

Graz Nordwest  
Perspektiven für das Areal vom Verschiebebahnhof bis zum Thalerbach

## DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines  
Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung : Architektur

Konrad Edlinger

Technische Universität Graz  
Erzherzog-Johann-Universität  
Fakultät für Architektur

Betreuer: Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov

Institut: Institut für Städtebau

Oktober/2010



## **EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG**

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am .....

.....

(Unterschrift)

## **STATUTORY DECLARATION**

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

date .....

.....

(signature)

## **Dank**

Ich möchte mich bei Ao.Univ.-Prof. Grigor Doytchinov für die Betreuung dieser Arbeit bedanken.

Mein Dank gilt auch den Menschen die mir das Studium ermöglicht haben, und all jenen welche mich ein Stück dabei begleitet haben.

## **Kurzzusammenfassung**

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit dem Nordwesten der Stadt Graz.

Im Rahmen einer Dokumentation wird die Stadtstruktur in Hinblick auf deren Entstehung und Entwicklung untersucht.

In der darauf folgenden Analyse werden Potenziale und Problemstellen des Gebietes aufgezeigt. Hier ergibt sich ein Spielraum für konkrete Interventionen.

Im Entwicklungskonzept werden Ziele für das Planungsgebiet definiert.

Zentrale Inhalte sind Verkehr, insbesondere öffentlicher Personenverkehr, öffentlicher Raum und Naturraum.

Das Agieren innerhalb der bestehenden Strukturen und die Anwendung eines additiven Konzepts erzeugt ein Netzwerk von Eingriffen.

Der städtebauliche Entwurf setzt das Konzept in ausgewählten Bereichen des Planungsgebietes um.

## **Summary**

This thesis deals with the north-west of Graz.

In the context of a documentation the origin and the development of the urban structure is investigated.

In the following analysis potentials and specific problems of the area are disclosed. A framework for alterations is discussed.

Traffic (especially public transport), public space and nature are essential topics in this thesis.

Operating within the given structures and using an additive concept reveals a network of interventions.

The urban design project applies the concept to selected sites within the planning area

# INHALT

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	1
1.1	Annäherung	1
1.2	Aufbau der Arbeit	3
1.3	Begrenzung des Planungsgebietes	3
<b>2</b>	<b>DOKUMENTATION</b>	7
	Exkurs: Geopolitische Entwicklung	7
2.1	Entwicklung des Verkehrswesens im nordwestlichen Grazer Feld	9
2.1.1	Allgemeiner Überblick	9
2.1.2	Entwicklung der Verkehrswege	11
2.1.3	Eisenbahn	14
2.1.4	Öffentlicher Verkehr – Straßenbahn und Autobus	15
2.1.5	Motorisierter Individualverkehr	17
2.1.6	Gegenwärtige Verkehrssituation	17
2.2	Siedlungsentwicklung	22
2.2.1	Die Siedlungsentwicklung im Überblick	22

# INHALT

2.2.2 Römerzeit (16/15 bis 5. Jh. n. Chr.)	23
2.2.3 Frühmittelalter (7. Jh. bis 10. Jh. n. Chr.)	24
2.2.4 Hoch- und Spätmittelalter (ab 10. Jh. n. Chr. – 1450 / 1500 n. Chr.)	24
2.2.5 Neuzeit (1450 / 1500 n. Chr. – 19. Jh. )	27
2.2.6 Entwicklungen des 19. Jahrhunderts	29
2.2.7 Entwicklungen ab dem 20. Jahrhundert	32
<b>2.3 Städtebauliche Strukturelemente</b>	<b>37</b>
2.3.1 Allgemein	37
2.3.2 Natürliche Elemente	37
2.3.3 Bauten der Verkehrsinfrastruktur	39
2.3.4 Flächen	41
2.3.5 Bebauungsstruktur	49
2.3.6 Suburbanisierung – Zersiedelung	61
<b>2.4 Verkehrsinfrastrukturen - öffentliche Einrichtungen - Versorgungseinrichtungen</b>	<b>65</b>
2.4.1 Verkehrsinfrastruktur – gegenwärtiges Verkehrsnetz	65
2.4.2 Öffentliche Einrichtungen	67
2.4.3 Versorgungseinrichtungen	69
<b>2.5 Statistisches Material</b>	<b>73</b>

# INHALT

2.5.1 Allgemein	73
2.5.2 Bevölkerungsentwicklung	73
2.5.3 Altersstruktur	73
2.5.4 Wohnbevölkerung nach Staaten	76
<b>3 ANALYSE</b>	<b>77</b>
3.1 Allgemein	77
3.2 Natürliche Elemente in der Stadtstruktur	77
3.3 Verkehrssystem	78
3.3.2 Öffentlicher Verkehr	79
3.3.3 Die Entwicklung des Verschiebebahnhofes	80
3.4 Siedlungsstruktur	83
3.5 Flächen	83
3.6 Bebauungsstruktur	91
3.6.1 Historisches Erbe	91
3.6.2 Stadtumbau	93
3.7 Öffentliche Einrichtungen Versorgungseinrichtungen	95

# INHALT

<b>4</b>	<b>ENTWURF</b>	<b>97</b>
4.1	Konzeptioneller Teil	97
4.1.1	Allgemein	97
4.1.2	Verkehrskonzept	97
4.1.3	Straßenbahnen	103
4.1.4	Naturraumkonzept	105
4.1.4	Flächenkonzept	107
4.2	Entwurfsbeschreibung	111
	Öffentlicher Verkehr	112
	Nutzungskonzept für den öffentlichen Raum	113
	Querverbindung	115
	Nahverkehrsknoten Götting	116
	<b>PLÄNE</b>	<b>118</b>
	<b>CONCLUSIO</b>	<b>131</b>
	Abbildungsverzeichnis	133
	Literaturverzeichnis	137



# 1 EINLEITUNG

## 1.1 Annäherung

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit dem Nordwesten der Stadt Graz. Dieser Stadtbereich setzt sich aus den nördlich des Straßenzuges Kalvariengürtel und Peter- Tunner- Straße liegenden Teilen der Stadtbezirke Eggenberg und Lend sowie dem südöstlichen Teil des Stadtbezirks Gösting zusammen. Das engere Planungsgebiet ist in Punkt 1.3 eingegrenzt.

Dieser Stadtbereich ist ein Transitraum zwischen dem Grazer Zentrum und dem Umland. Siedlungsgeschichtlich liegt das Planungsgebiet zwischen alten Vororten und der Murvorstadt. Weite Teile des Gebietes wurden erst (in etwa) ab der Mitte des 19. Jahrhunderts besiedelt.

Wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen manifestieren sich stark in der Struktur des Stadtbereiches. Sie tragen weiterhin zur Heterogenisierung bei. Lokal zeigen sich diese Entwicklungen auch als Schrumpfungsprozesse (siehe auch 3.6). Die Baustruktur am Planungsgebiet wird von Industrie und Gewerbebauten und Bauten für den Handel geprägt.

Tendenziell entwickelt sich das Gebiet hin zu einem Stadtbereich mit dem Nutzungsschwerpunkt Wohnen.

Der nordwestliche Stadtbereich ist ein in Bezug auf Verkehrsinfrastruktur und Verbindungen orthogonal zur Bahn sowie öffentliche und kulturelle Einrichtungen vielfach unzureichend entwickeltes Gebiet. Die Mangelhafte Entwicklung wirkt sich beispielsweise negativ auf die Lebensqualität oder die ökonomische Attraktivität des Stadtbereiches aus. In der Wahrnehmung vieler Grazer Innenstadtbewohner ist dieser Bereich kein Teil der Stadt mehr.

Welche Entwicklungsmöglichkeiten gibt es, um das Gebiet für die Wohnbevölkerung als auch für die im Gebiet arbeitenden Menschen qualitativ zu verbessern? Welche Veränderungen können die Verkehrssituation, das Angebot von vielfältigen Stadt- Nutzungsfunktionen wie z.B. Erholungsmöglichkeiten und das kulturelle Angebot positiv beeinflussen.

Welche Maßnahmen müssen erfüllt werden um die Lebensqualität zu erhöhen?

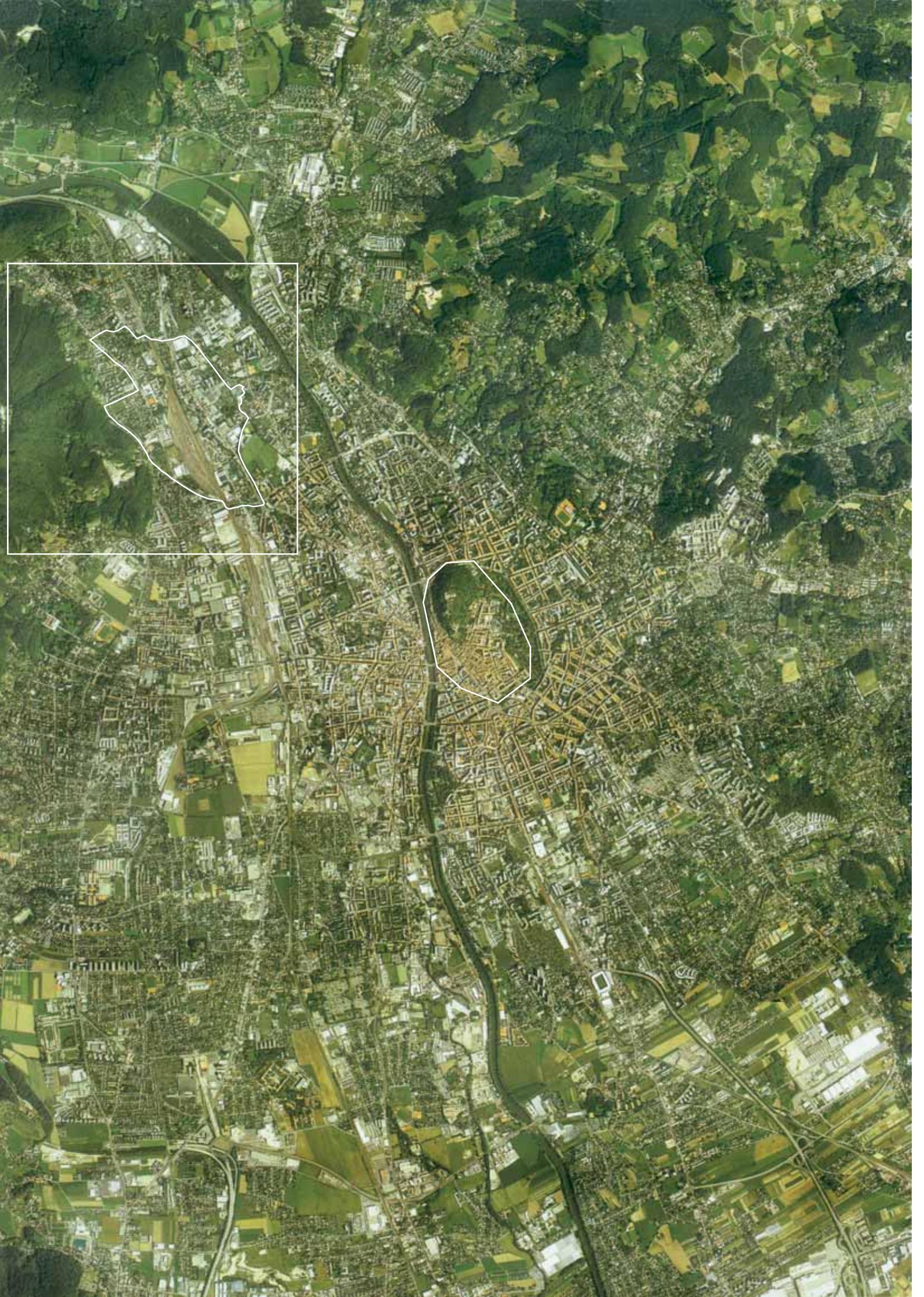


Abb. 1: Luftbild der Stadt Graz

## 1.2 Aufbau der Arbeit

Die Arbeit gliedert sich in drei Teile.

Der **erste Teil** beinhaltet eine umfassende Dokumentation des Stadtbereiches und insbesondere des Planungsgebietes. Der Fokus liegt auf der Entwicklung des Verkehrswesens und der Siedlungsentwicklung. Einen Schwerpunkt bildet eine Bestandsaufnahme der städtebaulichen Strukturelemente. Die wirtschaftliche und soziale Situation im historischen Kontext bilden den Rahmen der Dokumentation.

Der **zweite Teil** ist eine analytische Auseinandersetzung mit den gewonnenen Informationen. Die Analyse untersucht Potenziale und Problemstellen im Planungsgebiet.

Im **dritten Teil** der Arbeit sind ein Entwicklungskonzept für das Planungsgebiet und der Entwurf enthalten. Das Entwicklungskonzept wird aus drei thematisch getrennten Konzepten gebildet. In diesen werden gemeinsame Entwicklungsziele definiert. Alternative Möglichkeiten werden ebenfalls aufgezeigt.

Die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes wird anhand eines Entwurfsszenarios in ausgewählten Bereichen des Planungsgebietes visualisiert.

## 1.3 Begrenzung des Planungsgebietes

Im Rahmen jeder städtebaulichen Betrachtung ist es notwendig zu Beginn das engere Planungsgebiet einzugrenzen.

Das Areal mit dem sich diese Arbeit auseinandersetzt befindet sich im Nord- Westen der Stadt Graz und liegt auf der rechten Seite der Mur. Das rund 125 Hektar große Gebiet erstreckt sich über die drei Stadtbezirke Eggenberg, Gösting und Lend (Abb. 2). Ein Teil im Westen gehört zum Bezirk Eggenberg (14. Bezirk), der Südteil liegt in Lend (4. Bezirk) und der größte Teil der Fläche befindet sich in Gösting (13. Bezirk).

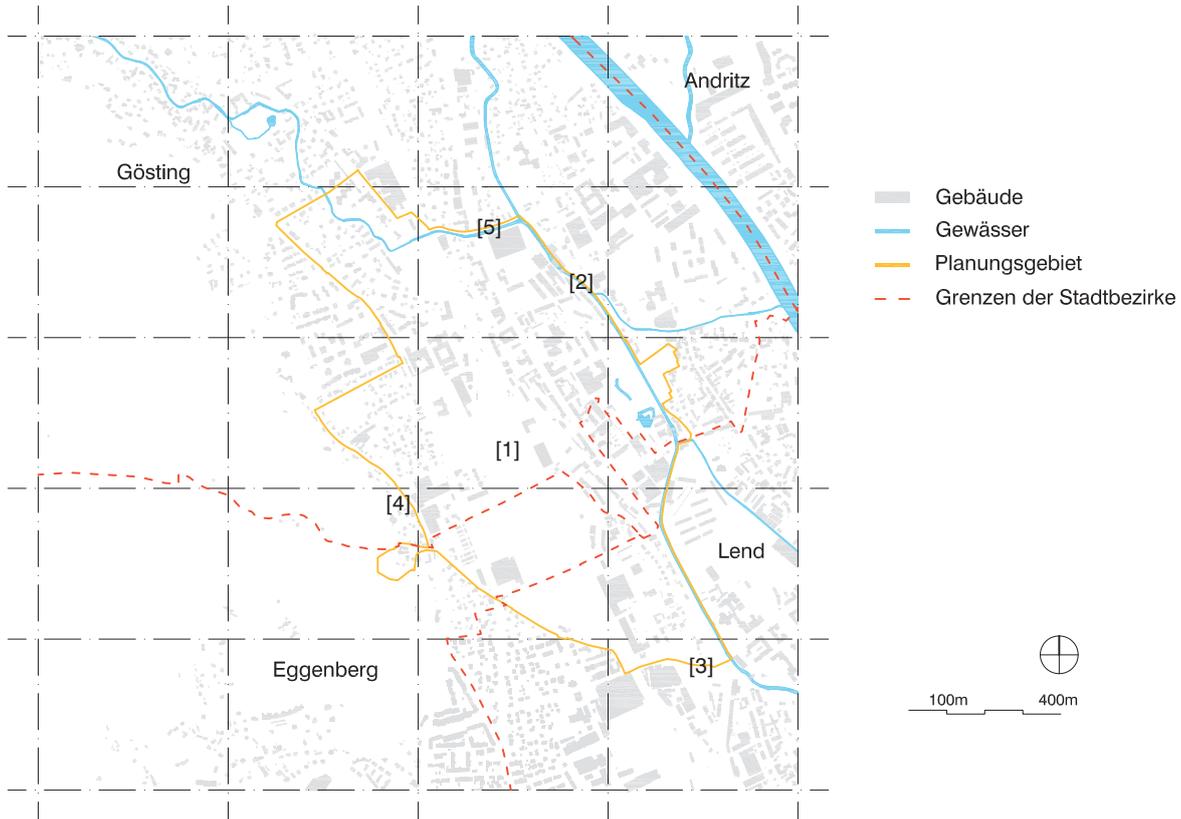


Abb. 02: Lage des Planungsgebietes, Bezirksgrenzen



Im Zentrum des Planungsgebietes liegt der Verschiebebahnhof [1].

Das Planungsgebiet wird im Osten durch das Fließgewässer des Mühlgangs und südöstlich durch die Wiener Straße begrenzt [2].

Im Süden markiert die Peter- Tunner- Gasse die Grenze des Areal. Diese Straße ist eine Fortsetzung der nördlichen Grazer Gürtelstraße (Kalvariengürtel) und unterfährt die Gleisanlagen [3].

Die westliche Grenze wird von der Plabutscherstraße, der Mainersbergstraße und der Göstinger Straße gebildet. Eine natürliche Grenze ist an diese Stelle der Bergabhang des Plabutsch [4].

Die Begrenzungslinie springt entlang der Negrelligasse zurück zur Plabutscherstraße und folgt dann der Grafenbergstraße Richtung Norden.

Als nördliche Begrenzung schließt der Corneliusweg, die Anton- Kleinoscheg- Straße und die Exerzierplatzstraße beziehungsweise der Thalerbach die Umgrenzungslinie des Planungsgebietes [5].

Die Entwicklungskonzepte (in Teil 3) sind aber keinesfalls nur lokal zu verstehen. Sie können nur in einem über das Planungsgebiet hinaus wirkenden Zusammenhang gesehen werden.



## 2 DOKUMENTATION

### Exkurs: Geopolitische Entwicklung

Die Grenzen der Verwaltungseinheiten im Nordwesten von Graz haben sich im Laufe der Zeit mehrmals geändert.

Die Entwicklung lässt sich grob in 4 Abschnitte gliedern. Die Grundherrschaften als Verwaltungssystem bilden den ersten Zeitabschnitt bis zu deren Auflösung nach der Revolution im Jahr 1848. Der zweite Abschnitt sind die selbstständigen Gemeinden die bis ins Jahr 1938 bestanden. Unter der nationalsozialistischen Herrschaft wurden die Grazer Vorortgemeinden in die Stadt eingegliedert und die Bezirke neu geordnet. Als letzter Abschnitt in der Entwicklung wurden nach dem Ende des zweiten Weltkrieges die Stadtbezirke neu eingeteilt. Die Grenzen der heute bestehenden Grazer

Stadtbezirke orientieren sich an den alten Gemeindegrenzen.

Durch Rudolf den IV. von Habsburg erhielt die Stadt 1361 einen großen Stadtgerichtsbezirk. Dieser Burgfriede umfasste auch das Gebiet des heutigen Bezirkes Lend.<sup>1</sup> Die Murvorstadt Lend und Gries war somit dem städtischen Rechtssystem untergeordnet. Das gesamte westliche Grazer Feld war dem damaligen Herrschaftssystem entsprechend in Grundherrschaften eingeteilt.

Als Folge der Revolution im Jahr 1848 wurde das Grundherrschaftssystem aufgehoben. 1850 entstanden die Gemeinden, als unterste selbstständige Einheit der Verwaltungsgliederung.

Die Gemeinde Gösting wurde aus den Ortschaften Gösting und Raach gebildet. 1931 wurde Gösting zur Marktgemeinde erhoben. Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten wurde Gösting 1938 in Groß- Graz eingegliedert. Das ehemalige Gemeindegebiet von Gösting wurde zusammen mit dem nördlichen Teil von Lend (nördlich des Kalvariengürtels) zum Bezirk Nord-West. Der 13. Grazer Stadtbezirk Gösting entstand 1946 nach dem Ende des zweiten Weltkriegs. Er umfasst das Gebiet der ehemaligen Gemeinde Gösting.<sup>2</sup>

Die Ortschaften Plabutsch, Algersdorf, Baierdorf, Wetzelsdorf und Krottendorf wurden 1850 zur Gemeinde Eggenberg zusammengefasst. Eggenberg untergliederte sich in die drei Katastralgemeinden Algersdorf, Baierdorf und Wetzelsdorf. Die schnelle

Entwicklung der Gemeinde zog schon 1906 die Erhebung zur Marktgemeinde nach sich. Die Katastralgemeinde Wetzelsdorf trennte sich 1914 als eigene Ortsgemeinde von Eggenberg. 1938 wurde auch Eggenberg ein Teil von Groß- Graz. Zusammen mit Wetzelsdorf und den westlich der Eisenbahn gelegenen Teilen von Lend und Gries bildete es den Bezirk West. 1946 wird Eggenberg in der ehemaligen Ausdehnung der Marktgemeinde zum 14. Grazer Stadtbezirk.<sup>3</sup> Aus der Gemeinde Wetzelsdorf entstand der gleichnamige 15. Bezirk.

Die innerhalb der Gürtelstraßen gelegenen Bereiche von Lend und Gries wurden 1938 dem Bezirk Graz-Mitte zugeteilt. 1946 entstanden westlich der Mur der 4. Bezirk Lend und der 5. Bezirk Gries.

## 2.1 Entwicklung des Verkehrswesens im nordwestlichen Grazer Feld

### 2.1.1 Allgemeiner Überblick

Ein fundamentaler Punkt für die Standortqualität von menschlichen Siedlungen ist deren Lage an Verkehrswegen. Durch zunehmende Handelsbeziehungen gewinnt eine verkehrsgünstige Lage an Bedeutung. Verkehrswege bilden das Grundgerüst der Siedlungsentwicklung. Im Folgenden Abschnitt wird deren historische Entwicklung im nordwestlichen Grazer Feld in einem kurzen Überblick erläutert.

Eine frühe Straße befindet sich am Fuß des Plabutsch- Buchkogel- Bergzuges. Sie führt etwas erhöht den Bergabhang entlang und entspricht heute in etwa der Krottendorfer- Baiern- und Göstingerstraße. Die Römer legten eine neue Nord-Süd- Hauptverbindung an, welche heute in der Alten Poststraße erkennbar ist.

Im Mittelalter kamen untergeordnete Wege hinzu. Diese Wege verbanden die neu entstandenen Dörfer und Weiler untereinander und verknüpften sie mit den übergeordneten Straßen.

Mit dem Bedeutungsgewinn der Stadt Graz, deren Zentrum am linken Murufer liegt, kam es zu einer

starken Konkurrenz der Nord- Südverbindungen am linken und rechten Murufer. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts wurde in Gösting die Weinzödlbrücke als Verbindung der Eggenberger Besitzungen beiderseits der Mur errichtet. Dieser Bau war die zweite Brücke über die Mur im Umfeld der Stadt Graz und somit ein wichtiger Schritt in der Entwicklung.

Im frühen 18. Jahrhundert wurde eine näher an die Mur heranführende Straße ausgebaut und zur Kommerzialstraße erhoben.

Das Jahr 1844 brachte mit der Eröffnung der Eisenbahn (Südbahn) eine entscheidende Aufwertung der Infrastruktur im Grazer Westen. Die Vorortgemeinde Eggenberg wurde 1900 an das Netz der Grazer elektrischen Straßenbahn angeschlossen. Gösting folgte im Jahr 1901. Einen Vorläufigen Schlusspunkt in der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur markiert die Eröffnung des Plabutschtunnels als Teilstück der Pyhrn Autobahn (A9) im Jahr 1987.

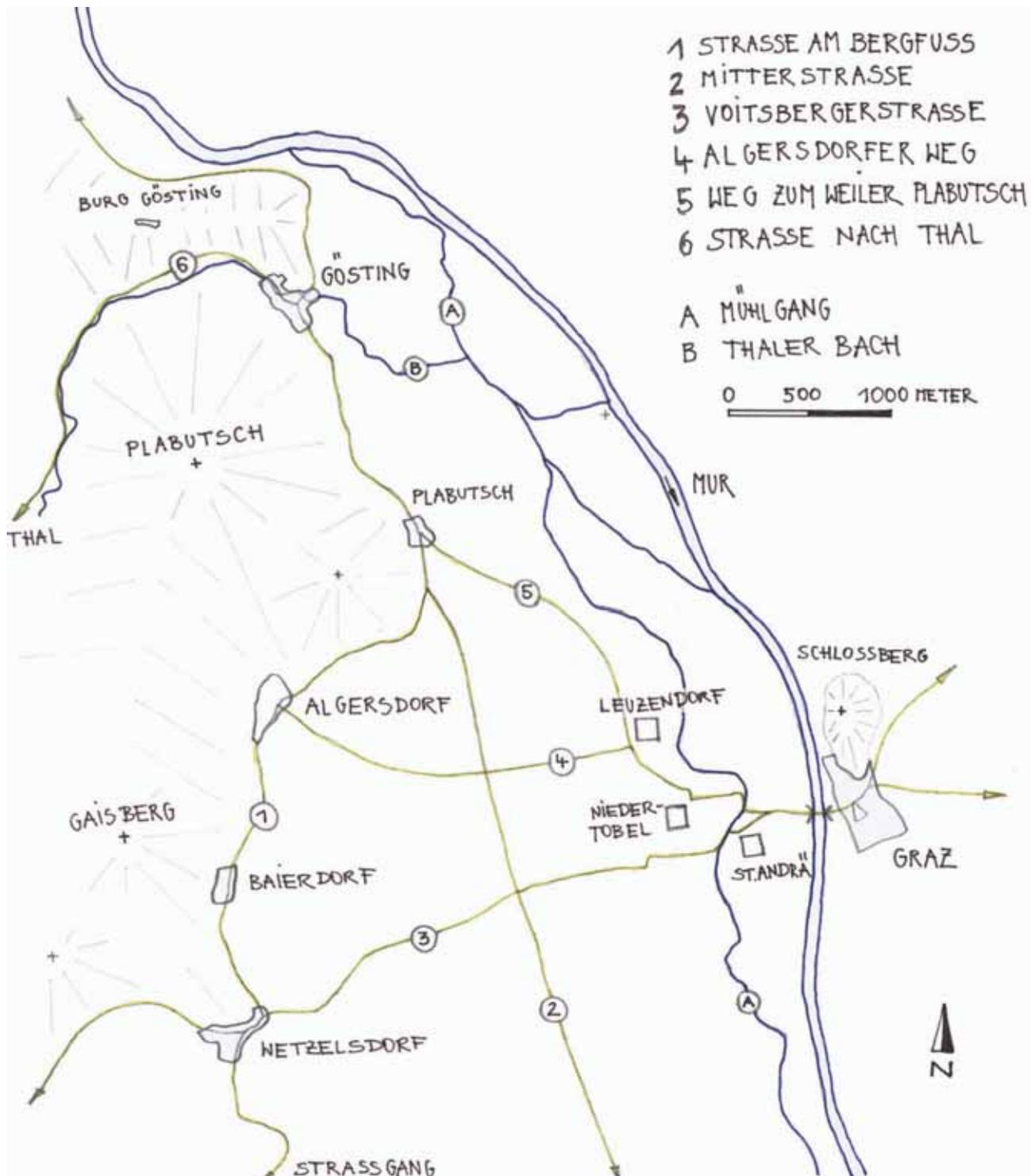


Abb. 4: Schema der Wegverbindungen im 14. JHDT

## 2.1.2 Entwicklung der Verkehrswege

### Römerstraßen

Das Grazer Becken wurde in römischer Zeit an ein großräumig geplantes Verkehrsnetz angeknüpft. „Neben der römischen Straße erster Ordnung durch das Murtal ist eine weitere in das Raabtal voranzusetzen.“<sup>4</sup>

Die Straße erster Ordnung führte von Flavia Solva aus im westlichen Grazer Feld nach Norden (siehe auch Siedlungsentwicklung 2.2.2). Der genaue Verlauf dieser Straße ist noch nicht gänzlich geklärt. Die Alte Poststraße ist eine Nachfolgerin der römischen Hauptstraße und erreicht in Algersdorf den Ostabhang des Plabutsch. Ab hier entspricht gegenwärtig die Göstingerstraße der römischen Straße. Beim Schloss Gösting setzt sie sich in der Straßengelstraße fort und führt über die Siedlung Raach weiter nach Norden. Diese Römerstraße wurde auch im Mittelalter benutzt – darin liegt ihre Bedeutung für die weitere Siedlungsentwicklung. Die am Fuß des Bergzuges verlaufende Straße nach Straßgang wurde dem römischen Straßensystem eingegliedert.

Eine Ost- West- Verbindung in das Raabtal komplettiert das Straßennetz dieser Zeit.

„Schon in der Spätantike führt ein Verbindungsweg nach Osten (über Pranker- und Dominikanergasse) über eine Murfurt, an der Stelle der heutigen

Murbrücke. In der Sporgasse gabelte sich dieser Weg in Richtung Weiz und Hartberg- Steinamanger.“<sup>5</sup>

### Straßensystem im Mittelalter

Im Mittelalter wurden nur wenige Straßen neu angelegt. Im Großen und Ganzen begnügte man sich mit der Instandhaltung des bestehenden Straßensystems.

Aus der römischen Hauptstraße ging die Mitterstraße hervor. Sie trug den Fernhandelsverkehr und war dadurch die bedeutendste Nord - Süd Verbindung im gesamten Grazer Feld. Von Puntigam ausgehend Richtung Süden trägt die Mitterstraße heute noch den alten Namen. Nördlich von Puntigam heißt sie heute Alte Poststraße.

Der für die Siedlungsentwicklungen im frühen Mittelalter maßgebliche Verkehrsweg im nord-westlichen Grazer Feld war die den Bergabhängen folgende Straße. Diese Straße hatte Vorläufer aus der Zeit vor der römischen Besiedlungsperiode. Der Verkehrsweg direkt am Bergfuß – am Grazer Stadtgebiet von Straßgang über Gösting bis nach Raach – verband die frühmittelalterlichen Ansiedlungen in diesem Bereich.

Aus der römischen Ost – West- Verbindung ging die im Mittelalter ebenfalls wichtige Voitsberger Straße hervor. Diese Fernhandelsstraße überquerte in der Einöde den Plabutsch- Buchkogel- Bergzug und führte dann weiter in Richtung Nord- Westen.<sup>6</sup> An der Kreuzung mit der Mitterstraße (heute Kreuzung Alte Poststraße und Friedhofsgasse bzw. Reininghausstraße) stand das Mauthaus aus dem später die Brauerei Reininghaus hervorgehen sollte.<sup>7</sup>

Neben den Fernhandelswegen gab es die lokal bedeutenden Verbindungen der Stadt mit den im Westen gelegenen Dörfern.

Ein wichtiger Verkehrsweg aus der Stadt nach Norden folgte der Strauchergasse bis zum Weisseneggerhof. Dort führte der Weg in die Rebengasse und ging stadtauswärts in die Plabutscherstraße über. Am Bergfuß lag der Weiler Plabutsch. Dort traf der Weg auf die Mitterstraße.<sup>8</sup> Eine Straße nach Algersdorf zweigte oberhalb der Strauchergasse ab und führte im Bereich der Ghegagasse nach Westen. Dieser Weg hieß nach dem Bau des Schlosses Eggenberg die Alte Eggenberger Straße.

Aus dem Thaler Becken führte eine Straße durch den Thaler Graben ins Grazer Feld. An der Kreuzung dieser Straße mit der nach Norden führenden Hauptstraße entstand das Dorf Gösting (siehe auch Siedlungsentwicklung Punkt 2.2.4).

## Die Bedeutung der Mur

Der Fluss hatte in der Vergangenheit große Bedeutung für das Verkehrswesen. Hier konnten flussabwärts höhere Geschwindigkeiten erreicht werden als auf dem Land. Die größeren Gewichtskapazitäten der Flöße, Plätten und Schiffe ergaben einen weiteren ökonomischen Vorteil. Dadurch bot sich der Wasserweg vor allem zur Beförderung von Waren an. Die Mur war „ein traditioneller Transportweg für Holz, Wein und Salz.“<sup>9</sup> Außerdem wurde Eisen aus der Obersteiermark flussabwärts transportiert und im Gegenzug Getreide den Fluss hinauf gebracht. Die Mur beeinflusste als natürliche Grenze die Lage der Verkehrsverbindungen an Land. Über einen langen Zeitraum war die, an der Stelle einer Furt entstandene Hauptbrücke<sup>10</sup> die einzige Verbindung über den Fluss. Als zweite Verbindung entstand im Norden von Graz die 1559 erstmals urkundlich erwähnte Weinzödlbrücke. Die Brücke diente den Eggenbergern als Verbindung zwischen Gösting und Andritz. Der Fürst Johann Seyfried ließ 1672/1673 eine neue Brücke errichten. Das mittlere Joch, des aus fünf Jochen bestehenden Bauwerks, wies 15 Meter Durchfahrtsbreite auf, damit der Verkehr am Fluss nicht behindert wurde.<sup>11</sup>



Abb. 5: Die Weinzödlbrücke mit der Ruine Gösting, Öl auf Leinwand, V. Kreuzer

Früher konnte man auch mit Fähren, den so genannten Überfuhrn, über die Mur gelangen. Eine solche mit einem Seil gesicherte Fähre bestand knapp südlich des Kalvarienberges im Bereich der heutigen Überfuhrngasse. Diese verkehrte bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts.<sup>12</sup>

Auch für die Beförderung von Menschen spielte der Fluss eine Rolle. Die Personenschiffahrt erlebte gegen Ende des 19. Jahrhunderts einen letzten kurzen Aufschwung. Ab dem 8. September 1888 wurde mit zwei Dampfern der Passagiertransport im Stadtbereich (vom Kalvarienberg bis zur Schönaubücke) begonnen. Doch schon am 12. Mai 1889 passierte ein folgenschweres Unglück. Der Dampfer Styria geriet außer Kontrolle und rammte die Radetzkybrücke, sechs Menschen verloren dabei ihr Leben.<sup>13</sup>

Die hohe Fließgeschwindigkeit und die Schwankungen des Wasserstandes erschweren das Befahren des Flusses.

Gegenwärtig ist die Mur ein sehr wichtiger Naherholungsbereich für die Stadtbevölkerung.

## Die Kommerzialstraße

Über den Lendplatz bestand eine Verbindung der Murvorstädte Lend und Gries mit der Weinzödlbrücke. Diese wurde Anfang des 18. Jahrhunderts unter Kaiser Karl VI. ausgebaut und als Teilstück der Verbindung von Wien nach Triest (über den Semmering) in den Rang einer Kommerzialstraße erhoben.<sup>14</sup>

„Bis ins 19. Jahrhundert hieß der Straßenzug ‚Gemeine Landstraße‘ oder ‚Neue Wiener Straße‘.“<sup>15</sup> Die neu ausgebaute Straße bewirkte eine starke Änderung der Verkehrsverhältnisse. Der Großteil des Fernverkehrs folgte nicht mehr der Mitterstraße (Alte Poststraße), sondern verlief nunmehr mitten durch die beiden Vorstadtbezirke Lend und Gries.

### 2.1.3 Eisenbahn

Mit der Entwicklung der Eisenbahn veränderte sich das Verkehrswesen grundlegend. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden auch in der österreichischen Monarchie die ersten Eisenbahnlinien. Die Strecke der Südbahn von Wien nach Triest sollte ursprünglich durch die ungarische Tiefebene führen.

Durch den Bau der Semmeringbahn 1848 – 54 wurde die Strecke von Wien nach Graz vollständig fertig gestellt. 1857 konnte die Strecke bis nach Triest eröffnet werden.<sup>16</sup> Graz lag somit an der wichtigen Eisenbahnverbindung der Hauptstadt Wien mit dem Mittelmeerhafen von Triest. Die Stadt avancierte zu einem wichtigen Wirtschaftsstandort und



Abb. 6: Der Grazer Südbahnhof

Die Initiative von Erzherzog Johann und die instabile politische Situation in Ungarn gaben den Ausschlag für eine Linienführung über den Semmering und Graz. Der Abschnitt von Mürzzuschlag bis Graz konnte 1844 durch Erzherzog Johann und Carl Ritter von Ghega eröffnet werden. Gleichzeitig wurde der Südbahnhof (ab 1906 Hauptbahnhof) eröffnet.

Warenumsschlagplatz der Monarchie.

Die Eisenbahntrasse wurde fernab des Grazer Zentrums angelegt. Sie führt durch Gösting und tangierte die Vorstädte Lend und Gries. Der Bau der Eisenbahn übte maßgeblichen Einfluss auf die weitere Entwicklung der westlichen Bezirke von Graz aus.

Mit der Graz- Köflacher Bahn entstand eine zweite Bahnlinie. Sie diente primär zur Versorgung mit Braunkohle, die in den weststeirischen Kohlerevieren abgebaut wurde. 1859 wurde der Kohletransport aufgenommen, und im Frühling 1860 folgte der allgemeine Güter und Personentransport.<sup>17</sup>

Neben der Hauptstrecke entstanden mehrere Stichbahnen um die Industrie- und Militäranlagen zu erschließen. Eine Stichbahn führte zum Monturdepot, in dessen Bereich sich nun die HTL Gösting befindet, eine andere zur Farbfabrik Zankl. Ein weiteres heute noch bestehendes Nebengeleis zweigt in Richtung Andritz ab, um die dortigen Industrieanlagen zu versorgen.<sup>18</sup>

Der Verschiebebahnhof entstand während des ersten Weltkrieges. Das Areal befindet sich im Nordwesten des Bezirkes Lend, liegt auf einem kurzen Abschnitt in Eggenberg und erstreckt sich bis zur Ibererstraße (HTL Gösting). Dieser Bereich ist ein wichtiger Teil des Planungsgebietes.

Die politische Situation nach dem Ende des Ersten Weltkrieges brachte auch für das Verkehrswesen einschneidende Veränderungen mit sich. Durch den neuen Grenzverlauf verlor Graz die Rolle als zentral gelegener Verkehrsknotenpunkt innerhalb der Monarchie.

Seit 1884 bestand eine Haltestelle für Personenzüge in der Nähe der alten Weinzödlbrücke im Norden Göstings. Diese Station wurde 1965 wieder aufgehoben.<sup>19</sup>

In den letzten Kriegsjahren des Zweiten Weltkrieges wurde Österreich von Luftangriffen der Alliierten getroffen. Die strategische Bedeutung der Gleisanlagen und der angrenzenden Industrieanlagen machte diese zu einem bevorzugten Angriffsziel. Die durch Bomben verursachten Zerstörungen entlang der Bahnlinie waren dementsprechend groß.

## **2.1.4 Öffentlicher Verkehr – Straßenbahn und Autobus**

Ein erster Vorläufer des modernen terrestrischen öffentlichen Verkehrs war eine Großkutsche. Mit dieser fuhren mehrere Personen die ähnliche Zielorte hatten, also mit einer „Art Sammeltaxi die damals Omnibus hießen (=für alle).“<sup>20</sup> Jede Person die in der Lage war den Fahrpreis zu bezahlen konnte den Pferdeomnibus benutzen.

In den Bestrebungen eine Pferdestraßenbahn zu errichten, liegen in der Stadt Graz die Anfänge eines nach einem Fahrplan operierenden öffentlichen Verkehrs. Nach bis auf das Jahr 1857 zurückreichenden Planungen wurde am 8. Juni 1878 die Linie Bahnhof – Jakominiplatz eröffnet.<sup>21</sup> Dieser Modernisierungsschub des innerstädtischen Verkehrs brachte viele Änderungen für die Grazer Bevölkerung mit sich.



Abb. 7: Unterführung der Anton- Kleinoscheg- Straße

Die Schienen und die von Pferden gezogenen Garnituren veränderten das Stadtbild, der Verkehr auf Kutschen wurde zurückgedrängt.

Der öffentliche Verkehr spielte für die Anbindung der Vororte an das Zentrum eine entscheidende Rolle. Im Jahr 1900 wurde Eggenberg an das Liniennetz der elektrischen Straßenbahn angeschlossen, Gösting folgte 1901. „Die Strecke führte vom Lendplatz über die Wienerstraße, die Hackhergasse, den Kalvariengürtel, wiederum die Wienerstraße, die Exerzierplatzstraße und die Anton- Kleinoscheg- Straße“<sup>22</sup> zum Schlossplatz in Gösting.

An der Gemeindegrenze (siehe Exkurs Geopolitische Entwicklung) befanden sich bis 1938 die Mautstellen. Der Einhebung der Maut für Straße und Tramlinie diente unter anderen das Linienamtsgebäude in der Wiener Straße (Göstinger Maut).<sup>23</sup>

Die alte Tramlinie wurde 1911 Teil der Linie 3 der elektrischen Straßenbahn. Diese verband den Schillerplatz mit dem Griesplatz, führte weiter zum Lendplatz und endete in Gösting.<sup>24</sup>

Ab 1928 wurden in Graz Autobuslinien in das öffentliche Verkehrssystem eingebunden. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde ein flexiblerer öffentlicher Verkehr gefordert. Dabei hatte der Kraftfahrzeugverkehr die oberste Priorität. Das Straßenbahnnetz wurde sukzessive verkleinert und dafür neue Autobuslinien installiert.

Als Folge dieser veränderten Verkehrspolitik wurde auch der Abschnitt zwischen dem Griesplatz und Gösting in den Jahren 1955 bis 1957 schrittweise stillgelegt. Für die Aufnahme des Verkehrs wurde die Buslinie G (Gösting) installiert.<sup>25</sup>

## 2.1.5 Motorisierter Individualverkehr

Bald nach dem Ende des zweiten Weltkriegs setzte sich auch in Österreich der Aufstieg des Automobils weiter fort. Durch den großen wirtschaftlichen Aufschwung der Nachkriegszeit wurde ein privates Auto für eine breite Masse der Bevölkerung leistbar. Es wurde schnell zum wichtigsten Verkehrsmittel. Die Zahl der Zulassungen von Kraftfahrzeugen in der Stadt Graz stieg von 1482 im Jahr 1945 auf 150649 im Jahr 2009 an.<sup>26</sup>

Die Ansprüche des Kfz Verkehrs bestimmten die Stadtplanung. Es entstand das Konzept der autogerechten Stadt. Durch das stark steigende Verkehrsaufkommen wurden immer mehr Infrastrukturen erforderlich. Die alten Straßen genügten oft nicht den Anforderungen, Parkraum war ebenfalls nur ungenügend vorhanden. Durch die schnelle Entwicklung änderte sich auch mehrmals der bevorzugte Verkehrsweg des Nord- Süd Durchzugsverkehrs. Die Kaistraßen des Lend- und Grieskais lösten die alte Verbindung der Kommerzialstraße ab. Dabei entstanden neuralgische Punkte an den Kreuzungen mit den Brücken. Mit dem Ausbau der westlichen Gürtelstraßen vom Bahnhofsgürtel bis zum Lazarettgürtel verlagerte sich der Durchzugsverkehr wieder etwas weiter weg vom Stadtzentrum.

Graz wurde zu einem Fixpunkt der so genannten Gastarbeiterroute. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke war enorm. Der Großteil des Verkehrs vom Balkan aus nach Norden (vor allem nach Deutschland) durchquerte den Westen der Stadt.

Unter den Nationalsozialisten entstand der Plan Graz an eine Autobahn durch das Murtal anzuschließen. Die starke Verkehrsbelastung im Grazer Westen beschleunigte das auf diesen Planungen basierende Projekt der Pyhrn Autobahn. Der Abschnitt innerhalb der Stadt war Anfang der 70er Jahre des 20. Jahrhunderts ursprünglich als Niederflurtrasse quer durch die Bezirke Gösting und Eggenberg geplant. Dieses Vorhaben scheiterte am starken Widerstand der Bevölkerung. 1975 wurde über einen Tunnel durch den Plabutsch abgestimmt. Der Tunnel konnte jedoch erst 1987 eröffnet werden.<sup>27</sup>

## 2.1.6 Gegenwärtige Verkehrssituation

Kraftfahrzeuge sind auch in den Grazer Stadtbezirken Eggenberg, Gösting und Lend die alles beherrschenden Verkehrsmittel. Die Eisenbahn ist zwar ein dominierender Faktor des Stadtgefüges (Bauten der Verkehrsinfrastruktur 2.3.3), spielt aber seit der Auflassung der Bahnstation in Gösting für den lokalen Personenverkehr im Nordwesten der Stadt keine Rolle mehr.

Autobusse sind die einzigen öffentlichen Verkehrsmittel, die der Bevölkerung zur Verfügung stehen. Dabei handelt es sich um Linien der Grazer-Verkehrs- Betriebe (GVB) und des steirischen Verkehrsverbundes.

Durch die Lage am Stadtrand hat der Durchzugsverkehr einen großen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen.

Die Wiener Straße trägt als nördliche Stadteinfahrt der rechten Murseite die Hauptlast des Straßenverkehrs. Zusätzlich verläuft hier die Autobahzufahrt Graz- Nord.<sup>28</sup>

Die Göstingerstraße und die Josef- Pock- Straße haben ihre frühere Funktion als wichtige Verbindungen eingebüßt und dadurch stark an Bedeutung verloren.

Die Peter- Tunner- Gasse, Ibererstraße und Exerzierplatzstraße sind die einzigen Ost- West Verbindungen. Diese Straßen überqueren die Gleisanlagen durch Unterführungen.

Die Eisenbahn hat punktuelle Bedeutung für die lokale Wirtschaft.

Das Treibstofflager beim Verschiebebahnhof (Plabutscherstraße) wird teilweise von der Eisenbahn beliefert.

Die Mur kann zu Fuß und mit dem Rad über den 1981 errichteten Pongratz- Moore- Steg überquert werden.<sup>29</sup>

In den letzten Jahren wurde ein Ausbau des Radwegenetzes forciert.

Detaillierte Informationen zu den gegenwärtigen Verkehrsinfrastrukturen finden Sie unter Punkt 2.4.1 Verkehrsinfrastruktur – gegenwärtiges Verkehrsnetz.

---

<sup>1</sup> Das Gebiet um den Kalvarienberg kam 1776 zum Grazer Stadtgebiet. Zur geopolitischen Entwicklung siehe auch: Marauschek: Die Schaffung von Groß Graz im Jahre 1938 und ihre Vorgeschichte. 1988, S.308

<sup>2</sup> vgl. Dienes; Kubinzky: Gösting und seine Geschichte. 1989, S. 37

<sup>3</sup> vgl. Mittermüller; Reismann: Stadtllexikon. 2003, S.96 f.

<sup>4</sup> Artner: Archäologische Übersicht. 1997, S. XXXI

<sup>5</sup> Resch: Die mittelalterliche Stadtanlage von Graz. 1997, S. LV

<sup>6</sup> vgl. Schmörlzer: Die Entwicklung der Murvorstadt bis ins 19. Jahrhundert. 1984, S.35

<sup>7</sup> vgl. Mittermüller; Reismann: Stadtllexikon. 2003, S.318

<sup>8</sup> vgl. Burgstaller: Graz - Entwicklung der Stadt westlich der Mur. Bd.1. 1983, S.24

<sup>9</sup> Kubinzky: Graz an der Mur. 1987, S.70

<sup>10</sup> Im Jahr 2009 wurde die Brücke anlässlich des 150. Todestages von Erzherzog Johann in Erzherzog-Johann-Brücke umbenannt.

<sup>11</sup> vgl. Dienes: Aus der Geschichte der ehemaligen Vororte von den Anfängen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. 2003, S.621 f.

<sup>12</sup> vgl. Dienes; Kubinzky: Gösting und seine Geschichte. 1989, S.23

<sup>13</sup> vgl. Kubinzky: Graz an der Mur. S.71

<sup>14</sup> vgl. Dorn: Wiener Straße. 1984, S.431; Dienes: Vor der Stadt. 2009, S.16

<sup>15</sup> Dorn: Wiener Straße. S.431

<sup>16</sup> vgl. Spreitzhofer: Die Eisenbahn in Graz. 1987, S.73; Dienes: Von der Postkutsche zur ‚rush hour‘. 2003, S.367 f.

<sup>17</sup> vgl. Spreitzhofer: Eisenbahn. S.75

- 
- <sup>18</sup> vgl. Dienes; Kubinzky: Gösting und seine Geschichte. S.21
- <sup>19</sup> vgl. Kubinzky: Die Stadtrandgemeinden und Stadtrandbezirke von 1850 bis zur Gegenwart im Überblick. 2003, S.686
- <sup>20</sup> Kubinzky: Gemeinsam durch Graz. 1987, S.79
- <sup>21</sup> vgl. Dienes: Von der Postkutsche zur ‚rush hour‘. S.373, Kubinzky: Gemeinsam durch Graz. S.79
- <sup>22</sup> Kubinzky: Stadtrandgemeinden und Stadtrandbezirke. S.686
- <sup>23</sup> vgl. Mittermüller; Reismann: Stadtlexikon. S.318 f.
- <sup>24</sup> vgl. Kubinzky: Stadtrandgemeinden und Stadtrandbezirke. S.686
- <sup>25</sup> vgl. Kubinzky: Gemeinsam. S.80
- <sup>26</sup> Statistisches Jahrbuch der Stadt Graz. 1999, S. 97; Statistik Austria. Bestand an Kraftfahrzeugen 2009, S.11
- <sup>27</sup> vgl. Mittermüller; Reismann: Stadtlexikon. S.384
- <sup>28</sup> Die Wiener Straße ist ein Teil der B 67 (Grazer Straße). Sie steht seit 1. April 2002 unter der Verwaltung des Landes, führt aber weiterhin das B in der Bezeichnung.
- <sup>29</sup> vgl. Kubinzky: Stadtrandgemeinden und Stadtrandbezirke. S.685



Abb. 8: Kreuzung der Wiener Straße und der Josef - Pock - Straße



Abb. 9: Kreuzung der Wiener Straße und der Schippingstraße



## 2.2 Siedlungsentwicklung

Dieses Kapitel gibt einen kurzen Einblick in die geschichtliche Entwicklung des Planungsgebietes. Der Fokus liegt auf der Siedlungsentwicklung der drei Grazer Stadtbezirke Eggenberg, Gösting und Lend.

Rahmenbedingungen wie die politische Situation und der kulturelle und religiöse Hintergrund sind kurz angeschnitten. Dort wo es notwendig ist wird auf einen größeren geografischen Kontext hingewiesen.

Die Siedlungsentwicklung steht im engen Zusammenhang mit der Entwicklung des Verkehrswesens (2.1).

Die Gliederung der einzelnen Epochen bis einschließlich des Frühmittelalters ist der österreichischen Kunsttopographie entlehnt.<sup>1</sup>

### 2.2.1 Die Siedlungsentwicklung im Überblick

Die Entstehung von Siedlungen wird von verschiedensten Faktoren beeinflusst. Zum einen ist die geografische Lage maßgeblich. In erster Linie hat die Verfügbarkeit von Nahrung in der Umgebung die Wahl eines Platzes bestimmt.

Bestand die Möglichkeit sich mit Nahrung und Wasser zu versorgen spielte die Lagesicherheit des Platzes eine entscheidende Rolle. Die Siedlungen wurden sehr oft in erhöhten Lagen auf Hügeln und Bergkuppen errichtet. Ein Beispiel ist die jungsteinzeitliche Siedlung in der Nähe der Ruine Gösting. Die Sicherheit welche ein Platz gegenüber den Naturgewalten bot, war ebenfalls bedeutend. Wegen der großen Überschwemmungsgefahr wurde der Nahbereich der Mur in Graz erst gegen Ende des 14. Jahrhunderts besiedelt.

Durch die Zunahme des Handels und damit des Verkehrs gewannen auch die Wegverbindungen weiter an Bedeutung. So entstanden die ersten Weiler im Bezirk Lend an den Wegen, welche die Stadt mit den Dörfern am Westrand des Grazer Feldes verbanden. Kreuzungspunkte im Verkehrsnetz begünstigten die Entwicklung von Siedlungen.

Maßgebliche Einflussfaktoren auf die Siedlungsentwicklung der westlich der Mur gelegenen Gebiete waren die Lagesicherheit und der Verlauf der wichtigen Handelsverbindungen (siehe 2.1.2).

Die in der **Jungsteinzeit und Kupferzeit** (ca. 4500 bis 2300/200 v. Chr.) entstandenen Siedlungen waren meist klein und wurden auf Anhöhen angelegt. Unweit der Ruine Gösting bestand eine neolithische Siedlung der Lasinjakultur. Diese ist neben den Siedlungen am Schlossberg, in Wenisbuch und der bedeutendsten bei der Kirche St. Johann und Paul die vierte bekannte Siedlung aus dieser Zeit am Grazer Stadtgebiet.<sup>2</sup> Die vielen Einzelfunde am Talboden in den Bezirken Gösting und Lend deuten auf eine rege Begehung des Gebietes hin. Durch die große Anzahl der Funde kann im Allgemeinen auf eine relativ hohe Besiedlungsdichte geschlossen werden.

Die **Bronzezeit** (2300/200 bis 1200 v. Chr.) ist in Graz, wie auch in der gesamten Steiermark bislang unzureichend erforscht. Im Grazer Raum konzentrieren sich Einzelfunde entlang der Mur. Siedlungen aus dieser Zeit sind keine bekannt.

In der **Urnenfelderzeit** (1200 bis 750 v. Chr.) finden sich beim Schloss und bei der Ruine Gösting Spuren von Siedlungen. Darauf deuten die von dort stammenden Lesefunde von Keramik hin.<sup>3</sup> In Algersdorf wurde am Fuß des Plabutsch ein aus der älteren Urnenfelderzeit stammendes Depot gefunden. Es enthielt Bruchstücke von Schwertern, Lanzen, Sichel, und Gusskuchen.<sup>4</sup>

Für die **Hallstadtzeit** (ältere Eisenzeit, 750 bis 450 v. Chr.) sind bis in jüngster Zeit keine archäologischen Funde im Nordwesten von Graz bekannt geworden. Die **Latènezeit** (jüngere Eisenzeit 450 bis 16/15 v. Chr.) ist in diesem Gebiet nur durch Münzfunde in Algersdorf dokumentiert.

## 2.2.2 Römerzeit (16/15 bis 5. Jh. n. Chr.)

Im Jahr 15 vor Chr. unternahm Kaiser Augustus einen Alpenfeldzug. Die militärischen Interventionen gaben den Ausschlag für die Annexion des keltischen Königreichs Norikum an das Römische Reich. Der Prozess der Romanisierung setzte langsam ein und schloss an den schon vorher bestehenden Handelsbeziehungen an. Unter Kaiser Vespasian<sup>5</sup> erhielt Flavia Solva (Wagna bei Leibnitz) das Stadtrecht. In deren Verwaltungsgebiet befanden sich die Mittelsteiermark und somit auch das heutige Grazer Stadtgebiet.

Im Zentrum von Straßgang bestand eine römische Siedlung. Die römischen Spolien in den Mauern der Straßganger Pfarrkirche dürften aus der unmittelbaren Umgebung stammen. Mehrere Gräberfelder und Münzfunde weisen auf eine

Besiedlung in Wetzelsdorf hin. Es dürfte sich hier um römische Landhäuser gehandelt haben. Diese dem Typus der villa rustica zuzuordnenden Gebäude bildeten einen meist autarken landwirtschaftlichen Betrieb.<sup>6</sup>

In Algersdorf sind am Gaisberg und am Ostabhang des Gaisberges Grabhügelgruppen gefunden worden. In den Bezirken Lend und Gösting fand man verschiedene Münzen.<sup>7</sup>

All diese Funde deuten auf eine dichte, jedoch nur lokal bedeutende Besiedlung hin. Anders sah hingegen die Situation bei den Verkehrswegen aus. Das Grazer Feld wurde an das römische Verkehrsnetz angeschlossen.

Wie weiter oben beschrieben, lag im westlichen Grazer Feld ein Kreuzungspunkt im römischen Fernstraßensystem. Teile dieser Straßen werden auch heute noch befahren.

### **2.2.3 Frühmittelalter (7. Jh. bis 10. Jh. n. Chr.)**

Ab dem 6. Jahrhundert wanderten Slawen in das Gebiet der heutigen Steiermark ein.

Archäologische Funde aus der Anfangszeit der slawischen Besiedlung fehlen bislang. In der Sprache hat diese Kultur jedoch ihre Spuren hinterlassen.

Viele Dorf- und Gegendnamen stammen aus dieser Zeit.

Durch Streufunde von frühmittelalterlicher Keramik ist zwischen Schloss und Ruine Gösting mit einer Siedlung zu rechnen.<sup>8</sup> Aufgrund von mangelnden Kenntnissen kann der zeitliche Verlauf der frühen slawischen Besiedlung für das Grazer Stadtgebiet bislang nicht nachvollzogen werden.

Am Westrand des nördlichen Grazer Feldes legten Slawen mehrere Siedlungen an, deren grundlegende Struktur sich bis in die Gegenwart erhalten hat. So lassen sich auch die Namen Straßgang, der alte Name Podigor für eine Siedlung im Bereich von Webling, und Gösting auf eine slawische Wortherkunft zurückführen. Die mittelalterliche Bezeichnung Göstings war Gestnic oder auch Gestnike. „Hans Pirchegger und Fritz Popelka leiten ihn vom slawischen gostinca = Herberge ab, Fritz Posch hingegen von go d = Bergwald.“<sup>9</sup>

All diese Siedlungen entstanden entlang einer wichtigen Verkehrsverbindung und direkt im Schutz der dort ansetzenden Berghänge.

### **2.2.4 Hoch- und Spätmittelalter (ab 10. Jh. n. Chr. – 1450 / 1500 n. Chr.)**

Die Mark an der Mur wurde wegen ihrer exponierten Lage an der Grenze des deutschen

Reichs verstärkt mit Befestigungsanlagen ausgestattet. Dabei diente die Mur als natürliche Grenze, der Schlossberg war einer der Brückenköpfe auf der östlichen Seite des Flusses. Im Verlauf der deutschen Besiedlung entstanden im westlichen Grazer Feld eine Reihe von Wehranlagen und Siedlungen.

Nach dem Zurückdrängen der Magyaren durch Heinrich den III. begann eine politisch stabilere Periode für den Grazer Raum.<sup>10</sup> Danach setzte in der 2. Hälfte des 11. Jahrhunderts die deutsche Kolonisierung wiederholt stark ein. Mit dem Wachstum von Graz ging der wirtschaftliche Aufschwung der gesamten Region einher. So kam es zu einem stärkeren Bevölkerungszuwachs. Die deutsche Besiedlung lehnte sich an bestehende slawische Siedlungsstrukturen an. Die slawische Bevölkerung wurde nicht verdrängt sondern in die deutsche Gesellschaft integriert.

Der deutsche König Heinrich III. schenkte seinem Getreuen Gottfried von Wels- Lambach aufgrund seiner militärischen Erfolge gegen die Angriffe der Heere des ungarischen Adligen Ovo zwei Königshufen (ca. 100 Hektar) Land in Gösting. In dieser am 8. November 1042 ausgestellten Urkunde wird Gottfried das erste Mal als Markgraf genannt. Die Schenkung beinhaltete verschiedene landwirtschaftlich genutzte Flächen, die auf dem

Grund vorhandenen Gebäude und noch zusätzlich Rechte wie zum Beispiel das Rodungsrecht und das Jagd- und Fischereirecht.<sup>11</sup>

„Der Reichshof Gestnic bestand damals schon in organisierter Form.“<sup>12</sup> Slawische Bedienstete werden in der Urkunde ebenfalls angeführt. Die Burg Gösting bleibt jedoch unerwähnt – der genaue Baubeginn der heutigen Anlage ist nicht bekannt, es wird aber ein Datum vor 1100 angenommen. Im Jahr „1138 wird ein Suitger von Gestnice als Burggraf genannt“<sup>13</sup> – der erste bekannte schriftliche Beleg für die Existenz der Burg. Die Burg hatte als Sperrfestung eine wichtige Funktion zu erfüllen, und wurde mit der Zeit entsprechend stark befestigt.



Abb. 10: Burg Gösting, Kupferstich von G. M. Vischer, 1681, Ausschnitt

Unterhalb der Burg entstand am Austritt des Thalerbaches in das Grazer Feld das Dorf Gösting.

An dieser Stelle kreuzt der Bach die aus der römischen Straße hervorgegangene Handelsstraße. Vom Typus her handelte es sich um ein Haufendorf, eine „ländliche Gruppensiedlung mit unregelmäßigem Grundriss“<sup>14</sup>. Bei dieser Organisationsform sind die verschiedenen Gehöfte lose zueinander gruppiert. Das wirtschaftliche Zentrum des Dorfes bildete der zur Burg gehörende Meierhof.

Die Familie der Aribonen waren die Grundherren der südlich von Gösting gelegenen Gebiete. Auch sie dürften die Grundherrschaft durch eine Schenkung erhalten haben. Mit großer Wahrscheinlichkeit geht **Algersdorf** auf eine Gründung der Aribonen zurück. Das Dorf kam durch Pfalzgraf Aribo 1102 an Stift Göttweig und 1161 an den Markgrafen Otakar III.<sup>15</sup> Wie Gösting liegt auch Algersdorf am Übergang des Talbodens zum Berghang. Der Weiler konzentrierte sich um das Schloss Algersdorf entlang der heutigen Baiern- und Bergstraße. 1464 erwarb Balthasar Eggenberger den Orthof.

Dieser wurde zum Zentrum der Eggenbergerischen Grundherrschaft. Anfang der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts wurde hier das Schloss Eggenberg fertig gestellt.<sup>16</sup>

Die Siedlungsentwicklung in der Murvorstadt steht in sehr engem Zusammenhang mit den Entwicklungen im Zentrum der Stadt.

„Im Jahre 1171 wird **Leuzendorf** als Liucendorf erstmalig erwähnt.“<sup>17</sup> Dieser Weiler umfasste das Gebiet der Mariengasse und die Gegend der Marienkirche. Daneben gab es noch andere Ansiedlungen im Bezirk Gries (Ober- und Untertobel) welche ebenfalls auf deutsche Gründungen zurückgehen.

Eine weitere frühe Ansiedlung ist die Besiedlung in der Strauchergasse. Diese wird 1351 erstmals erwähnt und reichte vom Weisseneggerhof bis zum Mühlgang.<sup>18</sup>

Die Siedlungen lagen dort, wo die nach Westen führenden Verkehrswege die Murterrassen schneiden, und zu den schon bestehenden Siedlungen am Bergfuß führen. Die Lage auf den oberen Schwemmterrassen der Mur ist ein Resultat der ständigen Überschwemmungsgefahr.

Ab 1544 wurde am Schloßberg die neue Festungsanlage nach dem italienischen Festungssystem errichtet.<sup>21</sup>

Zum Religiösen Zentrum von Algersdorf wurde die Vierzehn- Nothelfer- Kirche am Nothelferweg.



Abb. 11: Graz von Süden, Kupferstich von M. Merian, 1649

Daher erfolgte die Besiedelung der Auen zwischen Mühlgang und Mur erst gegen Ende des 14. Jahrhunderts.<sup>19</sup>

An der Kreuzung der heutigen Göstingerstraße mit der Mainersbergstraße (auf Höhe Steinbruchweg - Karolinenweg) entstand ein kleiner Weiler – Plabutsch. Dieser Name für die Ansiedlung ist seit dem 16. Jahrhundert nachgewiesen.<sup>20</sup>

Die Eggenberger ließen die Kirche nach dem Erlöschen der Pest im Jahr 1680 errichten.<sup>22</sup> Die Siedlung erstreckte sich von der Kirche im Norden über das Schloss Algersdorf bis nördlich des Schlosses Eggenberg.

1724 - 1728 wurde dann auf den Gründen des Maierhofes das Schloss Gösting errichtet.<sup>23</sup>

## 2.2.5 Neuzeit (1450 / 1500 n. Chr. – 19. Jh. )

Die Struktur des Siedlungsnetzes war im späten Mittelalter weitgehend fertig ausgebildet. Später verdichteten sich die Siedlungen



## Josephinischen Landesaufnahme, 1787

Die Josephinische Landesaufnahme (Abb. 12)<sup>24</sup> aus dem Jahr 1787 zeigt die Verkehrswege und Siedlungsstrukturen in schematischer, relativ detaillierter Weise. Das Planungsgebiet wird von der Kommerzialstraße Wien – Triest geteilt.

Diese führte über die heutige Josef- Pock- Straße die Murterrasse hinauf, in die Anton- Kleinoscheg- Straße und schließlich über die Straßengelstraße weiter nach Norden.<sup>25</sup>

Das Dorf Gösting erstreckt sich entlang des Thalerbaches und der Göstinger Straße. Das Schloss Gösting mit dem südlich vorgelagerten Park liegt an der Kommerzialstraße. Südlich von Gösting befindet sich der Weiler Plabutsch mit dem Verbindungsweg nach Lend. In diesem Weg haben ein Teil der Plabutscherstraße und der Steinbruchweg ihren Ursprung.

Der Schwerpunkt der wenigen Bauten im Planungsgebiet befindet sich an der Terrassenkante am Mühlriegel. Diese Bebauung steht im Zusammenhang mit der alten Ansiedlung Leuzendorf. Südlich des Kalvarienberges ist eine dichte Baustruktur vorhanden.

Von dort aus ist ein Weg nach Norden in die Göstinger Au verzeichnet, aus dem die heutige Zanklstraße hervorging.

Die Mur und der Mühlgang verlaufen noch weitgehend unreguliert.

Neben Verkehrswegen und Bauten sind Topografie und Kulturgattungen vermerkt.

Höhendifferenzen finden sich als Schraffuren, Gewässer und verschiedene Kulturgattungen sind eigens koloriert.

Bemerkenswert sind die ausgedehnten Weinberge nördlich von Algersdorf und Gösting. Am

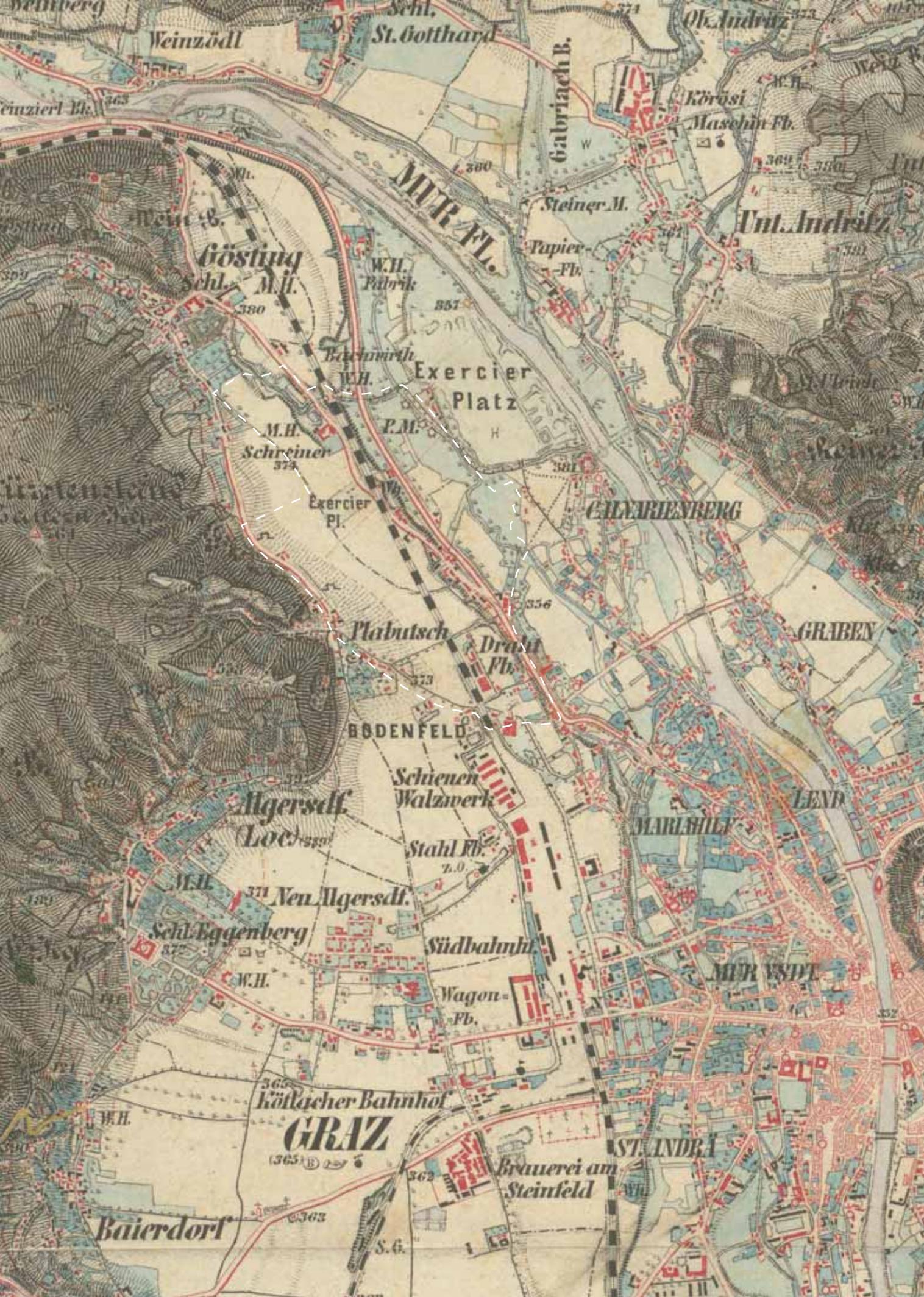
Planungsgebiet befinden sich auf der oberen Stufe der Murterrasse vor den Hochwassern sichere Landwirtschaftliche Flächen. Auf der unteren Ebene liegen Aufelder. Nordöstlich des Planungsgebietes liegt der Auwald der Fischer- und der Göstinger Au. Südlich von Algersdorf dominiert das Schloss Eggenberg mit der Allee zur Murvorstadt. Außerdem gut erkennbar ist die Alte Poststraße.

## 2.2.6 Entwicklungen des 19. Jahrhunderts

Bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts blieb die obere Murterrasse zwischen der Murvorstadt Lend und Gries und den Dörfern im Westen des Grazer Feldes weitgehend unbesiedelt. Die Flächen wurden landwirtschaftlich genutzt.

Einen Schnitt in der bis dahin kontinuierlichen Entwicklung markiert der Bau der Eisenbahn 1844. Diese neue Verkehrsinfrastruktur ist der Impulsgeber für die Städtebauliche Entwicklung im Grazer Westen.

Die durch die Eisenbahn ausgelösten Entwicklungen äußern sich in einer rasant steigenden Bautätigkeit. Bald nach Fertigstellung der Bahn entstanden neue Betriebe und Industrieanlagen. In weiterer Folge kam es durch den stark steigenden Bedarf von Arbeitskräften zu einer starken Zunahme der Bevölkerung. Zur Aufnahme der zugezogenen Bevölkerung entstanden Arbeitersiedlungen.



Am schnellsten entwickelte sich die Gemeinde **Eggenberg**. „Die Häuserzahl stieg von 193 im Jahr 1869 auf 383 (1880) bzw. 742 im Jahr 1906.“<sup>26</sup> Das ist eine Zunahme von 384 Prozent in nur 37 Jahren. Direkt westlich der ehemaligen Stadtgrenze entstand das Arbeiterviertel Neualgersdorf. Es erstreckt sich von der Georgigasse nordwärts bis zur Lerchengasse und der St. Vinzenzkirche. Die ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen wurden hier planmäßig mit einem Straßennaster versehen, parzelliert und verbaut.

Die Erschließung durch Straßen war vor allem in den ehemaligen Au Gebieten – beispielsweise der Göstinger Au - mangelhaft.

### **Franzisco- josephinische Landesaufnahme, 1879**

In **Gösting** wurde ab 1870 die nördliche Wiener Straße errichtet und ausgebaut (Abb. 13). Bis zu diesem Zeitpunkt folgte die Kommerzialstraße Wien

– Triest in etwa ab der alten Stadtgrenze älteren Straßenzügen.<sup>27</sup> Am Plan der Franzisco-josephinischen Landesaufnahme (auch 3. Landesaufnahme) scheinen die Sektkellerei Kleinoscheg mit angrenzendem Eisteich und die Drahtfabrik als wichtige Betriebe am Planungsgebiet auf.<sup>28</sup>

Entlang der heutigen Plabutscherstraße sind im Anschluss an den alten Weiler Plabutsch einige Gebäude entstanden. Auch entlang der Wienerstraße und der heutigen Josef- Pock- Straße ist die Bebauung relativ weit fortgeschritten. Als Verbindung über die Mur entstand die 1880 fertig gestellte Kalvarienbrücke.<sup>29</sup>

An der Kreuzung der Exerzierplatzstraße und Wiener Straße befindet sich das Wirtshaus Bachwirt – heute als China Restaurant geführt.

Am Gelände des späteren Militärmonturdepots befindet sich der kleine, in der Fischer- und Göstinger Au der Große Exerzierplatz.

Der gewundene Mühlgang ist detailliert eingezeichnet. Hier befindet sich heute der Mühlkanal des Göstinger Elektrizitätswerkes.



Abb. 14: Militärmonturdepot, 1907 fertig gestellt



Abb. 15: Blick über Gösting nach Süden, 1912

## 2.2.7 Entwicklungen ab dem 20. Jahrhundert

Im 20. Jahrhundert wurde die Wiener Straße langsam zur Hauptachse der Entwicklung. Die teilweise Verlagerung des Verkehrs von der Eisenbahn auf die Straße und die allgemeine Zunahme des Verkehrsaufkommens verstärken diesen Trend.

Die Wiener Straße ist bis dahin in der Gemeinde Gösting ab der heutigen Ibererstraße stadtauswärts kaum verbaut. Die dünne Bebauung entlang der Straßen bestand aus bäuerlichen Gehöften, Wirtshäusern und ein paar wenigen Fabriken und Betriebsanlagen.

Entlang der Augasse entstand um die Jahrhundertwende in nur wenigen Jahren ein Arbeiterviertel. (Details zur Bevölkerungsentwicklung befinden sich im Kapitel 2.5 Statistisches Material).

Gleichzeitig entstanden mehrere Villen am Beginn der Anton- Kleinoscheg- Straße und zwischen dem Militärmonturdepot und dem Plabutsch. Auch in der nördlichen Göstinger Au wurden im Umfeld des großen Exerzierplatzes erste einfache Häuser errichtet.



Abb. 16: Blick über das Plabutscher Schlössl

## Graz Umgebungsplan, 1908

Am Graz- Umgebungsplan aus dem Jahr 1908 ist die Bebauung entlang der alten Straßenzüge im Bereich des Dorfs Gösting weitgehend abgeschlossen. Das Dorf erstreckt sich entlang der Straße nach Thal, der Göstinger Straße und der Straßengelstraße. Die dörfliche Bebauung ist zunehmend mit Villenbauten durchsetzt. Eine dieser repräsentativen Villen ist das von Georg Hönel entworfene, 1897 fertig gestellte Plabutscher Schlössl in der Göstinger Straße.<sup>30</sup>

Das Zentrum Göstings ist der Schlossplatz. Um den Platz gruppieren sich das Schloss, die Endstation der Straßenbahn und Villenbauten am Hang in Richtung der Ruine. Im Anschluss an den Schlossplatz befinden sich die Gebäude der Meierei.



Abb. 17: Wiener Straße auf Höhe der Schippingerstraße Richtung Norden

Entlang der heutigen Anton- Kleinoscheg- Straße sind wenige Grundstücke bebaut. Ab der Ibererstraße stadtauswärts ist die in diesem Abschnitt junge Wiener Straße noch immer weitgehend unbebaut.

Auf der oberen Murterrasse an der heutigen Ibererstraße gelegen dominieren die Gebäude des Militär Monturdepots. Die Struktur dieser imposanten Anlage lässt sich heute teilweise an den Gebäuden der HTL Gösting ablesen.

Betrieb stehende Göstinger Elektrizitätswerk. Nahe der Farbenfabrik Zankl befindet sich eine Arbeitersiedlung.

Bei der Eisenbahn befinden sich die Glasfabrik, das Ziegelwerk und die Drahtstift- und Eisenwarenfabrik. Die Linienämter zur Einhebung der Maut markieren die damalige Grenze zur Stadt.



Abb. 18: Plan der Stadt Graz, 1908, Ausschnitt

Eine Konzentration von Gebäuden gibt es im Arbeiterviertel in der Augasse. Die Wiener Straße ab der Ibererstraße stadteinwärts und die Josef- Pock- Straße sind ebenfalls dicht bebaut.

Entlang des Mühlgangs befinden sich von Norden aus gesehen die Farbenfabrik Reininghaus, die Farbenfabrik Zankl (Zanklstraße) und das bis dato in

In der Mitte des 20 Jahrhunderts gibt es noch große Landwirtschaftliche Flächen im Planungsgebiet. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden entlang der Wiener Straße und in der Göstinger Au (Augasse, Fischeraustraße) mehrere größere Wohnbauten.

Die Größte Anlage ist die Wohnsiedlung des Siedlungswerkes der Diözese Seckau in der Wiener Straße. Die 1969 fertig gestellte Anlage besteht aus 3 Blöcken, von denen der Höchste über 15 Geschosse verfügt.<sup>31</sup>



Abb. 19: Blick von der Ibererstraße auf die Wohnanlage der Diözese Seckau

Zur selben Zeit wurden Gemeindewohnungen in der Augasse fertig gestellt. Diese Anlage besteht aus 2 Objekten mit 12 Geschossen und 2 Objekten mit 6 Geschossen. Außerdem entstand weiter nördlich in der Fischeraustraße eine große Anlage mit 14 Geschossen.

Der Schwerpunkt der Bevölkerung verlagerte sich von den alten Ortskernen in diese neuen Wohnsiedlungen.

Die hohe Verkehrsauslastung machte die Wiener Straße zu einem bevorzugten Standort für Handel und Gewerbe. Schon 1959 entstand das Kaufhaus Modenmüller. Im Jahr 1970 folgte der Merkur Markt in der Josef- Pock- Straße.<sup>32</sup>

Gegenwärtig befinden sich zwei Einkaufszentren an der äußeren Wiener Straße.

---

<sup>1</sup> Artner: Archäologische Übersicht. 1997, S. XIX ff.

<sup>2</sup> vgl. ebd. S. XXII

<sup>3</sup> vgl. ebd. S. XXV

<sup>4</sup> vgl. ebd. S. XL

<sup>5</sup> Titus Flavius Vespasianus war als Caesar Vespasianus Augustus 69 bis 79 n. Chr. römischer Kaiser.

<sup>6</sup> Definition: ‚Villa‘ In: Brockhaus Enzyklopädie Online, 2005 – 2010, Zugriff am 06.09.2010

<sup>7</sup> vgl. Artner: Archäologische Übersicht. S. XLIV ff.

<sup>8</sup> vgl. ebd. S. XXXIII

<sup>9</sup> Dienes: Grazer Vororte bis Mitte des 19. Jahrhunderts. 2003, S.625

- 
- 10 vgl. Brockhaus Enzyklopädie. HANF – HURR. Bd. 12, 2006, S.238
- 11 vgl. Puschnig: Burg Gösting bei Graz. 1971, S.7 ff.
- 12 ebd. S.8
- 13 Schweigert: Graz. Graz zum 850jährigen Stadtjubiläum. 1979, S.104
- 14 Brockhaus Enzyklopädie. HANF – HURR. Bd. 12, S.99
- 15 vgl. Burgstaller: Graz - Entwicklung der Stadt westlich der Mur. Bd.1. 1983, S.11;  
Dienes: Aus der Geschichte der ehemaligen Vororte von den Anfängen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. 2003,  
S.629
- 16 vgl. Schweigert: Graz. S.242; Mittermüller; Reismann: Stadtlexikon. 2003, S.97
- 17 Schmölzer: Die Entwicklung der Murvorstadt bis ins 19. Jahrhundert. 1984, S.21
- 18 vgl. ebd. S.23
- 19 vgl. ebd. S.24
- 20 vgl. Mittermüller; Reismann: Stadtlexikon. S.383
- 21 vgl. Resch: Die Befestigungsanlage des 16. und 17. Jahrhunderts. 1997, S. LXXIX
- 22 vgl. Schweigert: Graz. S.240
- 23 vgl. ebd. S.235
- 24 Aus militärischen Beweggründen wurde der Generalstab mit der Anfertigung dieses Kartenwerkes beauftragt. Es war dies die erste Landesaufnahme der Habsburger Herrschaftsgebiete. vgl.  
<http://www.onb.ac.at/sammlungen/karten/kartenzimelien/42.htm>, Zugriff: 24.09.2010
- 25 vgl. Dienes; Kubinzky: Gösting und seine Geschichte. 1989, S. 17 f.
- 26 Mittermüller; Reismann: Stadtlexikon. S.96
- 27 vgl. Dienes; Kubinzky: Gösting und seine Geschichte. S.17 f.
- 28 Die Sektkellerei und Weingroßhandlung Kleinoscheg wurde 1849 in Gösting gegründet.  
vgl. Dienes; Kubinzky: Gösting und seine Geschichte. S.29
- 29 vgl. Bouvier: Die Städtebauliche Struktur der Murvorstadt ab 1848. 1984, S.44
- 30 vgl. Schweigert: Graz. S.237
- 31 vgl. Dienes; Kubinzky: Gösting und seine Geschichte. S.15
- 32 vgl. Burgstaller: Graz - Entwicklung der Stadt westlich der Mur. Bd.2. 1983, S.407 f.

## 2.3 Städtebauliche Strukturelemente

### 2.3.1 Allgemein

An dieser Stelle werden die Elemente zusammengefasst, welche die städtebauliche Entwicklung beeinflussen beziehungsweise die Entwicklung in der Vergangenheit geprägt haben. Die geographische Ausdehnung des Planungsgebietes wurde in Kapitel 1.3 erläutert. Die städtebaulichen Strukturelemente sind in zwei Teile gegliedert. Zuerst werden die natürlich vorhandenen Gegebenheiten erläutert. Anschließend ist von den vom Menschen geschaffenen Eingriffen die Rede.

Die Aussagen zu den Natürlichen Elementen, den Bauten der Verkehrsinfrastruktur und den Flächen beziehen sich auf den geografischen Ausschnitt der jeweiligen Abbildungen.

### 2.3.2 Natürliche Elemente

#### Topografie

In erster Linie hat die Geländeform die Siedlungsentwicklung (siehe Kapitel 2.2) beeinflusst. Die Bergkuppen des Grazer Berglandes reichen in Gösting teilweise sehr nah an die Mur heran. Die frühmittelalterlichen Ansiedlungen entstanden am Übergang der Talebene zum Berghang. Der Bergwald bot Schutz und Brennholz.

Vor Allem an Süd- Westhängen wurden Weingärten angelegt.

Daneben spielten die Schwemmterrassen der Mur eine wichtige Rolle. Die Terrassenkante der oberen Murterrasse verläuft im Grazer Nordwesten in etwa parallel zur Bahnlinie. Die ersten mittelalterlichen Siedlungen am Talboden entstanden entlang der Terrassenkante.

Wegen der Überschwemmungsgefahr blieben die tiefer liegenden Bereiche in den heutigen Bezirken Gösting und Lend lange unbebaut. Ein Beispiel dafür ist die Göstinger Au nördlich des Kalvarienberges.

Auch die wichtigen Verkehrswege lagen in den vor Hochwassern sicheren Bereichen. Die Wiener Straße war die erste Nord – Süd Fernstraße auf tiefer liegendem Terrain rechts der Mur.

#### Gewässer

Der Thalerbach bestimmte die Entwicklung des Dorfes Gösting. Die Besiedlung folgte dem Bachlauf. Auch der Verlauf der Straßen musste sich dem Gewässer anpassen.

Der rechtsseitige Mühlgang hatte großen Einfluss auf die Entwicklung der Stadtstruktur. Der Mühlgang besteht teilweise aus Seitenarmen der Mur. Andere Teilabschnitte wurden künstlich angelegt.

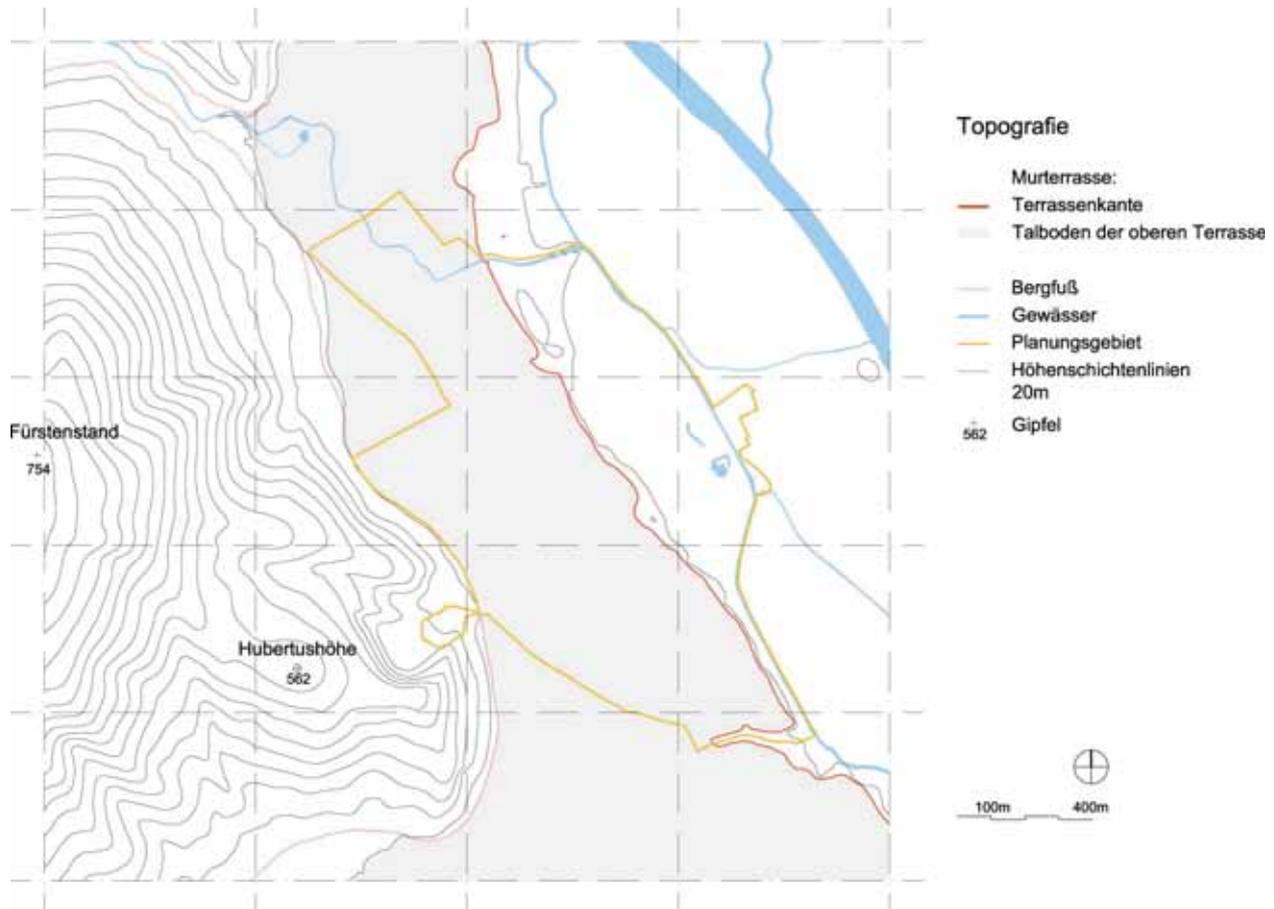


Abb. 20: Topografie



Abb. 21: Naturraum

Die Meisten Betriebe waren auf die, im Gegensatz zur Mur regulierbare, Wasserkraft des Mühlgangs angewiesen. Entlang seines Laufes entstand ein erster Streifen mit frühen Gewerbe- und Industriebetrieben. Im Verlauf der Industriellen Revolution entstanden Betriebe ebenfalls zuerst entlang der Mühlgänge. Manche dieser Anlagen wie das Göstinger Elektrizitätswerk stehen heute noch in Betrieb.

### **2.3.3 Bauten der Verkehrsinfrastruktur**

#### **Bahnlinsen**

Die Bahnlinie hat einen enormen Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung ausgeübt. Die Nähe zur Bahn gab den Ausschlag zu vielen Entwicklungen im Grazer Westen. Andererseits wirkt die Eisenbahn auch als Barriere. Der Bahndamm verstärkt die

Grenzwirkung der Gleisanlagen. Die Eisenbahn teilt die Bezirke Gösting, Eggenberg und Lend. Sie trennt auch das alte Zentrum Göstings um den Schlossplatz vom neuen Schwerpunkt entlang der Wienerstraße. Der großflächige Verschiebebahnhof ist ein etwa 1250 Meter langes unpassierbares Areal. Es existieren im gesamten Planungsgebiet nur drei mit dem Auto passierbare Verbindungen die über die Bahnlinie führen. Eine vierte Verbindung etwas weiter nördlich, die Weixelbaumstraße, ist im August 2008 für sämtlichen Verkehr gesperrt worden.

#### **Straßen**

Die hohe Verkehrsfrequenz macht die Wienerstraße attraktiv für vielfältige Nutzungen und zur Hauptentwicklungslinie des Gebietes.

Ähnlich der Bahnlinie wirkt auch die Wiener Straße als Grenze für die Bewohner der umliegenden Gebiete. Dieser trennende Charakter entsteht durch das hohe Verkehrsaufkommen und die Breite der Straße.

Eine weitere wichtige Straße führt nach Thal.



Abb. 22: Infrastrukturen

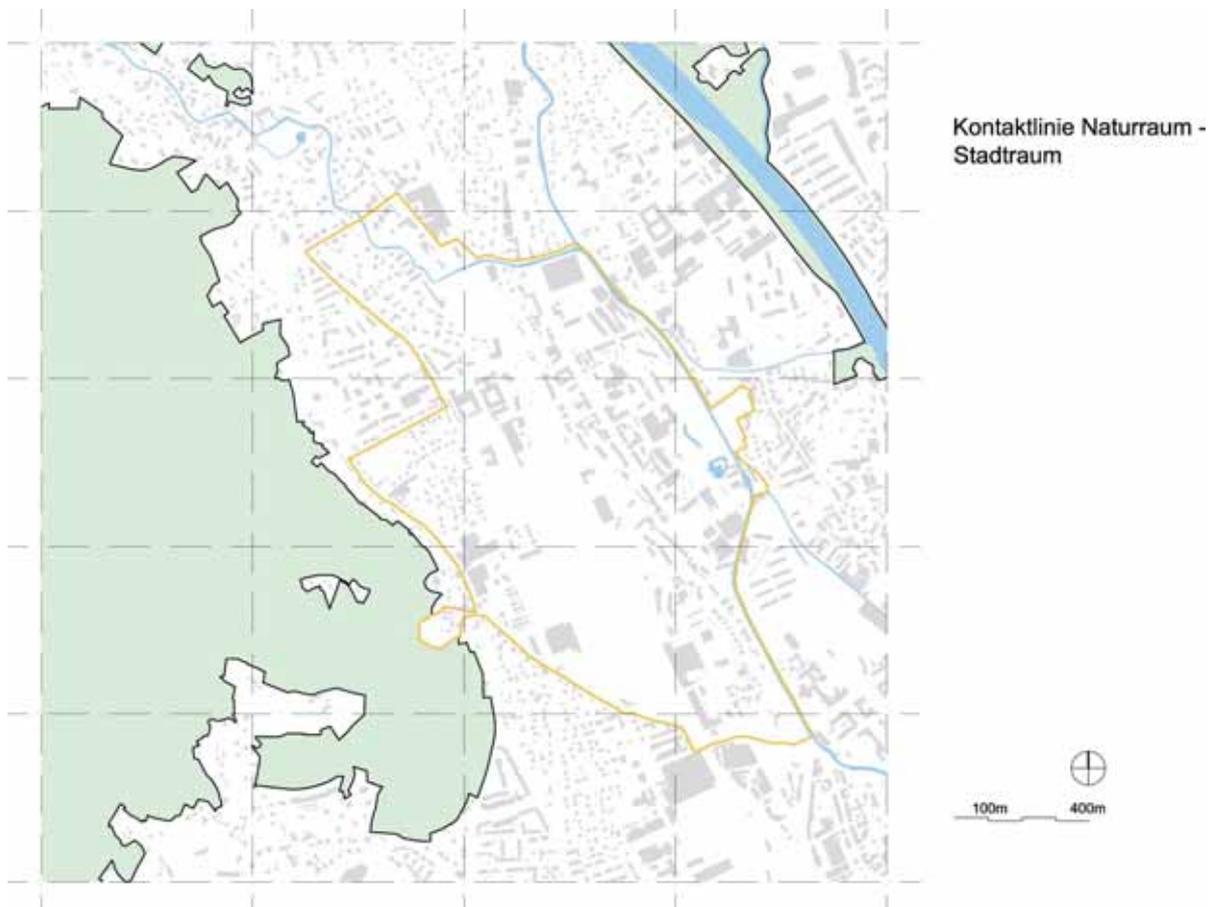


Abb. 23: Kontaktlinie Natur – Stadt

## 2.3.4 Flächen

### Grünflächen

Die Grünflächen setzen sich aus Wald, Grünflächen für landwirtschaftliche Nutzung, Freiflächen und Restflächen zusammen. Freiflächen sind unverbaute und nicht versiegelte Teile von Baugrundstücken wie Rasenflächen und Gärten. Restflächen konzentrieren sich entlang von Verkehrsinfrastrukturen und Gewässern. Schrebergärten und unversiegelte Teile von Sportflächen zählen auch zu den Grünflächen.

Die Bezirke Eggenberg und Gösting verfügen über einen großen Anteil an Grünflächen - Teile des westlichen Grazer Berglands gehören zu diesen Bezirken. Der Bezirk Lend ist wegen seiner Nähe zum Stadtzentrum ungleich stärker bebaut.

In den bebauten Gebieten ist der Anteil an Grünflächen in Zonen mit Einfamilienhaus und Villenbebauung hoch.

Der einzige im Flächenwidmungsplan ausgewiesene öffentliche Park am Planungsgebiet befindet sich nördlich der Siedlung der Diözese Seckau.

Der Plabutsch – Buchkogel – Bergzug und der Bereich um die Ruine Gösting sind Teil des Landschaftsschutzgebietes 29 des Landes Steiermark.<sup>1</sup>

Die bewaldeten Berghänge sind durch Wanderwege und Forstwege erschlossen und allgemein zugänglich.

# Natursystem

-  Einfamilienhausgebiet mit  
überwiegend Grünem Charakter
-  Mehrfamilienhausgebiet mit  
überwiegend Grünem Charakter
-  Mehrfamilienhausgebiet  
leicht begrünt
-  Öffentliche Parkflächen
-  Private Parkflächen
-  Spielplätze
-  Kleingärten
-  Begrünte Bereiche von Gewerbegebieten
  
-  Dichter Baumbestand, diverse Nutzungen
-  Grüne Restflächen ( z.B. Bahndamm)
-  Grünstreifen entlang von Gewässern
-  Unbebautes Grundstück, unversiegelt
-  Überwiegend Versiegelte Flächen
  
-  Brachliegende Grünflächen von Sportanlagen
-  Brachliegende Flächen mit Starkem Bewuchs
-  Brachliegende Flächen, unversiegelt
-  Extensiv genutzte Flächen, unversiegelt
  
-  Gewässer

nutzungsspezifisch

nutzungsunspezifisch

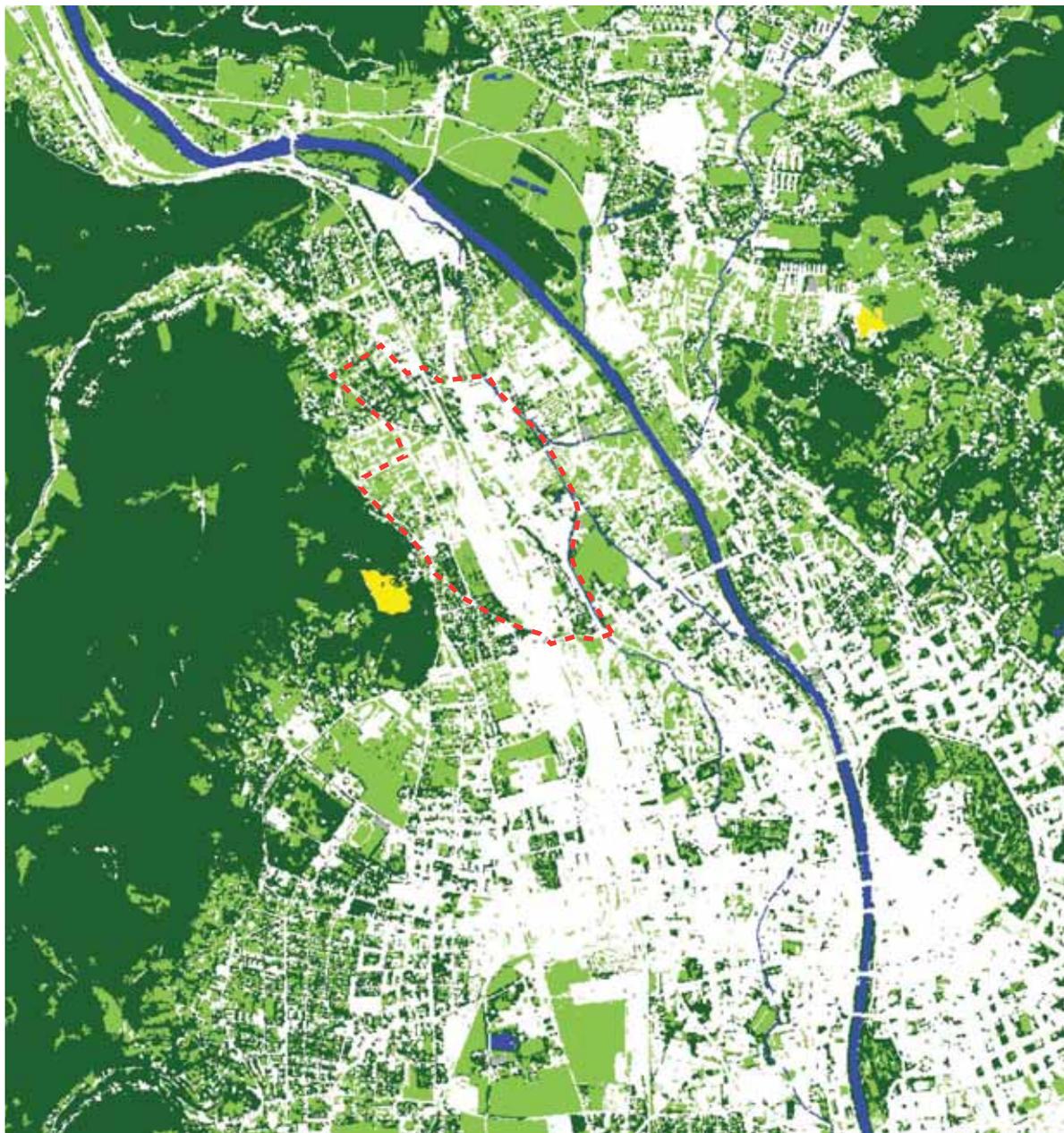
extensiv genutzt  
oder brachliegend



Abb. 24: Natursystem



Abb. 25: Grünanteil - Versiegelungsflächen



-  Wasserflächen
-  Grünflächen, Agrare Nutzflächen und Freiflächen
-  Waldflächen
-  Steinbrüche und Kiesgruben
-  Versiegelte Flächen
-  Planungsgebiet

## Brachflächen (Brachen)

Nicht bewirtschaftete landwirtschaftliche Flächen, ungenutzte Baugrundstücke und Freibereiche von leer stehenden beziehungsweise rückgebauten Betriebs- und Industriegeländen zählen zu den Brachflächen.

Ein Unterscheidungskriterium ist die quantitative Nutzung dieser Flächen. Neben den oben genannten zur Gänze ungenutzten Flächen zählen im Rahmen dieser Arbeit auch extensiv genutzte Flächen zu den Brachflächen.

Durch den natürlichen Bewuchs erhalten länger brach liegende Flächen grünen Charakter.

Durch den Abbruch der ehemaligen Betriebsanlagen der Sektkellerei Kleinoscheg entstand eine brachliegende Fläche neben der Bahnlinie. Im Areal um den Verschiebebahnhof gibt es ebenfalls mehrere dieser Flächen (Siehe auch Punkt 3.5).

## Bebaute Flächen

Die bebauten Flächen setzen sich aus den Grundflächen von Gebäuden sowie Bereichen mit versiegeltem Boden zusammen. Versiegelte Flächen sind in erster Linie Straßen, asphaltierte Parkplätze und Lagerflächen.



Abb. 26: Infrarotaufnahme

Die Bebauung am Planungsgebiet konzentriert sich entlang der Hauptverkehrswege. Zur Wiener Straße hin verdichtet sie sich. Eine weitere Verdichtung gibt es allmählich in Richtung Süden zur Stadtmitte hin, wobei der Grund des Hirtenklosters teilweise noch unverbaut ist (siehe Abb. 25).

Im Bereich der Exerzierplatzstraße gibt es durch die Vielzahl der Großen Einzelbauten und befestigten Park- beziehungsweise Lagerflächen ebenfalls einen hohen Grad der Bodenversiegelung.

## Nutzungen

-  Vororte und dörfliche Strukturen
-  Blockrandbebauung
-  Villenviertel im Straßenraster
-  Wohnanlagen der 2. Hälfte des 20. Jhd.
-  Uneinheitliche Wohnbebauung
-  Verdichtete Einfamilienhausgebiete
-  Frei stehende Einfamilienhäuser, 20. Jhd.
-  Großflächige Sondernutzungen
-  Handel, Dienstleistung, EKZ
-  Gewerbe- und Industriegebiete
-  Gemischte Gebiete
-  Büro und Dienstleistung
-  Unbebaut
-  Wohnanlagen ab 2000
-  Ehemaliges Gewerbe- und Industriegebiet in Wohnanlage umgewandelt
-  Eisenbahngelände
  
-  Freiland
-  Sondernutzung im Freiland
-  Gewässer
  
-  Brachliegende Flächen, Bebauungsplanung ist erfolgt
-  Gebäude Leerstand
-  Brachen
-  Extensiv genutzte Flächen
-  Leerstehende Gebäude

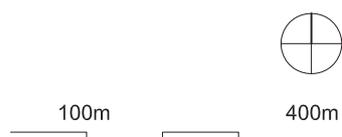
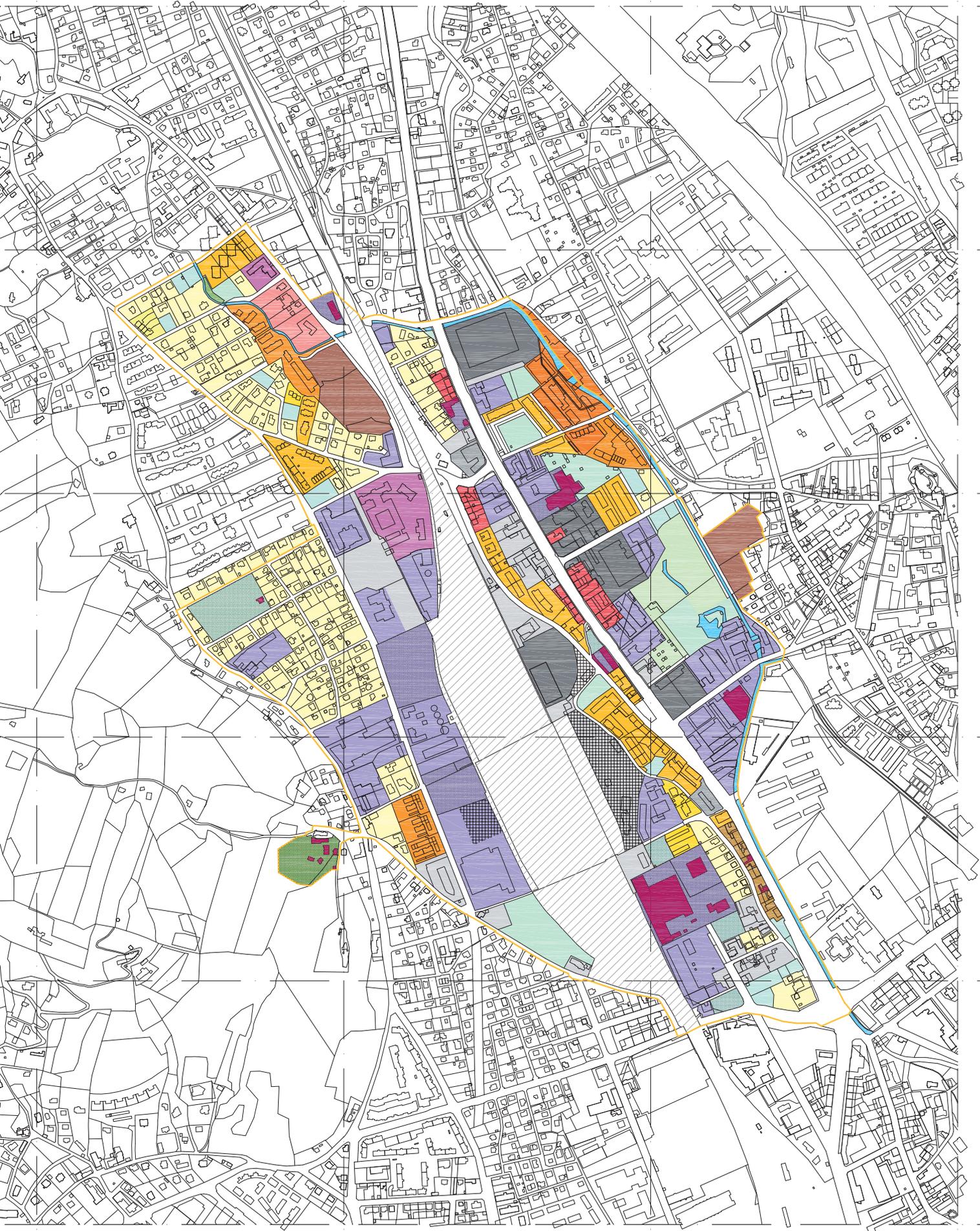


Abb. 27: Nutzungen



## Parzellen

Der gesamte Boden ist rechtlich in Parzellen aufgeteilt.<sup>2</sup> Jeder Parzelle sind die Größe, eine Nummer und eine Nutzung zugewiesen. Die Parzellierung hat ihren Ursprung in der Besteuerung des Besitzes von Grund und Boden.

Die öffentliche Hand versucht per Gesetzgebung die Flächennutzung anhand von Flächenwidmungsplänen zu regeln. Dabei handelt es sich um einen Sollzustand im jeweiligen Zeitfenster, der nicht der Realität entspricht.

Der Blick auf die Parzellenstruktur bietet Informationen über den Zeitraum in welchem die

Grenzen des Grundstücks festgelegt worden sind. Bei der Parzellenstruktur im Bereich des Plabutsch handelt es sich um alte Grenzziehungen.<sup>3</sup>

Kleine längliche Parzellen in Bereichen mit Einfamilienhaus Bebauungen deuten auf ältere Strukturen hin. Am Planungsgebiet ist das der Bereich um die Negrelligasse und entlang des Mühlriegels.

Auch auf das Alter eines Verkehrsweges können so Rückschlüsse gezogen werden. Entlang von älteren Verkehrswegen finden sich in der Regel kleinteilige Parzellenstrukturen. Beispielsweise in der Wiener Straße ab der Josef- Pock- Straße Richtung Süden.

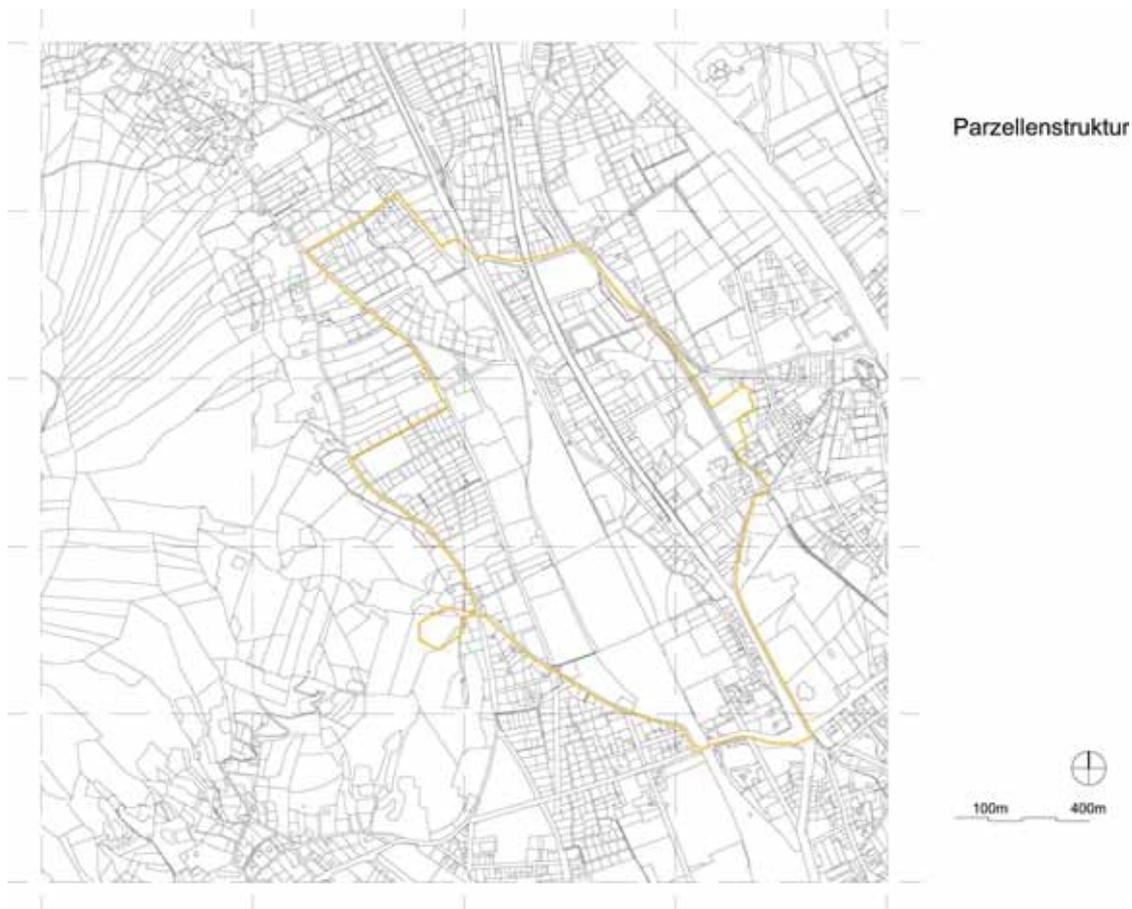


Abb. 28: Parzellenstruktur

## 2.3.5 Bebauungsstruktur

### Allgemein

Neben der Nutzung einer bestimmten Fläche (Parzelle) bestimmt vor allem die Bebauung wie die Stadtstruktur wahrgenommen wird. Baukörper sind stark raumbildende Elemente.

Stadtstrukturbildende Elemente sind außerdem Topografie, Bewuchs, Konfiguration von Bauten etc. Durch die Kombination der einzelnen Elemente bekommt jeder Teil der Stadt seinen eigenen Charakter. Vorherrschende Elemente wirken prägend für ein Gebiet.

Im Folgenden werden die am Planungsgebiet und in dessen unmittelbarer Umgebung vorhandenen Typen der Bebauungsstruktur erläutert. Die verschiedenen Typologien stehen in engem Zusammenhang mit ihrer Entstehungszeit. Jeder Zeitabschnitt brachte mehr oder weniger eigenständige Bauformen hervor.

Dabei sind ein Schwarzplan (also ein Plan in dem Gebäudeflächen schwarz hinterlegt sind) ein Luftbild (Orthofoto) und eine Vogelperspektive gegenübergestellt. Dies dient der Vergleichbarkeit der Raumstruktur.

### Wohngebiete

Wohngebiete setzen sich aus verschiedenen Bebauungstypologien zusammen. Dementsprechend unterschiedlich ist auch deren Bebauungsdichte. Von der Statistik Austria wird alle 10 Jahre die Gebäude und Wohnungszählung durchgeführt. Laut dieser Erhebung sind in der Steiermark 78% aller Gebäude Ein- und Zweifamilienhäuser. In Graz sind es 57% aller Gebäude. 79% aller Grazer Wohnungen befinden sich in mehrgeschossigen Häusern.<sup>4</sup> Die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt in der Steiermark 91,3m<sup>2</sup>. In Graz liegt dieser Wert mit 76,2m<sup>2</sup> deutlich unter dem Durchschnittswert der Steiermark.<sup>5</sup>

Eine Unterscheidung von Wohnbauten kann über deren Funktion erfolgen. Je nach der Benutzung wird im folgendem zwischen Einfamilienhaus und Mehrfamilienhaus unterschieden. Durch die Änderung des klassischen Familienbildes kann man auch von einem Gebäude mit einem Haushalt oder mit mehreren Haushalten sprechen.

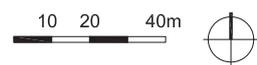
Abb. 29: BEBAUUNGSSTRUKTUR BEISPIEL 1 EINFAMILIENHAUS



LAGEPLAN



SCHWARZPLAN



VOGELPERSPEKTIVE



LUFTBILD

## **Einfamilienhäuser**

Einfamilienhäuser beziehungsweise Gebäude mit einem Haushalt sind frei stehende Gebäude die in der Regel von einer Familie bewohnt werden. Diese sind meist von einer Grünfläche umgeben. Frühe Formen dieses Bautyps sind Villen und Landhäuser. Ein typisches Merkmal von Villenbauten ist deren hoher Repräsentationsanspruch. Neben der großzügigen Ausformulierung des Gebäudes ist dies an den oft weitläufigen parkartigen Grundstücken ersichtlich. Als Mischtypologie entstanden villenartige Mehrparteienhäuser. Die häufige Wiederholung der Formen der einzelnen Baukörper und deren Ausstattung prägen das Erscheinungsbild von Gebieten mit Einfamilienhaus Bebauungen. Dies zeigt sich vor allem bei den in der Zwischenkriegszeit entstandenen Häusern. Hier sind die Gebäude in deren Gestalt sowie deren Position und Ausrichtung auf den kleinen Grundstücken oft identisch. Der hohe Anteil an Grünflächen ist ein weiteres Charakteristikum.

Identifikationspunkte sind selten und oft nur zufällig, beispielsweise durch die Integration von älteren Siedlungsstrukturen vorhanden. Die einzelnen Bauten definieren den Raum nur in einem geringen Maß.

Am Planungsgebiet zeigt sich bei den Wohnbauten gegenwärtig ein sehr heterogenes Bild. Neben den um die Jahrhundertwende (19. auf 20 Jahrhundert) entstandenen Villenbebauungen gibt es großflächige Gebiete mit Einfamilienhäusern jüngerem Datums. Zwischen dem Thaler Bach und der Grafenbergstraße sowie zwischen der Göstinger Straße und der Plabutscher Straße ab der Negrelligasse Richtung Süden trifft man eine derartige Bebauung an. Auch zwischen Eisenbahn und Wiener Straße ab der Exerzierplatzstraße Richtung Norden befindet sich ein solches Areal (siehe Abb. 27).

Abb. 30: BEBAUUNGSSTRUKTUR BEISPIEL 2 MEHRFAMILIENHAUS



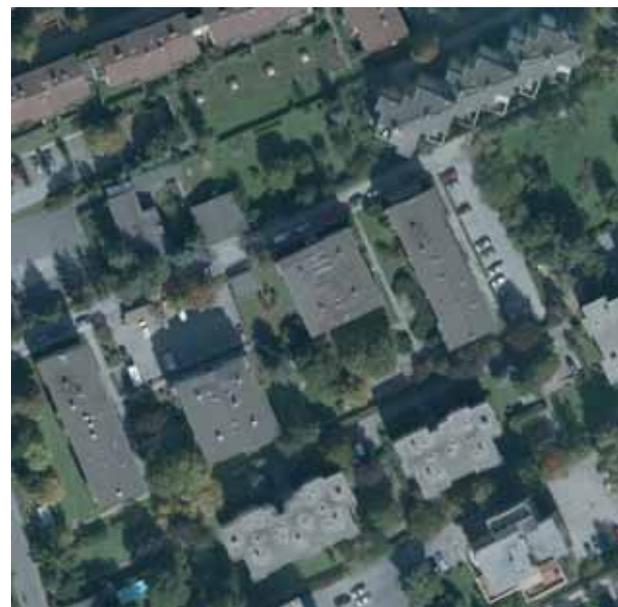
LAGEPLAN



SCHWARZPLAN



VOGELPERSPEKTIVE



LUFTBILD

## **Mehrfamilienhäuser**

Die Gebäude unterscheiden sich in ihrer Morphologie. Grob kann man zwei Haupttypen unterscheiden. Die Bauten stehen entweder als Solitäre am Grundstück oder schließen es zur Straße hin ab. Durch die Blockrandbebauung wird der Straßenraum stark definiert.

Im 19. Jahrhundert entstanden Mehrfamilienhäuser in erster Linie in homogener Blockrandbebauung. Diese vorgründer- und vor allem gründerzeitliche Baustruktur prägt ganze Stadtviertel. Auch weite Teile der inneren sechs Grazer Bezirke sowie des Bezirks Eggenberg werden von dieser Bauform charakterisiert.

Eine frühe Form eines frei stehenden Mehrparteienhauses ist die Mietvilla. Diese villenartige Bauform erfüllte zeitgemäße Repräsentationsansprüche und wurde für mehrere Familien errichtet.

Nach Ende des ersten Weltkriegs entstanden Mehrparteienhäuser verstärkt auch als Einzelvolumina. Aufgrund der schlechten Wirtschaftssituation sind diese meist schmucklos ausgebildet.

Die Gebäude sind mehrgeschossig und lang gestreckt. Durch ihre Größe werden, auch einzeln stehende, Wohnbauten stark wahrgenommen.

Die in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts entstandenen Wohnhochhäuser sind Dominanten im Stadtbild. Deren Wirkung verstärkt sich mit ihrer Vertikalität.

Durch die Entfernung des Planungsgebietes zum Stadtzentrum entstand hier in der Gründerzeit keine geschlossene Blockrandbebauung. Einige wenige gründerzeitliche Mehrparteienhäuser repräsentieren diesen Bautyp.

Am nördlichen Ende der Josef- Pock- Straße befindet sich eine Zeile aus mehreren derartigen Wohnhäusern. Auch entlang der Wiener Straße haben sich einige dieser Bauten erhalten.

Es überwiegen die nach Ende des zweiten Weltkriegs entstandenen großmaßstäblichen Wohnbauten. Diese stehen oft kontextlos in ihrer Umgebung. Ihr Größenmaßstab steht in keiner Relation zu den umliegenden Bauten.

Solche Bebauungen bestehen im nördlichen Bereich zwischen Grafenbergstraße und Göstinger Straße. Auch die Josef- Pock- Straße und die Wiener Straße weisen solche Bauten auf.

Abb. 31: BEBAUUNGSSTRUKTUR BEISPIEL 3 HANDEL 1



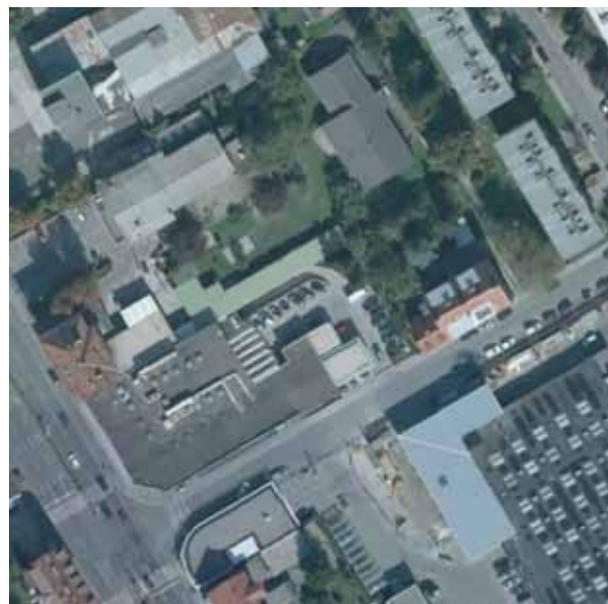
LAGEPLAN



SCHWARZPLAN



VOGELPERSPEKTIVE



LUFTBILD

## Handel- und Dienstleistungsgebäude

In diese Kategorie fallen Bauten für Handel und Dienstleistungen, insbesondere Einkaufszentren. Außerdem zählen Bauten für Freizeitaktivitäten, wie zum Beispiel Kinos, dazu.

Die Gebäude stammen aus der Zeit ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Die räumliche Struktur dieser Bauwerke ist von einer meist großflächigen Ausdehnung geprägt. Aus Kostengründen sind die Gebäude oftmals nur ein Geschoß hoch.

In solchen Gebieten stehen die einzelnen Bauten oft isoliert, sie stehen selten in Beziehung mit den umliegenden Gebäuden. Die Architektur ist meist rein nutzungs bestimmt. Die Gebäude verfügen über eine den Kunden zugewandte Schauseite. Die restliche Fassade ist bloß technische Hülle.

Die Gebäude sind hauptsächlich für Kunden die mit dem Auto zum Grundstück gelangen geplant. Bei der städtebaulichen Einbindung ist alles den

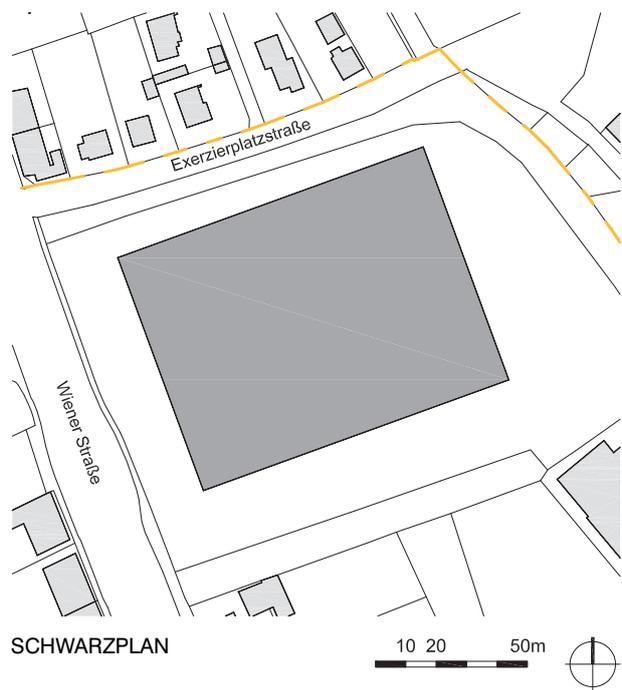
Bedürfnissen des Autos untergeordnet. Für Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, wirken derartige Gebiete wenig attraktiv.

Charakteristisch ist das große Volumen der Gebäude. In dieser Kategorie bilden vor allem die Bauten für den Handel – besonders Einkaufszentren - den größten Anteil. Für diesen Bautyp sind in erster Linie hohe Kundenfrequenzen ein wichtiger Standortfaktor. Ausfallstraßen sind somit bevorzugte Standorte. So befinden sich entlang der Wienerstraße zwei Einkaufszentren und eines in der Plabutscher Straße. Hier wird ein ehemaliges Betriebsgebäude der Firma Pichler - Küchen genutzt.

Abb. 32: BEBAUUNGSSTRUKTUR BEISPIEL 4 HANDEL 2 EKZ



LAGEPLAN



SCHWARZPLAN



VOGELPERSPEKTIVE



LUFTBILD



Abb. 33: Einkaufszentrum in der Wienerstraße (Bebauungsstruktur Beispiel 4)

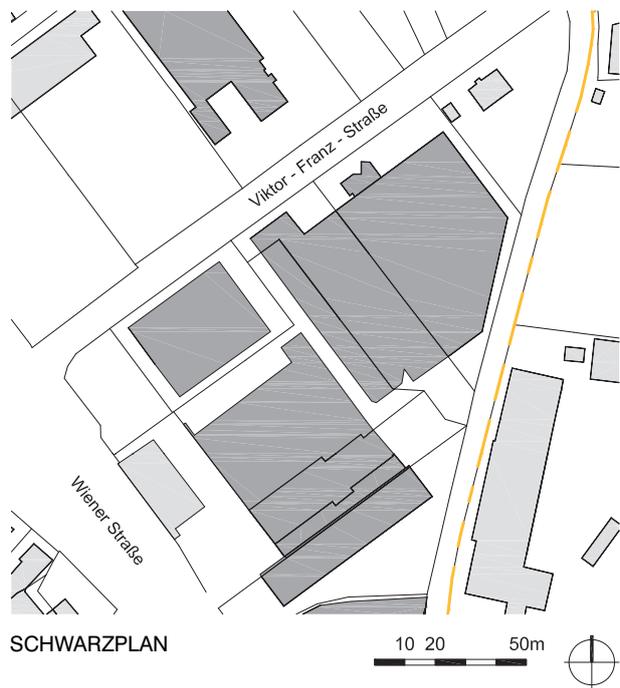


Abb. 34: Ehemaliger Industriekomplex in der Viktor - Franz - Straße (Bebauungsstruktur Beispiel 5)

Abb. 35: BEBAUUNGSSTRUKTUR BEISPIEL 5 INDUSTRIE und GEWERBE



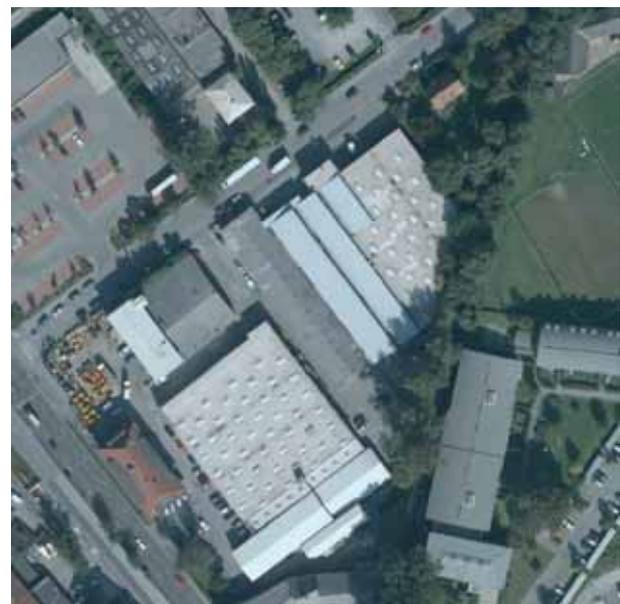
LAGEPLAN



SCHWARZPLAN



VOGELPERSPEKTIVE



LUFTBILD

## Industrie und Gewerbebauten

Durch die vorhandenen Infrastrukturen wie den Mühlgang und die Eisenbahnlinie befinden sich viele Gewerbe und Industrieanlagen im Planungsgebiet. Die Gestaltung der Bauten ist meist rein zweckbestimmt. Viele der Gebäude verfügen über ein großes Volumen und eine große horizontale Ausdehnung. Durch ihre Größe und gewisse technische Anlagen treten die Bauten als stark raumprägende Elemente in Erscheinung. Oft sind mehrere Gebäude in sich geschlossen mit engem Bezug zueinander gruppiert. Diese Gebäudegruppen knüpfen nur an wenigen Stellen an die umgebenden Strukturen an.

Durch die Veränderungen der wirtschaftlichen Situation unterliegen die Bauwerke ebenfalls einer ständigen Veränderung. Die Potenziale dieser Grundstücke am Planungsgebiet sind groß. Viele der

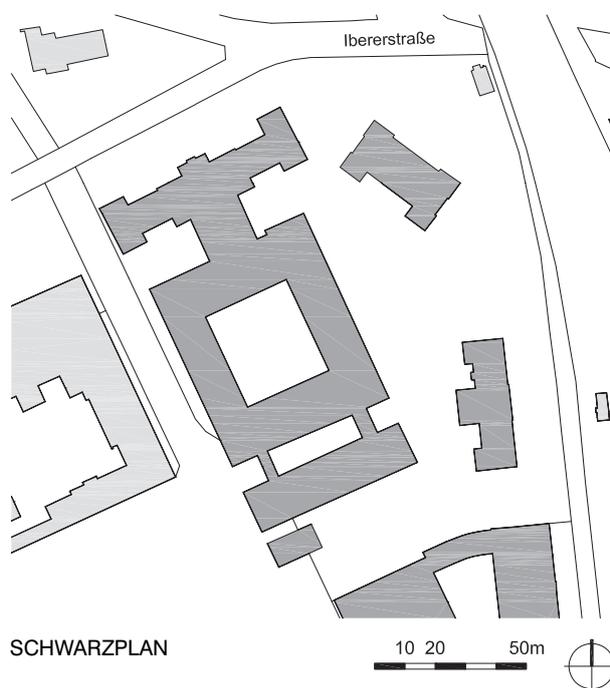
im Verlauf der Industrialisierung entstandenen Betriebe wurden inzwischen stillgelegt. Manche Bauten wurden mit neuen Funktionen belegt und umgenutzt. Beispielsweise wurden die Gebäude der Farbenfabrik Zankl in eine Wohnanlage umgewandelt. Andere Bauten, wie beispielsweise ein Treibstofflager am Verschiebebahnhof, wurden abgetragen. Hier befinden sich gegenwärtig brachliegende Flächen (siehe Brachflächen).

Entlang der Eisenbahn, der Wienerstraße und des Mühlgangs gibt es Bereiche mit Bauten der Industrie und des Gewerbes.

Abb. 36: BEBAUUNGSSTRUKTUR BEISPIEL 6 GROSSFLÄCHIGE SONDERNUTZUNG



LAGEPLAN



SCHWARZPLAN



VOGELPERSPEKTIVE



LUFTBILD

## **Bauten mit Sondernutzung – Großflächige Sondernutzungen**

Zu diesem Bereich zählen Bauten von öffentlichen und privaten zentralen Einrichtungen. Diese Gebäude prägen ihr Umfeld.

Die Bauten haben überregional bedeutende Funktionen inne. Sie sind für ihre Standorte wichtige Impulsgeber, die andere Entwicklungen nach sich ziehen.

Die am Planungsgebiet gelegene Höhere technische Lehranstalt Gösting (BULME) ist eine überregional bedeutende Einrichtung. Die BULME ist mit rund 2800 SchülerInnen die zweitgrößte HTL Österreichs und siedelte sich 1920 in Gösting an.

Mit dem Fernmeldebauamt Graz befindet sich ein weiteres wichtiges Gebäude in der Exerzierplatzstraße.

In der Anton- Kleinoscheg- Straße befindet sich die Volksschule Gösting. Diese Bildungsstätte ist lokal bedeutend.

### **2.3.6 Suburbanisierung – Zersiedelung**

Der Architekt und Theoretiker Harald Saiko nennt folgende Gründe für die Fragmentierung der Stadt:

1. Vorhandensein von Infrastrukturen und Verkehrsverbindungen
2. Attraktivität von der Lage in Bezug auf Ressourcen, Nähe zur Stadt, Naturraum usw.
3. Adäquate Möglichkeit Grundstücke zu erwerben und zu bebauen<sup>6</sup>

„Lokale sozialökonomische wie rechtliche Faktoren bestimmen das Wie, Wann und wie schnell“<sup>7</sup> diese Entwicklungen geschehen. All die vorher genannten Punkte treffen auf den Nordwesten von Graz zu.

Das Planungsgebiet lag in der Vergangenheit im Nahbereich der Stadt und heute an deren Rand. Das gesamte Gebiet ist dadurch von Suburbanisierungs- und Zersiedelungsprozessen betroffen. Für die in Eggenberg und Gösting gelegenen Teile des Planungsgebietes trifft das vor allem für das Gebiet zwischen den alten Dörfern am westlichen Bergfuß und der Grazer Murvorstadt zu.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts waren diese Gebiete noch weitgehend unverbaut. Die Flächen wurden landwirtschaftlich genutzt. Im Verlauf der Industrialisierung entstand entlang des Mühlgangs ein Band von Gewerbe- und Industriebetrieben. Der Bau der Eisenbahn gab den Anstoß für eine intensive Bautätigkeit entlang der Bahnlinie. Die Betriebe wurden abseits der Stadt bei den Verkehrsinfrastrukturen auf günstigem Bauland errichtet. Die großen verfügbaren Flächen boten einfache Erweiterungsmöglichkeiten. Später

wiederholte sich dieser Prozess mit anderen Nutzungstypen wie Einkaufszentren oder

Mit dem Bahnhof erhielt Graz ein neues Zentrum auf der westlichen Murseite. Die neuen Betriebe erforderten viele Arbeitsplätze. Erste Arbeitersiedlungen entstanden. Die Verkehrsinfrastrukturen als Entwicklungsachsen sind auch ein störendes Element im Stadtgefüge. Bedingt durch eine ständige Veränderung der wirtschaftlichen Ausgangssituation sind auch die Betriebe einer stetigen Veränderung unterworfen. Der Wegfall von militärischen Anlagen, wie beispielsweise dem Monturdepot und dem Exerzierplatz, eröffnete neue Flächenpotenziale. Im Verlauf des 2. Weltkriegs sind in Erster Linie entlang der Bahn große Zerstörungen durch Bomben entstanden. Die getroffenen Industriebetriebe gingen teilweise nicht mehr in Betrieb. All diese Faktoren tragen zu einer inhomogenen Stadtstruktur bei.

Bürogebäuden.

Ein Großteil der restlichen Flächen wurde in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts mit Wohnhäusern bebaut. Hauptsächlich handelt es sich um Einfamilienhäuser und großmaßstäbliche Wohnanlagen.

Diese Entwicklung schreitet weiter fort. In den Jahren 1991 bis 2001 nahm der Gebäudebestand in Graz um 10,7 % zu.<sup>8</sup> Den Großteil dieser Zunahme bilden Einfamilienhäuser.

Verstärkt auftretende Nutzungskonflikte und eine mangelhafte Ausstattung des Stadtbereiches sind ein Produkt dieser Entwicklung. Beispielsweise gibt es in der Göstinger Au mehrere große Wohnobjekte ohne öffentlichen Verkehrsanschluss.

---

<sup>1</sup> GIS Steiermark, Digitaler Atlas Steiermark

<sup>2</sup> von französisch *parcelle* >Teilchen<, >Stückchen<, Brockhaus Enzyklopädie. PARAL – POS. Bd. 21, 2006, S.69

<sup>3</sup> vgl. Dienes; Kubinzky: Gösting und seine Geschichte. 1989, S.17

<sup>4</sup> vgl. Statistik Austria: Gebäude und Wohnungszählung. Hauptergebnisse Steiermark. 2004, S.12

<sup>5</sup> vgl. ebd. S.17

<sup>6</sup> vgl. Saiko: Ideales Wohnen. Ein Europa der Einfamilienhäuser. S.103

<sup>7</sup> ebd.

<sup>8</sup> Statistik Austria: Gebäude und Wohnungszählung. S.9

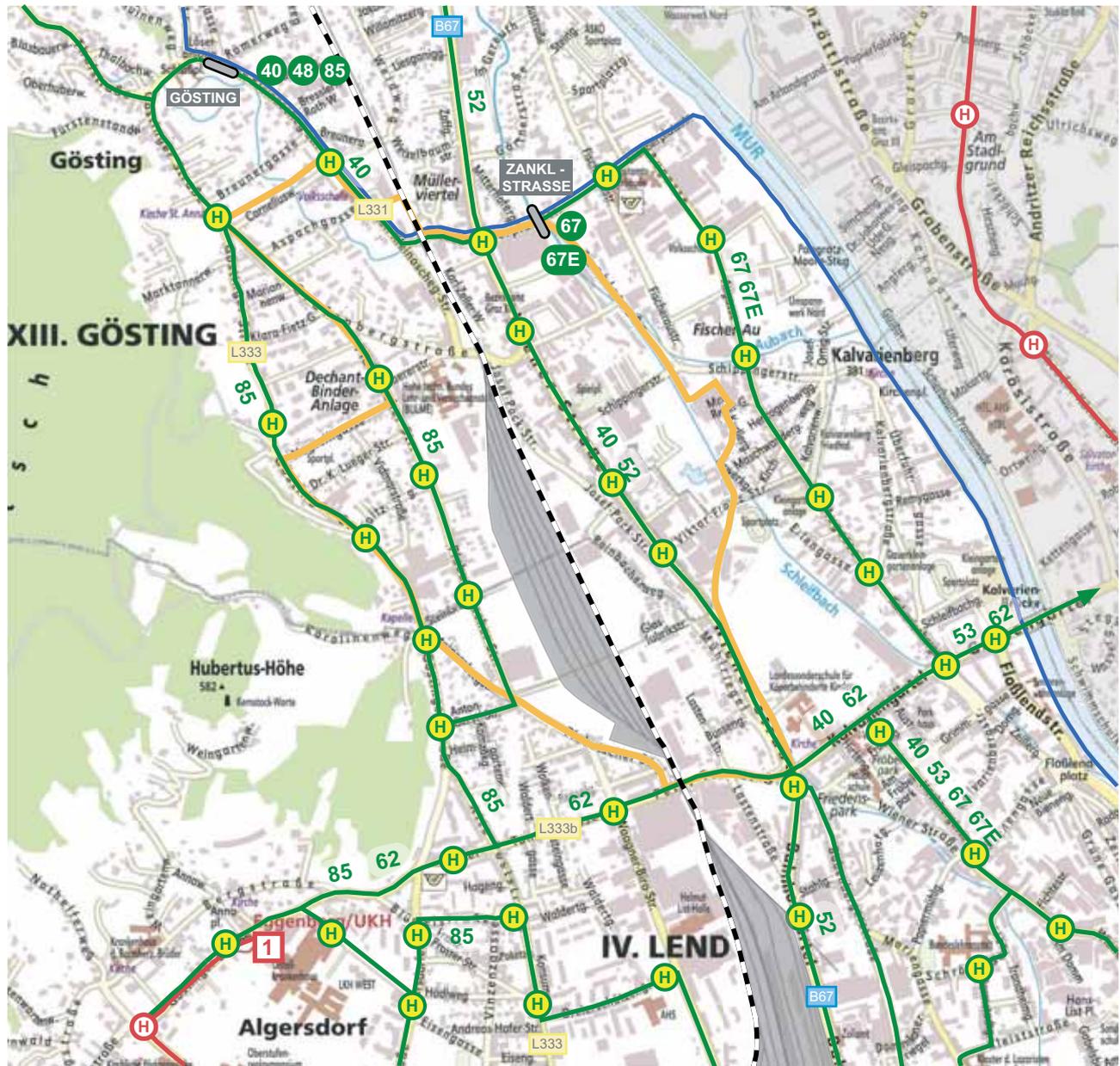


Abb. 37: Verkehrssituation in der Plabutscher Straße



Abb. 38: Verkehrssituation in der Wiener Straße

Abb. 39: VERKEHRSINFRASTRUKTUR



--- Eisenbahnlinie

— R2 Murradweg

B67 Bundesstraße

— Straßenbahnlinie

62 Buslinie

L333 Landesstraße

H Straßenbahnhaltestelle

H Bushaltestelle

— Planungsgebiet

1 Straßenbahn - Endstation

GÖSTING Buslinie - Endstation



100m 300m

## **2.4 Verkehrsinfrastrukturen - öffentliche Einrichtungen - Versorgungseinrichtungen**

### **2.4.1 Verkehrsinfrastruktur – gegenwärtiges Verkehrsnetz**

#### **Allgemein**

Abb. zeigt die verschiedenen Elemente der Verkehrsinfrastruktur.

Die Verkehrsinfrastruktur setzt sich aus der Gesamtheit der Verkehrswege und deren Nebeneinrichtungen zusammen.

Nach Art der Verkehrsteilnahme wird unterschieden zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr.<sup>1</sup>

Eine weitere Spezifikation erfolgt über die verschiedenen Verkehrsmittel. Verkehrsmittel des Individualverkehrs am Land sind in erster Linie Fußläufiger Verkehr, Fahrräder und Kraftfahrzeuge vor allem Pkw.

Die Verkehrsmittel des terrestrischen öffentlichen Verkehrs sind Autobus (Omnibus), Straßenbahn und Eisenbahn.

#### **Öffentlicher Verkehr**

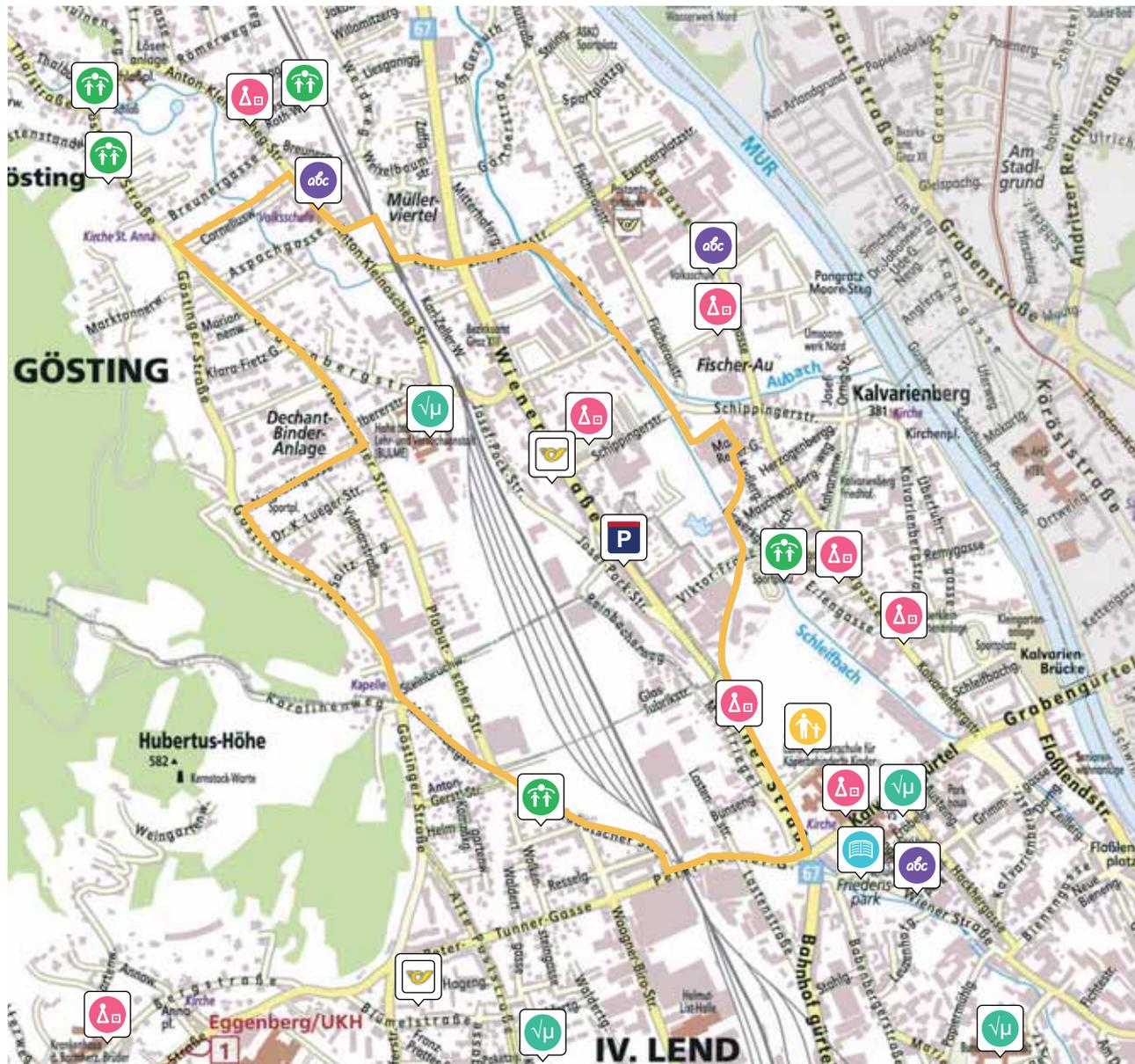
Die Eisenbahnlinie der österreichischen Bundesbahn durchquert das Planungsgebiet der Länge nach. Dieser Streckenzweig verbindet Bruck an der Mur mit Spielfeld in der Nähe der Grenze zu Slowenien. Der Verschiebebahnhof befindet sich in etwa in der Mitte des Planungsgebietes.

Der Grazer Nordwesten ist nicht an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Die Linie 1 endet süd-westlich des Planungsgebietes beim Unfallkrankenhaus beziehungsweise LKH West in Eggenberg. Die Linien 4 und 5 verlaufen östlich der Mur in Richtung Norden nach Andritz.

---

<sup>1</sup> Begriff: ‚Verkehr‘ In: Brockhaus Enzyklopädie Online, 2005 – 2010, Zugriff am 06.09.2010

Abb. 40: ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN



-  Volksschule
-  Mittelschule
-  Kindergarten
-  Hauptschule
-  Schule für körperbehinderte und mehrfachbehinderte Kinder
-  Kinderkrippe
-  Postamt
-  Polizei
-  Planungsgebiet



Die Buslinien 40, 48, und 85 der Grazer- Verkehrs- Betriebe (GVB) fahren den Schlossplatz Gösting an. Die Linie 67 endet bei der Kreuzung Zankstraße mit der Exerzierplatzstraße. Die Linie 52 verkehrt über die Wiener Straße zwischen dem Hauptbahnhof und Andritz. Die Linie 62 führt durch die Peter- Tunner- Gasse und tangiert das Planungsgebiet südlich. Zusätzlich verkehren regionale Buslinien des steirischen Verkehrsverbundes. Einige Buslinien des Regionalbusse Korridor 100 fahren Graz an. Dabei durchqueren sie den Nord- Westen der Stadt.

## Individualverkehr

Zwei Hauptradwege des neuen Grazer Radwegenetzes verlaufen durch Gösting. Der Hauptradweg 1 führt vom Zentrum aus über Gösting nach Gratwein. Dieser Weg ist auch Teil des westlichen Murradweges (R2) und verläuft von der Exerzierplatzstraße kommend über die Anton- Kleinoscheg- Straße und die Straßengelstraße nach Norden. Am Schlossplatz in Gösting beginnt der Hauptradweg 13 (R39), der zum Thaler See führt.

Die Wiener Straße durchquert als Teil der Bundesstrasse B67 Grazer Straße das Gebiet der Länge nach. Die Verbindung in das westliche Grazer Umland erfolgt durch die Thalstraße (L331 Thalerseestraße). Die Göstingerstraße ist Teil der L333 Straßgangerstraße und tangiert das Gebiet westlich. Die restlichen Straßenzüge sind lokal bedeutend.

## 2.4.2 Öffentliche Einrichtungen

Abb. 40 zeigt Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen. Außerdem sind in dieser Karte noch Polizei- und Postämter enthalten.

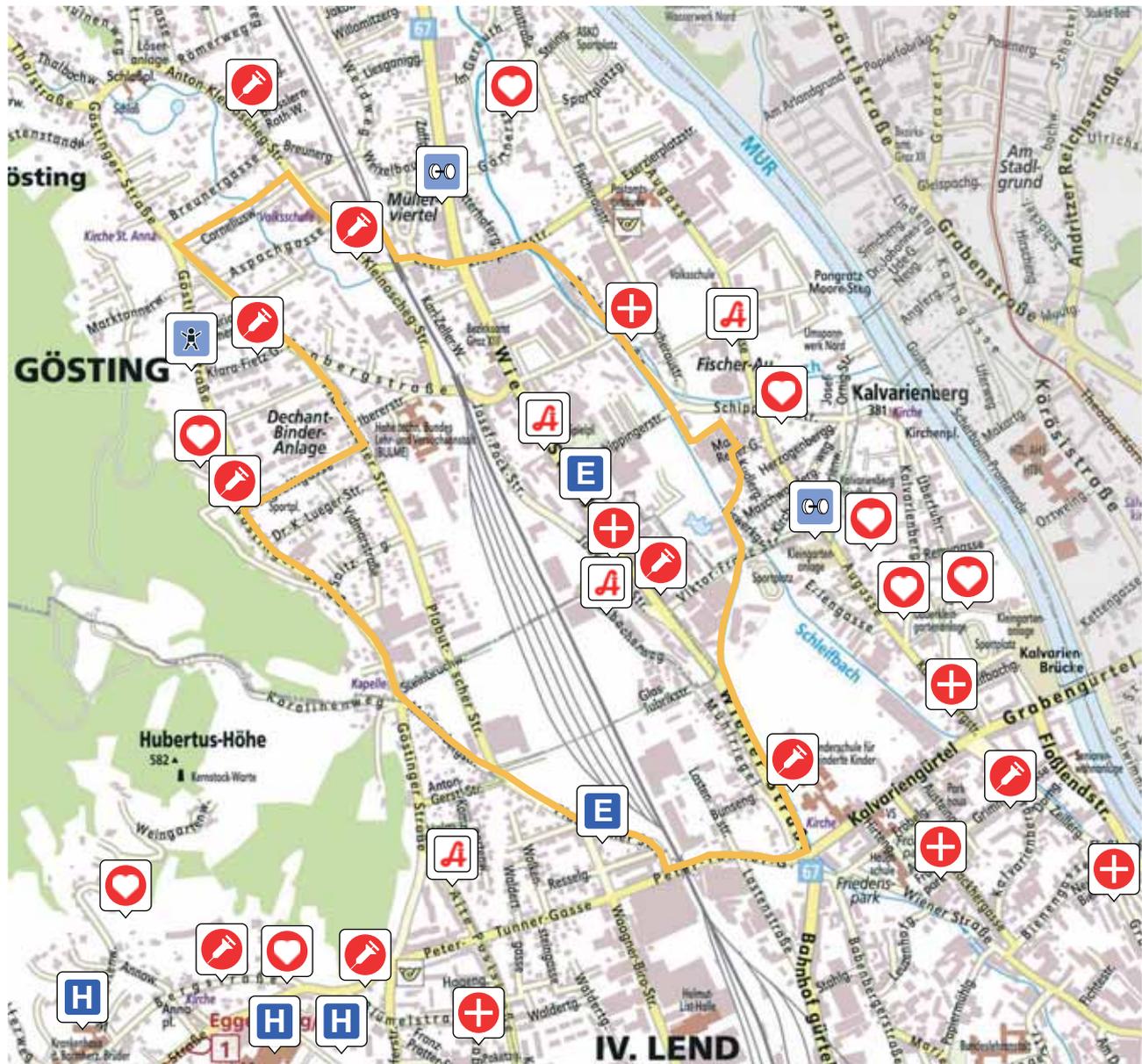
Die Schulen sind in Volksschulen, Hauptschulen, Mittelschulen und Spezielle Schulen unterteilt. Als Kinderbetreuungseinrichtungen befinden sich Kinderkrippen, beziehungsweise Kinderhäuser und Kindergärten im Gebiet.

Im Bereich des Kalvariengürtels konzentrieren sich Bildungseinrichtungen. Mehrere Kinderbetreuungseinrichtungen finden sich um den Göstinger Schlossplatz.

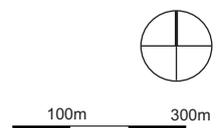
Die HTL Gösting ist die einzige Mittelschule nördlich des Straßenzuges Kalvarienberggürtel und Peter- Tunner- Gasse.

Als Öffentliche Einrichtungen befinden sich die Polizeiinspektion und ein Postamt in der Wiener Straße und ein zweites Postamt in der Peter- Tunner- Gasse.

Abb. 41: MEDIZINISCHE VERSORGUNGSEINRICHTUNGEN



-  Allgemeinmedizinische Praxis
-  Krankenhaus
-  Fitness
-  Fachärztliche Praxis
-  Ernährungsberatung
-  Hebamme
-  Therapeutische Praxis
-  Apotheke
-  Planungsgebiet



### 2.4.3 Versorgungseinrichtungen

Abb. 41 umfasst die medizinischen Versorgungseinrichtungen sowie weitere mit dem Thema Gesundheit in Verbindung stehenden Einrichtungen.

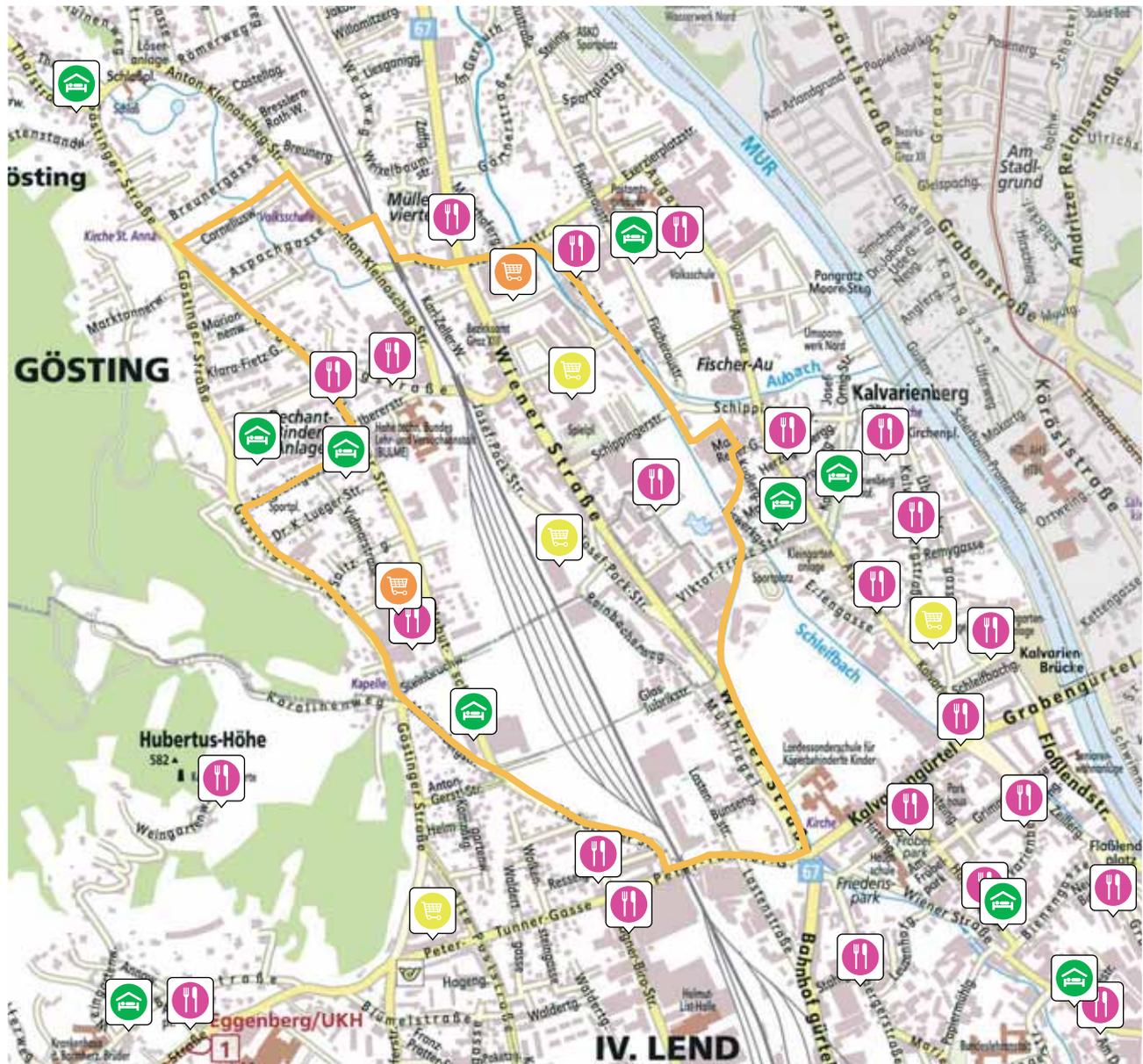
In dieser Karte sind Allgemeinmedizinische und fachärztliche Praxen, therapeutische Praxen, Apotheken und Krankenhäuser enthalten. Weiters sind Fitnessstudios, Ernährungsberatungseinrichtungen und Hebammen angeführt.

Um die Krankenhäuser in Eggenberg verdichten sich naturgemäß auch Arztpraxen. In den älteren Stadtbereichen entlang der Wiener Straße und der Augasse gibt es ebenfalls einige medizinische Versorgungseinrichtungen.

Abb. 42 führt Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe und Supermärkte an.

Im Bereich zwischen dem Kalvarienberg in Richtung Stadtzentrum konzentrieren sich Gastronomie und Beherbergungsbetriebe. Supermärkte befinden sich vor allem entlang wichtiger Straßen – speziell entlang der Wiener Straße.

Abb. 42: GASTRONOMIE - BEHERBERGUNG - EINKAUFEN



- 

Gastronomiebetrieb
- 

Einkaufszentrum
- 

Supermarkt
- 

Hotel / Gästezimmer
- 

Planungsgebiet

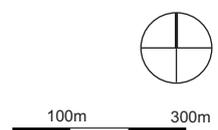




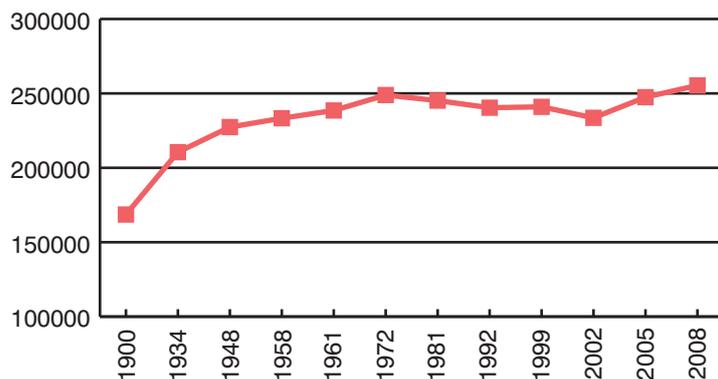
Abb. 43: HTL Gösting



Abb. 44: Volksschule Gösting

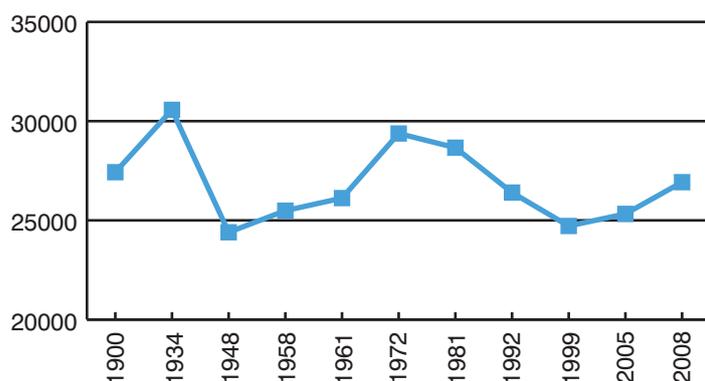
Abb. 45: Bevölkerungsentwicklung

**Graz** gesamt



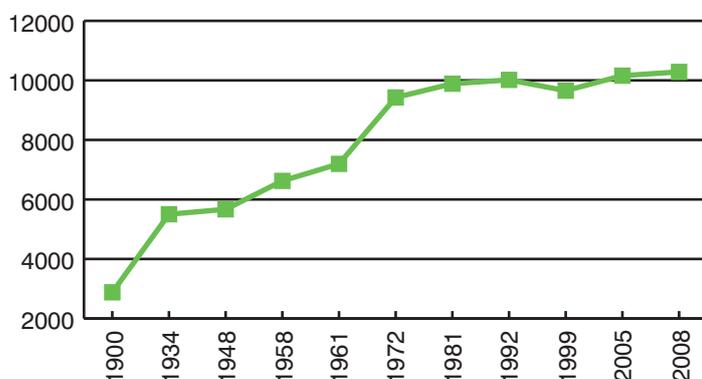
Jahr	Anzahl
1900	168.604
1934	210.507
1948	227.360
1958	233.302
1961	238.518
1972	248.884
1981	245.155
1992	240.370
1999	240.967
2002	233.583
2005	247.448
2008	255.354

4. Bezirk **LEND**



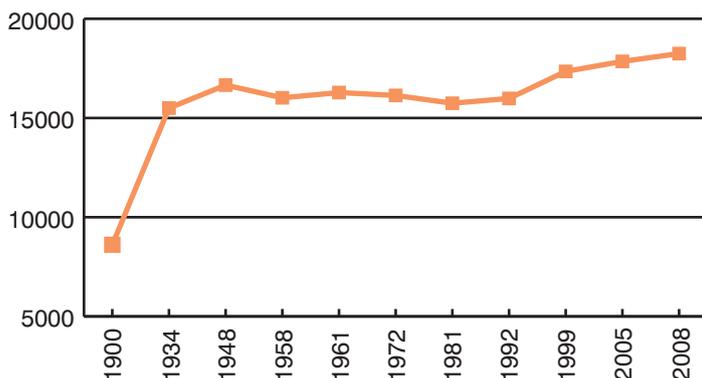
Jahr	Anzahl
1900	27.427
1934	30.570
1948	24.399
1958	25.489
1961	26.122
1972	29.377
1981	28.663
1992	26.400
1999	24.716
2005	25.326
2008	26.924

13. Bezirk **GÖSTING**



Jahr	Anzahl
1900	2.880
1934	5.503
1948	5.668
1958	6.623
1961	7.195
1972	9.425
1981	9.888
1992	10.017
1999	9.654
2005	10.159
2008	10.285

14. Bezirk **EGGENBERG**



Jahr	Anzahl
1900	8.611
1934	15.500
1948	16.657
1958	16.018
1961	16.282
1972	16.137
1981	15.743
1992	15.985
1999	17.348
2005	17.852
2008	18.245

## 2.5 Statistisches Material

### 2.5.1 Allgemein

In diesem Kapitel werden Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur und Nationalitäten genauer betrachtet.

Als Bezugsgröße wird die gesamte Stadt Graz mit den drei Bezirken Eggenberg, Gösting und Lend verglichen.

### 2.5.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Vorortgemeinden erlebten ab Mitte des 19. Jahrhunderts einen großen Bevölkerungszustrom. Als Beispiel für die sprunghafte Zunahme der Bevölkerung stehen exemplarisch die Daten für den westlich des Kalvarienberges liegenden Göstinger Ortsteil Augasse.

Die Bevölkerung des Ortsteiles Augasse wuchs von 557 im Jahr 1890 auf 1360 im Jahr 1910. Eine Zunahme von 244% innerhalb von 20 Jahren.<sup>1</sup>

### 2.5.3 Altersstruktur

Die Altersstruktur der Grazer Bevölkerung zeigt, dass die Bezirke Lend, Gösting und Eggenberg überdurchschnittlich hohe Anteile an jungen Bevölkerungsschichten haben. Der Anteil der bis 18-jährigen beträgt im Gesamtdurchschnitt der Stadt Graz 16,79%. Im Bezirk Gösting sind es 20,17% der Wohnbevölkerung.<sup>2</sup>

Zum Vergleich: Derselbe Anteil des 3. Bezirks Geidorf bei einer Wohnbevölkerung von 22.650 Menschen beläuft sich auf 12,48%. Im 1. Bezirk Innere Stadt leben 3.501 Menschen, der Anteil der bis 18-jährigen beträgt nur 9,65%.<sup>3</sup>

Abb. 46: Altersstruktur

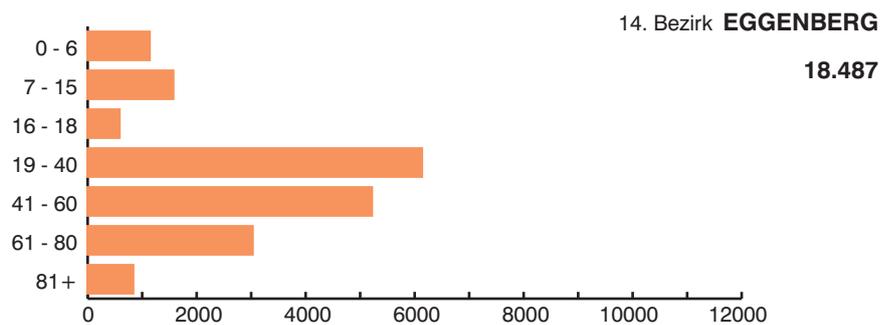
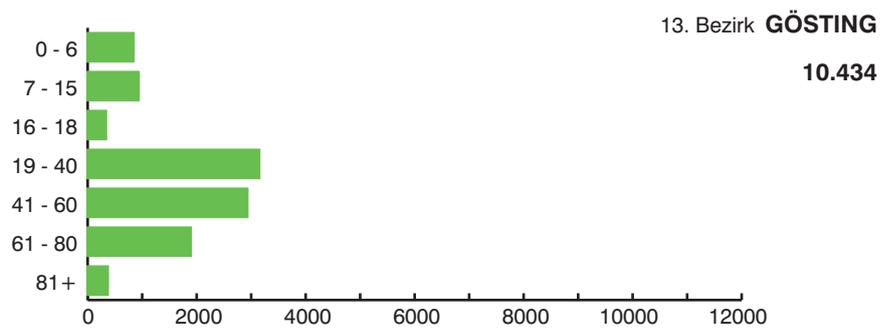
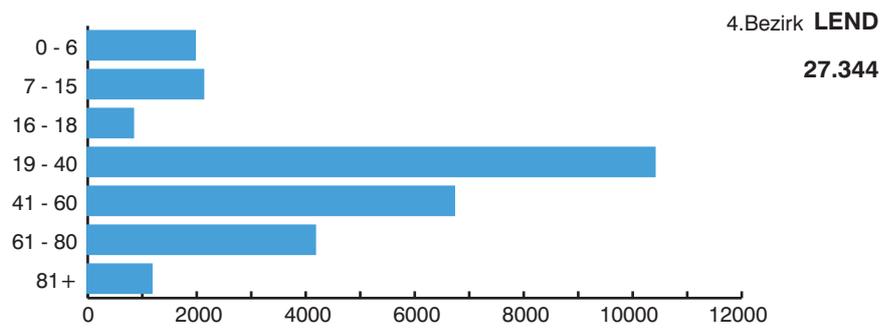
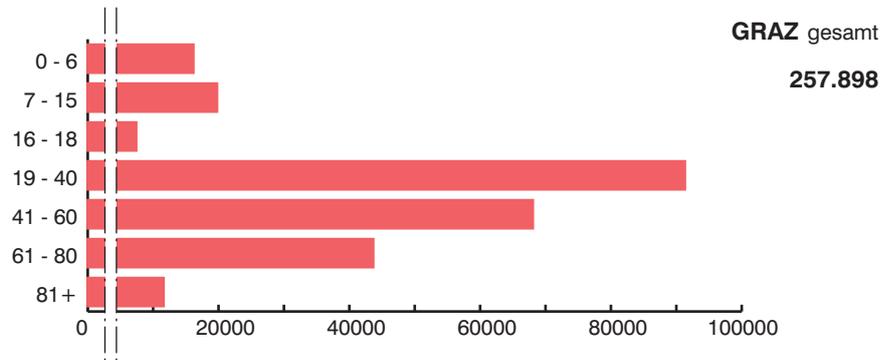
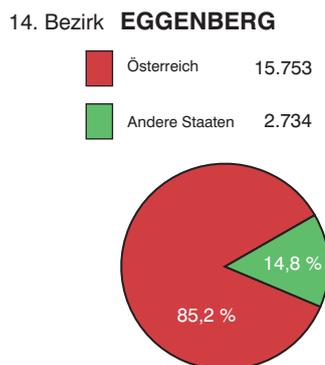
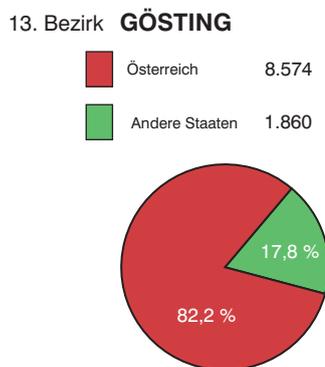
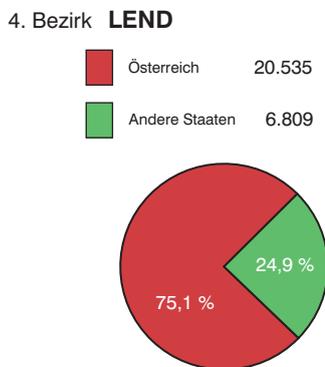
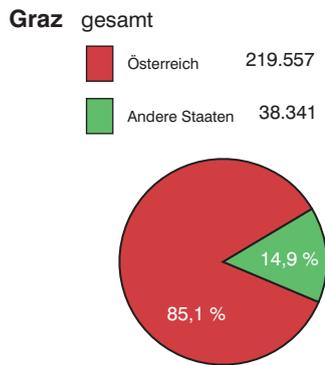
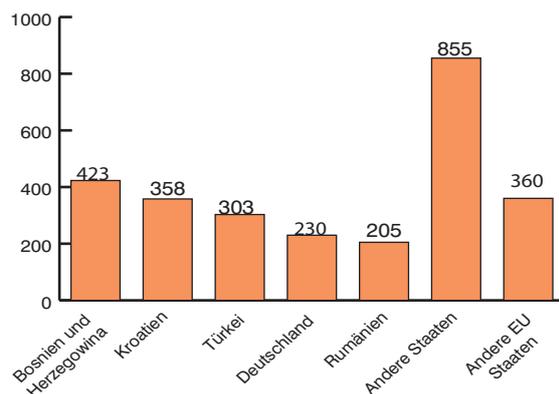
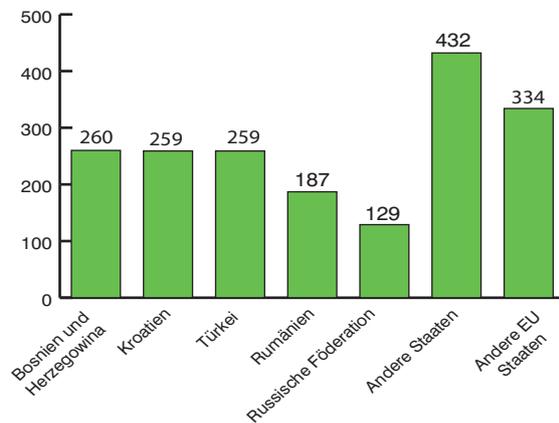
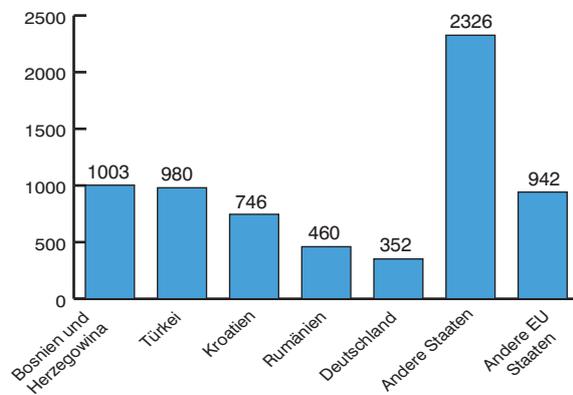
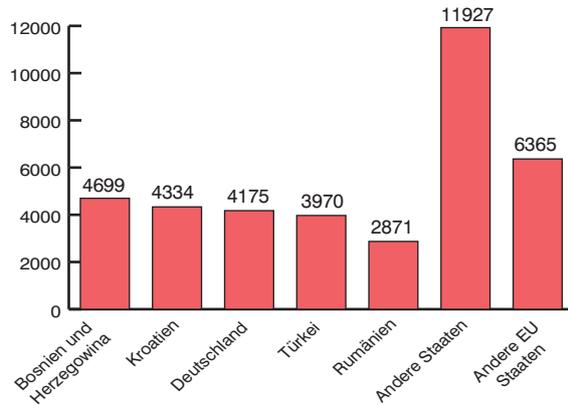


Abb. 47: Wohnbevölkerung nach Staaten [Stand: 31/12/2009]



Wohnbevölkerung nach Staatsbürgerschaft (ohne Österreich)



## 2.5.4 Wohnbevölkerung nach Staaten

In der Stadt Graz leben 38.341 Personen ohne Österreichische Staatsbürgerschaft. Das sind 14,9% der gesamten Bevölkerung. Der Anteil von Personen mit ausländischer Staatsbürgerschaft im Bezirk Eggenberg liegt mit 14,8% im Durchschnitt. In

Gösting beträgt der Anteil 17,8% und im Bezirk Lend ist dieser mit 24,9% ungleich höher.

Die am stärksten vertretene Nationalität in der gesamten Stadt und in den einzelnen Bezirken ist Bosnien und Herzegowina.

---

<sup>1</sup> vgl. Dienes; Kubinzky: Gösting und seine Geschichte. 1989, S.16

<sup>2</sup> Der Begriff Wohnbevölkerung umfasst alle Menschen mit gemeldetem Hauptwohnsitz.

<sup>3</sup> Magistrat Graz. Präsidialamt (Hrsg.): Bevölkerung der Landeshauptstadt Graz, Stand 1.1.2010. S.53

## 3 ANALYSE

### 3.1 Allgemein

Der dritte Teil der Arbeit setzt sich analytisch mit den vorangegangenen Kapiteln der Dokumentation auseinander.

Die einzelnen Punkte werden auf ihre Potenziale und Problemstellen hin untersucht. Es wird aufgezeigt wo Verbesserungsmöglichkeiten bestehen, wo Potentiale wenig genutzt werden oder zur Gänze brach liegen.

Dieser Teil versteht sich als ein Segment eines breiteren Spektrums. Manche Themengebiete werden im Rahmen dieser Arbeit bloß gestreift oder fallen aus, andere für das Entwurfskonzept relevantere Aspekte werden detaillierter betrachtet. Im Kapitel 2.3 werden die Elemente der Stadtstruktur erläutert.

An dieser Stelle soll nun deren Einfluss auf das Gefüge der Stadt genau geprüft werden.

### 3.2 Natürliche Elemente in der Stadtstruktur

Die Mur formte die Landschaft und erzwang den Platz von Siedlungen.

Im Planungsgebiet verläuft die Kante der oberen Murterrasse von Nordwest nach Südost. Der Talboden ist mit Ausnahme dieses Sprunges weitgehend eben. In diese Ebene schneidet der Thalerbach ein. Der Thalerbach besitzt kleinere Überschwemmungsflächen – diese sind für den Hochwasserschutz relevant.

An der westlichen Seite des Planungsgebietes erhebt sich die Bergflanke des Plabutsch. Die Höhendifferenz von der oberen Murterrasse zum Gipfel beträgt in etwa 390m. Von der Göttingerstraße Richtung Westen zum Gipfel beträgt die Hangneigung im Mittel 40,5%. Durch den Berg wird die Besonnung an seinem Fuß verschlechtert, was vor allem für Wohngebiete relevant ist.

Das Planungsgebiet liegt im Nahbereich zweier für die Stadt wichtiger Natursysteme.

Die Mur bildet einen linearen Naturraum durch das gesamte Grazer Stadtgebiet. Im Norden ist das Wasserschutzgebiet beim Wasserwerk Andritz mit dem Fluss verbunden.

Am Westrand verfügt das Planungsgebiet über eine direkte Kontaktlinie zum großflächigen Naturraum

des Plabutsch Buchkogelzuges. Die Berghänge werden aufgrund ihrer Steilheit nicht landwirtschaftlich genutzt und sind nahezu vollständig bewaldet. Teilweise wird eine intensive forstwirtschaftliche Nutzung betrieben. Dabei kommt es öfters zu Konflikten mit Erholung suchenden Menschen.

Die Murterrassenkante bildet eine Barriere im Stadtraum, die in Verbindung mit Verkehrsinfrastrukturen verstärkt wirksam wird. Auf der gesamten Länge des Planungsgebietes (1900m) gibt es nur 3 Querverbindungen über die Terrassenkante.

Der Plabutsch ist mit seiner Nähe zur Stadt ein prädestinierter Naherholungsbereich für die Grazer Bevölkerung. Der Berg bietet viele Möglichkeiten einer Freizeitnutzung- ein bis dato wenig genutztes Potenzial.

Eine attraktive Verbindung der Mur mit dem Plabutsch wäre wünschenswert. Diese durchquert idealerweise das Planungsgebiet und verknüpft es mit den beiden Naturräumen.

### 3.3 Verkehrssystem

Dieses Kapitel befasst sich mit der Verkehrssituation und den Verkehrsinfrastrukturen im Planungsgebiet.

Das Planungsgebiet liegt in einem Transitbereich zwischen dem Grazer Stadtzentrum und dem Umland der Stadt. Dadurch ist die Dichte von hochrangigen Verkehrsinfrastrukturen hoch. Die Hauptverkehrslinie verläuft in etwa von Norden

nach Süden zum Stadtzentrum hin. Das Gebiet wird vom Gelände der Eisenbahn, insbesondere vom Verschiebebahnhof geteilt.

Die Straßen ordnen sich dem Schienenverkehrssystem unter. 3 Unterführungen stellen die einzigen Verbindungsmöglichkeiten des östlichen und westlichen Teiles des Planungsgebietes dar. Fragmente älterer Straßen die den jetzigen Verschiebebahnhofsbereich gequert haben sind noch erhalten. Es existiert z.B. auch westlich der Bahn ein Teil der Glasfabrikstraße.

Eine vierte Verbindung über die Bahnlinie bestand etwas weiter nördlich. Die Weixelbaumstraße ist im August 2008 für sämtlichen Verkehr gesperrt worden. Wie wichtig diese Verbindungen sind, zeigt sich am Protest der Anrainer gegen die Schließung. Es hat sich eine Bürgerinitiative zum Erhalt des Bahnübergangs Weixelbaumstraße gebildet.<sup>1</sup>

Das Straßennetz am Planungsgebiet ist nicht vollständig ausgebildet. Der Ausbau des Netzes konnte den Veränderungen in der Bebauungsstruktur nicht folgen. Großflächige Komplexe die teilweise abgebrochen oder umgenutzt worden sind erfordern ein großmaschiges Netz. Die Instabilitäten der Wirtschaftslage trugen ebenfalls zu einem unvollständigen Straßensystem bei.

Der Durchzugsverkehr quer durch die Stadt nahm durch die Eröffnung des Plabutschtunnels stark ab. Im Gegensatz dazu stieg der Anteil an Tagespendlern zum Zentrum und damit das Verkehrsaufkommen in der Stadt.

Für viele der außerhalb der Stadt lebenden und in Graz arbeitenden Menschen wird der äußere Nordwesten als Transitraum wahrgenommen. Er muss durchquert werden um das jeweilige persönliche Ziel zu erreichen.

### **3.3.2 Öffentlicher Verkehr**

Der Nordwesten von Graz hat sich von einem stark von Industrie und Gewerbebetrieben geprägten Gebiet zu einem Bereich mit dem Schwerpunkt Wohnen entwickelt.

Paradoxerweise ging mit dem Anstieg der Wohnbevölkerung im 20. Jahrhundert ein teilweiser

Rückgang des Angebotes von öffentlichen Verkehrsmitteln einher.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes stieg nicht linear mit dem Bevölkerungszuwachs und der damit verbundenen Veränderung des Stadtgebietes.

Beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs besteht deshalb Aktionsbedarf. Die Bezirke Gösting und Lend haben gegenwärtig 37 778 Einwohner<sup>2</sup> (siehe 2.5) Diese zwei Bezirke verfügen über keine eigene Straßenbahnlinie mehr. Eine Schnellbahnhaltestelle nördlich des Hauptbahnhofes existiert ebenfalls nicht. Auch das Busliniennetz weist Lücken auf.

Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs könnte der motorisierte Individualverkehr und dessen negative Auswirkungen vermindert werden.

### 3.3.3 Die Entwicklung des Verschiebebahnhofes

Der Bereich um den Verschiebebahnhof steht exemplarisch für die, durch neue Verkehrsinfrastrukturen entstehenden Veränderungen im Stadtgefüge. Das konkrete Beispiel zeigt deutlich wie die organisch gewachsene ältere Verkehrsstruktur durch die Eisenbahn zerteilt wird und wie die städtebaulichen Entwicklungen nach dem Bau der Eisenbahn auf diese reagieren.

Der Prozess wird im Folgenden anhand ausgewählter Karten und Stadtplänen gezeigt. Es handelt sich um einen in etwa 1250 Meter langen Abschnitt der Bahnstrecke.



Abb. 48: Josephinische Landesaufnahme, 1787, Ausschnitt

**A** Die erste aufschlussreiche Darstellung dieses Gebietes liefert die Josephinische Landaufnahme (Abb. 48). Der Ausschnitt stammt von einem Mappenblatt aus dem Jahr 1787. Zwei Wege queren die Murterrasse. Nördlich ist es die Kommerzialstraße Wien Triest (siehe S.13). Südlich der Weg zum kleinen Weiler Plabutsch.

**B** Die zweite Plandarstellung ist ein Ausschnitt aus der Franzisco- josephinischen Landesaufnahme (Abb. 49). Dieses Blatt stammt aus dem Jahr 1879 und ist wesentlich detaillierter eingemessen worden. Die Zahl der Querverbindungen hat sich auf vier Wege erhöht. Zwischen den oben genannten befanden sich noch ein Weg (heute Reinbacherweg) und die heutige Glasfabrikstraße südlich des Reinbacherweges. Die Bezirksgrenze zwischen Gösting und Lend folgt in diesem Bereich der Glasfabrikstraße.



Abb. 49: Franzisco- josephinische Landesaufnahme, 1879, Ausschnitt

**C** Der schematisch gehaltene Grazplan von 1908 (Abb. 50) weist größere Vereinfachungen auf. Zur Verkehrsinfrastruktur bietet der Plan ausreichende Informationen. Hinzugekommen ist die Glasfabrik östlich der Bahnlinie. Auf dem Bereich der heutigen Gleisanlagen des Verschiebebahnhofes befand sich damals noch ein Ziegelwerk. An der Situation der Verbindungen über die Bahn hatte sich nichts geändert.

Während des 1. Weltkrieges wurde der Verschiebebahnhof angelegt. Der aus der Zeit

stammende Styria Plan zeigt die Änderung in diesem Bereich nicht.

**D** Der Plan von Groß – Graz zeigt die neue Situation. Der Verschiebebahnhof wurde von der deutschen Reichsbahn erweitert. Eine Verbindung (heutiger Reinbacherweg) existiert in dem Plan aus dem Jahr 1939 nicht mehr. Die ehemalige Richtung des Weges ist noch an der Parzellierung westlich der Gleise abzulesen.

Die rot markierte Grenzziehung zeigt den über die Bahn verlaufenden Teil des damaligen Bezirkes West (Abb. 51).

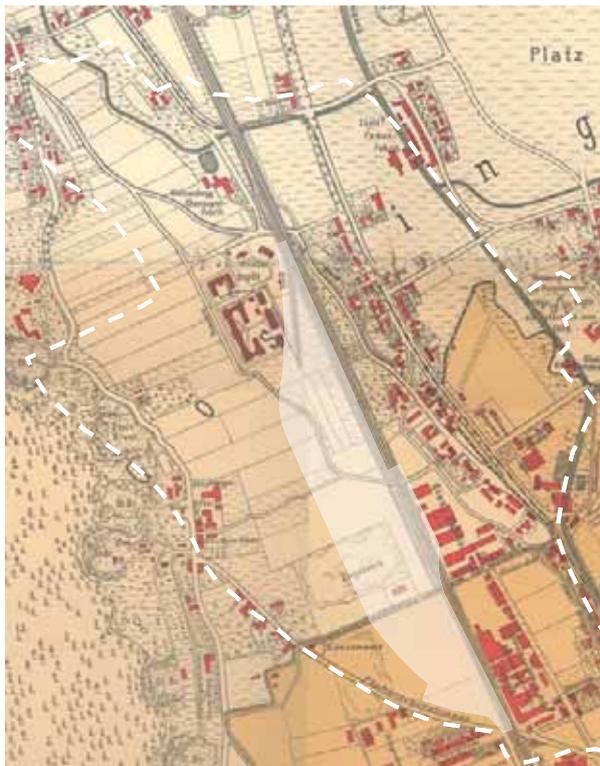


Abb. 50: Grazplan, 1908, Ausschnitt

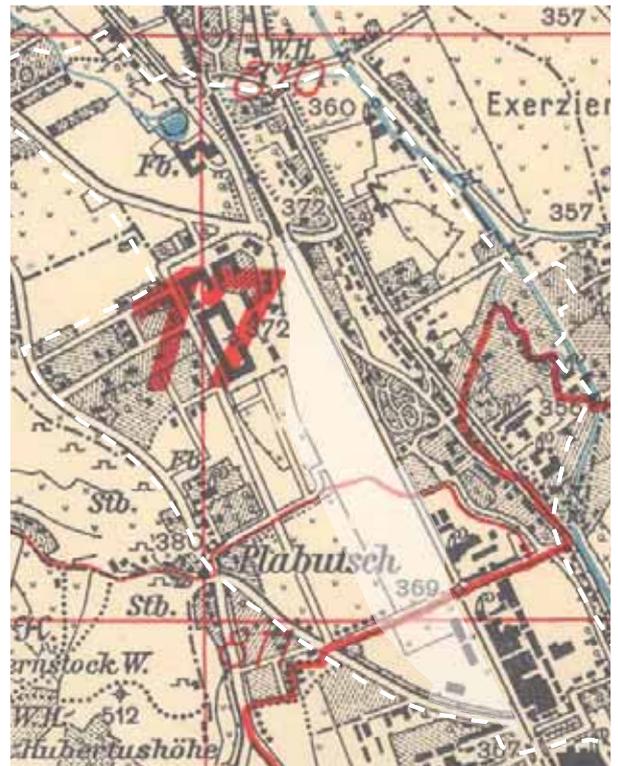


Abb. 51: Plan Groß - Graz, 1939, Ausschnitt

**E** Der Stadtplan aus dem Jahr 1965 weist nur mehr zwei Querverbindungen auf (Abb. 52). Es handelt sich um die Nachfolger der Wege die schon im Jahr 1787 verzeichnet waren. Der Stadtbereich hat die Hälfte der Verbindungen über die Gleisanlagen eingebüßt.

**F** Die heutige Situation ist unverändert (Abb. 53).

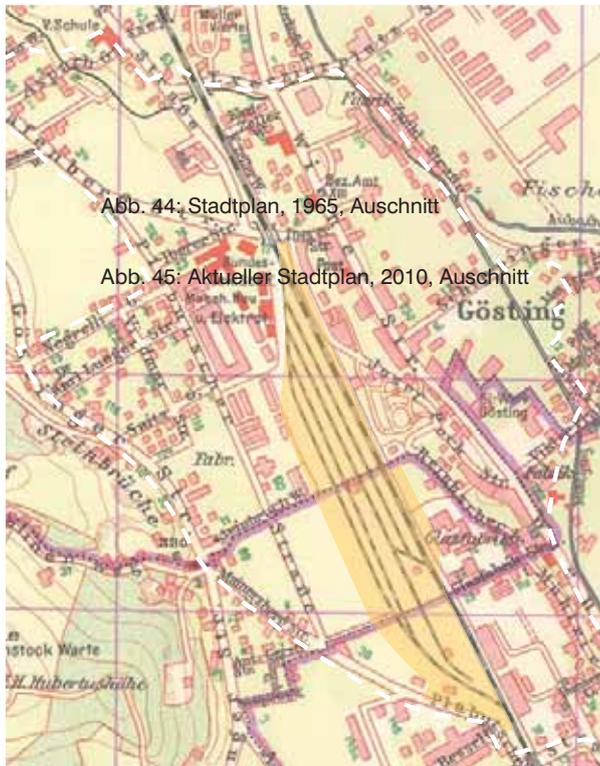


Abb. 44: Stadtplan, 1965, Ausschnitt

Abb. 45: Aktueller Stadtplan, 2010, Ausschnitt

Abb. 52: Stadtplan, 1965, Ausschnitt



Abb. 53: Aktueller Stadtplan, 2010, Ausschnitt

### 3.4 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur im Planungsgebiet ist heterogen.

Die Entstehung dieser heterogenen Siedlungsstruktur hat mehrere Ursachen. Die Lage außerhalb des Stadtgebietes (siehe S.7) ermöglichte durch andere gesetzliche Rahmenbedingungen und das ausgedehnte Angebot an freien Flächen einen großzügigen Neubau von Betriebs- und Industrieanlagen.

Eben diese Entfernung zum Stadtzentrum verhinderte eine geschlossene Gründerzeitliche Blockrandbebauung. Veränderungen der wirtschaftlichen Situation sorgten für einen lebendigen Bau- beziehungsweise Rückbauprozess bei den Industrie und Gewerbegebieten. Die Bombenangriffe des 2. Weltkrieges hinterließen große Zerstörungen und machten einen Wiederaufbau mancherorts unmöglich. Die Vorherrschaft des Kraftfahrzeugverkehrs und dessen wichtige Route entlang der Wiener Straße bewirkten eine wiederholte Änderung der Strukturen. Der Schwerpunkt der Entwicklung erfolgte nun entlang dieser Straße.

Der Prozess der Umschichtung der Nutzung von Betrieben hin zu Wohnungen hält an (siehe 3.6). Lokal kam es im Zug der Suburbanisierungsprozesse zu Schrumpfungen.

Die Bebauung dünnte zum Beispiel entlang des Verschiebebahnhofs stellenweise stark aus.

Die gegenwärtige Entwicklung geht mit der gestiegenen Nachfrage nach Wohnraum einher. Freie Flächen werden zum Teil mit großmaßstäblichen Wohnanlagen aufgefüllt.<sup>3</sup>

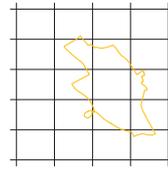
Städtebauliche Nutzungskonflikte sollen minimiert werden. Eine kleinteilige, heterogene Stadtstruktur ist erstrebenswert.

### 3.5 Flächen

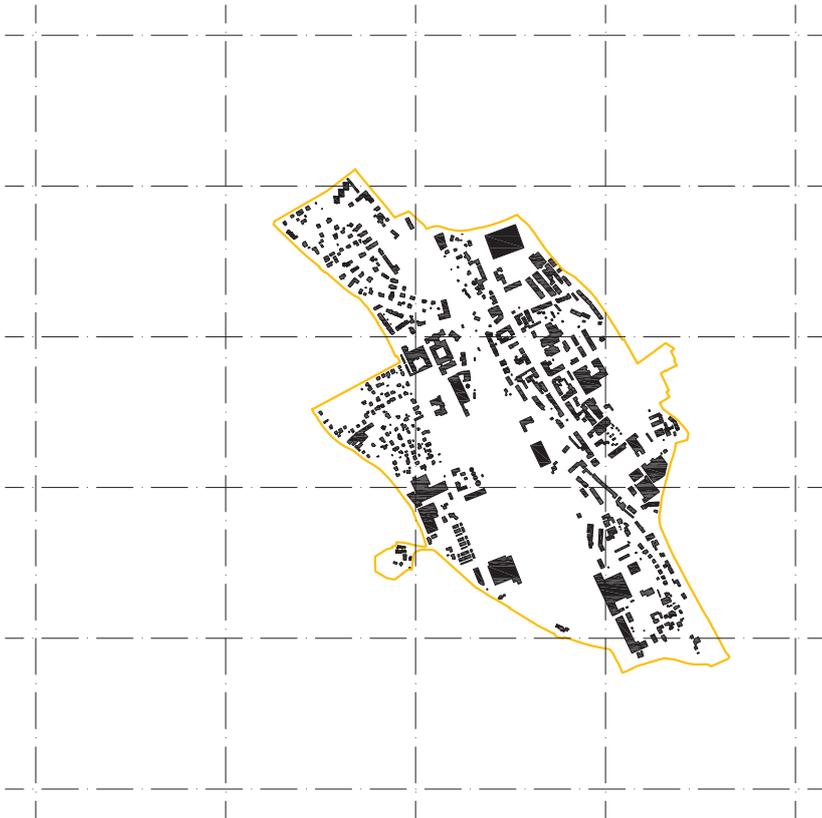
Grob kann man die Fläche des Planungsgebietes in bebaute Flächen, Flächen für Verkehrsinfrastrukturen und unbebaute Flächen unterteilen. Aus Gründen der methodischen Vereinfachung sind unter den bebauten Flächen nur die des Erdgeschosses zu verstehen. Nach der Anzahl der Ober- oder Untergeschosse wird nicht weiter spezifiziert.

Das gesamte Planungsgebiet ist 125,01 Hektar groß. Davon sind 15,9% - in etwa 20 Hektar bebaut. Durch das große Gelände der Bahnlinie beträgt der Anteil der Verkehrsinfrastrukturen 28,2 % oder 35,25 Hektar. Dies ergibt eine unbebaute Fläche von 55,8% oder 69,84 Hektar (Abb. 54: Flächenanalyse 1).

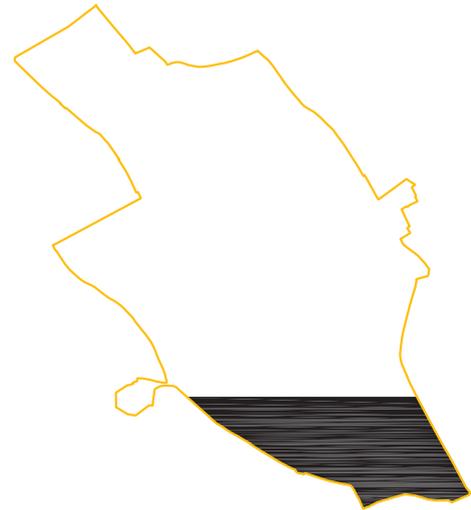
Abb. 54: Flächenanalyse 1



Planungsgebiet [A1] :  
1.250.973,1 m<sup>2</sup> = 125,09 ha



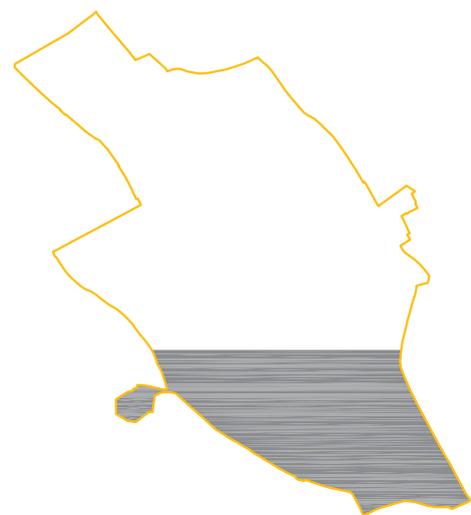
Gebäude  
[G1]



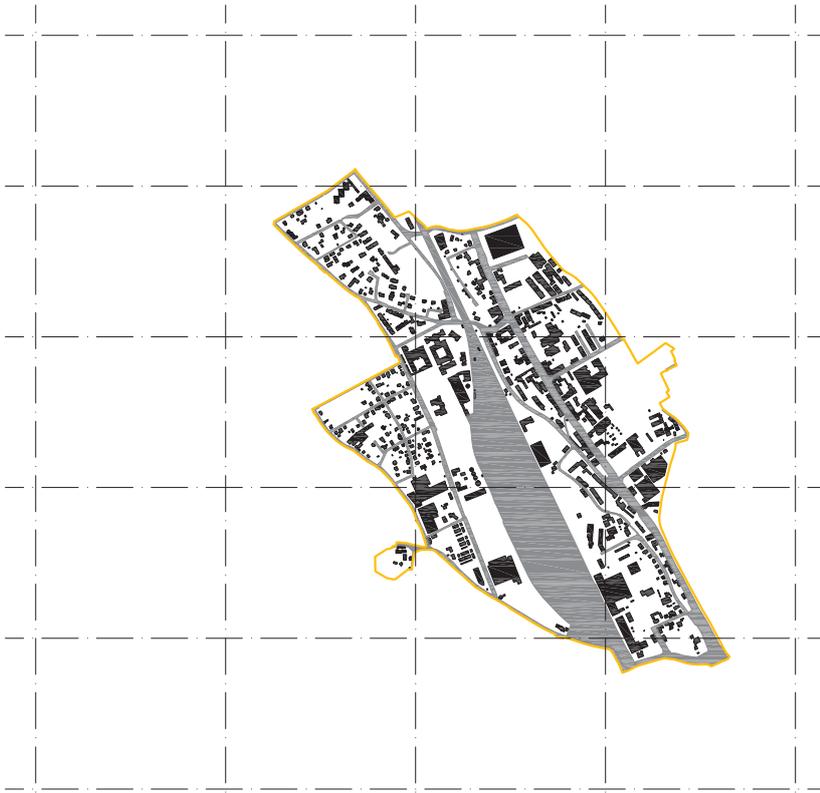
200.009 m<sup>2</sup>  
15,9%



Infrastrukturflächen  
[IS1]



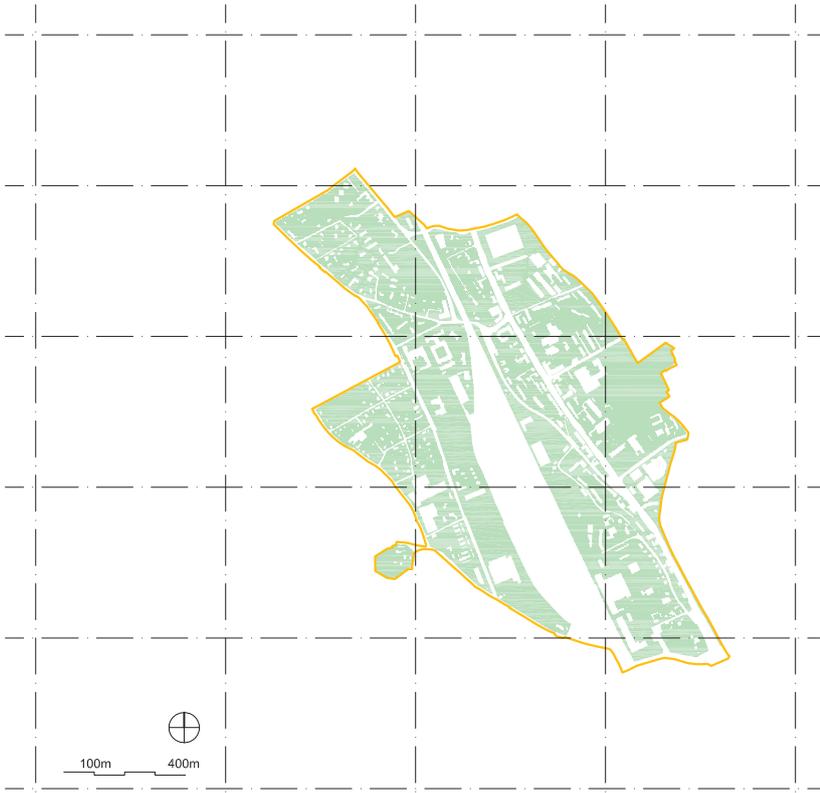
352.550m<sup>2</sup>  
28,2%



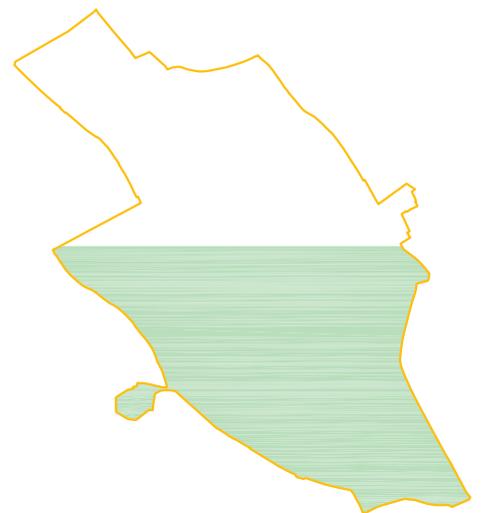
Gebäude + Infrastrukturflächen  
 $[GIS] = [G1] + [IS1]$



552.559 m<sup>2</sup>  
 44,2%



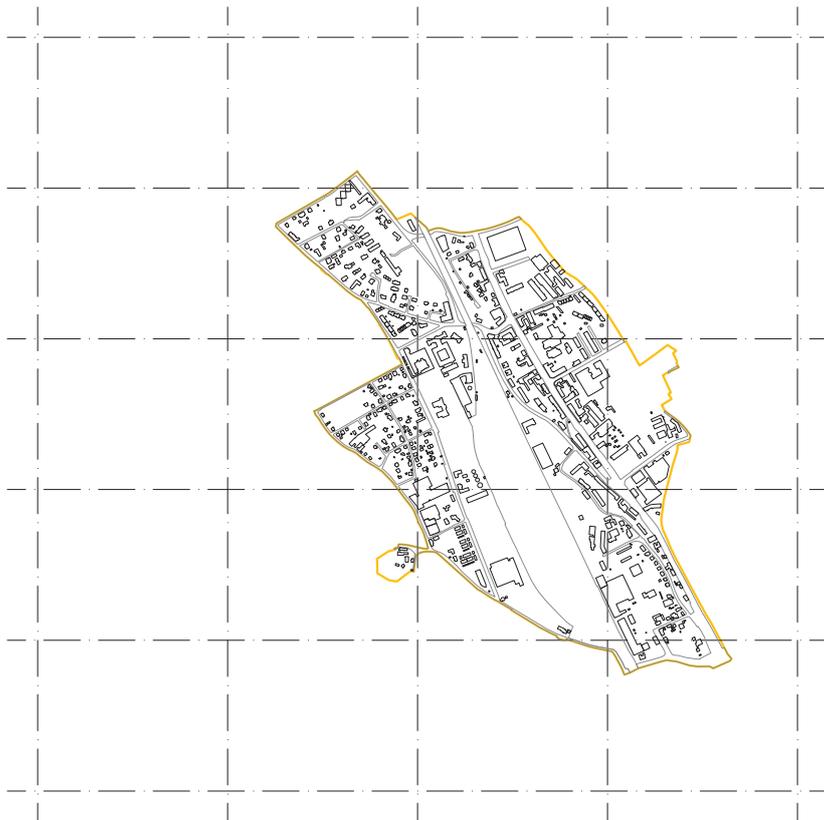
Unbebaute Flächen  
 $[UF] = [A1] - [GIS]$



698.414 m<sup>2</sup>  
 55,8%



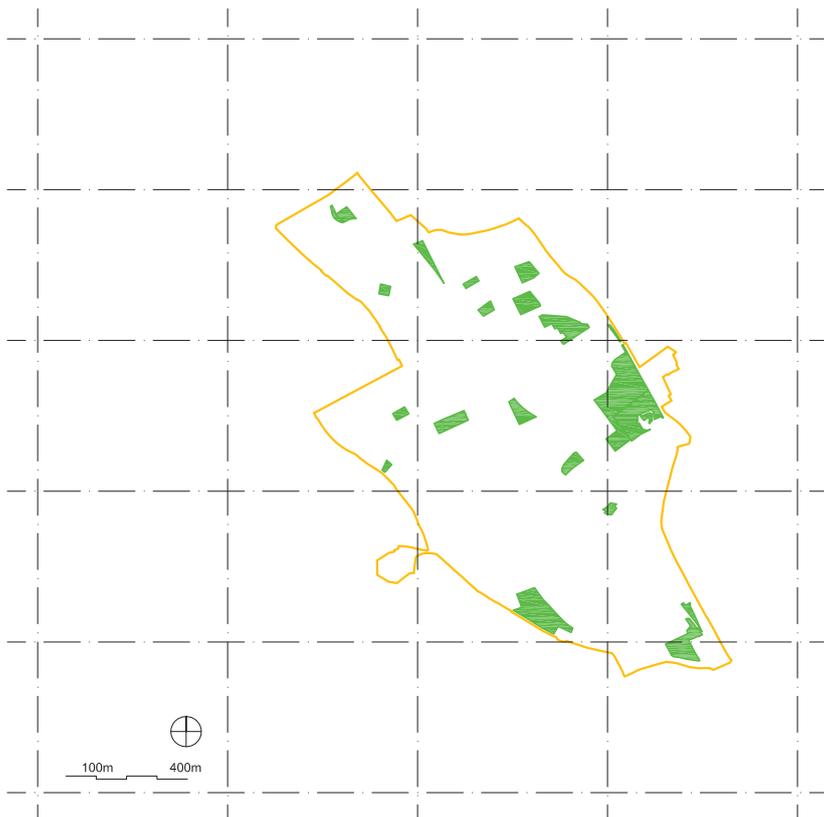
Abb. 55: Flächenanalyse 2



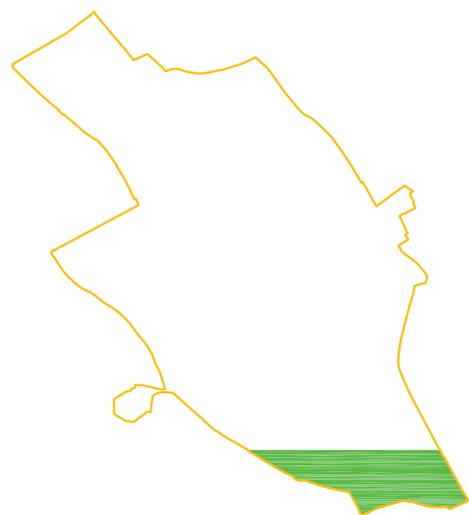
> Gesamtfläche  
[GIS] + [UF]



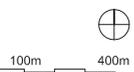
100%

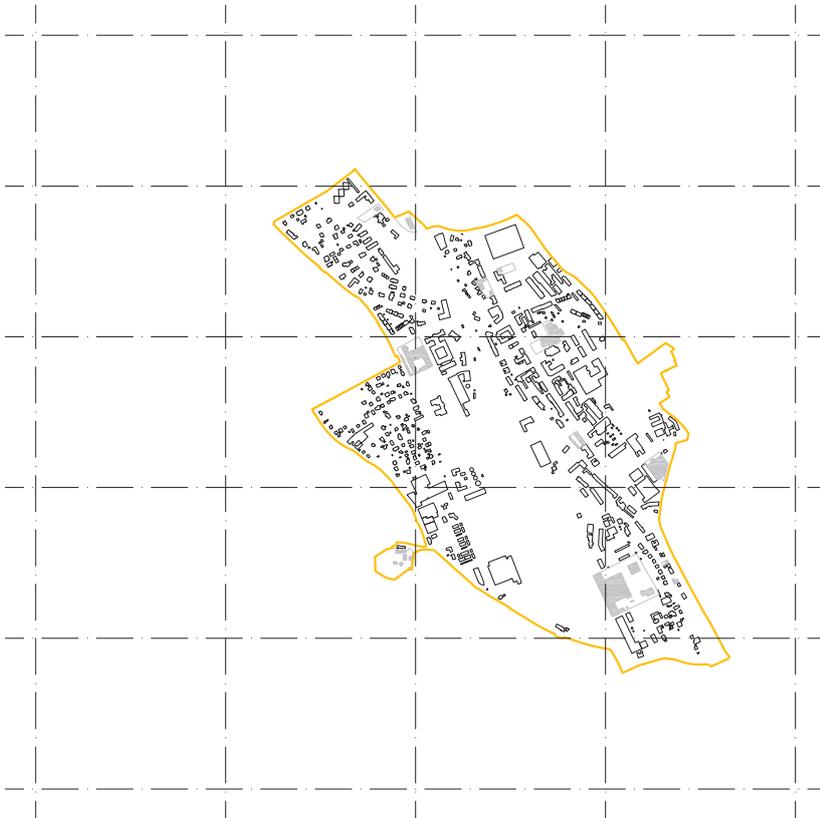


Internes Grün  
[G]

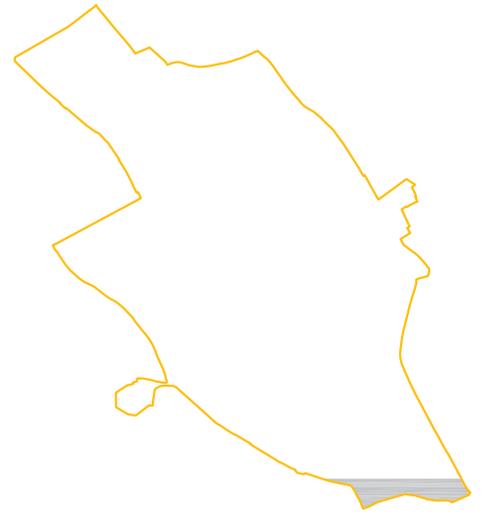


91.531 m<sup>2</sup>  
7,3%

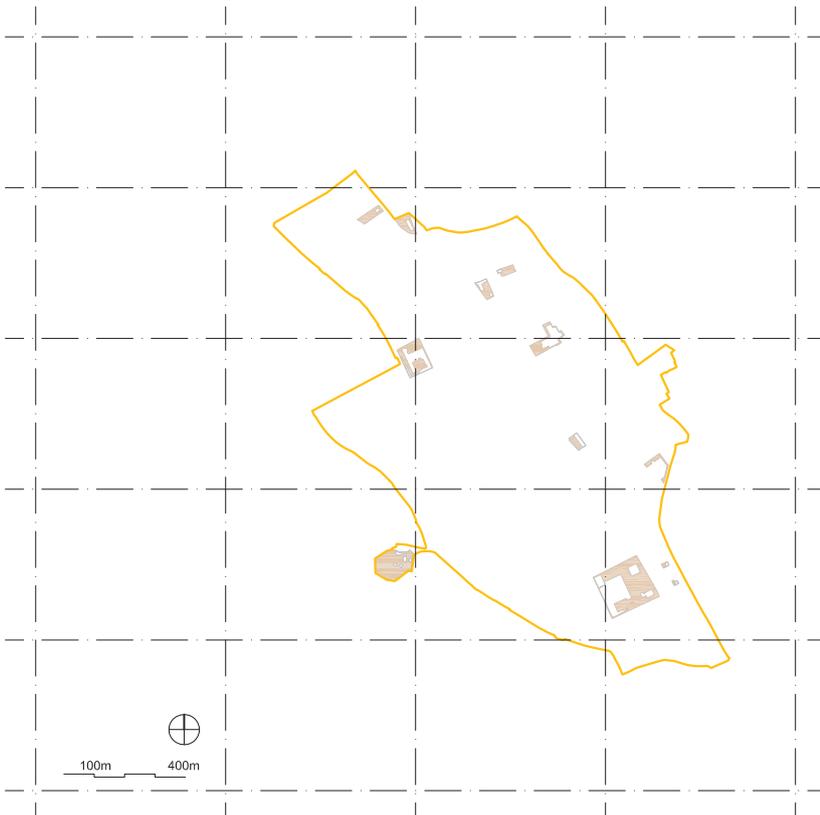




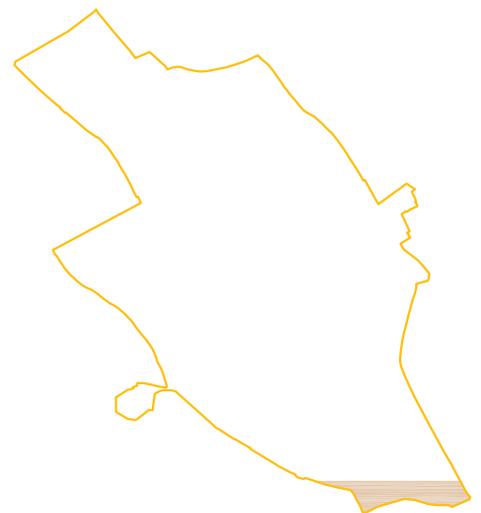
Ungenutzte Gebäude  
[U]



25.154 m<sup>2</sup>  
2,0% absolut  
12,6% relativ (Anteil an [G1])

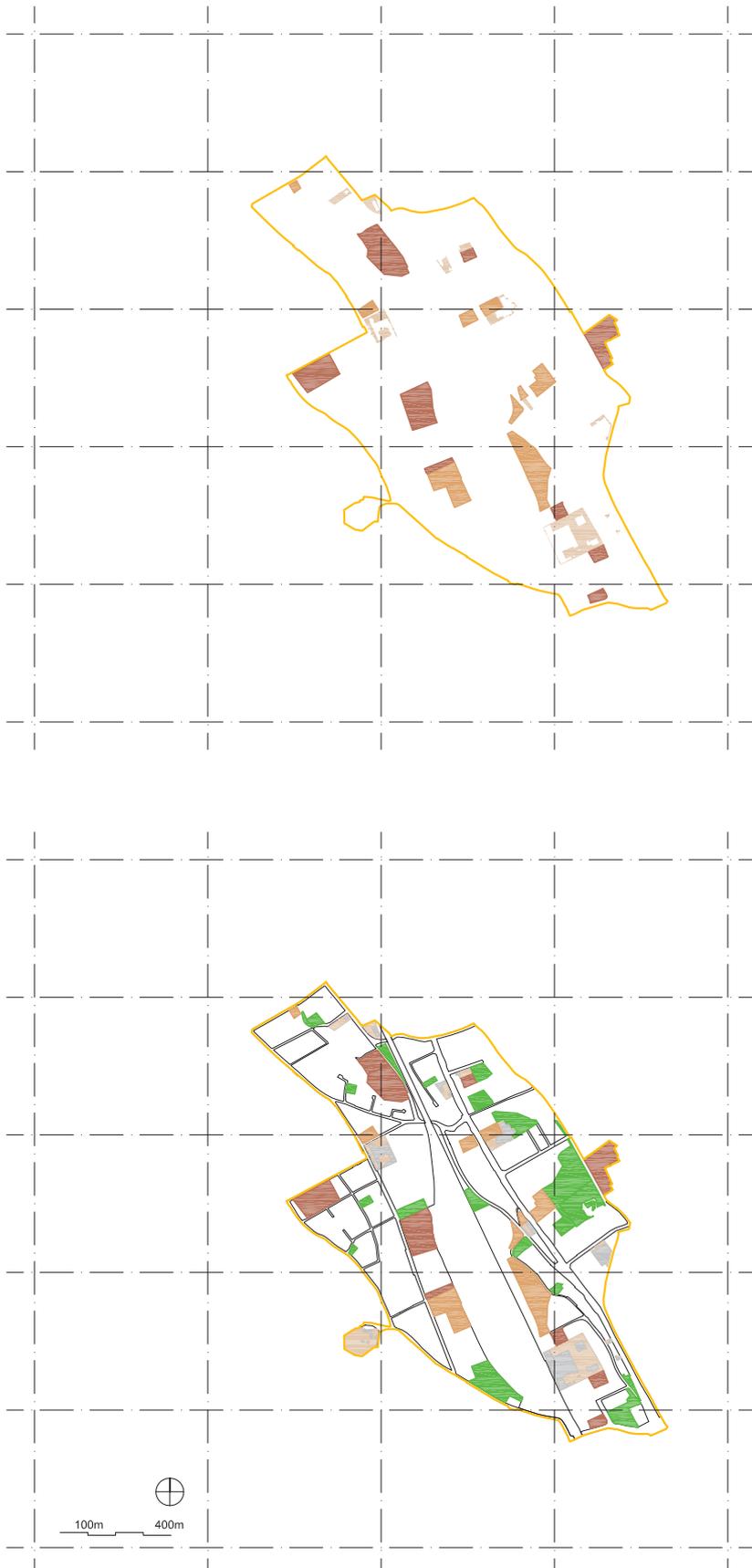


Brachen bei ungenutzten Gebäuden  
[BU]



37.864 m<sup>2</sup>  
3,0%

Abb. 56: Flächenanalyse 3

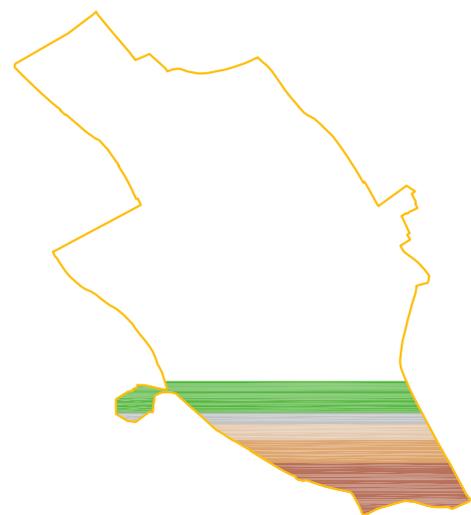


Brachen :  
 Brachflächen + Extensiv genutzte Flächen +  
 Brachen bei ungenutzten Gebäuden  
 $[B_{GES}] = [B] + [BE] + [BU]$



	Brachen [B] :		
	67.554 m <sup>2</sup>	5,4%	
	Extensiv genutzt [BE] :		
	47.444 m <sup>2</sup>	3,8%	
	Bei ungenutzten Gebäuden [BU] :		
	37.864 m <sup>2</sup>	3,0%	
			Gesamt:
			152.862 m <sup>2</sup>
			12,2%

Potenzialflächen  
 $[P] = [G] + [B_{GES}]$



269.547 m<sup>2</sup>  
 21,5%

Die im Folgenden als Potentialflächen bezeichneten Flächen setzen sich aus mehreren Teilen zusammen. Zum einen sind es Grünflächen (internes Grün, G). Diese Grünflächen sind Kleingärten, unbebaute Parzellen, Parkanlagen, Restflächen entlang von Infrastrukturen usw. Der Anteil der Grünflächen beträgt 7,3% an der Gesamtfläche. Das sind 9,15 Hektar.

Weiters zählen leerstehende Gebäude und deren Grundstücke zu den Potentialflächen. Der Anteil von leerstehenden Gebäuden (im Erdgeschoss) beträgt 2,51 Hektar. Das sind rund 2% der Gesamtfläche oder 12,65% der Gebäudefläche. Die Fläche der Grundstücke um diese Gebäude beträgt insgesamt 3,78 Hektar, das sind 3,0 % der Gesamtfläche (Abb. 55: Flächenanalyse 2).

Der Dritte Teil der Potentialflächen sind Brachen plus extensiv genutzte Flächen. 6,75 Hektar des Planungsgebietes liegen brach, 4,74 Hektar werden extensiv genutzt. Das sind zusammen 9,2% der Gesamtfläche.

Die Summe der Potentialflächen beträgt 26,95 Hektar oder 21,5% des Gesamten Planungsgebietes. (Abb. 56: Flächenanalyse 3).

Diese Flächen könnten ohne größeren Aufwand genutzt werden. Grünflächen sollen erhalten bleiben, beziehungsweise zu einem Grünsystem erweitert und zugänglich gemacht werden. Brachen und leerstehende Gebäude sind zu nutzen.



Abb. 57: Schwarzplan

## 3.6 Bebauungsstruktur

In Österreich findet ein Umstrukturierungsprozess des Wirtschaftssystems hin zum tertiären Wirtschaftssektor statt. Dadurch kommt es vor allem an den für die Entstehung von Industrie und Gewerbegebieten notwendigen Infrastrukturen zu Veränderungen. Am Planungsgebiet befinden sich mit der Eisenbahn, der Wiener Straße und dem Mühlgang drei dieser Elemente in direkter Folge nebeneinander. Dadurch sind viele Flächen des Areals von diesem Umstrukturierungsprozess direkt betroffen. Der Prozess äußert sich in einer größeren Diversität der Stadtstrukturen und dem vermehrten Auftreten von Versorgungsdefiziten (vgl. 3.3.2). Gleichzeitig entstehen große Potenziale für neue Nutzungen und Bauten.

Verschiedene Nutzungen zeigen sich in verschiedenen Bautypologien. Dementsprechend findet sich am Planungsgebiet eine heterogene Bebauungsstruktur. Es sind wenige Identitätsstiftende Elemente in der Bebauungsstruktur vorhanden. Dies wird von der Wohnbevölkerung als Mangel empfunden.

In mehreren Bereichen stehen Großbauten in direkten Kontakt mit einer kleinteiligen Struktur. (siehe Abb. 32, S.56)

Durch die Auflassung von Industrie- und Gewerbebetrieben und deren anschließenden Abbruch entstanden Lücken in der Struktur. Manche dieser Brachen wurden nicht mehr bebaut. Solche Lücken finden sich vermehrt entlang der Bahnlinie und auch am Mühlgang.

### 3.6.1 Historisches Erbe

Der Weiler Plabutsch (2) ist der einzige historische Siedlungskern im Planungsgebiet (Abb. 58). Trotz starker Durchsetzung mit jüngeren Gebäuden lässt sich das alte Zentrum der kleinen Ansiedlung erkennen. Die einzelnen Gebäude entsprechen dort in ihrer Substanz und Anordnung der ursprünglichen Bebauungsstruktur.

Als einziges Gebäude ist die Volksschule Gösting unter Denkmalschutz gestellt (Abb. 59). Außerdem existieren aus architektonischer Sicht einige bemerkenswerte Villenbauten.<sup>4</sup>

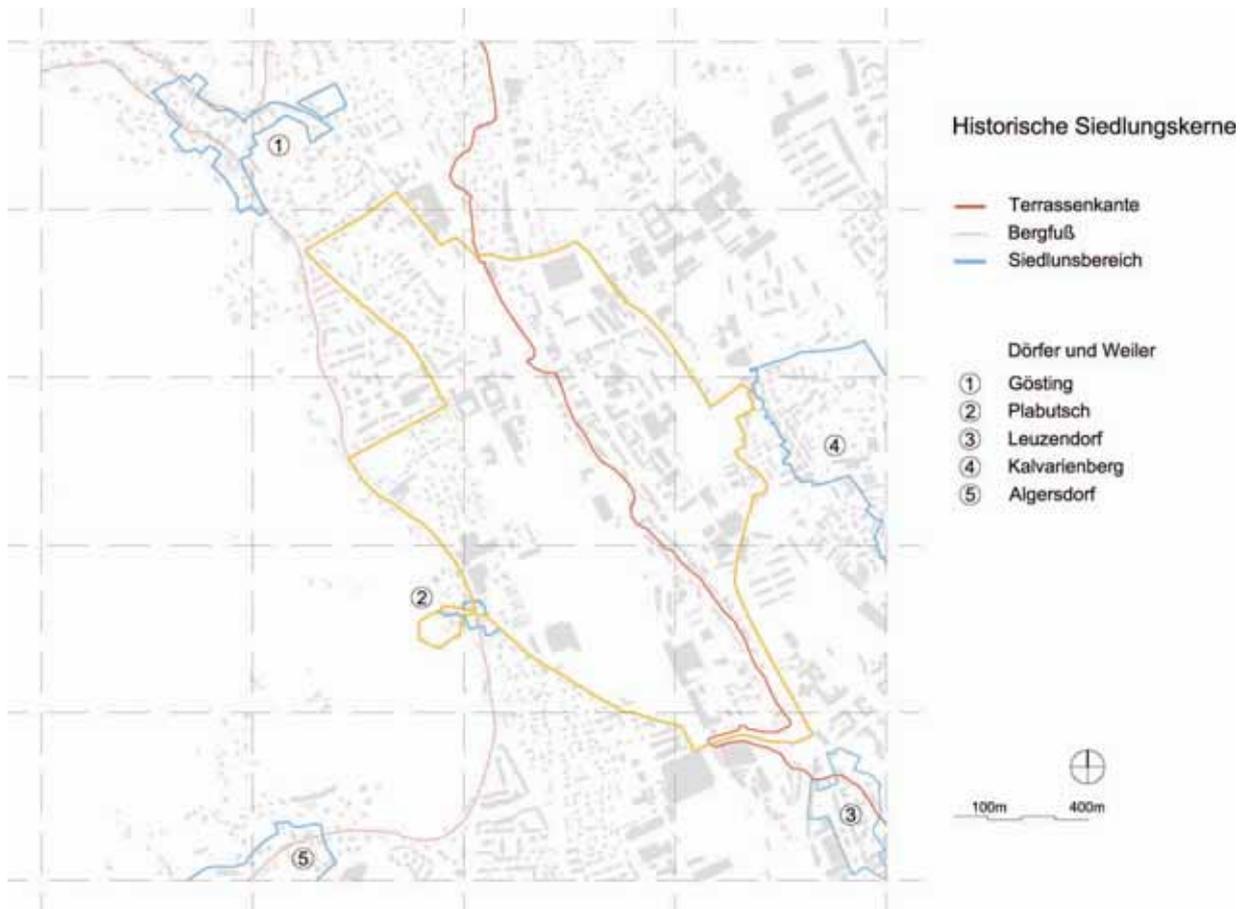


Abb. 58: Historische Siedlungskerne

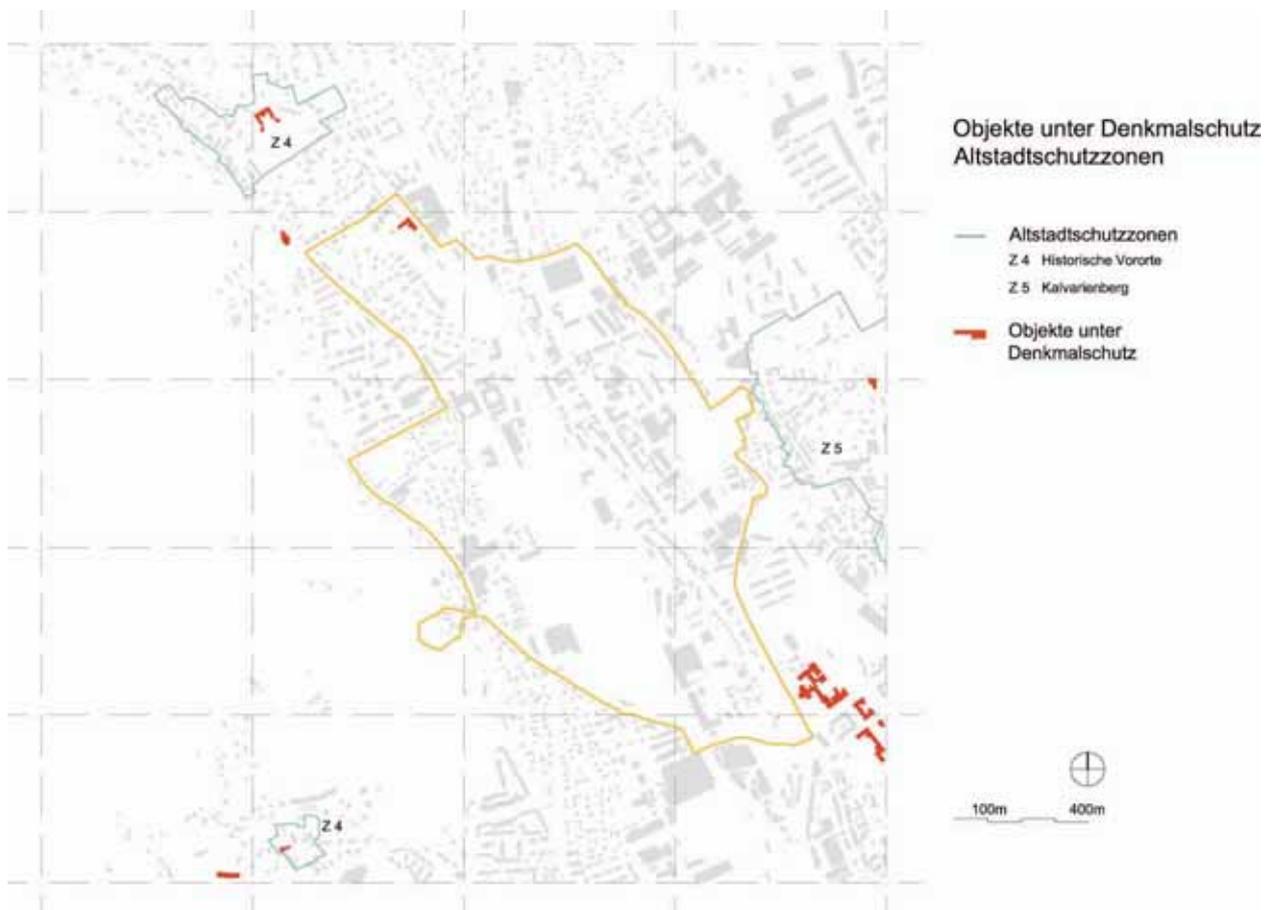


Abb. 59: Objekte unter Denkmalschutz, Altstadtschutzzonen

### 3.6.2 Stadtumbau

Durch den Vergleich eines 1995 erstellten Katasters<sup>5</sup> mit der aktuellen digitalen Katastralmappe<sup>6</sup> wird der Stadtumbau ersichtlich.

Beispiele für Abbrüche im Planungsgebiet (Abb. 60) sind:

Die Sektkellerei Kleinoscheg (**A**), ein Kaufhaus an der Wiener Straße (**B**), eine Gärtnerei zwischen Mühlgang und Augasse (**C**), eine Tanklager am Verschiebebahnhof (**D**)

Die meisten Grundstücke auf denen Gebäude abgebrochen worden sind, wurden wieder neu bebaut (Abb. 61). Als Neubauten entstanden am Planungsgebiet hauptsächlich Wohnanlagen, und entlang der Wiener Straße Gebäude mit differenzierterem Nutzungsspektrum.

In der Überlagerung des Abrisses und des Neubaus wird die Ausdünnung der Baustruktur im Bestand sichtbar (Abb. 62). Bis dato nicht bebaute Grundstücke sind die Flächen (**A**), (**C**) und (**D**) (vgl. dazu: Brachflächen S.45). Durch den hohen Anteil an leeren und extensiv genutzten Gebäuden hält der Suburbanisierungsprozess weiterhin an.



Abb. 60: Abriss seit 1993

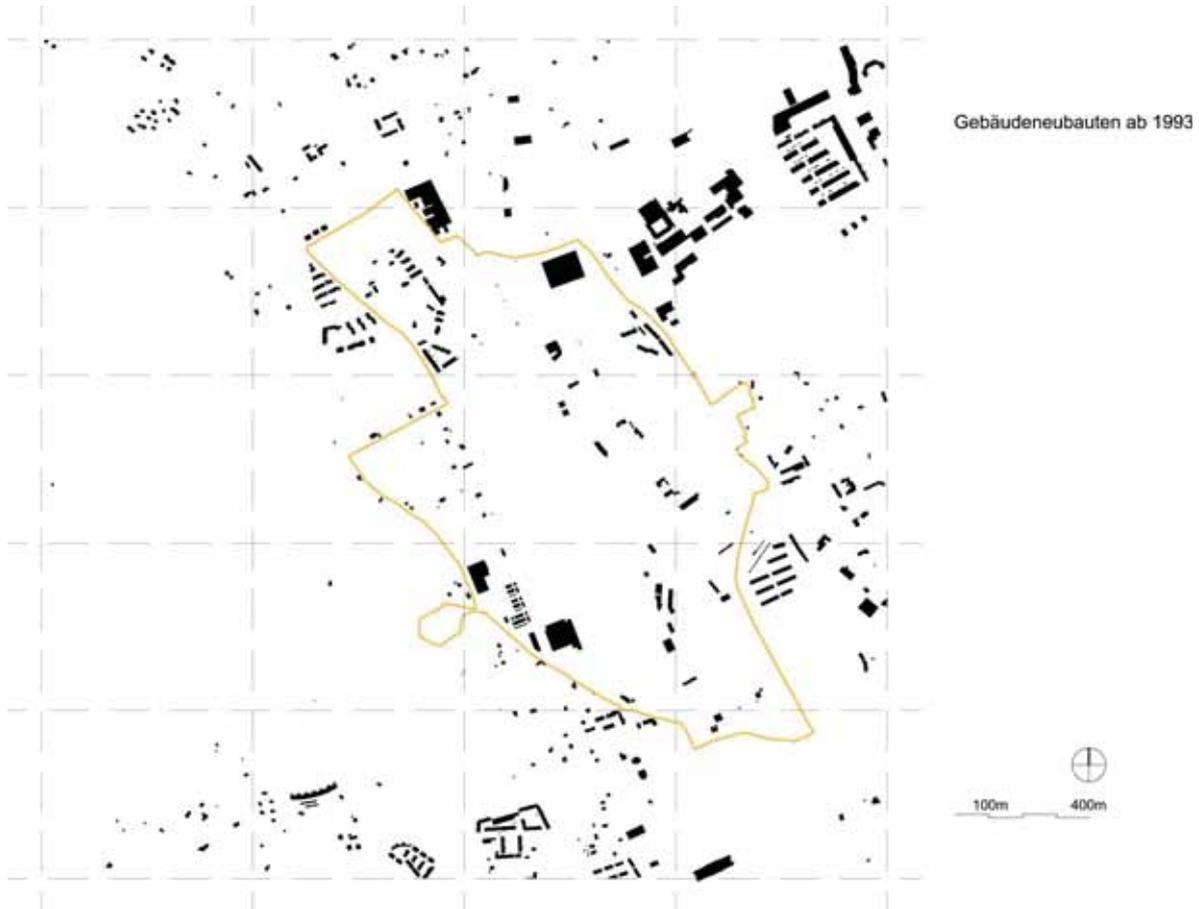


Abb. 61: Gebäudeneubauten ab 1993

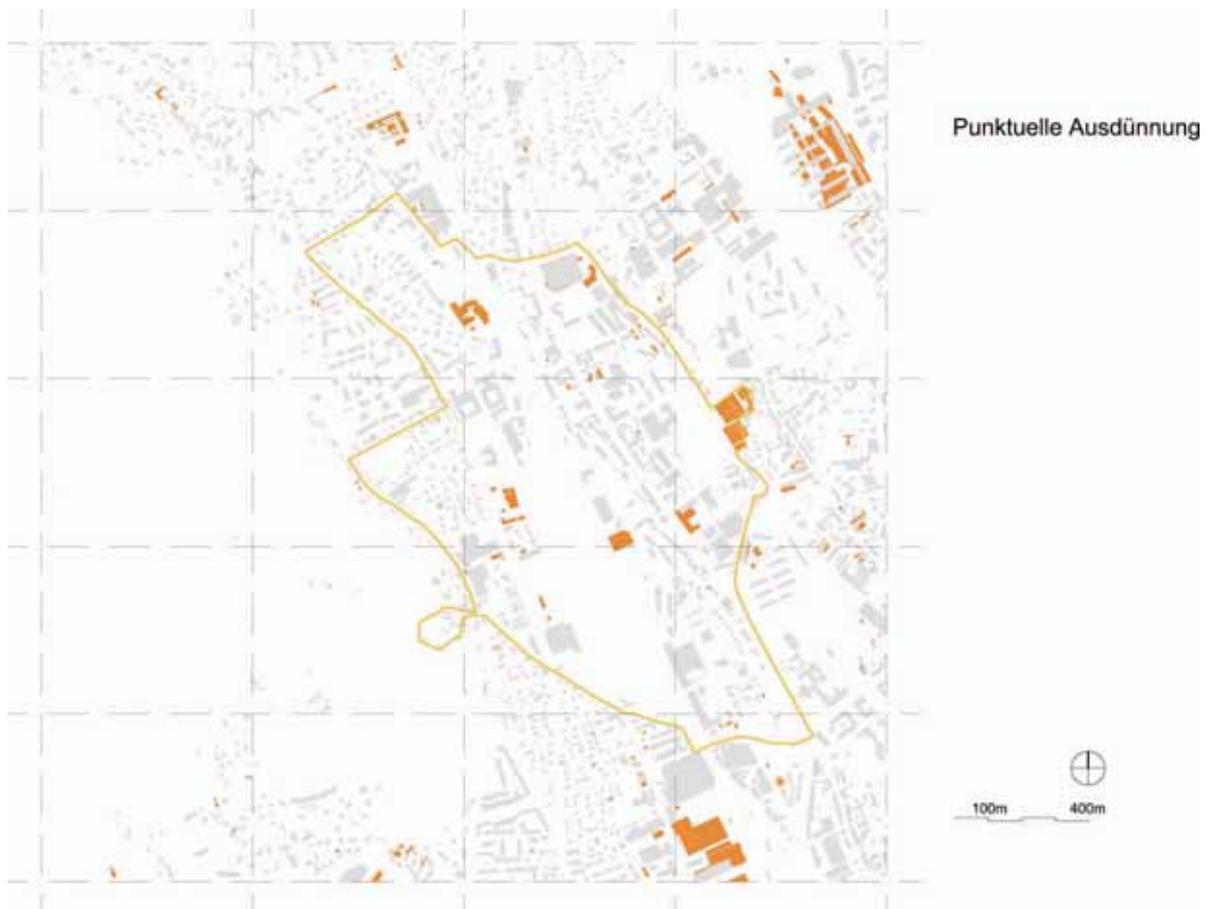


Abb. 62: Punktuelle Ausdünnung

## 3.7 Öffentliche Einrichtungen

### Versorgungseinrichtungen

Durch die stärkere Veränderung der Nutzungen des Gebietes hin zum Wohnen besteht Bedarf an mit dem Wohnen direkt in Verbindung stehenden Funktionen.

Im Sektor Bildung ist der Stadtbereich schlecht ausgestattet. Ein Blick auf die Altersstruktur der Bevölkerung zeigt ,dass viele Kinder in diesem Teil der Stadt leben.

Im gesamten Gebiet befinden sich eine Hauptschule und kein Gymnasium. Die HTL Gösting ist die einzige Schule der Sekundarstufe (Mittelschule).

- 
- <sup>1</sup> Eine Webseite der Bürgerinitiative findet sich unter: <http://weixelbaumstr.lima-city.de/main.html>, Zugriff: 09.09.2010,
  - <sup>2</sup> Magistrat Graz. Präsidialamt (Hrsg.): Bevölkerung der Landeshauptstadt Graz, Stand 1.1.2010. S.12
  - <sup>3</sup> Auf Gründen des Hirtenklosters entsteht eine Wohnanlage. In der Max- Reger- Gasse ist eine weitere geplant.
  - <sup>4</sup> vgl. ebd. S.15
  - <sup>5</sup> Kataster des Instituts für Städtebau
  - <sup>6</sup> Die Digitale Katastralmappe ist Teil des Digitalen Atlas der Steiermark 3.0.  
<http://www.gis.steiermark.at/cms/ziel/73679/DE/>



## 4 ENTWURF

### 4.1 Konzeptioneller Teil

#### 4.1.1 Allgemein

Aus der vorangegangenen Analyse kristallisieren sich konkrete Potenziale und Handlungsbedürfnisse heraus.

Diese bilden das Themenfeld für den konzeptionellen Teil des Entwurfs für das Planungsgebiet.

Die Konzepte sind inhaltlich nach Verkehrs-, Naturraum- und Flächenkonzept geordnet.

Zusammen bilden sie ein übergeordnetes Entwicklungskonzept.

Die Entwicklungsstrategie wird durch einzelne Entwicklungsziele abgesteckt. Die einzelnen Maßnahmen und deren zeitliche Abfolge sind nicht genau determiniert.

Diese Flexibilität ermöglicht ein adaptives System, bei dem die Ziele der Entwicklungsstrategie fixiert bleiben.

Es geht auf dieser städtebaulichen Ebene vor allem darum, Möglichkeiten aufzuzeigen.

#### 4.1.2 Verkehrskonzept

##### Allgemein

Dieses Konzept richtet sich in erster Linie an die im Gebiet lebende Bevölkerung und an Personen, welche das Gebiet als Arbeitspendler erreichen oder durchqueren.

##### Ziele

**A** Das erste Ziel ist die Eindämmung des motorisierten individuellen Verkehrs.

**B** Ein weiteres Hauptziel der Entwicklung ist die Schaffung eines dichten Netzes aus Fußwegen und Fahrradverbindungen.

**C** Der Dritte Schwerpunkt ist das Ausbauen des öffentlichen Verkehrsangebotes.

**D** Außerdem sind Alternativen beziehungsweise Ergänzungen zum bestehenden Verkehrssystem herzustellen und zu fördern. Alternativen sind unter

anderem: Elektromobilität, Car- sharing und die Förderung von Fahrgemeinschaften.

- die Infrastrukturen sind bereitzustellen (Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes)
- die Qualität der Verbindungen an sich ist ebenfalls wichtig

## Nötige Maßnahmen

**für A:** - Alternativen sind zu schaffen > Öffentliches Verkehrsnetz (Ziel C)

- politische Steuerung: zum Beispiel eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, Citymaut, etc.

**für B:** - Voraussetzung für ein dichtes Netzwerk an Verbindungen ist eine kleinteilige Stadtstruktur,

- Diese erfordert Heterogenität bei den Bauten, und multifunktionale Nutzungen, etc.

**für C:** - Infrastrukturen errichten, beziehungsweise das bestehende Angebot ausbauen und verbessern

- politische Maßnahmen: Information, gezielte Förderung (z.B. günstige Fahrkarten für die öffentlichen Verkehrsmittel)
- gleichwertige Aufwendung von finanziellen Mitteln der öffentlichen Hand für die verschiedenen Verkehrsmittel

**für D:** - Infrastrukturen errichten

- politisch regeln: gesetzliche Grundlagen schaffen, Förderungen Steuern
- Informationsarbeit leisten

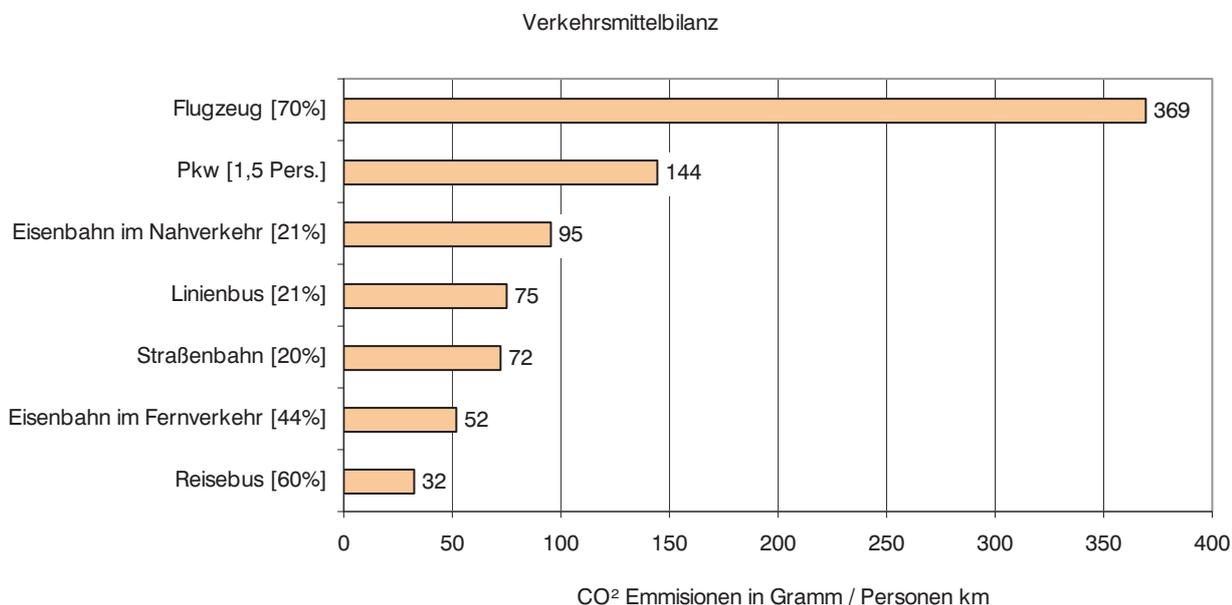


Abb. 63: Verkehrsmittelbilanz

Abb. 63 vergleicht den CO<sub>2</sub> Ausstoß von Verkehrsmitteln.<sup>1</sup> Die durchschnittliche Auslastung [%] liegt bei herkömmlichen Verkehrsmitteln des öffentlichen Stadtverkehrs in etwa bei 20%. Durch die hohe Auslastung von Reisebussen [60%] stoßen diese am wenigsten Gramm CO<sub>2</sub> / Personen km aus.

## Nutzen

**ad A:** weniger Beeinträchtigung der Umwelt:

- weniger Lärm und Luftschadstoff Emissionen
- weniger Gefahrenpotenzial im Straßenverkehr
- energietechnisch: größere Unabhängigkeit von Erdölprodukten
- weniger Flächenverbrauch und Bodenversiegelung für Parkierung und Fahrbahnen
- die Strasse kann zum Teil wieder ihren alten Bedeutungsinhalt wiedergewinnen, d.h. wieder zum Ort der Kommunikation und Begegnung werden. Die Straße wird wieder zum Ort des städtischen Lebens. Der Öffentliche Raum steht allen Menschen zur Verfügung, nicht nur Kraftfahrzeugen.

**ad B:** - Generierung eines Stadtbereiches der von (fast) allen Menschen bewohnt und mit adäquaten Verkehrsmitteln benutzt werden kann. Dies ist notwendig, da Kraftfahrzeuge nur einem Teil der Bevölkerung zugänglich sind, sei es aus physischen, oder monetären Gründen.

– Schaffung eines Verkehrssystems, welches eine vielfältige, den menschlichen Möglichkeiten und Bedürfnissen entsprechende Stadtstruktur ermöglicht.

- Erhöhung der Qualität der Bewegung an sich sowie der Erlebnisqualität beim Benutzen des Verkehrssystems. Je geringer die Geschwindigkeit ist, desto mehr Eindrücke gewinnt ein Mensch.
- Verknüpfung verschiedener städtebaulicher Layer, die bei monofunktionalen Autofahrbahnen nicht oder nicht ausreichend miteinander verbunden werden können.

**ad C:** - Schaffung eines leistungsfähigen Verkehrssystems, welches vergleichsweise wenig Platz benötigt.

- Ökologische Vorteile gegenüber motorisiertem Individualverkehr. Dieser hängt bei elektrisch betriebenen Verkehrsmitteln auch von der Art der Stromerzeugung ab.
- Starke Aufwertung von Gebieten entlang von attraktiven öffentlichen Verkehrslinien.
- Starke Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen.
- Neue Identität für einen Stadtbereich
- Urbanität.

**ad D:** - Ein flexibleres und individuelleres Verkehrssystem für ein größeres Spektrum von am Verkehr teilnehmenden Personen

- Ökonomische Vorteile, für Entwicklungen in Branchen mit großem Zukunftspotenzial (z.B. E-Mobilität). Höhere Effizienz durch bessere Auslastung von Pkw.
- Ökologische Vorteile: z.B. E-Mobilität

## Potenziale und Ausblick

**ad A:** Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs:

Durch attraktive Alternativen und absehbare zukünftige Entwicklungen (Erhöhung des Treibstoffpreises, E-Mobilität) und politische Förderung kann der motorisierte Individualverkehr reduziert werden. Dies erfolgt auf mehreren Ebenen:

- 1 Verkehr rationalisieren: - Unnötige Fahrten vermeiden und den Besetzungsgrad eines Pkw erhöhen > Fahrgemeinschaften.

2 Wenn sich der Treibstoffpreis erhöht sinkt die Anzahl der Autofahrten.<sup>2</sup>

3 Alternativen: - öffentlicher Verkehr

- Heterogene Stadtstrukturen bedeuten kürzere Distanzen, dadurch steigen die Anteile anderer Verkehrsmittel.

- Das Verringerungspotential des motorisierten Individualverkehrs ist sehr hoch.

Daraus resultieren: – mehr Platz – weniger Emission

– mehr Lebensqualität – weniger Energieverbrauch

– mehr Zeit – weniger Gefahren im Verkehr.

**Ausblick:** Durch absehbare Entwicklungen wird der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr im städtischen Bereich in Zukunft abnehmen. Der Anstieg des Treibstoffpreises (Abb. 64) bewirkt weniger Autofahrten. Durch Bereitstellung von attraktiven Alternativen, sowie von begleitenden politischen Maßnahmen kann dieser Prozess beschleunigt werden.

Das Planungsgebiet als Transitraum profitiert enorm.

**Treibstoffpreise Jahreswerte**

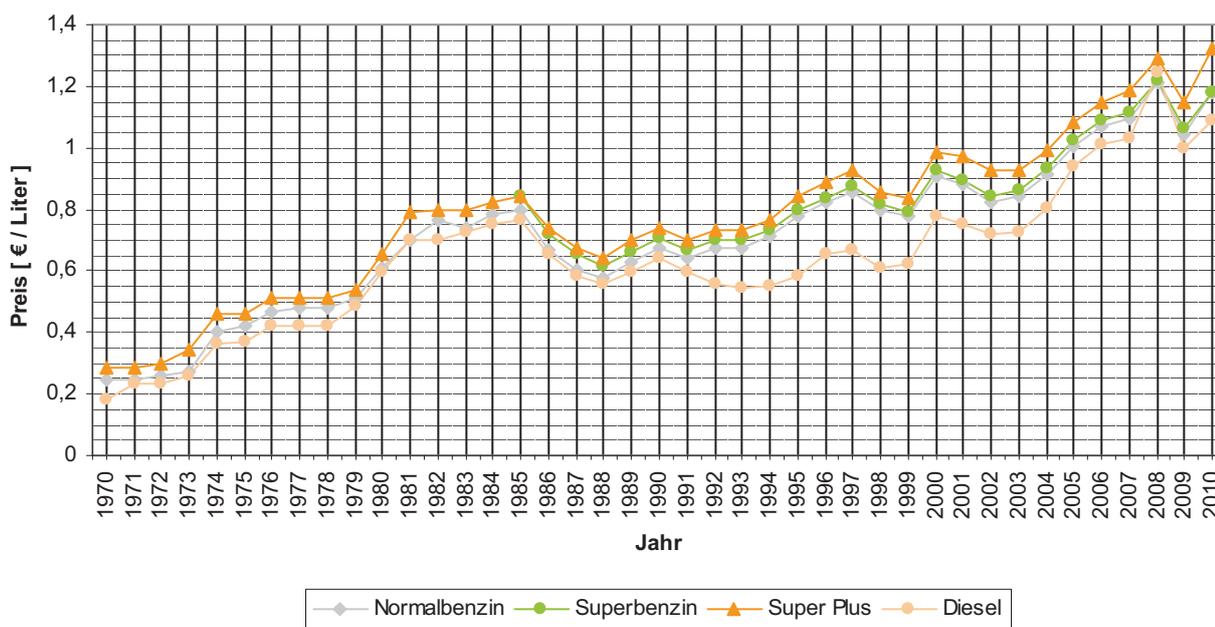


Abb. 64: Treibstoffpreise Jahreswerte

**ad B:** Ein dichtes Fußwege- und Radwegenetz erhöht automatisch den Anteil der Wege, die zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.<sup>3</sup>

Wenn diese Verbindungen entsprechend gestaltet sind, kann dieses Verkehrssystem zusätzliche funktionale Inhalte bekommen (z.B. Erholung). Ein solches Verkehrsnetz ermöglicht eine viel

kleinteiligere Stadtstruktur. Der geringere Verbrauch an Flächen im Gegensatz zu einem herkömmlichen Verkehrssystem schafft weitere Vorteile. Mit einer geringen Fortbewegungsgeschwindigkeit ändert sich die Baustruktur und vice versa. Schnelle Verkehrsmittel haben die Explosion der Stadtstrukturen verursacht.

Demnach sind kleinere Parzellen und Gebäude anzustreben. Bei größeren Gebäudekomplexen sind städtebaulich-wirksame Verkehrsverbindungen sehr wichtig. Multifunktionale Nutzungen vermindern den Verkehr der Bevölkerung, beziehungsweise verkürzen die Wegdistanzen, welche Menschen zurücklegen.

**ad C:** Folgt man den aktuellen Grazer Entwicklungen im öffentlichen Verkehrssektor, so wird in naher Zukunft eine Netzerweiterung erfolgen. Die Erweiterung eröffnet die Chance das gesamte Verkehrssystem neu zu überdenken. Dem öffentlichen Verkehr ist klar der Vorzug gegenüber

dem motorisierten Individualverkehr zu geben. Der öffentliche Verkehr bietet ökologische, ökonomische und soziale Vorteile.

Das Verkehrssystem des Grazer Nordwestens wird in dieser Arbeit um Schnellbahn, Straßenbahn und Buslinien erweitert.

**ad D:** Alternative Verkehrslösungen tragen einen großen Mehrwert in sich. Daher müssen diese in der Planung berücksichtigt werden. Die nötigen Infrastrukturen wie beispielsweise Car- und Rad-Sharing Standplätze und E- Tankstellen sollen bereitgestellt werden.

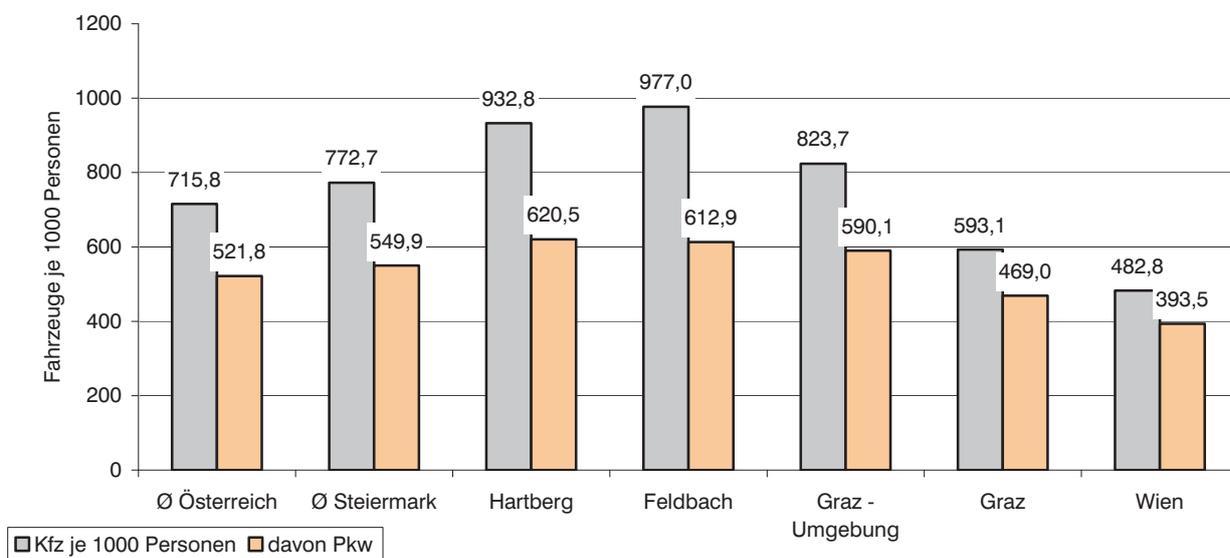


Abb. 65: Bestand an Kfz, 31.12.2009

Der Anteil von angemeldeten Pkw je 1000 Personen liegt im Bezirk Graz Umgebung klar über dem Durchschnittswert der Steiermark. Interessant ist auch der Vergleich der Städte Graz und Wien.



Abb. 66: Varianten der Straßenbahnführung

Straßenbahnlinien:

- Variante 1
- Variante 2
- Aktuelle Variante
- Persönliche Variante

— Planungsgebiet



100 200 400m



## 4.1.3 Straßenbahnen

### Allgemein

Gegenwärtig leben 37.778 Personen in den Bezirken Gösting und Lend. Diese zwei Bezirke verfügen über keine eigene Straßenbahn. Bis zum Jahr 1955 existierte die Linie 3, die bis zum Schlossplatz in Gösting fuhr (siehe 2.1.4).

Für die neuerliche Verlängerung der Linie 3 standen im Laufe der Zeit drei Linienführungen zur Diskussion (siehe Abb. 66).

**1** In den 90er Jahren war die Linienführung nahe an der Mur entlang der Augasse geplant. Die Linie endet am Schlossplatz.<sup>4</sup>

**2** Die 2. Variante entspricht der ehemaligen Streckenführung der Linie 3. Diese verläuft hauptsächlich entlang der Wiener Straße und endet ebenfalls am Schlossplatz.

**3** Die aktuelle Planung der Stadt sieht eine Trassierung 200 – 300 Meter östlich, parallel der äußeren Wiener Straße vor.<sup>5</sup> Dabei durchquert die Linie auf eigener Trasse neue Wohnanlagen. Ab der Schippingerstraße folgt sie wieder bestehenden Verkehrswegen. Die Trasse überquert den Aubach und biegt in die Fischeraustraße ein, zweigt nach links in die Exerzierplatzstraße ab und endet in der Anton- Kleinoscheg- Straße.

### Eigene Variante

Die im Rahmen der vorliegenden Arbeit ausgearbeitete Linie folgt weitgehend der 2. Variante und somit auch der früher bestehenden Linie 3. Eine eigene Trasse wird am Gelände des Hirtenklosters und bei der Querung der Bahn errichtet. Der Nahverkehrsknoten Gösting ist ein wichtiger Bestandteil des Projektes.

Die Wiener Straße war die wichtigste Straße im Nordwesten der Stadt ab 1870. Sie profitierte zunächst stark vom steigenden Verkehrsaufkommen. Durch die starke Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs als Teil der Gastarbeiterroute litt die Entwicklung entlang der Straße. Hinzu kamen wirtschaftliche Veränderungen. Durch das hohe Verkehrsaufkommen wird die Lebensqualität der Menschen in Wohnungen direkt an der Straße stark beeinträchtigt.

Eine Führung der Straßenbahnlinie entlang der äußeren Wiener Straße ist aus mehreren Gründen erstrebenswert. Die Straßenbahn ist ein leistungsfähiges Verkehrsmittel mit für Anrainer relativ wenigen als negativ zu bewertenden Nebeneffekten. Durch die Straßenbahn kann die Verkehrsfunktion gestärkt, und gleichzeitig deren negativen Auswirkungen vermindert werden. Im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr steht die Straßenbahn ungleich mehr Menschen zur Verfügung.

„Viktor - Franz - Park“  
Naturraum am Gelände des E - Werks Gösting



Abb.67: Altarm des Mühlgangs



Abb. 68: Eisteich

Die Straßenbahn wird zum Impuls für die städtische Entwicklung. Durch die Führung der Straßenbahn in der äußeren Wiener Straße entstehen Nachteile für die Situation des Kraftfahrzeugverkehrs. Diese sind mit den Vorteilen für den Stadtbereich abzuwägen. Das Verkehrskonzept dieser Arbeit gibt dem öffentlichen Verkehr klar Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Die veränderte Situation in der Wiener Straße ist somit ein Signal.

Mit dem Ausbau des steirischen Schnellbahnnetzes und einer dichteren Taktung sowie der neuen Schnellbahnhaltestelle des Nahverkehrsknotens in Gösting wird sich ein Teil des Individualverkehrs der Wiener Straße auf die Schiene verlagern.

Die Linienführung abseits der äußeren Wiener Straße wird vom Verfasser negativ bewertet. Die Funktion der Wiener Straße als Verkehrsverbindung und Hauptentwicklungslinie des Stadtbereiches würde beeinträchtigt werden.

#### 4.1.4 Naturraumkonzept

##### Allgemein

Eine Schaffung eines Natur- Netzes innerhalb eines Stadtbereichs bedarf Planung und Koordination. Vor allem, wenn gleichzeitig eine Urbanisierung des Gebietes angestrebt wird. Am Gebiet ist viel Potenzial an Naturräumen vorhanden, z.B. der Mühlgang mit Park beim Elektrizitätswerk Gösting

(Abb. 67) und der Thalerbach. Ebenso befinden sich die Naturräume der Mur und des Plabutsch in der Nähe.

##### Ziele

- 1 Schaffung von mehr Grünraum zur Naherholung der Bevölkerung.
- 2 Bereitstellen von Flächen für Kleingärten.
- 3 Erhalt und Ausbau von Verbindungen mit starken Erholungsqualitäten.
- 4 Vernetzung von Naturflächen – Naturverbindungen zu einem Gesamtsystem „Natur Netz Graz Nordwest“.

##### Nötige Maßnahmen

**für 1:** - Erhalten von bestehenden Grünräumen und Nutzbarmachung von ungenutzten Potenzialen,  
– Punktuelle Neuschaffung an Netzknoten,  
– bestehende Grünräume: Plabutsch, Burgberg, Viktor – Franz – Park, Mühlgang, Mur, Thalerbach

**für 2:** - Neuschaffung im Zuge von Neubauten, z.B. auf den Dachterrassen.

– Prüfen ob eine Adaptierung von bestehenden Flachdächern in ökonomischer und technischer Hinsicht sinnvoll ist.

- Wenn Kleingärten wegfallen sollten, müssen diese in der Nähe zumindest im selben Ausmaß wiederhergestellt werden.

– Bedarfserhebung zur Neuschaffung von Kleingärten.

- für 3:** - Erstellung eines Gesamtkonzeptes,  
 - Nutzung der Potenziale von linearen Naturelementen (vor allem Gewässer) für Wegverbindungen.  
 - Schaffung der Hauptverbindung von der Mur zum Plabutsch.  
 - Integration von bestehenden Naturflächen ins Gesamtsystem.  
 - Anknüpfung des Viktor – Franz – Parks an die Verbindung Mur – Plabutsch  
 - Informationsvermittlung: In Medien, vor Ort (permanente Tafeln, Informationsveranstaltungen).  
 - Anknüpfen an Rad und Wanderwegsystem (Alpenverein, etc.).

- für 4:** - siehe oben,  
 - Potenziale plus Interventionen vernetzen  
 - Integration in die anderen Konzepte > Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr.

## Nutzen

- ad 1:** - Menschen können ihr Bedürfnis nach Natur besser erfüllen d.h. Erhöhung der Lebensqualität.  
 - Verminderung von Verkehrsbewegungen wie z.B. der Exodus am Wochenende.  
 - Verbesserung der klimatischen Situation.  
 - indirekte Erhöhung der Lebensqualität (Luftqualität, etc.).  
 - Aufwertung des Ökosystems > Natur ist Lebensraum (Flora und Fauna).

- ad 2:** - Wert für Ökosystem durch z.B. Obst und Gemüseanbau  
 - teilweise Entsiegelung von vormals versiegelten Flächen

- Kleingärten leisten Beitrag zur Naherholung

- ad 3:** - Starke Aufwertung des Verkehrssystems.  
 - Erlebnisqualität für die Personen, die dieses System benutzen.  
 - Rückgang des motorisierten Individualverkehrs.  
 - Möglichkeiten das Verkehrssystem für ein größeres Spektrum von Nutzenden Personen zu gestalten.  
 - Naherholung plus Sportangebot.

- ad 4:** - Starke Aufwertung des gesamten Stadtbereichs, wenn Teile mit hoher Qualität vernetzt sind.  
 - Verminderung von negativen Einflussfaktoren für das gesamte Gebiet.  
 - Attraktivierung des Stadtbereiches für zukünftige Entwicklungen (Investitionen).

## Potenzial – Ausblick

Für die Schaffung des Naturnetzes ist es notwendig vorhandene Potenziale zu erhalten, beziehungsweise nutzbar zu machen. An wichtigen Knotenpunkten sind neue Flächen anzulegen. Die Verbindungen sind zu attraktiveren (ebenfalls erhalten, nutzbar machen, neu schaffen).

Der Nutzen übersteigt den Aufwand, da das System im „low cost“ Bereich angesiedelt ist.

Große Teile des Systems sind öffentlicher Raum – für jeden Menschen nutzbar, ohne direkt dafür bezahlen zu müssen. Das Natursystem erhöht die Lebensqualität für alle, denn es ist ein sozial offenes System.

Graz ist durch die Lage am nördlichen Rand des Grazer Beckens geografisch benachteiligt. Ein

Natursystem wirkt sich positiv auf das Stadtklima aus.

Als zusätzliche Qualität erfüllt es nicht nur Bedürfnisse von uns Menschen. Die Natur selbst benötigt Flächen und Verbindungen – vor allem in stark bebauten und versiegelten Stadtbereichen.

#### 4.1.4 Flächenkonzept

##### Allgemein

Das Flächenkonzept befasst sich mit Teilaspekten des Verkehrs- und des Naturkonzeptes. Zusätzlich ist die Nutzung des öffentlichen Raumes ein zentrales Thema.

##### Ziele

- 1 Nutzen der Flächenpotenziale (d.h. nicht alle bebauen)
- 2 Erstellen eines Nutzungskonzeptes für den öffentlichen Raum
- 3 Erhalt bzw. Schaffung von kleinteiligen Strukturen

##### Nötige Maßnahmen

**ad1:** Flächenpotenziale sind im Grunde genommen alle Flächen, im Besonderen nach der Nutzung: 1A ungenutzte Flächen, 1B extensiv genutzte Flächen und nach dem Besitz: 1C öffentliche Flächen

- Nutzungskonflikte sind zu vermeiden, Synergien anzustreben

- Bedarf einer Planung (Stadtplanung) für den gesamten Stadtbereich, welche die Tätigkeiten koordiniert (gilt auch für Verkehrs- und Naturkonzept).

– Die gesetzlichen Voraussetzungen für den Planungsapparat sind zu schaffen.

**ad 2:** - Am Planungsgebiet setzt sich der öffentliche Raum fast ausschließlich aus Fahrbahnen, Parkplätzen für Kraftfahrzeugen und Geh- und Radwegen zusammen.

- Wie in den anderen Konzepten erläutert wurde ist das Eindämmen des motorisierten Individualverkehrs ein wichtiges Ziel für den Stadtbereich.

- d.h. für Fahrbahn und Parkierung wird nicht mehr soviel Fläche benötigt. Diese kann für andere Nutzungen verwendet werden.

- Das Flächenkonzept sieht im Bereich des motorisierten Individualverkehrs vor: Parkierung wird aus dem öffentlichen Straßenraum entfernt. (siehe Ausweitungen der Parkzonen in Graz).

- Garagen für Dauerparker + Kurzparker

- Parkplätze entlang von Straßen für Einsatzfahrzeuge, Taxis und Wirtschaftsverkehr (Ladetätigkeit).

– Citymaut.

- Für ehemals von Kraftfahrzeugen benutzte Flächen: Nutzung durch öffentlichen Verkehr (siehe 4.1.3).

– Nutzung für nicht motorisierten Individualverkehr.

– Schaffung von öffentlichem Raum für alle.

**ad 3:** -kleinteilige Strukturen bedürfen nicht unbedingt kleiner Parzellen.

- Koordinierung (Stadtplanung) bei Bauvorhaben: Wegverbindungen müssen unbedingt eingeplant werden. Dies ist vor allem bei größeren Parzellen wichtig.
- Gesetzliche Grundlagen schaffen (Bebauungsplanung).
- kleinteilige Strukturen können (im öffentlichen Interesse) zusammengefasst werden.

## Nutzen

**ad 1:** - Geringe Kosten bei Nutzung von ungenutzten oder extensiv genutzten Flächenpotenzialen. Das heißt nicht, dass alle Flächen genutzt werden sollen oder müssen. Der stetige Stadtumbau widerspricht starren Planungssystemen. Grundstücksspekulation ist zu verhindern.

- Koordinierte Stadtplanung: Es besteht die Möglichkeit Synergien herzustellen, die einzelnen Bereiche sinnvoll miteinander zu verbinden und zu ergänzen. Konkurrenz (vor allem über Verwaltungsgrenzen) ist zu minimieren > großräumige Stadtregion- Planung.
- Verknüpfung zu einem Gesamtsystem.
- Schaffung von neuen öffentlichen Flächen.

**ad 2:** - der öffentliche Raum steht wieder einer größeren Zahl von Menschen zur Verfügung.

- Ökonomischer Vorteil: Kosten für die Kommune sinken (Erhaltungskosten für Fahrbahn...).
- Fahrbahn und Parkplatz kann kostengünstig umgestaltet werden.
- Ökologische Vorteile.
- Der Parkraum wird in öffentlich verwalteten Garagen bewirtschaftet, d.h. wenig

Flächenverbrauch, wenig Aufwand zur Einhebung der Parkgebühren und Schutz für die Kraftfahrzeuge.

**ad3:** - kleinteilige Strukturen sind sozial offenere Strukturen.

- billig.
- ökologischer Vorteil, da weniger Wege mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden (müssen).
- ökonomische Vorteile: ergeben qualitativ hochwertige Stadtbereiche (für Investoren). Weitere Vorteile: Indirekte Faktoren wie weniger Verletzte im Verkehrsgeschehen oder weniger Krankheiten durch verbessertes Stadtklima.
- komplexe Zusammenhänge und Wechselwirkungen

## Potenzial - Ausblick

Eine Stärkung der öffentlichen Planung im Sinne der vorgebrachten Grundsätze ist sehr wichtig. Diese hat im Interesse aller zu entscheiden. Die Planung muss über Verwaltungsgrenzen hinweg erfolgen (nicht zentralisiert, aber gut vernetzt). Rechtliche Voraussetzungen sind zu schaffen, um Boden und Gebäudespekulation zu vermeiden. Kleinteilige Strukturen bedürfen einer Förderung. Große Strukturen werden durch technische Mittel möglich gemacht – sie beziehen sich nicht auf den Menschen, sie sind selbst referenzierend.

Straßen mit öffentlichem Verkehr sind Teil des öffentlichen Raumes. Der öffentliche Raum ist für alle Menschen da. <sup>6</sup>

Dieses Prinzip ist in die Realität umzusetzen.

Negative Einflüsse für den Menschen, wie Abgase, Gefahr und Lärm sind zu vermeiden (in dieser Hinsicht ist eine Herabsenkung der Geschwindigkeitsbegrenzung in der Wiener Straße interessant).

Daraus resultieren ökologisch, ökonomisch (für alle, nicht nur für Einzelne) und sozial qualitativere Stadtbereiche. Es werden bessere Lebensverhältnisse in der Stadt geschaffen.

---

<sup>1</sup> Daten: Deutsches Umweltbundesamt: CO<sup>2</sup> Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. 2010, S.12

<sup>2</sup> vgl. Knoflacher: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. 1996, S.45

<sup>3</sup> vgl.: Die Entwicklung der Anteile des Fahrradverkehrs in Graz: <http://www.falter.at/web/print/detail.php?id=658>, Zugriff:02.08.2010, und Wien: vgl. Knoflacher: S.36

<sup>4</sup> Detaillierte Informationen gibt die Internetseite: Public Transport. <http://www.public-transport.at/linie3-ausbau-graz.htm>

<sup>5</sup> vgl.: 3.0 Flächenwidmungsplan 2002 [http://geodaten1.graz.at/WebOffice/synserver?project=flaewi\\_3&stateID=1024a4e\\_1286054840577](http://geodaten1.graz.at/WebOffice/synserver?project=flaewi_3&stateID=1024a4e_1286054840577)

<sup>6</sup> Aus: Straßenverkehrsordnung 1960. Fassung vom 02.10.2010, Rechtsinformationssystem des Bundeskanzleramts: I. ABSCHNITT.

Allgemeines. § 1. Geltungsbereich.

(1) Dieses Bundesgesetz gilt für Straßen mit öffentlichem Verkehr. Als solche gelten Straßen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können.

<http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>, Zugriff: 02.10.2010



## 4.2 Entwurfsbeschreibung

Im Entwurf wird das Entwicklungskonzept in ausgewählten Bereichen des Planungsgebietes umgesetzt.

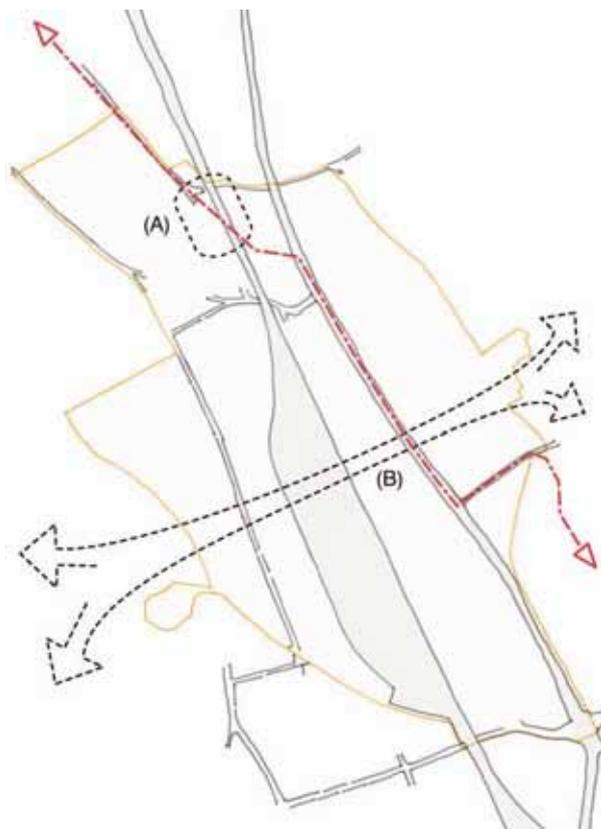


Abb. 69: Übersicht

Auf einer übergeordneten Ebene werden das Verkehrs- und das Nutzungskonzept für den öffentlichen Raum angewandt.

Der Verkehrsknotenpunkt entsteht nördlich der Ibererstraße (A) zwischen Wiener Straße und Anton-Kleinoscheg-Straße. Der Korridor quer über das Planungsgebiet (B) wird im Folgenden als Querverbindung bezeichnet. Dieser hat Verknüpfung und Verbindung als Themenschwerpunkt.

### Verkehr

Als Alternative zum bestehenden Parkplatzangebot werden zusätzliche Parkgaragen errichtet, diese liegen an verkehrstechnisch günstigen Stellen im Planungsgebiet verteilt. Auf negative Beeinträchtigungen durch Ziel und Quellverkehr ist zu achten, reine Wohngebiete werden deshalb nicht als Standorte für Parkgaragen herangezogen. Wohnstraßen dürfen nicht als Zufahrt zu den Garagen dienen.

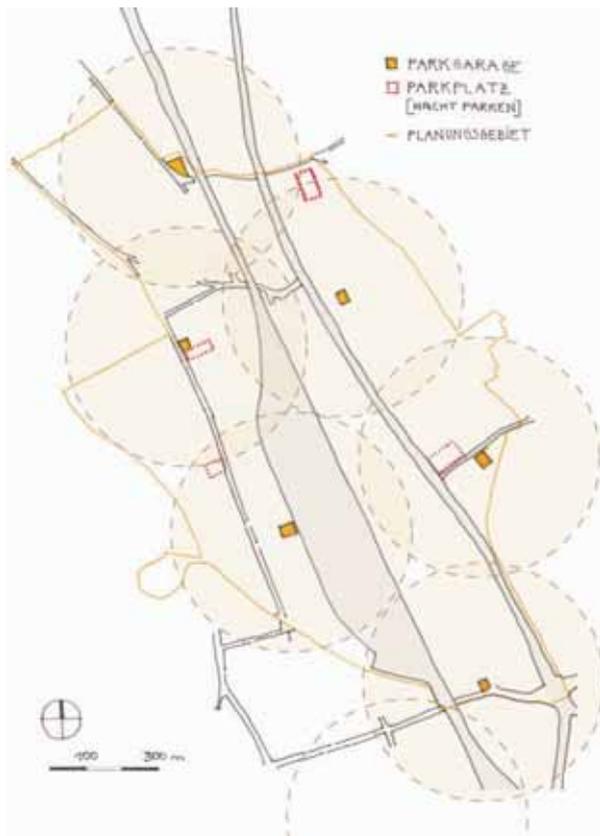


Abb. 70: Schema der Parkgaragen

Die Garagen werden bezüglich der Einzugsbereiche gleich behandelt wie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Als Entfernung gelten 300m Luftlinie. In baulicher Hinsicht sind die Garagen als temporäre Gebäude geplant. Sie werden in einem Fertigteilssystem gebaut und können dadurch leichter erweitert oder falls notwendig auch wieder abgebaut werden. Dies ermöglicht ein an neue Situationen angepasstes Angebot.

Dort wo es sinnvoll möglich ist werden auch leerstehende Gebäude in das Garagensystem integriert. In erster Linie eignen sich Industrie- oder Gewerbebauten für eine Umnutzung. Konkret wird im Entwurf das Gebäude der Firma König in der Viktor- Franz- Straße als Garage genutzt.

Durch die größere Entfernung, die Menschen zu ihren Autos zurücklegen müssen, haben die Garagen eine höhere Benutzungsschwelle. Vorteile der Garagen gegenüber dem Parken im Straßenbereich sind der Schutz gegenüber der Witterung, besserer Schutz vor anderen Fahrzeugen (Parkschäden) und besserer Diebstahlschutz.

## Öffentlicher Verkehr

Essenzieller Teil der Arbeit ist die Errichtung der neuen Straßenbahnlinie nach Gösting.

Vergleich der geplanten Strecke der Stadt Graz mit dem Entwurf dieser Arbeit:

(1) Aktuelle Planung der Stadt Graz (siehe 4.1.3):

Ein Vorteil dieser Streckenführung ist die direkte Erschließung der neuen Wohnanlagen (welche zum Teil in Planung sind) entlang der Strecke. Durch die

eigene Trasse kann die Straßenbahn von Pkws ungehindert verkehren. Der Bereich nördlich des Kalvarienberges wird durch die Straßenbahn gut bedient. Auf lange Sicht kann die neue Trasse jedoch nachteilige Entwicklungen für umgebende Straßen verursachen, da diese neue attraktive Nutzungen und Funktionen an sich zieht, was zu einer weiteren Abwertung der Wiener Straße führen wird. Ein anderer Nachteil dieser Trassierung ist die große Entfernung zur HTL Gösting, welche eine große Schüleranzahl hat und somit eine hohe Personenfrequenz aufweist.

(2) Entwurf dieser Arbeit:

Die im Rahmen der Arbeit erarbeitete Linienführung ist eine Adaption der ehemaligen Linie 3.

In diesem Entwurf hat die Straßenbahn Priorität gegenüber dem Individualverkehr. Für die gegenwärtige Verkehrssituation in der Wienerstraße bedeutet dies eine Einschränkung der Möglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr. Die Ampelanlagen müssen den besonderen Erfordernissen der Straßenbahn angepasst werden. Die Koordinierung der Ampeltaktung ist eine schwierige Aufgabe und wirkt sich weitreichend auf das Grazer Verkehrssystem aus.

Städtebaulich ist eine Führung der Straßenbahn in der Wienerstraße positiv zu sehen. Die Straßenbahn

als Attraktor gibt der Straße einen Entwicklungsschub. In dieser Hinsicht sind die Flächen zwischen Wienerstraße und Verschiebebahnhof als Konzentrationen für Entwicklungen zu verstehen (siehe 3.5 Flächenanalyse). Die HTL Gösting erhält eine eigene Haltestelle und ist somit gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Gleichzeitig wird der Nahverkehrsknoten Gösting mit einer Schnellbahnhaltstelle und einem Busbahnhof errichtet.

In diesem Zusammenhang wird eine Verdichtung des Fuß- und Radwegenetzes vorangetrieben.

## **Nutzungskonzept für den öffentlichen Raum**

Mit dem Ziel das Planungsgebiet für nicht motorisierte Personen attraktiver zu gestalten wird ein Netzwerk an Plätzen im Planungsgebiet errichtet. Per Definition sind dies Orte mit hoher Aufenthaltsqualität.

Diese müssen eine Sitzmöglichkeit aufweisen, Trinkwasserbrunnen und Beschattung sowie natürlicher Bewuchs tragen ebenfalls zur Qualität dieser Orte bei. Die Distanz zwischen den Plätzen sollte eine Entfernung von in etwa 250 – 300 Meter

nicht überschreiten. Damit bei Menschen die zu Fuß unterwegs sind kein Reizverlust auftritt, ist neben der Wegdistanz ebenfalls auf eine attraktive Wegeführung Wert zu legen.

entstehen Möglichkeitsräume. Diese laden bei minimalen Vorgaben den mündigen Benutzer dazu ein, den Platz nach eigener Vorstellung zu bespielen. Die Plätze fungieren hier als Forum.

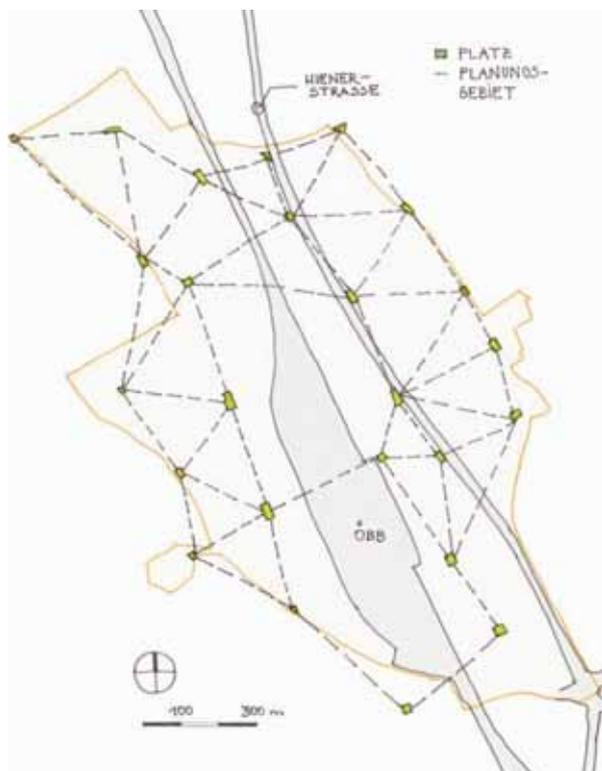


Abb. 71: Schema der Plätze

Somit bedürfen Verbindungswege zwischen den Plätzen ebenfalls einer qualitativ hochwertigen Gestaltung. Wo vorhandene Flächen es zulassen sind zusätzliche Nutzungen vorgesehen. Dabei ist eine zu starke Determinierung der Funktionen zu vermeiden, damit vielfältige Aneignungen ermöglicht werden. In diesem Zusammenhang

## Querverbindung

Dieser Teil des Entwurfs verbindet die östlich und westlich des Verschiebebahnhofs gelegenen Areale und in weiterer Folge die Naturräume des Plabutsch und die der Mur.

An der Verbindung liegt der Viktor – Franz – Park, eine zum E- Werk Gösting gehörende, derzeit private Parkanlage. Dieser Park wird geöffnet. An der Kreuzung des Weges mit dem Mühlkanal entsteht, in Verbindung mit dem Park, ein öffentlicher Platz.

Die Querverbindung greift existierende Verkehrswege auf und verknüpft diese miteinander, wobei bestehende Lücken geschlossen werden. Die gesamte Verbindung bietet einen Fuß- und Radweg, der Kraftfahrzeugverkehr ist auf den schon existierenden Teilstücken weiterhin möglich. Der Verschiebebahnhof wird durch eine Brücke überwunden. Hier geht es um das Aufzeigen von

Möglichkeiten für zukünftige Planungen. Eine Verbindung quer über das Bahnhofsgelände ist aufgrund der räumlichen Ausmaße der Gleisanlagen (1250m Länge) erforderlich.

Brachliegende Grundstücke am Verschiebebahnhof werden mit einer Bebauung versehen. Das Angebot reicht von Arbeitsplätze generierenden Nutzungen wie Büros und Geschäften hin zu Wohnungen. Auf die Schallemissionen des Verschiebebahnhofs wird durch die Anordnung und Ausgestaltung der Baukörper Rücksicht genommen.

In einem Gebäude westlich der Bahn befindet sich eine Parkgarage als Teil des Garagensystems.

Längerfristig sind aufgrund des hohen Anteils von ungenutzten oder extensiv genutzten Flächen sowie des Gebäude Leerstandes große Potenziale und Spielräume für zukünftige Nutzungen vorhanden.

## Nahverkehrsknoten Gösting

Ein Schwerpunkt der Arbeit ist der Nahverkehrsknoten [NVK] in Gösting.

Bedingungen für den Standort sind:

- Eine möglichst geringe räumliche Distanz zwischen den Haltestellen der einzelnen Verkehrsmittel.
- Anpassung an lokale Gegebenheiten.
- Überprüfung der Möglichkeit, Grundstück und Gebäudeablösen von Wohngebäuden zu vermeiden.
- Ausreichende Flächen zur Errichtung von öffentlichen Plätzen.
- Bewahrung des Naturraumes Thalerbach.

Aus den oben genannten Punkten ergibt sich eine Lokalisierung des Nahverkehrsknotens auf Höhe der

Brache der Sektkellerei Kleinoscheg. Die Fläche der Brache ist 17.880 m<sup>2</sup> groß.

Der Busbahnhof befindet sich östlich der Bahn an der Stelle von abzubrechenden Gewerbebauten. Durch die Führung der Straßenbahntrasse aus der Wienerstrasse bei einem Leerstand können Abbrüche von Wohnhäusern vermieden werden. Die Straßenbahn überwindet den Höhenunterschied von 5 Metern in einem Gefälle von 4%.

Westlich der Eisenbahn ist die Straßenbahnhaltestelle NVK Gösting angeordnet. Zwischen Busbahnhof und Straßenbahnhaltestelle liegt die Schnellbahnhaltestelle. Der Lift dient der barrierefreien Überwindung aller vorhandenen Niveaus.



Abb. 72: Brachfläche am Standort der abgebrochenen Sektkellerei Kleinoscheg

Am Gelände der ehemaligen Sektkellerei entsteht ein Gebäudekomplex mit breitem Nutzungsspektrum. Davor ist ein öffentlicher Platz angeordnet. Dieser wird vom Gebäude leicht eingefasst und übernimmt unter anderem die Funktion des Veranstaltungs- und Marktplatzes. Der Baukörper längs der Anton- Kleinoscheg- Straße nimmt unter anderem folgende Funktionen auf: Stadtbibliothek Gösting, Kino, Lebensmittelgeschäft, Büros.

In den oberen Geschossen sind Wohnungen untergebracht. In den kleineren Gebäuden westlich des Hauptbaukörpers befinden sich ebenfalls Wohnungen.

An der Mündung der Exerzierplatzstraße in die Anton Kleinoscheg Straße ist auf einem derzeit brachliegenden Grundstück eine Parkgarage angeordnet > Park & Ride Gösting. Bei den Haltestellen des ÖPNV befinden sich Bike & Ride Stellplätze. Ein Standplatz für Car Sharing Fahrzeuge und Taxis ist ebenfalls geplant.



LEGENDE der Pläne:

Bestehende Gebäude

Neue Gebäude

Platzräume

Strassenbahnhaltestellen

Gewässer

Bestehender Bewuchs

Neupflanzungen

WEGE:

Strassenbahn

Gehwege

Radwege

Rampen

Stiegen

Lift

Planungsgebiet

NUTZUNGEN:

W Wohnen

1 Stadtbibliothek

2 Kino

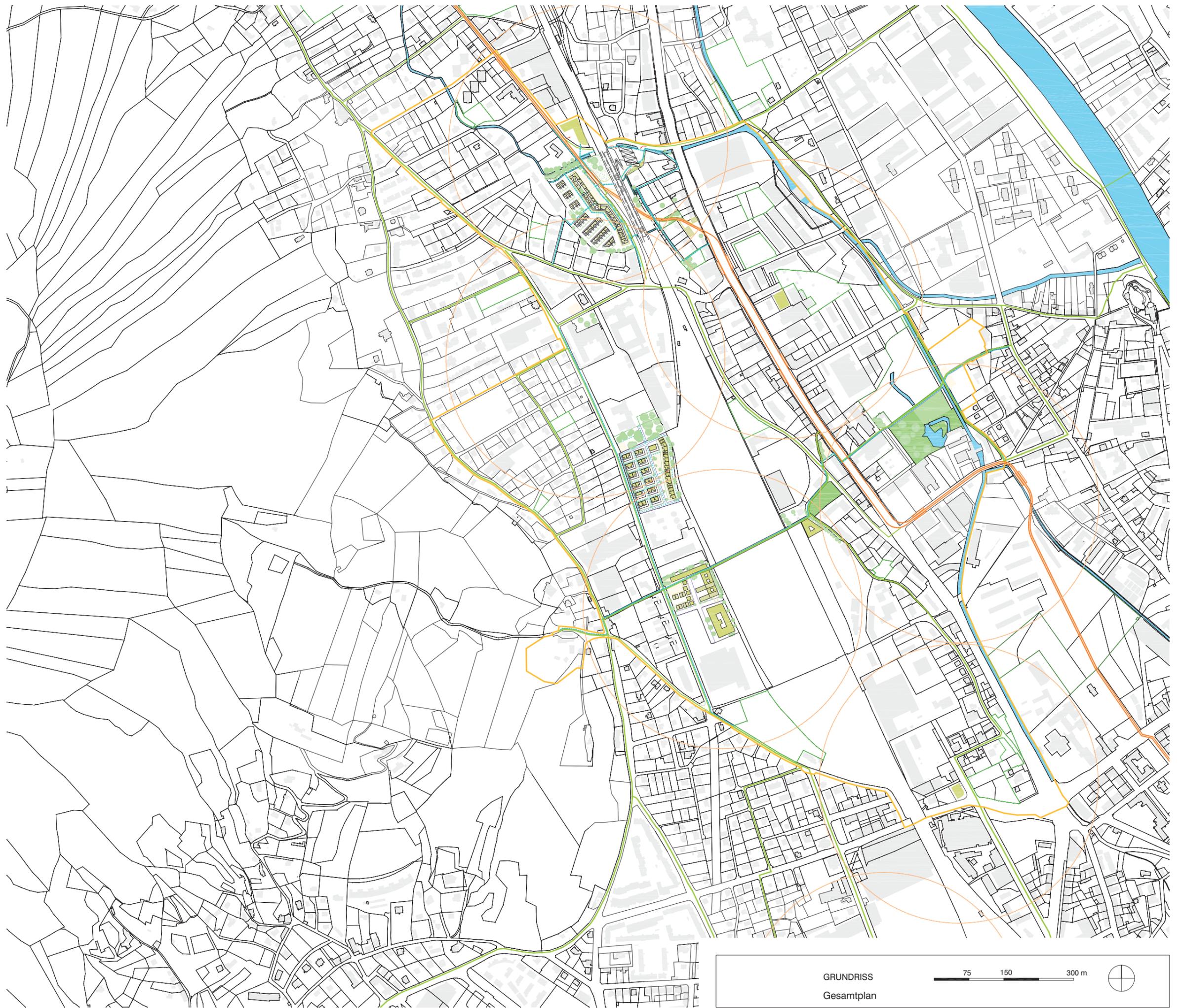
3 Flächen für Handel, Büro- und Dienstleistungsnutzung

P Parkgarage

P<sub>N</sub> Nacht Parken

T Tankstelle





GRUNDRISS  
Gesamtplan

75 150 300 m





HTL Gösting

Schippingerstraße

Wiener Straße

Schrebergärten

PARK

Schrebergärten

Viktor-Franz-Straße

Josef-Pöck-Straße

Pöchlacher Straße

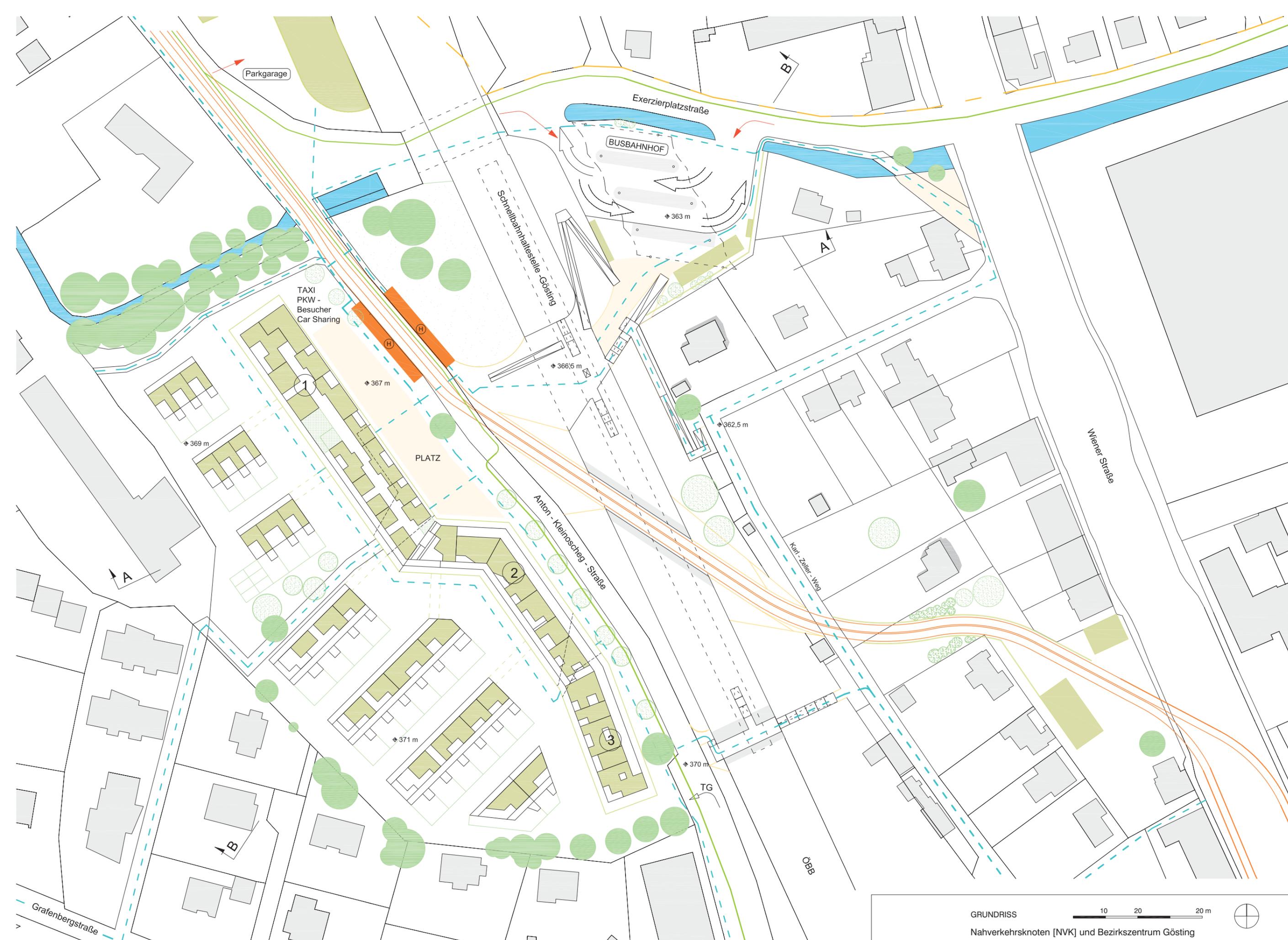
ÖBB

GRUNDRISS

Querverbindung

25 50 100 m





Parkgarage

Exerzierplatzstraße

BUSBAHNHOF

Schnellbahnhaltestelle - Gösing

TAXI  
PKW -  
Besucher  
Car Sharing

PLATZ

Anton - Kleinscheg - Straße

Wiener Straße

Karl - Zeller - Weg

Grafenbergstraße

GRUNDRISS

Nahverkehrs-knoten [NVK] und Bezirkszentrum Gösing



1

2

3

363 m

366,5 m

367 m

369 m

362,5 m

371 m

370 m

ÖBB

TG

A

B

B

A



Parkgarage

Exerzierplatzstraße

BUSBAHNHOF

$\phi 372\text{ m}$   
Schnellbahnhaltestelle - Gösing

$\phi 367\text{ m}$

$\phi 369\text{ m}$

1

Anton - Kleinscheg - Straße

2

$\phi 362.5\text{ m}$

Karl - Zeller - Weg

Wiener Straße

$\phi 371\text{ m}$

3

$\phi 370\text{ m}$

TG

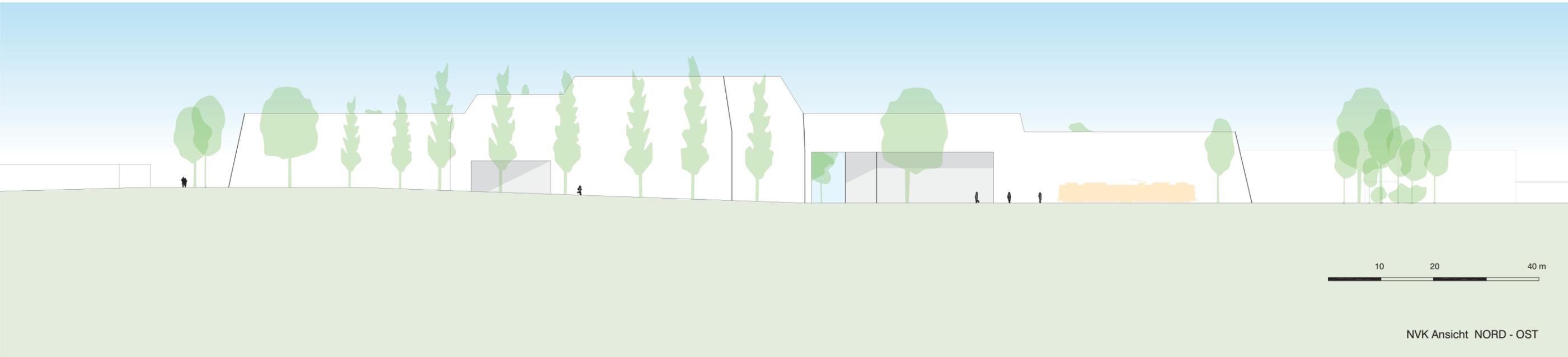
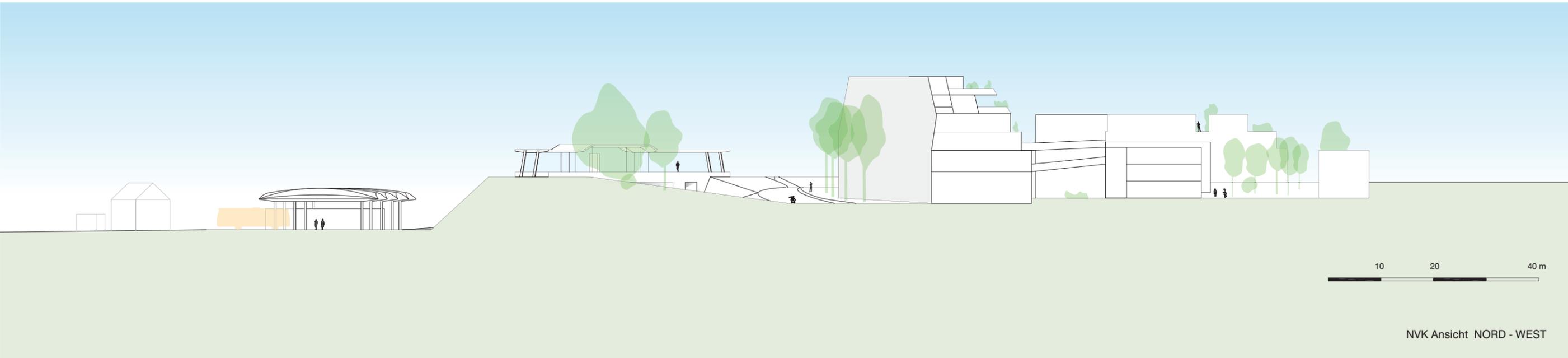
ÖBB

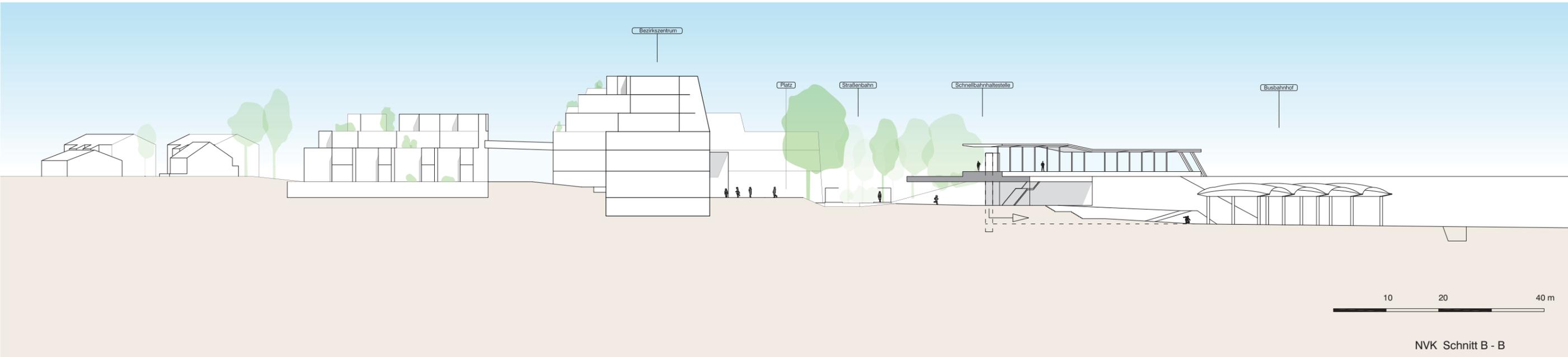
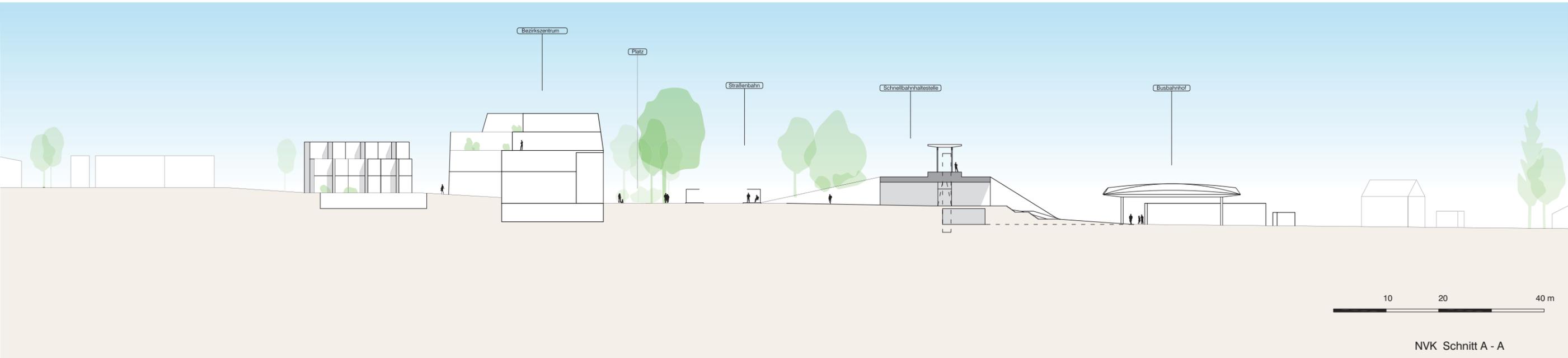
Grafenbergstraße

DRAUFSICHT

Nahverkehrsknoten [NVK] und Bezirkszentrum Gösing







## CONCLUSIO

Diese Diplomarbeit befasst sich mit einem Stadtbereich im Nordwesten der Stadt Graz und zeigt Entwicklungsmöglichkeiten für das Gebiet auf. Im Verlauf der Arbeit hat sich der städtebauliche und architektonische Spielraum für Interventionen in der bestehenden Stadtstruktur gezeigt. Im Sinne der Nachhaltigkeit sollte der planerische Blick zuerst auf bestehende Strukturen fallen, bevor neue geschaffen werden. Für die grüne Wiese ist es einfach Visionen zu haben und diese umzusetzen. Die relativ dicht bebaute Stadt als Betätigungsfeld impliziert ein Agieren in der konkreten Alltagsrealität der dort lebenden Menschen. Dieser Prozess stellt hohe Ansprüche an die Planer. Es drängt sich sofort die Frage nach dem Umgang mit der bestehenden Struktur auf. In dem von Verkehrsinfrastrukturen und großflächigen Nutzungen geprägten Bereich spielt eine Erhöhung der Durchlässigkeit der Stadtstruktur eine zentrale Rolle. Entwürfe zum Verkehr wirken hier doppelt. Einerseits für den Durchzugsverkehr, welchem die im Transitraum lebenden Menschen ausgesetzt sind und andererseits dem Verkehr innerhalb des Stadtbereichs, der durch die strukturellen Mängel erschwert ist. Diesem Umstand wird in dem Entwurf

mit einem Vorschlag der Aufwertung der Infrastrukturen (Straßenbahn) und einer der Schwächung der Nord – Süd Barrieren bewirkenden Verbindung begegnet. Auffallend ist das an die Situation angepasste Verhalten der Wohnbevölkerung. Wenige Menschen sind zu Fuß unterwegs.

Problematisch innerhalb des betrachteten Bereichs ist das Fehlen von öffentlichem Raum, der nicht Verkehrszwecken dient.

Um die Lebensqualität im Stadtbereich zu verbessern bedarf es der Änderung bestehender Verkehrsverhältnisse. Als nächster Schritt muss die Ausstattung des Gebietes verbessert werden.

Die Änderung der Rahmenbedingungen liegt nicht zuletzt in den Händen der entscheidenden Personen im Politgeschehen. Das Beispiel der Grazer Entwicklungen in den 80er und Anfang der Neuziger Jahre zeigt die vorhandenen Möglichkeiten.

Das betrachtete Gebiet bietet außerordentlich viele Möglichkeiten für zukünftige Eingriffe. Themen

wie die Verbesserung des Bildungs- und des kulturellen Angebots sind zwei Schlagworte unter vielen für eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Stadtbereich.

Das Gebiet liegt nahe am Zentrum der Stadt. Mit dem Ziel der Urbanisierung hat die Errichtung und Verbesserung von Verkehrsinfrastrukturen oberste Priorität.

Das Spannungsfeld zwischen Stadt und Natur ist in dieser Hinsicht von Bedeutung. Urbanisierung und dichte Stadtstrukturen mit dem zeitgleichen Ausbau von naturnahen Bereichen und Erholungsräumen sind ein interessantes Themenfeld. Der Stadtbereich liegt an deren Rand und ist aufgrund der topografischen Situation klar begrenzt. Der Kontaktbereich zwischen reinem Naturraum und der Stadt bietet ein spannendes Möglichkeitsfeld.

Die Arbeit versteht sich als ein Anfang für die intensive Beschäftigung mit diesem Stadtbereich. Der städtebauliche Planungsprozess ist in seiner Gesamtheit nur interdisziplinär und in Netzwerken von Personen zu schaffen.

Das Entwicklungskonzept nimmt auszugsweise Themen aus einem breiten Spektrum auf. Die aufgestellten Prinzipien sind von allgemeiner Natur und lassen sich somit auf andere Stadtgebiete übertragen.

Ein energetisches Konzept wäre ein wichtiger Inhalt für eine weitere städtebauliche Auseinandersetzung mit dem Gebiet.

Das Planungsgebiet wird stark von der Errichtung der Straßenbahnlinie profitieren. Wie sich das Gebiet lokal verändert hängt sehr von der Führung der Linie ab. Die Errichtung eines Verkehrsweges wird somit wiederholt zum Impuls für den städtischen Bereich.

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Luftbild der Stadt Graz	2
Stadt Graz – Stadtplanungsamt (Hrsg.): Räumliches Leitbild der Stadt Graz. 2004, S.56	
Abb. 2: Lage des Planungsgebietes, Bezirksgrenzen	4
Abb. 3: Stadtplan	4
<a href="http://gis.graz.at/cms/ziel/1169769/DE/">http://gis.graz.at/cms/ziel/1169769/DE/</a>	
Abb. 4: Schema der Wegverbindungen im 14. JHDT	10
Abb. 5: Die Weinzödlbrücke mit der Ruine Gösting, Öl auf Leinwand, V. Kreuzer	13
Aus: Steinböck, Wilhelm: Conrad Kreuzer 1810 - 1861, Vinzenz Kreuzer 1809 – 1888. Graz: Leykam. 1976, S. 108	
Abb. 6: Der Grazer Südbahnhof	14
<a href="http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/3/35/Strab_Graz_TW19-6.jpg">http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/3/35/Strab_Graz_TW19-6.jpg</a>	
Abb. 7: Unterführung der Anton- Kleinoscheg- Straße	16
Andorfer Nachlass, Stadtmuseum Graz, Sackstraße 18, 8010 Graz	
Abb. 10: Burg Gösting, Kupferstich von G. M. Vischer, 1681, Ausschnitt	25
Puschnig, Reiner: Burg Gösting bei Graz	
Abb. 11: Graz von Süden, Kupferstich von M. Merian, 1649	27
Die Kunstdenkmäler der Stadt Graz. Die Profanbauten des I. Bezirkes, Altstadt. S. LXVI	
Abb. 12: Josephinische Landesaufnahme	28
Digitaler Atlas der Steiermark 3.0: <a href="http://www.gis.steiermark.at/cms/ziel/73679/DE/">http://www.gis.steiermark.at/cms/ziel/73679/DE/</a> Kartenservice: Basiskarten & Bilder	
Abb. 13: Franzisco josephinische Landesaufnahme	30
<a href="http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Aufnahmeblatt_5155-3_1879.jpg">http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Aufnahmeblatt_5155-3_1879.jpg</a>	
Abb. 14: Militärmonturdepot, 1907 fertig gestellt	31
Ansichtskarten Sammlung, Stadtmuseum Graz	
Abb. 15: Blick über Gösting nach Süden, 1912	32
Ansichtskarten Sammlung, Stadtmuseum Graz	
Abb. 16: Blick über das Plabutscher Schlössel	33
Ansichtskarten Sammlung, Stadtmuseum Graz	
Abb. 17: Wiener Straße auf Höhe der Schippingerstraße Richtung Norden	33

Andorfer Nachlass, Stadtmuseum Graz

Abb. 18: Plan der Stadt Graz, 1908, Ausschnitt Stadtmuseum Graz	34
Abb. 19: Blick von der Ibererstraße auf die Wohnanlage der Diözese Seckau	35
Abb. 20: Topografie	38
Abb. 21: Naturraum	38
Abb. 22: Infrastrukturen	40
Abb. 23: Kontaktlinie Natur – Stadt	40
Abb. 24: Natursystem Datengrundlage: Grünes Netz Graz: <a href="http://gis.graz.at/cms/ziel/1515118/DE/">http://gis.graz.at/cms/ziel/1515118/DE/</a> , Digitaler Atlas der Steiermark 3.0, Kartenservice: Basiskarten & Bilder. Begehungen: 11 – 15 Juni 2010, 3. Juli 2010	42
Abb. 25: Grünanteil - Versiegelungsflächen Aus: Stadtentwicklungskonzept 3.0, Magistrat Graz – Stadtplanungsamt,	44
Abb. 26: Infrarotaufnahme Digitaler Atlas der Steiermark 3.0, Kartenservice: Basiskarten & Bilder.	45
Abb. 27: Nutzungen Datengrundlage: Stadtmorphologie. Räumliches Leitbild der Stadt Graz S. 66ff. Begehungen: 11 – 15 Juni 2010, 3. Juli 2010	46
Abb. 28: Parzellenstruktur	48
Abb. 29: Bebauungsstruktur Beispiel 1 Einfamilienhaus	50
Abb. 30: Bebauungsstruktur Beispiel 2 Mehrfamilienhaus	52
Abb. 31: Bebauungsstruktur Beispiel 3 Handel 1	54
Abb. 32: Bebauungsstruktur Beispiel 4 Handel 2 EKZ	56
Abb. 33: Einkaufszentrum in der Wienerstraße	57
Abb. 34: Ehemaliger Industriekomplex in der Viktor - Franz - Straße	57
Abb. 35: Bebauungsstruktur Beispiel 5 Industrie und Gewerbe	58
Abb. 36: Bebauungsstruktur Beispiel 6 Großflächige Sondernutzung Abb.29 – 32, 35,36: Luftbild und Vogelperspektive: <a href="http://www.bing.com/maps/?mkt=de-de">http://www.bing.com/maps/?mkt=de-de</a> , Stadtplan: <a href="http://gis.graz.at/cms/ziel/1169769/DE/">http://gis.graz.at/cms/ziel/1169769/DE/</a>	60
Abb. 37: Verkehrssituation in der Plabutscher Straße	63
Abb. 38: Verkehrssituation in der Wiener Straße	63
Abb. 39: Verkehrsinfrastruktur	64
Abb. 40: Öffentliche Einrichtungen	66

Abb. 41: Medizinische Versorgungseinrichtungen	68
Abb. 42: Gastronomie - Beherbergung - Einkaufen	70
Abb. 43: HTL Gösting	71
Abb. 44: Volksschule Gösting	71
Abb. 45: Bevölkerungsentwicklung	72
Statistische Jahrbücher der Stadt Graz, 1945 – 1999. Bevölkerung der Landeshauptstadt und 2010, Magistrat Graz - Präsidialamt	Graz 2008
Abb. 46: Altersstruktur	74
Bevölkerung der Landeshauptstadt	Graz 2010, Magistrat Graz - Präsidialamt
Abb. 47: Wohnbevölkerung nach Staaten	75
Bevölkerung der Landeshauptstadt	Graz 2010, Magistrat Graz - Präsidialamt
Abb. 48: Josephinische Landesaufnahme, 1787, Ausschnitt	80
siehe Abb. 12	
Abb. 49: Franzisco- josephinische Landesaufnahme, 1879, Ausschnitt	80
siehe Abb. 13	
Abb. 50: Grazplan, 1908, Ausschnitt	81
siehe Abb. 18	
Abb. 51: Plan Groß - Graz, 1939, Ausschnitt	81
Stadtmuseum Graz	
Abb. 52: Stadtplan, 1965, Ausschnitt	82
Stadtmuseum Graz	
Abb. 53: Aktueller Stadtplan, 2010, Ausschnitt	82
Stadtplan: <a href="http://gis.graz.at/cms/ziel/1169769/DE/">http://gis.graz.at/cms/ziel/1169769/DE/</a>	
Abb. 54: Flächenanalyse 1	84
Abb. 55: Flächenanalyse 2	86
Abb. 56: Flächenanalyse 3	88
Abb. 57: Schwarzplan	90
Abb. 58: Historische Siedlungskerne	92
Abb. 59: Objekte unter Denkmalschutz, Altstadtsschutzzonen	92
Abb. 60: Abriss seit 1993	93
Abb. 61: Gebäudeneubauten ab 1993	94
Abb. 62: Punktuelle Ausdünnung	94

Abb. 63: Verkehrsmittelbilanz	98
Daten: Deutsches Umweltbundesamt: CO Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. 2010, S.12	
Abb. 64: Treibstoffpreise Jahreswerte	100
Daten: ÖAMTC, Gewichtete Jahreswerte Treibstoffpreise, Wert für 2010: errechneter Mittelwert aus: Treibstoffpreismonitor, Bundesministerium für Wirtschaft Familie und Jugend, www.bmwfj.gv.at	
Abb. 65: Bestand an Kfz, 31.12.2009	101
Statistik Austria: Kfz- Bestand 2009. S.9 ff.	
Abb. 66: Varianten der Straßenbahnführung	102
Abb. 67: Altarm des Mühlgangs	104
Abb. 68: Eisteich	104
Abb. 69: Übersicht	111
Abb. 70: Schema der Parkgaragen	112
Abb. 71: Schema der Plätze	114
Abb. 72: Brachfläche am Standort der abgebrochenen Sektkellerei Kleinoscheg	117
 PLÄNE:	
Legende der Pläne, Nahverkehrsknoten Bestandsplan	118
Gesamtplan	119, 120
Querverbindung	121, 122
Nahverkehrsknoten [NVK] und Bezirkszentrum Gösting, Grundriss	123, 124
Nahverkehrsknoten [NVK] und Bezirkszentrum Gösting, Draufsicht	125,126
Ansichten	127, 128
Schnitte	129, 130

## Literaturverzeichnis

- Artner, Wolfgang: Archäologische Übersicht. In: Resch, Wiltraud (Bearb.): Die Kunstdenkmäler der Stadt Graz. Die Profanbauten des I. Bezirkes, Altstadt. (Österreichische Kunsttopographie; Bd. 53). Wien: Schroll. 1997
- Bouvier, Friedrich: Die Städtebauliche Struktur der Murvorstadt ab 1848. In: Die Kunstdenkmäler der Stadt Graz. Die Profanbauten des IV. und V. Bezirkes (Lend und Gries). (Österreichische Kunsttopographie; Bd. 46). Wien: Schroll. 1984
- Burgstaller, Volkmar: Graz - Entwicklung der Stadt westlich der Mur. Bd. 1, Graz. 1983
- Brockhaus Enzyklopädie. 21. völlig neu bearb. Auflage. Leipzig (u.a.): Brockhaus. 2006
- Dienes, Gerhard M.: Aus der Geschichte der ehemaligen Vororte von den Anfängen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. In: Brunner, Walter (Hrsg.): Geschichte der Stadt Graz. Lebensraum – Stadt – Verwaltung. Bd.1, Graz: Eigenverlag der Stadt Graz. 2003
- Dienes, Gerhard M.; Kubinzky, Karl A.: Gösting und seine Geschichte. Broschüre zur gleichnamigen Bezirksausstellung. Kulturreferat der Landeshauptstadt Graz / Stadtmuseum (Hrsg.) Graz. 1989
- Dienes, Gerhard M.: Von der Postkutsche zur 'rush hour'. In: Brunner, Walter (Hrsg.): Geschichte der Stadt Graz. Wirtschaft – Gesellschaft – Alltag. Bd.2, Graz: Eigenverlag der Stadt Graz. 2003
- Dienes, Gerhard M.: Vor der Stadt. In: Murlasits, Elke (Hrsg.): Gries. Lend. (Buchreihe:Geschichte.Räume.Identityten.) Graz: Leykam, 2009
- Dorn, Inge: „Wiener Straße“ In: Sztatecsny, Amélie (Bearb.): Die Kunstdenkmäler der Stadt Graz. Die Profanbauten des IV. und V. Bezirkes (Lend und Gries). (Österreichische Kunsttopographie; Bd. 46). Wien: Schroll. 1984
- Knoflacher, Hermann: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. 2. verb. und erw. Aufl. Wien: Böhlau. 1996
- Kubinzky, Karl A.: Die Stadtrandgemeinden und Stadtrandbezirke von 1850 bis zur Gegenwart im Überblick. In: Brunner, Walter (Hrsg.): Geschichte der Stadt Graz. Lebensraum – Stadt – Verwaltung. Bd.1, Graz: Eigenverlag der Stadt Graz, 2003
- Kubinzky, Karl A.: Gemeinsam durch Graz Das Gestern des öffentlichen Verkehrs. In: Edegger, Erich (Hrsg.): Graz. Geschichtsbilder einer Stadt. Graz: Verein Grazer Stadtidee, 1987
- Kubinzky, Karl A.: Graz an der Mur. In: Edegger, Erich (Hrsg.): Graz. Geschichtsbilder einer Stadt. Graz: Verein Grazer Stadtidee, 1987
- Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt. Braunschweig: Vieweg + Sohn, 1975
- Magistrat Graz. Amt für Statistik, Wahlen und Einwohnerwesen (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch der

Stadt Graz. Graz: Medienfabrik Graz / Steierm. Landesdruckerei GmbH. 1999

Magistrat Graz. Präsidiatamt (Hrsg.): Bevölkerung der Landeshauptstadt Graz, Stand 1.1.2010. Graz: Referat für Statistik, Druckerei und Kopierservice. 2010

Marauscheck, Gerhard: Die Schaffung von Groß Graz im Jahre 1938 und ihre Vorgeschichte. In: Bouvier, Friedrich; Valentinitzsch, Helfried (Leit.): Stadt Graz (Hrsg.): Historisches Jahrbuch der Stadt Graz. Bd. 18/19, 1988

Mittermüller, Franz; Reismann, Bernhard A. : Stadtlexikon. In: Brunner, Walter (Hrsg.): Geschichte der Stadt Graz. Stadtlexikon. Bd.4, Graz: Eigenverlag der Stadt Graz, 2003

Puschnig, Reiner: Burg Gösting bei Graz. Graz: Burgverein Gösting, 1971

Resch, Wiltraud (Bearb.): Die Befestigungsanlage des 16. und 17. Jahrhunderts. In: Die Kunstdenkmäler der Stadt Graz. Die Profanbauten des I. Bezirkes, Altstadt. (Österreichische Kunsttopographie; Bd. 53). Wien: Schroll, 1997

Resch, Wiltraud (Bearb.): Die mittelalterliche Stadtanlage von Graz. In: Die Kunstdenkmäler der Stadt Graz. Die Profanbauten des I. Bezirkes, Altstadt. (Österreichische Kunsttopographie; Bd. 53). Wien: Schroll, 1997

Resch, Wiltraud: Ein Gang durch die Geschichte. In: Celedin, Gertrude (Hrsg.): Graz. Graz : ADEVA, 2003

Saiko, Harald: Ideales Wohnen. Ein Europa der Einfamilienhäuser. In: Hubeli, Ernst (Red.): 100% Stadt. Der Abschied vom nicht Städtischen. Graz: Haus der Architektur Graz, 2003

Schmölzer, Elisabeth: Die Entwicklung der Murvorstadt bis ins 19. Jahrhundert. In: Sztatecsny, Amélie (Bearb.): Die Kunstdenkmäler der Stadt Graz. Die Profanbauten des IV. und V. Bezirkes (Lend und Gries). (Österreichische Kunsttopographie; Bd. 46). Wien: Schroll. 1984

Schweigert, Horst (Bearb.): Die Kunstdenkmäler Österreichs. Graz. Graz zum 850jährigen Stadtjubiläum. (Dehio Handbuch). Wien: Schroll. 1979

Spreitzhofer, Karl: Die Eisenbahn in Graz. In: Edegger, Erich (Hrsg.): Graz. Geschichtsbilder einer Stadt. Graz: Verein Grazer Stadtidee, 1987

Statistik Austria: Bestand an Kraftfahrzeugen 2009. Wien. 2010

Statistik Austria: Gebäude und Wohnungszählung. Hauptergebnisse Steiermark. Wien: Verlag Österreich GmbH, Wien. 2004

Statistik Austria: Österreich Zahlen Daten Fakten 09/10, Wien. 2009

Umweltbundesamt: CO<sup>2</sup> - Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. Onlinepublikation: <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/3773.html>, Dessau-Roßlau. 2010

## INTERNETQUELLEN

bing maps

<http://www.bing.com/maps/?mkt=de-de>

Geodaten Graz

<http://gis.graz.at/cms/ziel/1060687/DE/>

GIS Steiermark, Digitaler Atlas Steiermark 3.0

<http://www.gis.steiermark.at/cms/ziel/73679/DE/>

Österreichische Raumordnungskonferenz

ÖROK ATLAS

<http://www.oerok-atlas.at/index.php>

Statistik Austria

<http://www.statistik.at/>