihrer städtebaulichen Bedeutung oder der Aktualität der Nutzungsdiskussion beschrieben:

- Standort **Am Hofgarten**, nördlich der SOWI (Sozialwissenschaftliche Universität), Kaiserjägerstraße. An diesem Standort ist die sensible Konstellation mit den Türmen der Altstadt besonders zu beachten. Dennoch ist dieser Standort verfolgenswert, weil er diese Türme in wichtigen Blickschneisen nicht verdeckt und so die Altstadt in ihrer Lage markiert (insbesondere bei Blicken aus größerer Distanz) und mit zeitgenössischem Leben aufwertet, außerdem selbst eine neue Sicht auf die Altstadt ermöglicht. Nutzungsschwerpunkte könnten Ausbildung, Technologie sowie ein hoher innerstädtischer Wohnanteil darstellen.
- Standort **Sillpark** (am oder anstatt EKZ Sillparkareal); Potential des Umbaus EKZ Sillpark mit urbanen Erweiterungen und besonderem Wohnanteil

- Standort **Südliches Ende Frachtenbahnhof** mit Querung der Olympiabücke; potentielle Hotel-Seminar-nutzung und Sozialeinrichtungen unter charaktvoller Berücksichtigung des Geländesprunges
- Standort **Südlich des Westbahnhofs** (Raiffeisen-gelände); Potential für neue Nutzungsbeziehung von Arbeit und Freizeit bzw. Arbeit und Wohnen infolge besonderer ÖPNV-Erschließungsgunst
- Standort **Im Knick der Egger-Lienz-Straße**; Potential für Nahversorger und Dienstleistungen (Wifi- bzw. Klinik-Cluster)
- Standort **Markthalle**. Ähnlich dem Standort am Hofgarten durch die Nähe zur Altstadt und zu außergewöhnlichen Freiräumen besonders hervorstechend, bietet er bereichernde Möglichkeiten an Nutzungskombinationen (Markt, Kunsthalle, Nutzungen für den Tourismus, Aussichtspunkt und innerstädtisches Wohnen). Die Freihaltung des Blickes von der Universitätsbrücke zu den Türmen und der Kuppel des Domes ist zu berücksichtigen.





mögliche Gebäudehöhen

Flugsicherheitszone

57



Strategien zur Umsetzung der Urbanissima

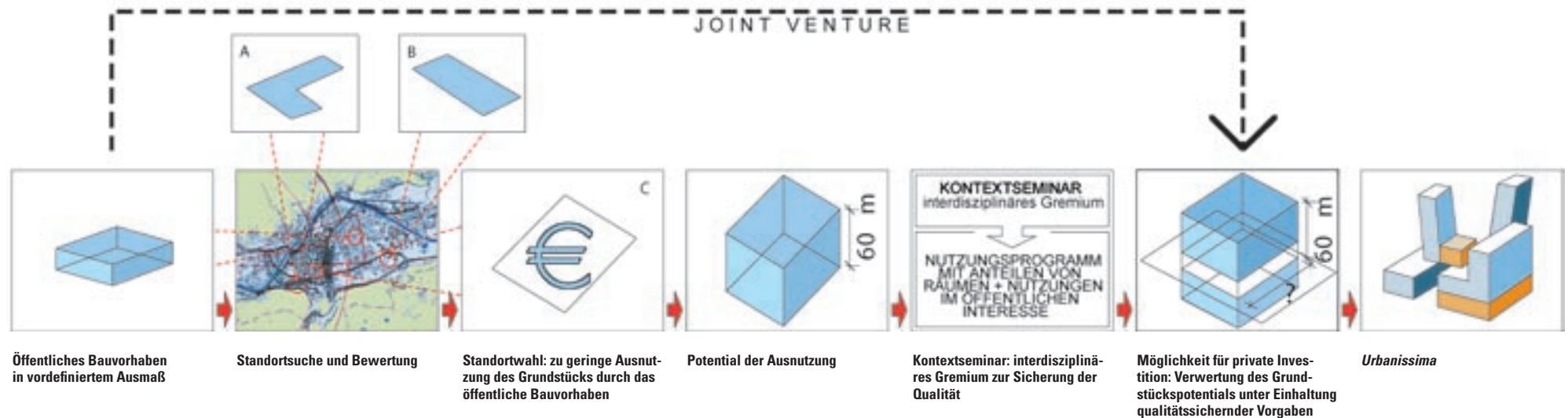
Zur Umsetzung der *Urbanissima* ist ein joint venture von öffentlicher Hand und privaten Investoren zu suchen. Dies kann auf zwei Arten erfolgen:

- Für ein **Vorhaben der öffentlichen Hand** zur Errichtung eines bestimmten öffentlichen Gebäudes (z.B. Fachhochschule, Kunstzentrum, Hallenbad etc.) wird ein privater Investmentpartner gesucht. Das Baurecht für ergänzende Nutzungen zu diesem Bauvorhaben wird dem Investor zur Verfügung gestellt. Der Investor finanziert nicht notwendigerweise das öffentliche Bauvorhaben, sondern verpflichtet sich zur Errichtung eines 25%-igen Anteils an Räumen für Nutzungen im öffentlichen Interesse.

Der Zuschlag an den Investor erfolgt per EU-konformer Ausschreibung mit vorgegebenen Bedingungen, insbesondere auch der Teilnahme an einem verpflichtenden interdisziplinär besetzten Kontextseminar und der Einhaltung der darin getroffenen Festlegungen.

- Ein **privater oder genossenschaftlicher Investor** tritt mit einem Hochhausvorhaben für einen nicht dafür ausgewiesenen Standort an die öffentliche Hand heran. Das Vorhaben wird mit einem anstehenden öffentlichen Bauvorhaben verknüpft und in weiterer Folge wie oben beschrieben abgewickelt.

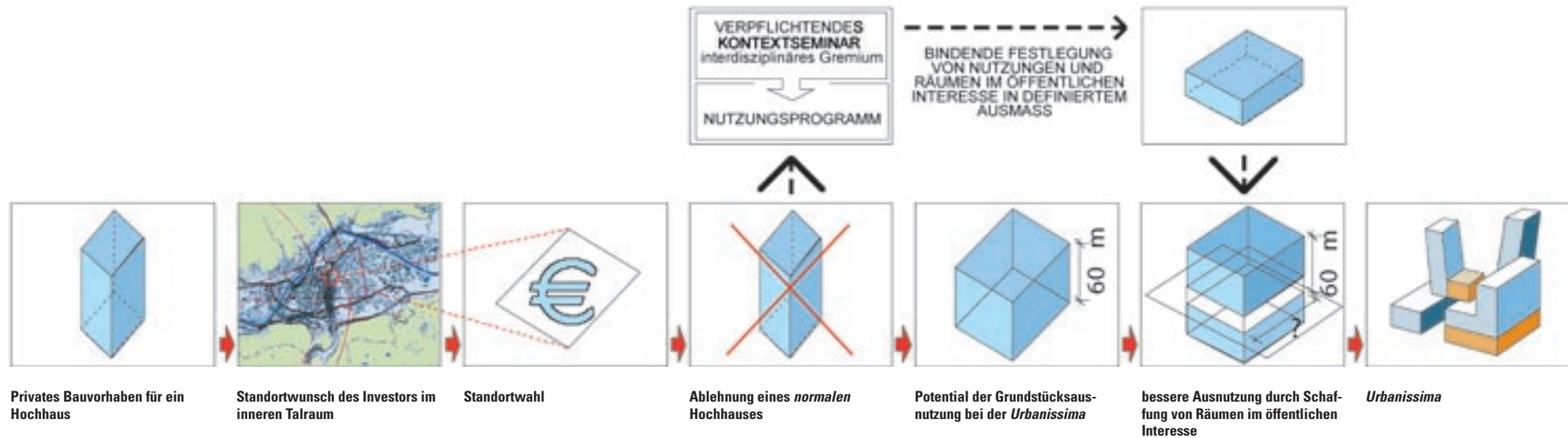
In beiden Fällen müssen die in → 4.11.1 angeführten Kriterien und die damit verbundenen hohen Anforderungen, welche zivilrechtlich vereinbart wurden, eingehalten werden. Wesentlich ist, dass die öffentliche Hand im Ausmaß der Errichtungskosten die öffentliche Nutzung mitfinanziert. Die *Urbanissima* sollte daher nicht als Möglichkeit der Subvention von öffentlichen Bauvorhaben durch private Investoren interpretiert werden, weil dadurch die Qualitätssicherung gefährdet wäre und die Wirksamkeit der *Urbanissima* als Stadtplanungsinstrument verloren ginge.



Sicherung des Mehrwertes für die Stadt

Generelle Basiskriterien der *Urbanissima* werden in der Hochhausstudie festgelegt. Sie dienen der Vorinformation für die Investoren und alle Handelnden und Involvierten. In Anbetracht der großen städtebaulichen Bedeutung der *Urbanissima* sollten für deren Planung entsprechend innovative Prozedere entwickelt werden, indem beispielsweise typologische Studien im Kontextseminar erarbeitet werden, aus denen Kriterien für die konkrete Planung gefiltert werden. Die Investoren sind Teilnehmer eines solchen Seminars bzw. Arbeitskreises – des sogenannten Kontextseminars – und bringen vorbereitend Basiskriterien und Umgebungsdaten in die Diskussion ein (Erhebungs- und Rechercheverpflichtung).

Grundsätzlich sollten *Urbanissima-Individuen* nur mittels qualifizierten Auswahlverfahrens für die Architektur planerisch entschieden werden und das aus dem Verfahren gewählte Projekt unter Einhaltung der hohen typologischen Anforderungen entsprechend zur Umsetzung kommen. Statt freier Vereinbarungen sollten gesetzliche Regelungen zur Abschöpfung des Mehrwertes geschaffen werden. Diese Bodenwertabgabe sollte direkt der Qualitätssicherung des Projektes zugute kommen. → 4.11.2



Begleitmaßnahmen

Mit dem Stadtplanungsinstrument der *Urbanissima* können Flächenwidmungsänderungen hinsichtlich Öffnung von Widmungen verbunden sein, aber auch in der Folge eine Anpassung der Bebauungsplanung an das Projekt und Gebietsregelungen zur Parkraumbewirtschaftung erforderlich werden.

Die innerstädtischen Infrastrukturen sind generell gut entwickelt, sodass hier keine gesonderten Aufwendungen der öffentlichen Hand zu erwarten sind. Die MIV-Aufschließung ist lediglich für bestimmte Nutzungen (z.B. Wohnen, Hotel etc.) in vollem Maße zu gewährleisten.

Die Vorbereitung und Schaffung des Modells einer Bodenwertabgabe ist vorzusehen. → 4.11.3

Verfahrensinstrumente und Checklisten *Urbanissima*

Die Studie kommt zum Ergebnis, dass beim *normalen* Hochhaus wie auch beim speziellen Typus *Urbanissima* das gängige Genehmigungsverfahren durch zusätzliche Nachweise und Verpflichtungen ergänzt werden sollte. → 4.11.1

Beurteilungskriterien für eine *Urbanissima*

Für das Antragspaket des Investors = Startpaket für das Verfahren:

- Standort außerhalb von Ausschlusszonen
- Verpflichtungserklärung zum *qualitätssichernden Verfahren* (Kontextseminar und Architekturverfahren), Bestellung einer Projektleitung und Bau- und Planungsmediation im Einvernehmen mit der Kommune
- Verpflichtungserklärung zu Leistungen laut Regelung für *Bodenmehrwert* → 4.11.3
- Standortkriterium Einzugsbereich zweier ÖPNV-Mittel (öffentlicher Personen-Nah-Verkehr)
- Verpflichtungserklärung zur Einbindung eines begleitenden, unabhängigen Controlling hinsichtlich der Umsetzung der Ergebnisse und Rahmenbedingungen des *qualitätssichernden Verfahrens* → 4.11.2
- Vorlage einer Verkehrsanalyse unter Berücksichtigung des Auslastungsgrades

Für das Planungspaket:

- Abhaltung des Kontextseminars (*qualitätssicherndes Verfahren*) zur Festlegung verbindlicher standortbezogener Kriterien mit betroffenen Gruppen (Delegiertenprinzip), welche im nachgeschalteten Architekturverfahren als verbindliche Rahmenbedingungen gelten
- Durchführung eines qualifizierten Architekturverfahrens

Im **Kontextseminar** → 4.11.2 wird festgelegt und einvernehmlich zivilrechtlich verbindlich gemacht:

- Nutzungsdurchmischung – mindestens drei unterschiedliche Nutzungen, davon 25% (Richtwert) ständig allgemein und öffentlich zugängliche Nutzung bzw. öffentlicher Raum/Volumen/Fläche, jedenfalls bis zu einer Höhe von 25 m unter Festlegung des Verhältnisses von dauerhafter und flexibler Nutzung. Ausbildung einer dreidimensionalen Nutzungsstruktur (z.B. öffentliche Sky- und Trauflobby) sowie maßstabsvoller Übergang des öffentlichen Raumes von der Erdgeschoss-Lobby bis über die Dächer. Zusammenwirken der Einzelteile zu einem lesbaren, aber differenzierbaren Ganzen
- Nachweis der Nutzungsflexibilität
- Wohnanteilskonzept 15% (Richtwert) der Gesamtnutzungen für Wohnzwecke und deren flexible Anforderungen (unterschiedliche Haushaltsgroßen)
- Festlegung eines maximalen Dienstleistungsanteils in Abhängigkeit des Standortes (Konkurrenz- und Ausdünnungsklausel)
- Projekterstellung durch *Architektenteams*
- multiple Silhouette als Reaktion der Verschattungsauswirkungen für Anrainer, Grünraum und Straßenraum
- Maximalausbreitung von 60 m in allen Extensionen



Qualitätssicherndes Verfahren

- Maximalhöhenentwicklung von 60 m (Richthöhe) bzw. Unterschreitung der Richthöhe ist argumentativ festzulegen (vorbehaltlich der Einschränkungen durch Flughafen-Sicherheitszone)
- Festlegung von Mindestentfernungen bei mehreren *Urbanissima-Individuen* (z.B. Vermeidung von Cluster-Bildungen).

Weitere Nachweise können erforderlich sein:

- Nachweis Beschattungswirkung an einem mittleren Wintertag. Dabei ist zu gewährleisten, dass eine Mindestsonnenstundenanzahl von 3 Stunden am 8. Februar gegeben ist. Sollte die städtebauliche Situation dies bisher nicht gewährleisten, so hat die zukünftige Bebauungsabsicht den Ist-Zustand zumindest zu verbessern.
- Festlegung des maximalen MIV-Verkehrsanteils des Projektes und der stellplatzrelevanten Maßnahmen – Nutzung öffentlicher und privater Sammelgaragen, Parkraumbewirtschaftung, ÖPNV, Stellplatzablösung

Das qualitätssichernde Verfahren setzt sich aus einem ein- oder zweitägigen **Kontextseminar** aller Involvierten und dem darauf aufbauenden **Investorauswahlverfahren und/oder Architekturverfahren** zusammen und ist als Vorbereitung des herkömmlichen Baubewilligungs- oder Bebauungsplanverfahrens zur Sicherstellung öffentlicher Interessen und sozialer Nachhaltigkeit zu sehen, wobei gleichberechtigte Teilnehmer im Kontextseminar sind:

Investor, Grundeigentümer, Anrainer, Stadtplanung, Wirtschaftsservice, NGO's, intermediäre Experten, Stadtteilbetreuung, Sozialarbeiter, Wirtschaftstreibende, ggf. Sachverständige bestimmter Aufgabenbereiche (z.B. SOG) unter einer bestellten Moderation und Bau- und Planungsmediation, welche die Projektleitung innehat.

Der Antragsteller hat für das Delegiertenprinzip die Vorbereitung und Aufbereitung der Basiskriterien bzw. die kontextbezogene Recherche vorab gemäß Antragspaket einzubringen und für die zivilrechtliche Vereinbarung vor dem Architekturverfahren kostenübernehmend zu sorgen.

Das Delegiertenprinzip bzw. die Einflussosphäre von Betroffenen wird mit 300 m Radius beschränkt (Fußläufigkeitskriterium).

Sollte kein einvernehmliches Ergebnis erzielt werden, gilt der Antrag bis auf weitere Antragsüberarbeitungen als abgelehnt oder gescheitert und als nicht im öffentlichen Interesse verfolgsenswert.

Die üblichen Öffentlichkeitsmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeiten bleiben davon unberührt, sind aber darauf abzustimmen.

Das Kontextseminar erarbeitet die Rahmenbedingungen eines Investor- oder Architekturverfahrens mit oder ohne EU- bzw. BVG/LVG-Ordnungen. Es ist im Vorfeld abzuklären, inwieweit eine UVP- oder RVP-Prüfung notwendig wird bzw. inwieweit das Kontextseminar hier Vorleistungen erbringt.

Das auf die zivilrechtlich vereinbarten Rahmenbedingungen aufbauende Architekturverfahren ist an die Wettbewerbsordnung der Bundesingenieurkammer Österreichs (WOA) anzulehnen bzw. sinnvollerweise im Sinne der Rechtssicherheit zu binden.

Nach Abschluss dieses Verfahrens (in der Regel mit dem Ergebnis eines prämierten und gesichert beauftragten Architektorentwurfes) und Unterzeichnung der zivilrechtlichen Vereinbarungen leitet die Behörde unter Antrag des Konsenswerbers die üblichen notwendigen Schritte wie z.B. das Bebauungsplanverfahren ein.

Die Berücksichtigung der Vertragspunkte in der Planung und Ausführung wird vom begleitenden Gebietsmanagement und vom unabhängigen Controlling überwacht.



Bodenwertabgabe – Mehrwertabschöpfung

Infolge der Einräumung neuer Planungsrechte durch ausgewiesene oder beantragte Hochhausstandorte kann es zu einer Boden- bzw. Grundwertsteigerung kommen.

Um einer Spekulationswelle entgegenzuwirken und den Planungsgleichheitsgrundsatz zu gewährleisten, haben verschiedene Städte in Deutschland, der Schweiz und in österreichischen Bundesländern im Rahmen ihrer Raum- und Bauordnungen bzw. mittels Grundsatzklärungen Regelungen erweiterter Baurechte geschaffen. Südtirol und Bayern haben eine Vertragsraumordnung zur Sicherung des sozialen Wohnbaus bzw. öffentlicher Anliegen geschaffen.

Die Stadt München hat seit 1997 Verfahrensgrundsätze aus ihrer seit 1994 gepflegten Praxis festgelegt, wie mit Planungsgewinnen aus Zuteilung oder Erweiterung neuer Baurechte bzw. Baulandmobilisierung im Sinne einer Wertschöpfung für die Allgemeinheit umzugehen sei. Diese Grundsätze zur *Sozialgerechten Bodennutzung/SoBoN* wurden in der Münchner Bauordnung (§ 11 BauGB 1998) festgeschrieben, da die vorher gewonnenen Erfahrungen als einhellig positiv erkannt wurden. Das Prozedere sieht eine Mehrstufigkeit – etwa Grundzustimmung, Grundvereinbarung und Ausführungsvereinbarung – gesetzlich vor und regelt hier Kostenübernahmen, Leistungen und Sicherheiten. Mit den Mehrwertabschöpfungen wurden in München bisher 11 ha soziale Infrastruktur wie Kindergärten, Schulen etc. errichtet.

Die Stadt Basel kennt in ihrer Baugesetzgebung den Mehrwertbegriff. Hierbei werden in BPG-Bauplanungsgesetz und BPV-Bauplanungsverordnung entsprechende Modalitäten geklärt. In der BPV sind Verfahren der Nutzungsplanung und insbesondere in § 81 Mehrwert-Regelungen getroffen, die festlegen, wie die Abschöpfungen für öffentliche Zwecke eingesetzt werden sollen (z.B. § 86: Verwendung des Ertrages für öffentliche Grünanlagen).

Bezogen auf die Hochhausstudie der Stadt Innsbruck gilt das Tiroler Raumordnungsgesetz (TROG 2001). In der aktuellen Fassung wird der Begriff *Mehrwert* derzeit nicht erwähnt. Das TROG kennt allerdings nach § 33 eine Vertragsraumordnung, welche von einigen Gemeinden mit privatrechtlichen Vereinbarungen genutzt wird.

Die Einnahmen durch die Bodenwertabgabe sollten der Aufwertung einer *Urbanissima* bzw. eines Hochhauses und seines Umfeldes zugute kommen. Sie könnten auch zur Sicherung der Nutzungen von Räumen im öffentlichen Interesse sowie der finanziellen Sicherstellung qualitativer und aufwendigerer Planungen dienen.

Regelungsvorschlag *Bodenmehrwert* – eine hypothetische und vereinfachte Beispielsrechnung zeigt die Möglichkeiten auf (siehe rechte Seite). →

Vorstellbar ist das Abschöpfen des Bodenwerterlöses zu gewichteten Teilen für Investor (2/3) und Kommune (1/3).

Bei der Mehrwert-Regelung der *Urbanissima* soll der Modus für den kommunalen Anteil wie folgt gelten:

- 60% der Planungserlöse sollen in die *Urbanissima* direkt in das Gebäude investiert werden
- 40% in das nähere Umfeld (z.B. im Umkreis von 300 m)

Der Re-Investierungsanteil soll auch dann im Sinne der PPPship erfolgen, wenn die Kommune nicht unmittelbar für ihre sozialen, kulturellen, administrativen Aktivitäten Nutzungsbedarf hat. Dieses Modell ermöglicht aber neue Handlungsspielräume für Kurzzeitvermietungen für aktuelle soziale Prozesse, Quartiersarbeit, Jugend- und Seniorentreffs, NGO's etc., die im öffentlichen Interesse liegen und ansonsten trotz hoher urbaner Erfordernis kaum Umsetzungschancen hätten.

Die Kosten des *qualitätssichernden Verfahrens* (bzw. auch der Projektleitung) werden analog dem Aufteilungsschlüssel zugeordnet.

Bei den *normalen* Hochhäusern wird analog der Regelung *Bodenmehrwert* vorgegangen. Das Abschöpfen des Bodenwerterlöses wird jedoch zu gleichen Teilen für Investor (1/2) und Kommune (1/2) empfohlen.

Regelungsvorschlag Bodenmehrwert – eine hypothetische und vereinfachte Beispielsrechnung zeigt die Möglichkeiten auf:

Ausgangsdaten	Grundstücksfläche	60 x 60 m
	Derzeitige Bebauungsgrundlagen mittels GFZ-Dichteregelung	1,40 / 4-geschossig
Potential laut Bebauungsgrundlagen	Bruttogeschossfläche	5040 m ²
Neue Planungsrechte für eine Urbanissima infolge eines qualifizierten Verfahrensprozesses	Bruttogeschossfläche	21000 m ² (15-geschossig mit 62% public space, 3600 m ² x 15 g x 38%)
Mehrwertberechnung in Äquivalenten	Ansatz	1200,- Äquivalent / BGfM ² Herstellungskosten (Anm.: nicht Erlös- bzw. Verkaufskosten)
	Vergleich	
	Wertschöpfung nach IST	6,04 Äquivalent
	Wertschöpfung nach Potential	25,20 Äquivalent
	Differenz Wertschöpfung gesamt	19,16 Äquivalent
	Wertschöpfung minus Infrastrukturaufwand und dgl.	19,16 Äquivalent -22%
	Tatsächliche Wertschöpfung	15,39 Äquivalent
Aufteilungsschlüssel	2/3 Investor 1/3 Kommune	10,15 Äquivalent 5,07 Äquivalent



3



5. Anhang

5.1 Zusammenfassung Seite 66

5.2 Experten- und Quellenliste Seite 67

5.3 Biografien Seite 67



Zusammenfassung

Die Hochhausstudie wurde im Auftrag des Architekturforum Tirol, Innsbruck, stellvertretend für die Stadtplanung Innsbruck im Rahmen eines international und interdisziplinär zusammengesetzten Workshops im Zeitraum 10/2001 bis 06/2002 erarbeitet.

Die Teams sind unter Einbeziehung städtebaulicher Experten nach einer offenen, europaweiten Ausschreibung ausgewählt worden.

Der Workshop wurde durch Expertenberichte und mehrmalige Expertenreviews fachlich erweitert und verstand sich als offener, transparent geführter Prozess. Dies wird auch durch die seit 9/2001 betreute site www.hochhausinnsbruck.at, in welcher die wesentlichen Diskussionsaspekte nachvollziehbar sind, eine Studienkurzfassung nachschlagbar ist und ein Diskussionsforum eingerichtet wurde, dokumentiert.

Das Ergebnis der Studie ist dreiteilig und lautet:

- Umgang mit Bestand und generelle Empfehlungen
- Umgang mit zukünftiger Hochhausnachfrage und deren Verortung – Hochhauszone
- Umgang mit dem urbanen Kontext und seiner nachhaltigen sozialen Entwicklung durch Höhenentwicklung – *Urbanissima*.

- Der **Bestand** wird differenziert gesehen.
In ausgeprägten Hochhausgebieten sollen mittelfristig Aktivitäten hinsichtlich sozialer, kultureller, freiraumplanerischer und wohnqualitativer Verbesserung intensiviert werden, um diese Areale *mannigfaltiger* und mehr als bisher in den öffentlichen Stadtraum zu integrieren. Eine Blacklist für Einzelobjekte zum Rückbau wird angeboten.

- Im Talkessel bzw. am **Talboden der Stadt sollen keine neuen Hochhäuser** mehr errichtet werden.
Hochhäuser können, falls in naher Zukunft eine verstärkte Nachfragesituation entsteht, in **südlicher Talrandlage, also längs der Inntalautobahn an vier festgelegten Standorten und einer Hochhauszone/Westbahnhof** realisiert werden.

Die wesentlichen Argumente dazu lauten:
Image, Wahrnehmung einer überregionalen Adresse sowie ökonomischer, arbeitspolitischer Mehrwert, Kompensationsmöglichkeiten Stadtkern – Stadtperipherie, Flächenventil, Förderung urbaner Freizeitkultur.

- Für den **zentralstädtischen Bereich** – also im Talkessel bzw. am Talboden der Stadt – schlägt der Workshop zur nachhaltigen Stadtentwicklung und als Stadtumbauinstrument einen neuen, gestalt- und nutzungsvielschichtigen Typus vor.

Dieser spezielle Hochhaustyp unter dem phantasievollen Arbeitstitel ***Urbanissima*** muss sich von den derzeit bestehenden und konventionellen, monofunktionalen Hochhäusern in Nutzung, Form und Beziehungsfähigkeit zur unmittelbaren Umgebung und Fernwirkung wesentlich unterscheiden.

Die ***Urbanissima*** kann in weiten Teilen des Stadtgebietes bis auf die festgelegten Ausschlusszonen für die Ziele der Allgemeinheit eingesetzt werden. Die zulässige Höhenentwicklung wird mit 60 m limitiert. Die Silhouette ist gestaltkomplex bzw. gegliedert.

Die Abwicklung eines qualitätssichernden Verfahrens stellt eine wesentliche Grundbedingung für die Entwicklung und Zulässigkeit eines *Urbanissima*-Standortes dar. Jede *Urbanissima* definiert sich durch eine einzigartige Mischnutzung mit Öffentlichkeitscharakter und reagiert auf ihr Umfeld bzw. entwickelt sich daraus.

Die wesentlichen Argumente dazu lauten:
sozialer und urbaner Mehrwert, Intensivierung/Attraktivierung von Stadtleben, Kompensationsmöglichkeiten zum Flächenverbrauch/ressourcenbewusste Vertikalität, Schaffung eines dynamischen Elementes in der Stadtplanung zum Zwecke reagibler, sich wandelnder Bedürfnisse.

Checklisten und Verfahrensinstrumente zu den beiden Hochhaustypen werden zur Qualitätssicherung vorge-schlagen.

Experten- und Quellenliste

Expertenliste

Es wurden Experten aus verschiedenen Bereichen zum Workshop eingeladen, um die aktuellen Komplexitäten und städtebaulichen Vorgaben besser erfassen zu können. Die einzelnen Statements der Experten ermöglichten es den Studienautoren, die Aspekte der Hochhausstudie weiter zu fassen und den Kontext Innsbruck mit den von ihnen eingebrachten Kritiken und Anregungen vertiefend zu verstehen. An dieser Stelle sei folgenden Personen gedankt:

- Zukunftszentrum, Mag. Karin Augusta
- Wirtschaftskammer Tirol, Dr. Norbert Beyer
- ATP GesmbH, Prof. Arch. Christoph Achammer
- Zukunftsstiftung Tirol, Dr. Harald Gohm
- Institut für Dienstleistungswirtschaft und Tourismus, SOWI-Innsbruck, Prof. Dr. Klaus Weiermair
- VertreterInnen des Magistrats der Stadt Innsbruck der Fachbereiche Grünraum, Stadtplanung/Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaftsservice

Als Reviewer zu den Zwischenergebnissen wurden eingeladen:

- Prof. Arch. Carl Fingerhuth, Zürich-Darmstadt
- Arch. Helmut Swiczinsky/COOP Himmelb(l)au, Wien
- Dr. Roman Höllbacher, Salzburg
- Prof. Arch. Dagmar Richter, Los Angeles-Stuttgart
- Kantonsbaumeister Arch. Heinz Schöttli, Zug

Mitwirkung bei Detailfragen bzw. in Diskussionen:

- IVB-AG Innsbrucker Verkehrsbetriebe Abteilung Technik
- Kammer der Architekten- und Ingenieurkonsulenten für Tirol und Vorarlberg
- Zentralvereinigung der Architekten Österreichs, Sektion Tirol
- Architekturforum Tirol
- Öffentlichkeitsarbeit in www.hochhausinnsbruck.at
- Erörterung des Rohberichtes vor der Fachöffentlichkeit der Architektenschaft und den Vertretern der Fakultät für Architektur, Innsbruck
- Erörterung des Rohberichtes vor den Mitgliedern des SOG-Beirats
- Erörterung des Rohberichtes vor den Mitgliedern des Stadtsenats und Bauausschusses der Stadt Innsbruck – Stadtsenatsbeschluss 11.07.2002

Quellenliste – Abkürzungen

- ÖROKO – Örtliches Raumordnungskonzept, Basisinformationsbericht 12.12.1999
- SL (Siedlungsleitbild zum örtlichen Raumordnungskonzept, Lesung 06/01 Diskussionsgrundlage)
- FL (Freiraumleitbild zum örtlichen Raumordnungskonzept, 03/2002 Diskussionsgrundlage)
- VL (Leitbild Verkehr im ÖROKO, Version 23.5.2001)

Biografien

Jochem Jourdan, geboren 1937 in Gießen/Lahn (Deutschland), Architekturstudium an der TH Darmstadt

Bernhard Müller, geboren 1941 in Tübingen (Deutschland), Architekturstudium an der TH Darmstadt

Rainer Pirker, geboren 1957 in Graz, Architekturstudium an der TU Innsbruck

Pietro Caruso, geboren 1956 in Lago (Italien), Architekturstudium an den Universitäten Rom und Reggio Calabria

Günther Marchner, geboren 1962 in Bad Aussee, Studium der Geschichte und Politikwissenschaft an der Universität Salzburg

Heinz Schoibl, geboren 1951 in Salzburg, Studium der Psychologie und Politikwissenschaft an der Universität Salzburg

Martin Hebertshuber, geboren 1952 in Obernberg am Inn, Studium der Geographie und Soziologie an der Universität Salzburg

Rainer Köberl, geboren 1956 in Innsbruck, Architekturstudium an der TU Innsbruck

Hermann Czech, geboren 1936 in Wien, Architekturstudium an der Akademie der bildenden Künste in Wien

Max. Rieder, geboren 1957 in Salzburg, Studium der Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur in Wien, Architekturstudium an der Hochschule für angewandte Kunst in Wien



Impressum

Herausgeber

Stadt Innsbruck – Stadtplanung, www.innsbruck.at
Architekturforum Tirol, www.architekturforum-tirol.at

Redaktion

Max. Rieder, www.maxriederarchitektur.at
Arno Ritter

Lektorat

Heike Dusik, Astrid Schöch

Grafische Gestaltung und Satz

transporter* Werbeagentur, Innsbruck, www.transporter.at

Druck

Höfle Offsetdruckerei Ges.m.b.H., Dornbirn, www.hoefle.at

Auflage

1000 Stück

Papier

Magnumatt 170g

Verlag

Anton Pustet Verlag, Salzburg
ISBN 3-7025-0461-3

Autoren

Pietro Caruso

Hermann Czech

helix – Sozial- und Kulturwissenschaften
(Martin Hebertshuber, Günther Marchner, Heinz Schoibl)

Jourdan & Müller. PAS
(Simon Fellmeth, Benjamin Jourdan, Jochem Jourdan,
Vincenzo Marchese)

Rainer Köberl

Rainer Pirker

Max. Rieder

© Herausgeber und Autoren 2002

