

# Vorstadtgeflüster

Perspektiven für die Waasenvorstadt -  
Leoben

## Diplomarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

### **Studienrichtung:**

Architektur

Dominik Holzinger

### **Technische Universität Graz**

Erzherzog-Johann-Universität

Fakultät für Architektur

### **Betreuer:**

Doytchinov, Grigor, Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn.

Institut für Städtebau

05/2011

## Dankesworte

Ich möchte mich herzlich bedanken bei meinem Diplomarbeitsbetreuer Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov, der durch seine konstruktive Kritik wesentlich zur Fertigstellung dieser Arbeit beigetragen hat und mich gelehrt hat stets das Wesentliche im Blickpunkt zu behalten.

Dank gilt DI Heimo Berghold vom Stadtbauamt Leoben, der mir bei der Beschaffung aller nötigen Unterlagen behilflich war und mich durch beratende Gespräche unterstützt hat.

Meinen Eltern und Großeltern möchte ich für die Geduld und Unterstützung während meines Studiums danken. Meinen Brüdern für die, in einem positiven Sinn, ablenkenden Freizeitaktivitäten.

Kathrin und Lena danke ich für ihre Unterstützung, ihre Geduld, ihren Humor und ihre hervorragende Reisebegleitung.

## 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 entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz am .....  
(Dominik Holzinger)

## 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 .....  
(Dominik Holzinger)



## Kurzfassung

Die Waasenvorstadt in unmittelbarer Nähe zur Leobener Altstadt, ist einerseits durch ihre Heterogenität, von mittelalterlichen Vorstadtstraßen bis hin zu Industriebetrieben, bestimmt. Andererseits stehen Gebiete mit einer dynamischen Entwicklung Bereichen gegenüber, wo kaum Investitionen in die abgenutzte Bausubstanz getätigt werden.

Eine Untersuchung der Lage innerhalb von Stadt und Region, sowie eine empirische Analyse der Bestandssituation des Zielgebietes anhand ausgewählter Teilbereiche liefern die Grundvoraussetzungen um, mit Blick auf das Ganze, Verbesserungsvorschläge für Schwächen und unzureichende oder überholte Anordnungsmuster zu entwickeln und neue Stärken zu schaffen.

Anhand der in der Analyse gewonnenen Erkenntnisse wird ein Entwicklungskonzept erarbeitet, das konkrete Vorschläge zur Neuorientierung des Stadtteils bietet.

Diese Vorschläge werden durch einen städtebaulichen Entwurf in ein gesamtträumliches Konzept umgesetzt. Durch eine stärkere Vernetzung der einzelnen Teilbereiche und des Grünraums, sowie durch gezielte bauliche Eingriffe erhält der Stadtteil, an der Schnittstelle zwischen Stadtzentrum und Peripherie, eine eigene Identität.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie werden die geplanten baulichen Interventionen mittels Testentwürfen auf ihre Umsetzbarkeit hin untersucht.

# Inhalt

<b>Einleitung</b>	8
<b>Allgemeine Grundlagen</b>	12
<b>Die Region Obersteiermark Ost</b>	14
<b>Leoben</b>	18
Örtliche Raumplanung und Stadtentwicklung	
Städtische Struktur	
Historischer Überblick	
Zentrale städtische Entwicklungen seit 1997	
<b>Bearbeitungsgebiet Waasenvorstadt</b>	32
Analyse strukturbildende Elemente	
Analyse Nutzungsstruktur	
Analyse Verkehr	
Analyse Fußgänger, Öffentlicher Verkehr, Ruhender Verkehr	
Analyse Grünraum	
Wertanalyse	
Historische Analyse	
Zusammenfassung Analyse	

<b>Entwicklungskonzept</b>	58
<b>Städtebaulicher Entwurf</b>	68
Entwurfparameter	
Waasenstraße	
Waasenpark	
Büro- und Geschäftsquartier	
Wohnquartier	
<b>Machbarkeitsstudie</b>	82
Büro- und Geschäftsquartier	
Wohnquartier	
<b>Literaturverzeichnis</b>	98
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	100

## Einleitung

*Ein persönlicher Einstieg.*



*Betritt man die Waasenvorstadt von der Altstadt her über die Waasenbrücke, so ist noch viel vom innerstädtischen Leben der gegenüberliegenden Murseite spürbar. In unmittelbarer Nähe befindet sich ein neu errichtetes Bürogebäude. Die Straßen sind belebt.*

*Durchschreitet man jedoch die Waasenvorstadt weiter Richtung Süden, so verändert sich dieser Eindruck. Die Frequenz an Passanten nimmt ab, die Anzahl an "Zu Vermieten"-Schildern nimmt zu. Der Spaziergang entlang der Waasenstraße endet an der vierspurigen Bundesstraße. Hier befindet sich gegenüber einer Kirche eine Wiese die Teils als PKW-Abstellplatz genutzt. Im direkten Kreuzungsbereich steht ein schleifenartig angelegtes System von Plakatwänden, die nach einem ausgeklügelten System so aufgestellt sind, dass Autofahrer aus allen 5 Richtungen kommend die frohe Werbebotschaft empfangen können.*

**Abb. 8.1** oben links  
Fußgängerbrücke Stadtkai

**Abb. 8.2** oben rechts  
Waasenstraße

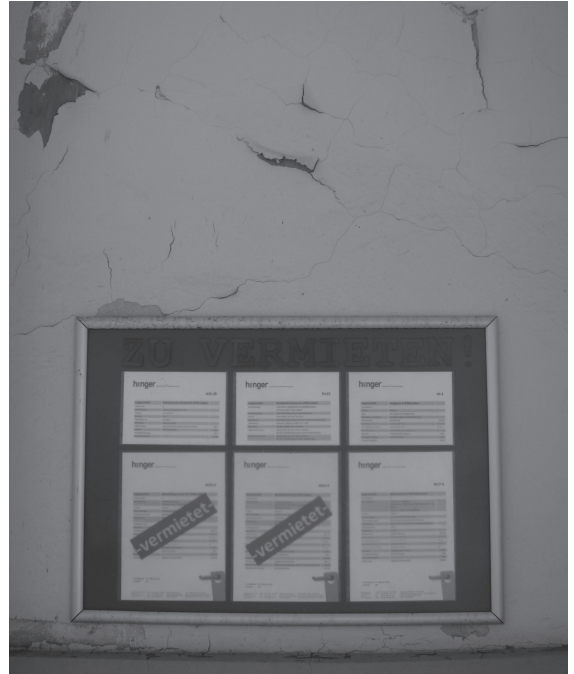
**Abb. 9.1** gegenüber  
Dienstleistungszentrum,  
Vordernberger Straße





Dieser Text ist eine kurze Schilderung meines ersten Besuches der Waasenvorstadt, nachdem ich mich entschieden hatte dieses Gebiet im Rahmen meiner Diplomarbeit zu bearbeiten.

Ich habe den größten Teil meines bisherigen Lebens im Mürztal verbracht. Also im Gebiet der Mur-Mürz-Furche zu der auch Leoben zählt. Dieser Teil Österreichs löst bei vielen Menschen, sowohl solchen die hier geboren und aufgewachsen sind, als auch Ortsfremden oft hauptsächlich negative Assoziationen aus.



Als ich vom Vorhaben der Stadtbaudirektion Leoben erfuh, eine städtebauliche Studie zur Waasenvorstadt erstellen zu lassen, entschied ich mich dazu, dieses Gebiet im Rahmen meiner Diplomarbeit zu bearbeiten.

Dieses Gebiet, das mir zuvor nicht bekannt war, erschien mir geeignet um mich weitgehend unbeeinflusst von persönlichen Einflüssen und Erinnerungen mit dieser Region zu beschäftigen.

Als positiv denkender Mensch hoffe ich, mit dieser Arbeit zumindest einen kleinen Teil zu einem positiven, zukunftsorientierten Bild der Region beizutragen.

**Abb. 10.1** oben links

*Zu vermieten 1, Vordernberger Straße*

**Abb. 10.2** oben rechts

*Zu vermieten 2, Waasenstraße*

**Abb. 11.1** gegenüber oben

*Mündung des Vordernbergbaches in die Mue*

**Abb. 11.2** gegenüber links

*Gasthaus "Zum Greif", Waasenstraße*

**Abb. 11.3** gegenüber rechts

*Einkaufszentrum, Am Tivoli*



## Allgemeine Grundlagen

*“ARCHITEKT Wenn ich Sie richtig verstehe, so sind Sie der Meinung, daß man den Städtebau nicht einfach den Architekten überlassen kann.”*

*LAIE [...] die Aufgabe stellt nicht der Fachmann, sondern immer der Laie [...] Oder sagen wir statt Laie: die Gemeinschaft aller Laien, die Gesellschaft, die Polis.”<sup>1</sup>*

Städtebaulichen Planungen sollten stets das Gemeinwohl im Auge behalten. Oberstes Ziel sollte sein, das bestmögliche Lebensumfeld für alle Personen der Gemeinschaft zu schaffen. Seitens der öffentlichen Hand werden Gesetze und Verordnungen erlassen, um diese Interessen zu sichern. Diese Gesetze können einen allgemeinen Rahmen behandeln, wie zum Beispiel die Bauordnungen und Raumordnungsgesetze der Länder, oder aber einen speziellen Rahmen abdecken.

### Raumplanung und Raumordnung

Die Raumplanung und Raumordnung wird in Österreich sowohl von Bund, Ländern als auch von Gemeinden übernommen. Während der Bund sektorale Zuständigkeiten übernimmt (z.B. Wasserrecht, Gewerberecht), verfügen die Länder über umfassende Planungsbefugnisse. Landesgesetze bilden die Grundlage für die weitere überörtliche und örtliche Raumplanung. Die Koordinierung der raumplanerischen Tätigkeiten auf gesamtstaatlicher Ebene übernimmt die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK).<sup>2</sup>

Für die Steiermark bildet das Steiermärkische Raumordnungsgesetz 2010 und das Landesentwicklungsprogramm 2009 die gesetzlichen Rahmenbedingungen. Im Rahmen des Landesentwicklungsprogrammes 2009 werden Regionen<sup>3</sup>, als Planungseinheit eingeführt und festgelegt, für die regionale Entwicklungsprogramme zu erstellen sind. Die Region soll als kleinste Einheit der überörtlichen Raumplanung die Zusammenarbeit über Verwaltungsgrenzen

1 Frisch, 1986, S. 264

2 vgl. ÖROK, 2010: Raumordnung in Österreich

3 Regionen: Liezen, Obersteiermark Ost, Obersteiermark West, Oststeiermark, Südoststeiermark, Südweststeiermark, Steirischer Zentralraum. vgl. LGBl Nr. 75/2009, Landesentwicklungsprogramm, S. 5f.

hinweg vertiefen und so die Wettbewerbsfähigkeit stärken.

Im Sinne des Landesentwicklungsprogrammews 2009 wurde im Rahmen der Initiative Regionext ein Regionsprofil für die Region Obersteiermark Ost erstellt, welches die aktuellsten Daten und Überlegungen zur überörtlichen Raumplanung auf Regionsebene bietet. Das Regionale Entwicklungsprogramm, sowie das Regionales Entwicklungsleitbild für die Planungsregion Leoben bilden eine weitere Grundlage.

### **Vorgehensweise**

Das Haus als kleinste Einheit des urbanen Lebens ist stets eingebettet in ein übergeordnetes Netz an Verknüpfungen und Verflechtungen, welches im Rahmen von Raumordnung und Raumplanung behandelt wird.

Beginnen möchte ich meine Arbeit mit Betrachtungen über die Region Obersteiermark Ost welche, als Zusammenschluss mehrerer Gemeinden, die oberste Ebene dieses Netzes für meine Bearbeitungsgebiet darstellt.

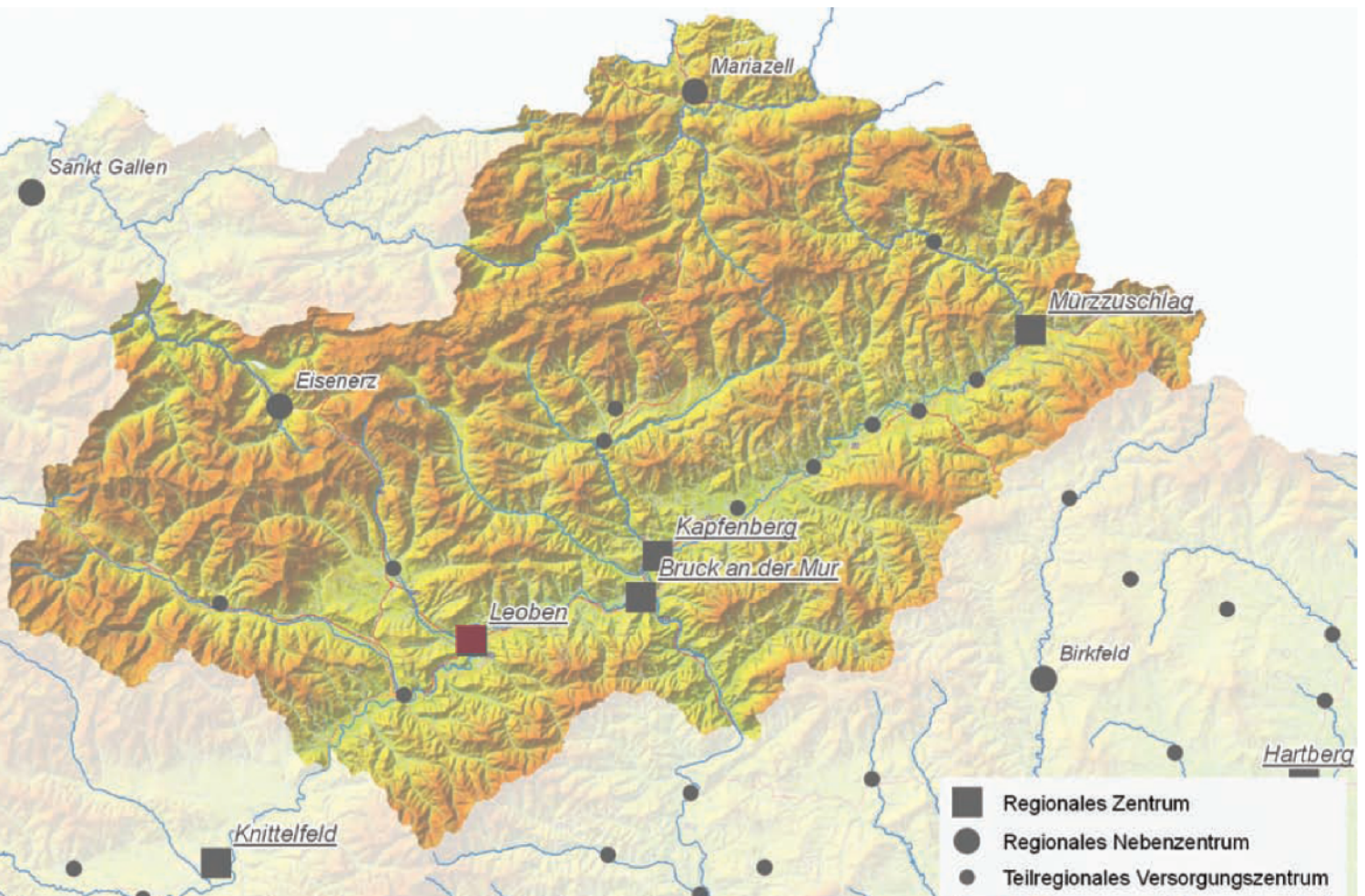
Die nächste Bearbeitungseinheit ist die Gemeinde Leoben als historisch gewachsene Struktur mit einem eigenen, differenzierten Aufgabenbereich.

Das Planungsgebiet der Waasenvorstadt schließlich, ist als Quartier die lokale Einheit für die Grundversorgung innerhalb der Gemeinde.

Eine empirische Analyse der Bestandssituation liefert die Grundvoraussetzungen um, mit Blick auf das Ganze, Verbesserungsvorschläge für Schwächen und unzweckmäßige oder überholte Anordnungsmuster zu entwickeln und neue Stärken zu schaffen. Ziel ist es die Identifikationsmöglichkeiten des Quartiers zu steigern und damit zu einer positiven Entwicklung von Gemeinde und Region beizutragen.<sup>1</sup>

1 vgl. Oswald, 2002, S 11-18

## Die Region Obersteiermark Ost



*Die Betrachtung der Planungseinheit Region gibt Auskunft über den derzeitigen Stand, hinsichtlich der Faktoren Demographie und wirtschaftliche Entwicklungen. Ziel ist es Herausforderungen und Chancen für zukünftige Entwicklungen zu erkennen.*

Abb. 14.1 oben  
Übersichtplan der Region  
Obersteiermark Ost

Die Region Obersteiermark Ost entspricht den politischen Bezirken Leoben, Bruck an der Mur und Mürzzuschlag. Durch die inneralpine Lage ist die Region landschaftsräumlich geprägt durch die Täler der Flüsse Mur und Mürz. Der Dauersiedlungsraum, mit einem Anteil von 15,4 % an der Gesamtfläche, konzentriert sich auf die Täler und Beckenlagen.

Kernsiedlungsraum sind die Städte Bruck an der Mur, Leoben und Kapfenberg, welche im Landesentwicklungsprogramm 2009 zum regionalen Zentrum Stadtregion Obersteiermark zusammengefasst werden.<sup>1</sup>

Die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz ist vor allem im Bereich des Mur- und Mürztals durch die A9(Phyrnautobahn), S6 (Semmering Schnellstraße), S35 (Brucker Schnellstraße) und die S36(Murtal Schnellstraße), sowie die Bahnverbindungen Wien-Graz, Wien-Klagenfurt und Graz-Salzburg gegeben.

### Demographische Entwicklungen und Haushalte

Die Region Obersteiermark Ost zählte laut zentralem Melderegister 2009 168.253 Einwohner. Im Zeitraum von 2002 bis 2009 ging die Gesamtbevölkerung um 3,9 % zurück. Dieser Rückgang ist sowohl auf eine negative Geburten- wie auch Wanderungsbilanz zurückzuführen. Während die Bevölkerung annähernd Flächendeckend zurückging, konnten einige Gemeinden entlang des höherrangigen Verkehrsnetzes, in der Nähe der Arbeitszentren eine positive Wanderungsbilanz und Bevölkerungsgewinne verzeichnen. Besonders drastisch zeigte sich der Bevölkerungsrückgang in peripheren Gemeinden (z.B.: Eisenerz, Vordernberg, Gußwerk).

Die Anzahl der Haushalte erhöhte sich im Zeitraum von 1991 bis 2001 um 3,2% was auf einen, auch österreichweit zu beobachtenden, Trend zu Einpersonenhaushalten zurückzuführen ist.<sup>2</sup>

Eine Besonderheit der Region ist der überdurchschnittlich hohe Anteil der Person im Alter von über 65 Jahren. Österreichweit verzeichnet der Bezirk Leoben, mit einem Anteil von 24,1 % an der Gesamtbevölkerung, sogar den höchsten Wert außerhalb Wiens.<sup>3</sup>

1 LGBI Nr. 75/2009, Landesentwicklungsprogramm, 6 f.

2 vgl. A 16: Regionsprofil Obersteiermark Ost, 10-13

3 vgl. Hanika, 2010, 105.



**Abb. 16.1** links

*Die Werksanlagen der Voest Alpine in Leoben - Donawitz um 1960*

## Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarkt

Die Region ist seit jeher wirtschaftlich geprägt durch den Bereich Industrie und Gewerbe. Vorherrschend ist, bedingt durch die Nähe zum Erzberg - dem größten Erztagebau Mitteleuropas<sup>1</sup> - die metallverarbeitende Industrie. Nach der strukturellen Neuorganisation, im Rahmen der Krise der großen metallverarbeitenden Betriebe gegen Ende des 20. Jahrhunderts, hat sich die wirtschaftliche Situation stabilisiert und einen vermehrten Wandel hin zu den Dienstleistungsbereichen vollzogen. Ein Großteil der Arbeitsplätze konzentriert sich auf wenige Arbeitszentren. So entfallen über 50% aller Dienstleistungsarbeitsplätze auf die Städte Bruck/Mur, Leoben und Kapfenberg<sup>2</sup>.

## Bildung und Sozialwesen

Wichtige Bildungseinrichtungen sind der Standort Kapfenberg der FH Joanneum, sowie die Montanuniversität Leoben, welche auch wichtige Synergien mit, in der Region tätigen Industriebetrieben, bilden.

1 vgl. Abenteuer Erzberg, (2011): <http://www.abenteuer-erzberg.at/de/erzberg/geologie.html> (12.02.2011)

2 vgl. A 16: Regionsprofil Obersteiermark Ost, 14-17



Hinsichtlich der Versorgungsqualität mit medizinischen und sozialen Einrichtungen, wie Kinder- oder Altenbetreuungseinrichtungen, weist die Region keine großen Abweichungen gegenüber dem Österreichischen Durchschnitt auf.<sup>1</sup>

### **Zukunftsansichten, Herausforderungen, Chancen**

Entsprechend den letztgültigen Bevölkerungsprognosen wird sich der Trend zum Bevölkerungsrückgang fortsetzen. Der Region wird bis zum Jahr 2030 ein Rückgang von 8,2 % prognostiziert.<sup>2</sup> Auch die Altersstruktur wird sich weiterhin hin zu den älteren Altersgruppen verschieben. Der derzeitige Anteil der Bevölkerungsgruppe "65+" von 29%, wird sich auf einen prognostizierten Anteil von 37,3% erhöhen. Dieser Anstieg wird jedoch, bedingt durch die bereits weit fortgeschrittene Überalterung und Abwanderung, weniger signifikant als in weiten Teilen Österreichs ausfallen.<sup>3</sup>

Auch in Zukunft wird die produzierende Industrie die treibende Kraft der Region bleiben, weshalb es von großer Bedeutung ist, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Betriebe auch in Zukunft zu erhalten. Hierbei wird der Erhalt des Erwerbspotentials (Bevölkerung von 20 - 64 Jahren) ein entscheidender Faktor sein.

Als Chance bietet sich der weitere Ausbau bereits vorhandener Kompetenzen im Gebiet der Technologien und eine Forcierung im Bereich der wirtschafts- bzw. industrienahen Dienstleistung zur Neuschaffung attraktiver Arbeitsplätze.

Hinichtlich der stadträumlichen Entwicklungen bietet sich aufgrund des, durch den Bevölkerungsrückgang bedingten, geringen Baulandbedarfes die Möglichkeit, vorhandene Siedlungsräume und Wirtschaftsstandorte aufzuwerten und neu zu organisieren.

1 vgl. A 16: Regionsprofil Obersteiermark Ost, 21-23

2 vgl. Hanika, 2010, S 75-81.

3 vgl. ebda., S 95-100

# Leoben



*Die Betrachtung des Bearbeitungsgebietes innerhalb der Stadt gibt Auskunft über die Stärken und Schwächen des Standortes. Dies liefert die Grundlage für die detaillierte Untersuchung des Bearbeitungsgebietes.*

**Abb. 18.1** oben

*Orthoflytbild des Gebietes der Stadtgemeinde Leoben mit Ersichtlichmachung des Bearbeitungsgebietes*

Leoben ist mit 24.709 (Stand: 01.01.2010)<sup>1</sup> Einwohnern die zweitgrößte Stadt der Steiermark und Bezirkshauptstadt des gleichnamigen Bezirkes. Die Stadt liegt im mittleren Murtal, im Westen der Region Obersteiermark-Ost.

In unmittelbarer Nähe befindet sich der Verkehrsknotenpunkt St. Michael, wo sich die überregionalen Nord-Süd Verbindungen der A9 (Phyrnautobahn) bzw. der Bahnverbindung Graz-Linz und Ost-West Verbindungen der S6 (Semmering-Schnellstraße) bzw. der Bahnverbindung Wien-Klagenfurt kreuzen.

Mit der voestalpine AG und der AT&S AG befinden sich am Standort 2 Leitbetriebe der Region. Leoben ist ein regional wichtiger Bildungs-, Handels- und Dienstleistungsstandort und verfügt mit der Montanuniversität Leoben auch einen Bildungsstandort von überregionaler Bedeutung.

## Örtliche Raumplanung und Stadtentwicklung

Als Grundlage für die örtliche Raumplanung, welche von der Stadtgemeinde Leoben durchgeführt wird, dient das Stadtentwicklungskonzept Nr. 4.00 sowie der Flächenwidmungsplan Nr. 4.00 2005. Miteinbezogen in das Stadtentwicklungskonzept wurde das Leitbild „Leoben - Gestalten sie Zukunft“, das anhand von thematischen Gruppen, unter Bürgerbeteiligung, Ziele für die zukünftige Entwicklung der Stadt formulieren soll.

Primäres Ziel der örtlichen Raumplanung ist demnach die Stärkung der Stadt als Regionales Zentrum, insbesondere als Standort für Wohnen und Aus- sowie Weiterbildung. Für den Bereich Industrie wird eine verstärkte Kooperation von Wissenschaft und Forschung in Verbindung mit der Montanuniversität, sowie ein Ausbauen der Zusammenarbeit mit den regionalen Zentren Bruck an der Mur und Kapfenberg angestrebt. Besonderes Augenmerk liegt auf der Entwicklung und Gründung von KMU (kleinere und mittlere Unternehmen) im Bereich von gemeinsamen Dienstleistungen, Unternehmenskooperationen und der Zusammenarbeit von Wirtschaft und Forschung.

Die industriell-gewerblichen Betriebsstandorte sollen im Sinne einer gesamtsädtischen Entwicklung an Flächen mit hoher Standortgunst, vor allem mit Anschluss an das regionale und überregionale Verkehrsnetz gebündelt werden.

1 vgl. Amt der Stmk. Landesregierung: <<http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/beitrag/10058470/1523019>> (15.03.2011)



Für die weitere Siedlungsentwicklung sollen größere zusammenhängende Baulandpotentiale als Aufschließungsgebiet für Wohnen sichergestellt werden. Diese Wohngebiete sind mittels Bebauungsplänen und Bebauungsrichtlinien zu entwickeln.

Hinsichtlich der Bevölkerung wird eine Stabilisierung der Bevölkerungsverluste und „Halten“ der aktuellen Anzahl an Bewohnern angestrebt.

Bestehende Grünflächen innerhalb des Stadtgebietes sollen erhalten werden und etwaige Erweiterungs- möglichkeiten berücksichtigt werden. Zur Verbesserung der Lebensqualität vor allem im innerstädtischen Bereich, wird eine schrittweise Verkehrsberuhigung und Verkehrsverlagerung beschlossen. Die Lärmbelastung im Bereich des höherrangigen Verkehrsnetzes soll durch schrittweise abgestimmte Maßnahmen minimiert werden. <sup>1</sup>

## Städtische Struktur

Die Stadt erstreckt sich entlang des Murtales und des Vordernbergbaches. Die Siedlungsstruktur von Leoben ist stark geprägt durch diese Tallage. Durch das Pendeln der Mur innerhalb der Talsohle ist der Stadtkörper stark zersplittert.<sup>2</sup>

Im äußersten Westen des Stadtgebietes liegt der Stadtteil Hinterberg der vom Rest der Stadt durch Häuselberg und Galgenberg getrennt wird

Die Stadtteile Göß und Leitendorf befinden sich im Süden des Stadtgebietes entlang des Laufes der Mur. Entlang des engen Tales des Vordernbergbaches befindet das, durch das Betriebsgelände der voestalpine AG, vor allem industriell geprägte Donawitz

Auf einer zentral gelegenen Schleife der Mur befindet sich das Zentrum der Stadt mit der mittelalterlichen Altstadt und dem nördlich davon gelegenen Stadtteil Josefee, welcher aus einer planmäßigen Erweiterung des mittelalterlichen Kernes Ende des 19. Jahrhunderts hervorgegangen ist.

Die östlich beziehungsweise südöstlich des Zentrums gelegenen Stadtteile Judendorf-Seegraben und Lerchendorf sind geprägt durch Wohnnutzungen.

Südlich an den Stadtkern schließt der Stadtteil Mühlthal an, gelegen am Fuß des Maßenberges.

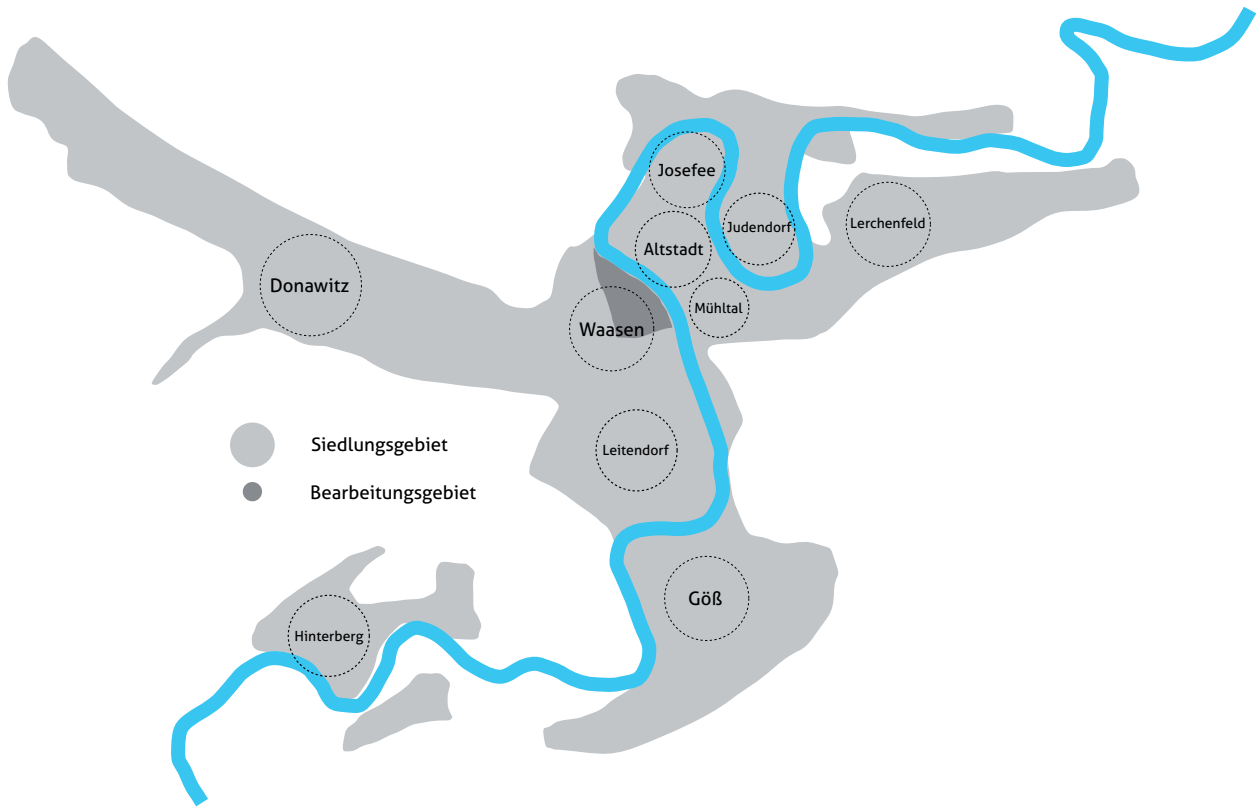
Westlich der Altstadt befindet sich der Stadtteil Waasen. Der von mir im Rahmen dieser Arbeit bearbeitete Bereich, die Waasenvorstadt, ist jenes Teilgebiet das am

**Abb. 20.1** gegenüber oben  
*Hauptplatz in der Leobener  
Altstadt*

**Abb. 20.2** gegenüber unten  
*Franz-Josef-Straße und  
Gärnerpark im Stadtteil Josefee*

1 vgl. Stadtgemeinde Leoben: Stadtentwicklungskonzept

2 vgl. Jontes 1990, S. 114



westlichen Murofer unmittelbar an die zentralen Gebiete Leobens anschließt.

**Abb. 22.1** oben

*Analyse der Verkehrssituation  
im Stadtraum*

## Verkehr

Leoben ist durch zwei Ab- und Auffahrten im Süden und Nordosten des Stadtgebietes angeschlossen an die S 6 (Semmering Schnellstraße).

Wie die Siedlungsstruktur ist auch die Verkehrsstruktur geprägt durch die enge Tallage. Die innerstädtische Hauptverkehrsachse ist die B116 die das Stadtgebiet von Westen nach Osten durchquert. Westlich des Zentrums zweigt die B115a ab, die in Richtung Nordwesten durch den Stadtteil Donawitz zum Erzberg führt. Eine weitere wichtige Straße führt vom Stadtzentrum durch die Stadtteile Leitendorf und Göß zur Südlichen Anbindung an die S6.

Das von mir bearbeitete Gebiet verfügt durch seine Lage an einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Stadt über eine hervorragende Verkehrsanbindung.

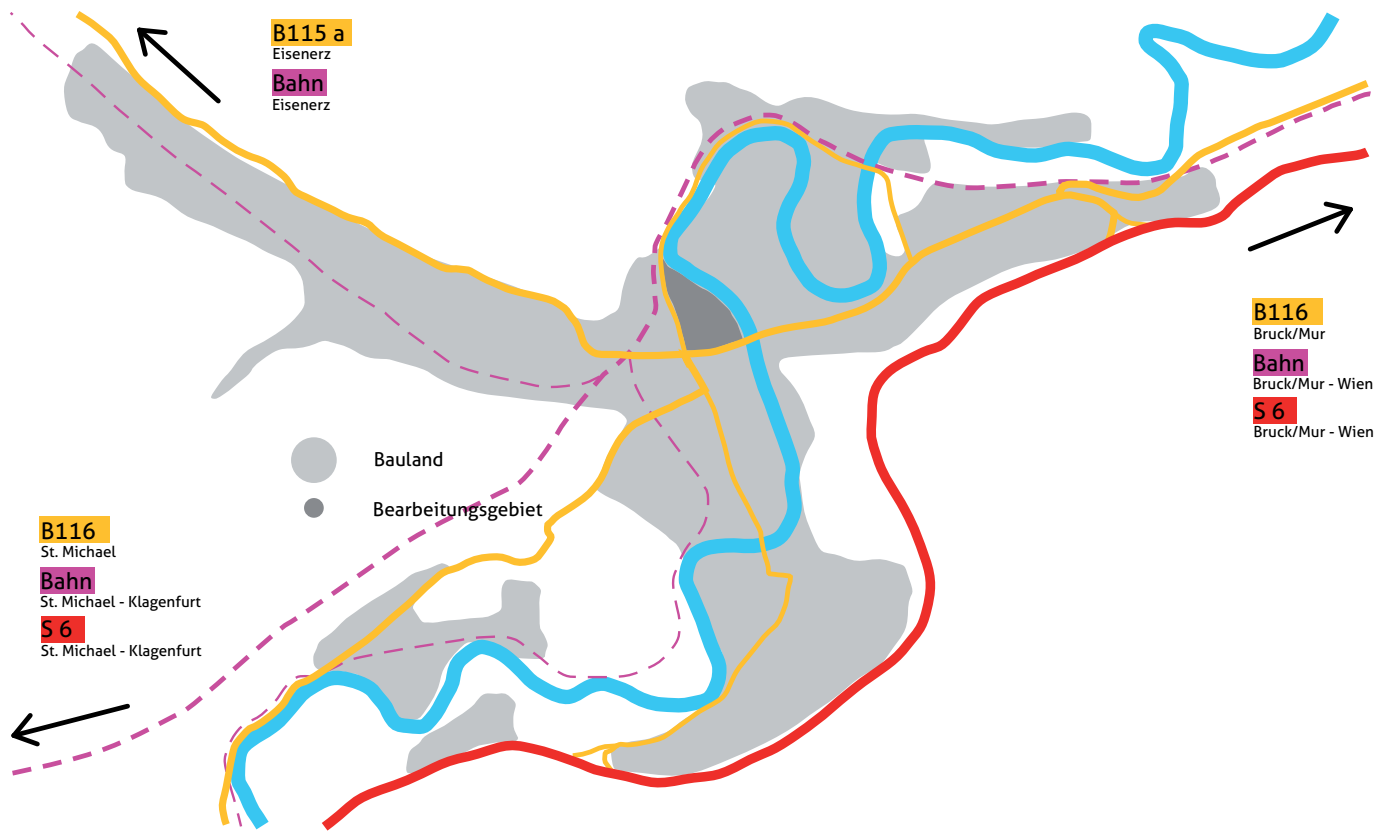


Abb. 23.1 oben

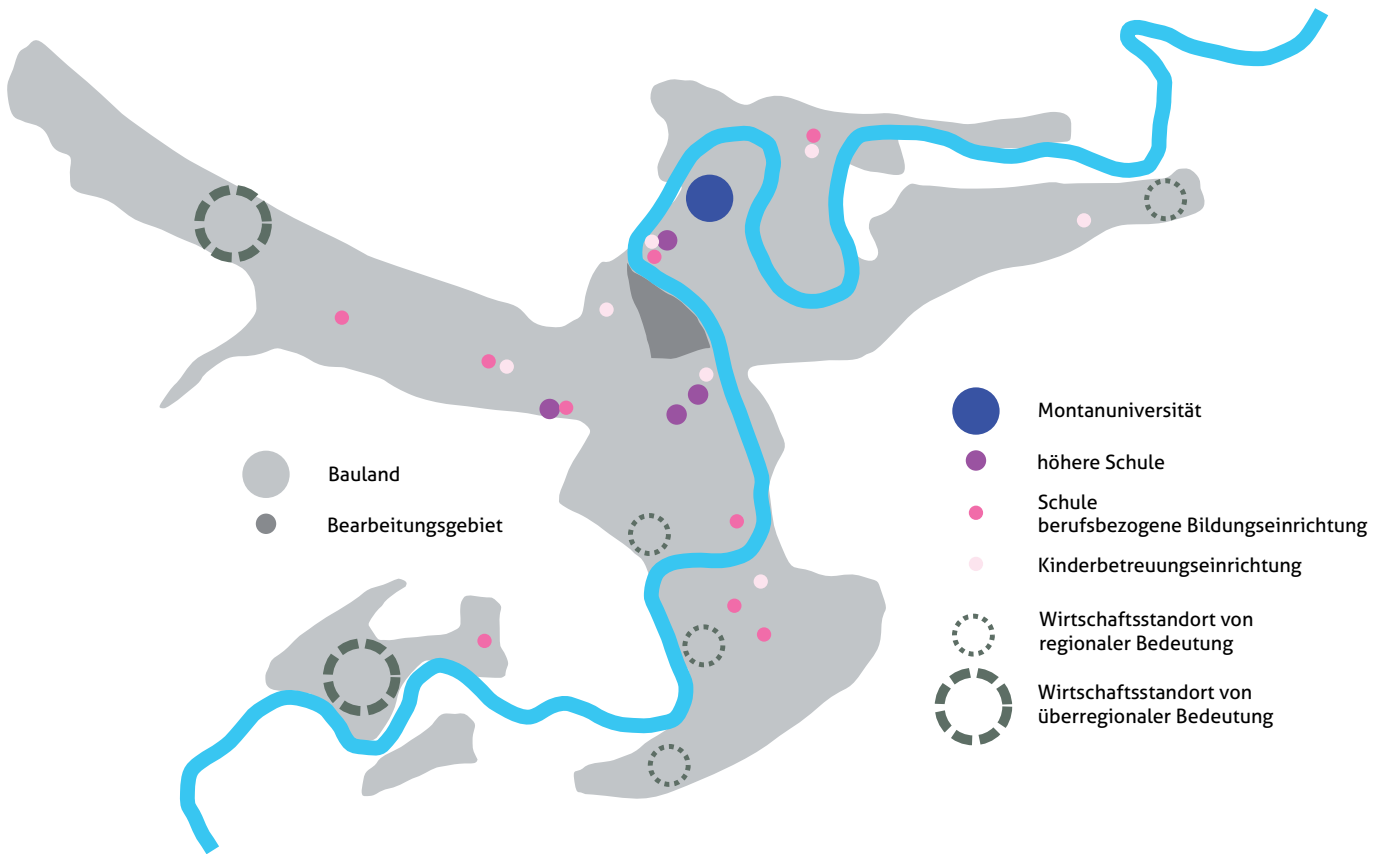
*Analyse der Verkehrssituation  
im Stadtraum*

## Wirtschaft und Bildung

Leoben verfügt als industriell geprägtes wirtschaftliches Zentrum und wichtiger Arbeitsstandort über einige flächenintensive Betriebsstandorte. Als Bezirkshauptstadt und regionales Versorgungszentrum verfügt es auch über eine Vielzahl an Handels- und Dienstleistungseinrichtungen. Die Mehrheit dieser Wirtschaftsstandorte befindet sich in peripheren Lagen, über das gesamte Stadtgebiet verteilt, entlang der Hauptverkehrsachsen.

Die Montanuniversität Leoben, gelegen im Stadtteil Josefee auf der zentralen Murhalbinsel, ist neben ihrer Funktion als Bildungseinrichtung auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Stadt.

Das von mir bearbeitete Gebiet bietet durch die zentrale Lage am Schnittpunkt zwischen Stadtzentrum und Peripherie und die hervorragende



Verkehrsanbindung gute Voraussetzungen, als Standort für die Ansiedlungen von dienstleistungsorientierten Unternehmen im Sinne der Betriebskooperationen und Vernetzung von Wissenschaft und Forschung laut Stadtentwicklungskonzept

**Abb. 24.1** oben

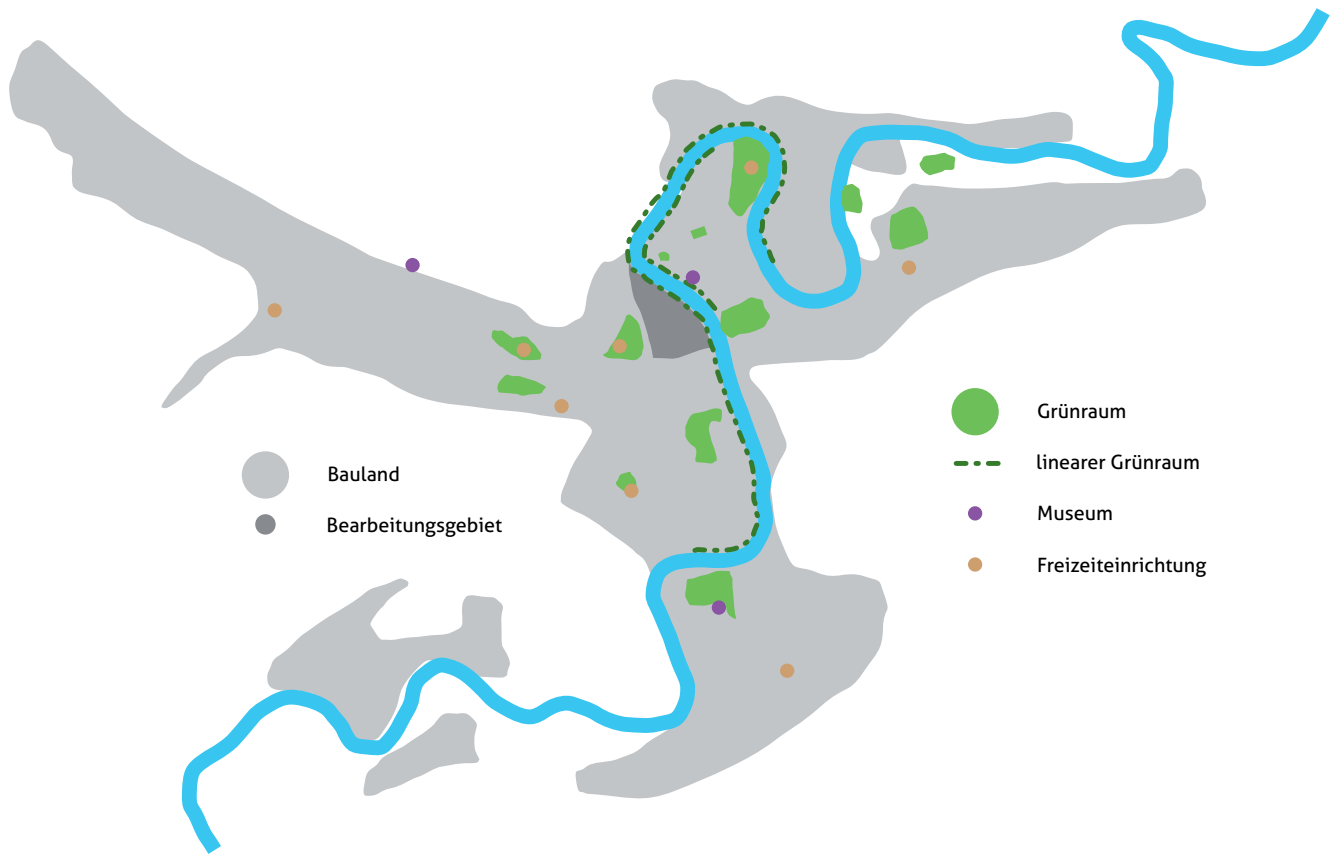
*Analyse der Faktoren Bildung und Wirtschaft im Stadtraum*

### Freizeit und Grünraum

Bedingt durch die Tallage und der damit einhergehenden intensiven Nutzung der Flächen im Tal, gibt es im Stadtgebiet kaum größere zusammenhängende Grünräume. Die Freizeiteinrichtungen und Grünflächen sind zur Versorgung der Bevölkerung flächig über das Siedlungsgebiet verteilt. Das umliegende waldreiche Bergland, das einen Großteil des Stadtgebietes ausmacht, bietet ebenfalls einen schnell erreichbaren Naherholungsraum.

Der einzige größere Zusammenhängende Erholungsraum innerhalb des bebauten Stadtgebietes ist ein Streifen frei von Bebauung entlang der Mur. Entlang dieses





**Abb. 25.1** oben

*Analyse der Faktoren Freizeit  
und Grünraum im Stadtraum*

Streifens, der als Naherholungsgebiet dient, befindet sich ein Fuß- und Radweg.

Das Bearbeitungsgebiet bietet mit seiner zentrumsnahen Lage und dem Anschluss an dieses innerstädtische Naherholungsgebiet gute Voraussetzungen als Standort für Wohnen, auch für den steigenden Anteil der Bevölkerung im hohen Alter, die weniger mobil ist.

## Historischer Überblick

Der Raum des heutigen Leoben ist bereits seit dem 3. Jahrhundert vor Christus besiedelt. Vermutlich war das Gebiet um Leoben bereits in der Bronzezeit ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für, in den Eisenerzer Alpen abgebautes, Erz.<sup>1</sup>

1173 wurde die Vorgängersiedlung der heutigen Stadt „forum luiben“, ein Straßenmarkt rund um die Jakobikirche unterhalb der Massenburg, erstmals urkundlich erwähnt.

Ab 1261 wurde die Stadt unter König Ottokar II. Premysl, zur inneren Sicherung seiner Macht (in dieselbe Zeitspanne fällt auch die Neugründung von Bruck an der Mur), aus befestigungstechnischen Gründen an der engsten Stelle einer Murschleife planmäßig neu errichtet. Die Neuanlage erfolgte nach einem rasterförmigen Grundriss mit annähernd quadratischer Ummauerung. Leoben entspricht dem Typus der mittelalterlichen Zweitorstadt. Das „Murtor“ im Osten der Stadt stellte die Verbindung zur „Italienstraße“ am Übergang zur Mur dar. Auf der anderen Murseite des „Mauttores“ im Westen der Stadt, zweigte die „Eisenstraße“ zum Erzberg ab. Quer zur stadinternen Verbindung der beiden Tore wurde der Markt- und heutige Hauptplatz angelegt.<sup>2</sup> 1314 wurde der Stadt Leoben das alleinige Handelsrecht für Eisen vom Erzberg erteilt, was einen Anstieg der Handelstätigkeiten zur Folge hatte. Im 13. Jahrhundert begann auch die Siedlungsentwicklung der Waasenvorstadt, südwestlich der Stadt am Brückenkopf zum Mauttor.

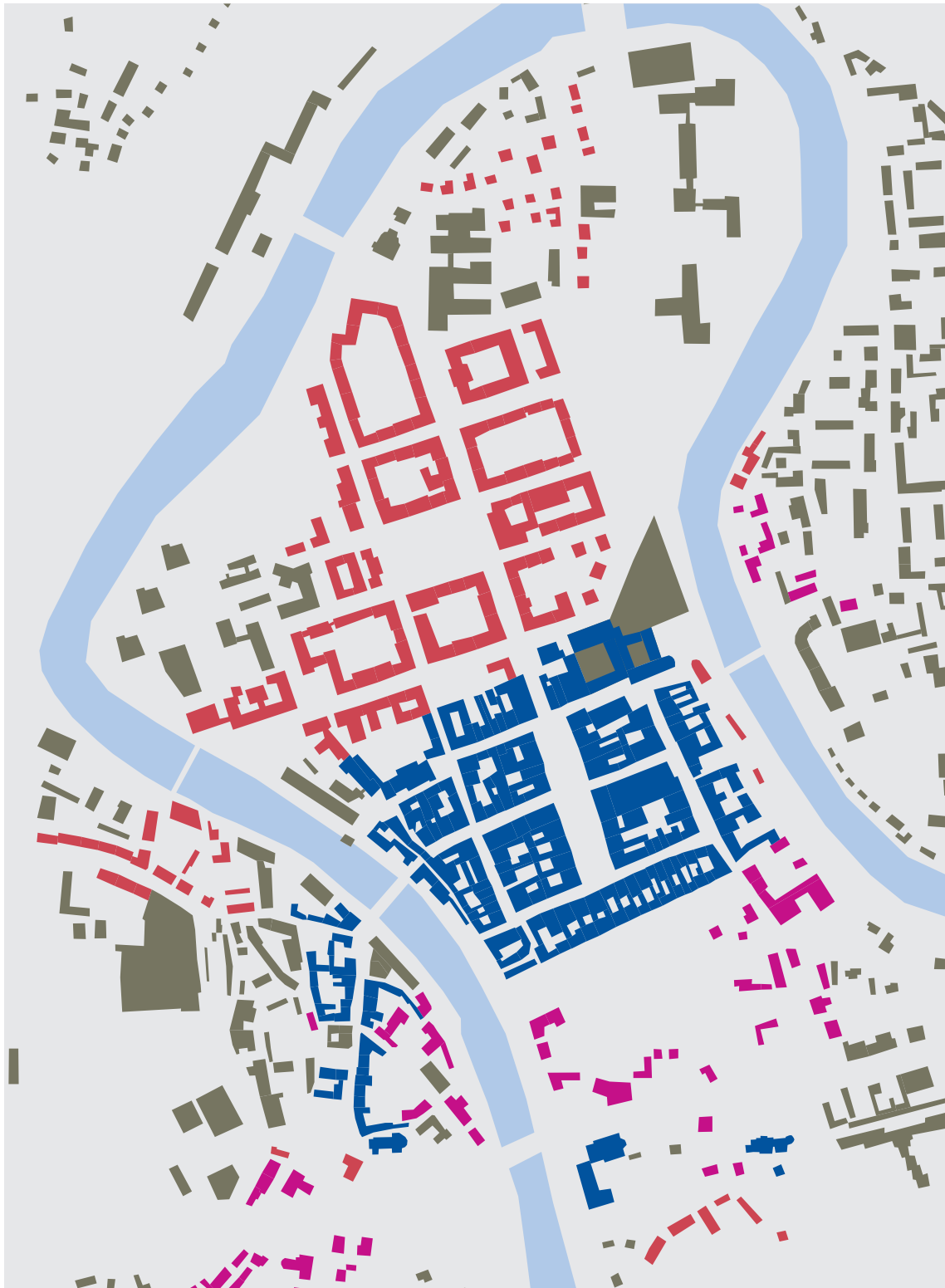
Im 15. Jahrhundert wurden die Wehranlagen der Stadt im Rahmen der Vorstöße der Türken (Belagerung 1480) instandgesetzt und verstärkt. 1496 wurden die Leobener Juden auf das Winkelfeld östlich der Stadt vertrieben, was zur Besiedlung des Bereiches der heutigen Katastralgemeinde Judendorf führte.

Im 19. Jahrhundert erlebte die Stadt, im Rahmen der industriellen Revolution, einen Aufschwung. In Leoben-Donawitz wurde das erste Stahlwerk der Steiermark errichtet, was auch zur Errichtung erster Arbeitersiedlungen führte. 1849 wird

**Abb. 27.1** gegenüber  
*Bauphasen der zentralen  
Gebiete der Stadt*

1 Vgl. Jontes, 1990, S114.

2 Einzelheiten zur Gründungsgeschichte können Maja Loehrs, Leoben. Werden und Wesen einer Stadt entnommen werden. Eine detaillierte Untersuchung der baulichen Entwicklung der Leobener Altstadt sowie der Befestigungsanlagen findet sich in Alfred Johams Leoben. Bauentwicklung und Stadtbefestigung.



1262 - Ende 18. Jh.



19. Jh. - 1885/89



1889 - 1. Hälfte 20. Jh.



2. Hälfte 20. Jh.

die 1840 in Vordernberg gegründete Montanlehranstalt nach Leoben verlegt. Von 1885-1889 erfolgte eine planmäßige Stadterweiterung auf der Murschleife nördlich der Altstadt. Bautätigkeit zeigte sich auch im Bereich der Waasenvorstadt und im Bereich der um die Jakobskirche. Auch die Schleifung der südlichen Stadtmauer und die damit verbundene Errichtung des Stadtparkes fallen in diese Zeitspanne.<sup>1</sup>

1939 wurden, die bis dahin eigenständigen Gemeinden, Göß und Donawitz eingegliedert, was sowohl die Einwohnerzahl als auch die Fläche der Stadt erheblich vergrößert hat. Im Laufe des 20. Jahrhunderts werden weitere Siedlungsräume in den Katastralgemeinden Göß, Lerchenfeld, Judendorf, Seegraben, Leitendorf, Donawitz und Hinterberg erschlossen.

In den 1980er-Jahren kam es zu einer Krise der Eisen- und Stahlindustrie, was zu einem erheblichen Bevölkerungsrückgang führte.

1997 wurde im Rahmen der Steirischen Landesausstellung "made in styria" ein Ausstellungszentrum errichtet, was den Ausgangspunkt für Neuordnungen und Umgestaltungen im Bereich der Leobener Altstadt darstellte.

## Zentrale städtische Entwicklungen seit 1997

"Leoben war die Hölle. Damals, in den 70er Jahren."<sup>2</sup> Mit dieser, wohl auch überspitzten, Aussage beschreibt Thomas Trenkler die Situation der Stadt Leoben, geprägt durch die industrielle Produktion, annähernd frei von kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungen.

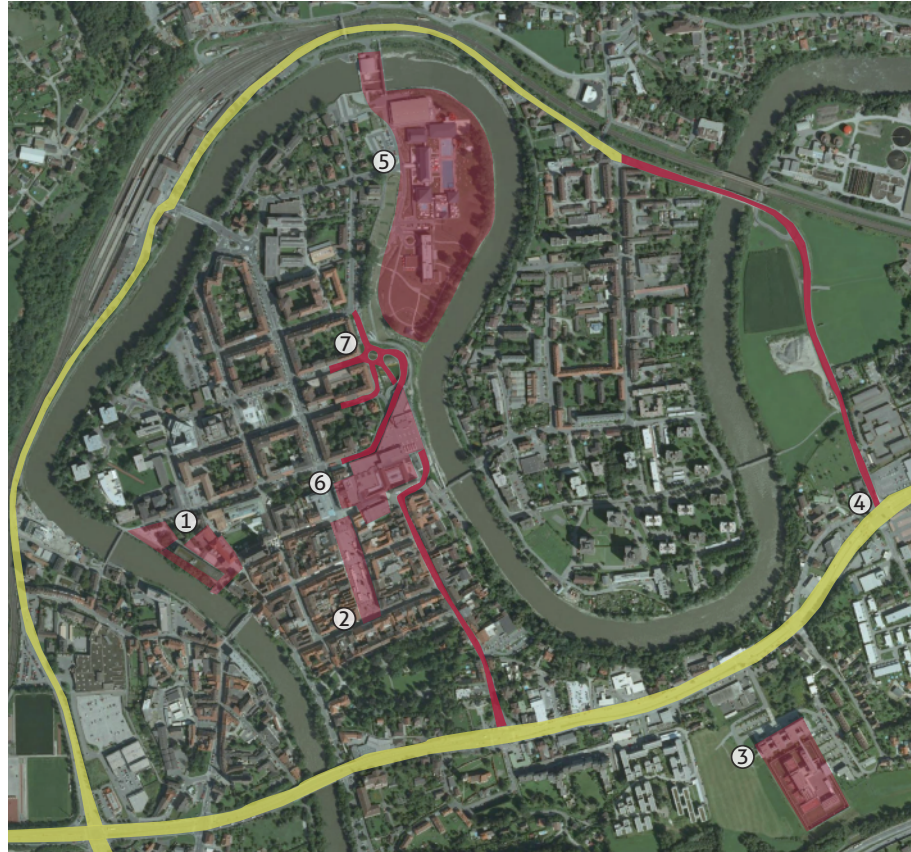
Anfang der 1990er Jahre, nachdem die Bevölkerung im Laufe der letzten 20 Jahre annähernd um ein Drittel zurückgegangen war, nutzte die Stadt die Vergabe der Landesausstellung 1997, um sich von nun an auch in einem anderen Licht zu präsentieren.

Für diese Landesausstellung wurde eine unterirdische Kunsthalle entworfen, die eine Verbindung herstellt zwischen Rathaus und dem, im nahegelegenen ehemaligen Jesuitenkolleg untergebrachten, Stadtmuseum herstellt.<sup>(1)</sup>

Parallel dazu wurde auch eine Neugestaltung weiterer Bereiche der Altstadt in

1 vgl. Jontes 1990, S. 116f.

2 Trenkler. 2002, S. 6.



**Abb. 29.1** rechts  
*Wichtige zentrale städtische  
 Entwicklungen seit 1995*

Angriff genommen. Der neu gestaltete Hauptplatz, schafft einen Raum der städtischen Begegnung und Kommunikation. Im Zuge dessen wurden auch weitere Straßenzüge innerhalb der Altstadt als Fußgängerzone neu gestaltet.<sup>1</sup> (2) Ein weiteres Mal konnte sich die Stadt, mit dem 2004 fertiggestellten Justizzentrum, prominent gelegen an der wichtigsten innerstädtischen Verkehrsachse auf einem freien Grundstück südöstlich des Zentrums, in das “architektonische” Rampenlicht stellen.(3)

Ein weiterer wichtiger Schritt zur Steigerung der Lebensqualität war die Schließung der nördlichen Umfahrung der Altstadt. Durch die sogenannte “Nordspange” konnte der innerstädtische Bereich größtenteils von Durchzugsverkehr befreit werden.(4)

Durch den Neubau des Stadtkraftwerkes konnte die Umwidmung der, von Mur und Krempl-Kanal umschlossenen, Au-Insel erwirkt werden. Auf dem

1 vgl. Trenkler, 2002 S. 10f.



Areal wurde 2008 ein ganzjährig nutzbares Freizeitzentrum für Bade- und Wellnessnutzungen mit angeschlossenem Hotelbereich eröffnet.(5)

Das, seit 2005 wieder im Eigentum der Stadt stehende ehemalige Dominikanerkloster, wurde 2008 in Verbindung mit den umliegenden Flächen, als Public Private Partnership - Projekt, zu einem innerstädtischen Einkaufszentrum mit 20.000 m<sup>2</sup> Fläche und 600 Parkplätzen umgebaut.(6)

Im Zuge dieser Umgestaltungen wurde auch die Verkehrssituation in der Innenstadt neu geordnet. Durch eine Unterführung im Bereich des neuen Einkaufszentrums, konnte die zuvor problematische Zufahrtssituation zur Innenstadt entschärft werden.(7)

Ein Großteil der vorhandenen Potentiale der innerstädtischen Murhalbinsel wurde bereits genutzt. Die Qualität des öffentlichen Freiraumes ist durch Umgestaltungsmaßnahmen, auch abseits der oben beschriebenen Projekte, stetig verbessert worden. Letzte freie Entwicklungsflächen sind reserviert für die Erweiterung der Montanuniversität, die durch eine Sanierung der Hörsaalgebäude 2009 und die Erweiterung um ein Werkstoffimpulszentrum ebenfalls den heutigen Anforderungen angepasst wurde.

Auch der östlich gelegen Stadtteil Judendorf ist in seiner vorwiegenden Funktion als Wohngebiet definiert und wird gezielt, wie zum Beispiel durch einen Wohnabauwettbewerb 2009, weiterentwickelt.

Westlich der Murhalbinsel im Bereich der Waasenvorstadt wurden zwar vereinzelt Defizite behoben, jedoch ist dieses Gebiet jener Bereich der leobener Innenstadt, in dem vorhandene Potentiale noch wenig ausgeschöpft sind.

**Abb. 30.1** gegenüber oben

*Museumscenter Leoben*

**Abb. 30.2** gegenüber unten

*Justizzentrum Leoben*

## Bearbeitungsgebiet Waasenvorstadt



*Die detaillierte Analyse des Bearbeitungsgebietes liefert, unter Inbezugnahme der zuvor gewonnenen Erkenntnisse, die Grundlage für die Erarbeitung von weiteren Maßnahmen sowie Änderungs- und Anpassungsvorschlägen.*

**Abb. 32.1** oben  
*Orthoflußbild des Gebietes der Stadtgemeinde Leoben mit Ersichtlichmachung des Bearbeitungsgebietes*





**Abb. 33.1** oben  
*Blick auf die Waasenvorstadt  
 von Südosten*

Das von mir bearbeitete Gebiet umfasst im Wesentlichen den Bereich entlang von zwei mittelalterliche Vorstadtstraßen auf der gegenüberliegenden Flussseite der Leobener Altstadt. Im Osten und Norden wird das Bearbeitungsgebiet durch die Mur begrenzt. Im Süden stellt die B116, im Westen der Lauf des Vordernbergbaches die Grenze dar. Auch wenn der Stadtteil Waasen noch weiter nach Süden und Westen reicht und somit als Quartiersbezeichnung nicht eindeutig räumlich begrenzt ist verwende ich den Begriff “Waasenvorstadt”, der auch im örtlichen Sprachgebrauch Verwendung findet, für das von mir begrenzte Bearbeitungsgebiet.

Das Gebiet, welches eine Fläche von 10 Hektar umfasst, ist einerseits durch seine Heterogenität bestimmt. Neben von ihrer Struktur her mittelalterlichen Vorstadtstraßen befinden sich Industriebetriebe und ruhige Wohngebiete.





**Abb. 35.1** oben  
*Waasenplatz im Zentrum des Gebietes*

**Abb. 34.1** gegenüber  
*Übersichtsplan Waasenvorstadt*

Andererseits stehen Gebiete mit einer dynamischen Entwicklung Bereichen gegenüber, wo kaum Investitionen stattfinden. Der Strukturwandel in Handel und Gewerbe zeigt sich anhand von steigenden Leerständen in ehemals belebten Einkaufsstraßen, während das nahegelegene Einkaufszentrum mit guter Verkehrsanbindung erweitert wird.

Dieses Gebiet welches noch Entwicklungspotenzial innerhalb der Stadt, mit seiner zentralen Lage und guten Verkehrsanbindung bietet, möchte ich nun einer detaillierten Analyse unterziehen.



## Analyse strukturbildende Elemente

Kevin Lynch erarbeitet in "Das Bild der Stadt" ein Vorstellungsbild der Einwohner verschiedener Städte, welches eine mentale Repräsentation der Wahrnehmungen der sie umgebenden Außenwelt darstellt.<sup>1</sup> Es werden 5, für dieses Vorstellungsbild wesentliche, strukturbildende Elemente definiert, die sich hauptsächlich auf gegenständliche (physisch wahrnehmbare) Formen beziehen: *Wege, Grenzlinien, Bereiche, Brennpunkte, Merk- oder Wahrzeichen.*<sup>2</sup>

Angelehnt an diese Idee möchte ich die Waasenvorstadt und die nähere Umgebung untersuchen.

*Wege:* Die Waasenstraße und in abgeschwächter Form auch die Vordernberger Straße stellen die markantesten Wege innerhalb des Bearbeitungsgebietes dar. Sie sind die lineare Verbindungen durch das Gebiet zum Stadtzentrum.

1 vgl. Wagner, 2006, S 3

2 vgl. Lynch, 1960, S 60 - 109

**Abb. 36.1** oben

*Darstellung  
strukturmildende Elemente*



**Abb. 37.1** oben links  
Waasenstraße stadteinwärts

**Abb. 37.2** oben rechts  
Einkaufszentrum östlich des  
Vordernbergbaches

*Grenzlinien:* Die Mur ist die westliche Begrenzung zwischen der Waasenvorstadt und der Leobener Altstadt. Sie ist eine klare definierte, breite Trennlinie, ermöglicht aber gleichzeitig erst den freien Blick auf die gegenüberliegende Altstadt.

Im Westen wird das Gebiet begrenzt durch den Lauf des Vordernbergbaches und das dahinterliegende Einkaufszentrum welches, aufgrund der im Vergleich zur Umgebung abweichenden Charakteristik ebenfalls begrenzend wirkt.

Im Süden wird das Gebiet durch die B 116 begrenzt. Diese stellt zwar innerhalb der Stadt einen einprägsamen Weg dar, für den Bereich der Waasenvorstadt ist sie jedoch ein trennendes Element

*Bereiche:* Zwei von ihrer Charakteristik her eigenständige und als solche wahrnehmbare Bereiche sind einerseits das Gebiet um die Waasenkirche mit dem ehemaligen Friedhof, und dem aufgelassenen und derzeitigen Pfarrgemeinde-



haus. Der zweite Bereich mit einem ausgeprägten Erscheinungsbild ist das bereits erwähnte Einkaufszentrum jenseits des Vordernbergbaches.

**Abb. 38.1** oben

*Waasenkirche und ehemaliges Pfarrgebäude*

*Brennpunkte:* Brennpunkte, im Sinne von städtischen Knotenpunkten, befinden sich ausschließlich an den Rändern des Gebiets. Ein Brennpunkt befindet sich im Bereich des Brückenkopfes zur Altstadt, an dem sich die beiden Wege in das Stadtzentrum treffen. Weitere Brennpunkte sind die beiden großen Kreuzungsbereiche der B 116 mit der Waasenstraße und der L 122.

*Merk- und Wahrzeichen:* Das markanteste Merkzeichen ist das ehemalige Mauttor mit dem sogenannten Schwammerlturm, welcher den Übergang zur Altstadt markiert. Entlang der B 116 bildet eine Abfolge von drei Kirchtürmen einen besonders einprägsamen Orientierungspunkt.



**Abb. 39.1** oben links  
*“Schwammerlturm” und  
 Waasenbrücke*

**Abb. 39.2** oben rechts  
*Abfolge der 3 Kirchtürme  
 entlang der B116*

Das für die weitere Entwicklung des Stadtteils wichtigste strukturbildende Element ist die Waasenstraße, die das Quartier von Norden nach Süden durchquert und die Hauptverbindungen zum Rest der Stadt darstellt. In ihrer Funktion als bestimmende Orientierungslinie könnte sie jedoch noch weiter bestärkt werden, vor allem im Kreuzungsbereich zur B116 welcher in seine Bedeutung als Markierung für den Zugang zur Waasenvorstadt bestärkt werden sollte.

Die Orientierung im Bereich zwischen Waasenstraße und Vordernbergbach ist sehr diffus. Es fehlt an einprägsamen Gebäuden, Plätzen und einem durchgehenden Wegesystem. Eine Anpassung dieses Bereichs sollte auf eine klarere Strukturierung und eine Stärkung der Beziehungen zum Rest des Stadtteils hin abzielen.



## Analyse Nutzungsstruktur

Die Waasenvorstadt ist sowohl durch eine äußerst heterogene Nutzungs- wie auch Baustruktur gekennzeichnet.

Die zwei bestimmenden Straßenzüge sind, die Waasenstraße und die Vordernbergerstraße. Die Waasenstraße hat in weiten Teilen ihren Charakter als mittelalterliche Vorstadtstraße mit innerstädtischer Mischnutzung erhalten.

Die Vordernbergerstraße hingegen ist repräsentativ für die Heterogenität des Gebietes von historisch gewachsener Bebauung im Kreuzungsbereich mit der Waasenstraße, über ein 2006 eröffnetes Bürogebäude(1) bis hin zu einem Einkaufszentrum weiter Stadtauswärts, das sich gerade im Umbau befindet (Stand: April 2011).

**Abb. 40.1** oben

*Darstellung der Nutzungsstrukturanalyse*





**Abb. 41.1** oben links  
*Vordernberger Straße im  
Bereich des Vordernbergbaches*

Der Marreckkai und die Badgasse präsentieren sich als ruhige Straßen mit vorherrschender Wohnnutzung(2).

**Abb. 41.2** oben rechts  
*Industriebetrieb innerhalb der  
Waasenvorstadt*

Der, in der vorangegangenen Analyse bereits als wenig definiert beschriebene, Bereich zwischen der Verbindung Donawitzer Straße - Waasenplatz - Mühlgasse und dem Vordernbergbach ist wiederum sehr heterogen. Hier befindet sich neben Einfamilienhäusern und gefördertem Geschößwohnbau ein leerstehender Nahversorger sowie ein Industriebetrieb(3).

Es zeigt sich eine teilweise wechselseitigen Einwirkungen zwischen der Analyse der strukturbildenden Elemente und jener der Nutzungsstruktur. Um das Bearbeitungsgebiet klarer und als wahrnehmbare Einheit zu gestalten könnte eine Veränderung der Nutzungsstruktur Hilfe leisten.



## Analyse Verkehr

Wie aus der Analyse der städtischen Verkehrssituation hervorgegangen ist, ist die Waasenvorstadt seit den Eingriffen der letzten Jahre (Nordspange, Zufahrt Zentrum) von internen hohen Verkehrsbelastungen weitgehend befreit. Jedoch befinden sich an ihren Rändern mit der B 116 und L 122 stark befahrene Straßen, welche sowohl Lärm- als auch Umweltbelastungen für das Quartier zur Folge haben.

Die Waasenstraße(1) ist in beide Richtungen befahrbar, wichtigste Richtung ist jedoch stadteinwärts, da die Waasenbrücke zwischen Vorstadt und Zentrum stadtauswärts nicht befahren werden darf.

**Abb. 42.1** oben  
Darstellung der  
Verkehrsanalyse



**Abb. 43.1** oben links  
*B116 im Kreuzungsbereich mit  
der Waasenstraße*

**Abb. 43.2** oben rechts  
*Waasenstraße stadtauswärts*

Die Vordernbergstraße(2) ist ebenfalls eine wichtige Verbindung innerhalb des Quartiers. Sie ist jedoch, aufgrund eines Einbahnsystems zwischen Waasenstraße und Mühlgasse, durchgehend nur stadtauswärts befahrbar.

Eine weitere Verkehrsanbindung an die Stadt ist die Badgasse(3), die durch eine Unterführung der B116 entlang der Mur nach Süden führt. Die restlichen Straßenzüge dienen hauptsächlich der Erschließung der örtlichen Gebäude.

Ziel sollte es sein die Belastungen durch die verkehrsreichen Straße an den Rändern des Gebietes in Umstrukturierungsmaßnahmen miteinzubeziehen und gegebenenfalls zu reduzieren.

Das geringere Verkehrsaufkommen durch Veränderungen in der städtischen Verkehrsstruktur könnte dazu genutzt werden, das Quartier für Fußgänger und Radfahrer attraktiver zu gestalten.



## Analyse Fußgänger, Öffentlicher Verkehr, Ruhender Verkehr

*Öffentlicher Verkehr:* Die Waasenvorstadt ist gut an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen. Durch die 4 Haltestellen im unmittelbaren Bereich lassen sich annähernd alle Linien des Netztes nutzen.

*Fußgänger/Radfahrer:* Die wichtigste fußläufige Verbindung ist die Waasenstraße, welche jedoch aufgrund der beengten Situation und der beidseitig befahrenen Straße nur wenig Platz für Fußgänger lässt.(1)

Ein attraktiver Fuß- und Radweg wurde entlang des Murufers gestaltet. Auch die stark befahrene B 116 stellt durch die Unterführung im Bereich der Murbrücke keine Barriere dar.(2) Durch eine weitere Unterführung kann das Quartier im Bereich der Donawitzerstraße erschlossen und entlang des Vordernbergbaches

Abb. 44.1 oben

*Darstellung der Analyse  
Fußgänger, öffentlicher  
Verkehr, ruhender Verkehr*



**Abb. 45.1** oben links durchquert werden.(3)

*Spielplatz am Fuß- und Radweg entlang des Murufers*

*ruhender Verkehr:* Die Waasenvorstadt verfügt über eine hohe Anzahl von oberirdischen Abstellplätzen für PKW. Öffentliche Plätze wie der Waasenplatz dienen hauptsächlich als Parkplatz. Großflächige Stellflächen gibt es in den Bereichen der Nahversorger, sowie der Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen. Teilweise werden auch Innenhöfe und nicht genutzte Grundstücke als Parkfläche genutzt.

**Abb. 45.2** oben rechts

*Parkflächen im Kreuzungsbereich Waasenstraße-B116*

Um die Qualität für Fußgänger zu erhöhen sollten die bestehenden Fußwege weiter vernetzt werden um somit, neben den bestehenden Wegen, auch Ost-West-Verbindungen innerhalb des Quartiers zu schaffen. Weiters sollte sich das Verhältnis zwischen Parkraum und dem öffentlichen zugänglichem Raum verändern, um mehr Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen.



## Analyse Grünflächen

Durch die Gestaltung der Uferpromenade entlang der Mur erlebte das Quartier bereits eine Aufwertung. Diese Promenade ist, als schmaler Streifen frei von Bebauung entlang der Mur, die einzige Größere zusammenhängende Grünfläche im Stadtgebiet.(1)

Der Bereich um die Waasenkirche und deren aufgelassenen Friedhof ist im Moment ein Grünfläche mit attraktivem alten Baumbestand, die jedoch aufgrund mangelnder Infrastruktur und Zugänglichkeit nicht genutzt wird.(2)

Eine weitere Grünfläche deren Potential noch nicht genutzt ist, sind die Grünflächen entlang des Vordernbergbaches, welche momentan teils als Kleingartenflächen genutzt werden und teils Brachflächen sind.(3) Seitens der

**Abb. 46.1** oben  
*Darstellung der  
 Grünflächenanalyse*



**Abb. 47.1** oben links  
*Grünbereich hinter der  
Waasenkirche*

Stadtgemeinde werden freie Parzellen entlang des Vordernbergbaches sofern dies möglich ist, für eine spätere Nutzung bereits erworben.

**Abb. 47.2** oben rechts  
*Grünbereich entlang des  
Vordernbergbaches*

Die Bereiche entlang der Waasen- und Donawitzerstraße haben vor allem durch die intensive Nutzung als Parkraum eine hohen Anteil an versiegelter Oberfläche und weisen einen geringen Anteil an Grünraum auf.

Die 3 zuvor beschriebenen Grünbereiche bieten die Möglichkeit mehr innerstädtischen Grünraum zu schaffen. Wo die Möglichkeit besteht sollte eine Vernetzung dieser innerstädtischen Grünflächen forciert werden.

Abseits der physisch wahrnehmbaren Form gibt es noch eine Vielzahl an weiteren Einflüssen, die das "Bild der Stadt" prägen. So können die soziale Bedeutungen eines Gebietes, seine Funktionen oder Geschichte wesentlichen Einfluss auf die Wahrnehmung, abseits der äußerlichen Form, haben.

Versteht man Raum und somit auch Stadtraum als etwas, das erst in der Interaktion der Personen die sich in ihm bewegen entsteht, so kann Raum nicht abgegrenzt von gesellschaftlichen Betrachtungsweisen gesehen werden. Räumliche Strukturen sind demnach soziale Strukturen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass räumliche Strukturen einseitig durch gesellschaftliche Einflüsse entstehen sondern diese gleichzeitig auch beeinflussen, was die Soziologin Martina Löw durch den Begriff Dualität des Raumes zum Ausdruck bringt:<sup>1</sup>

"Die Rede von einer Dualität des Raumes bringt deutlich die keineswegs selbstverständliche Überlegung zum Ausdruck, dass Räume nicht einfach nur existieren, sondern daß sie im [...] Handeln geschaffen werden, und als räumliche Strukturen, [...] Handeln steuern."<sup>2</sup>

1 vgl. Löw, 2001, S. 166 ff.

2 ebda., S. 172

## Wertanalyse

Unter der Annahme, dass gesellschaftliche und räumliche Strukturen sich gegenseitig bedingen und beeinflussen, kann eine Analyse dieser Zusammenhänge weitere Informationen über die räumliche Struktur und eine Hilfestellung für die Zielsetzung von steuernden Eingriffen bieten.

Im Rahmen dieser Analyse möchte ich nun die bauliche Struktur der Waasenvorstadt anhand unterschiedlicher Gesichtspunkte untersuchen. Den bestehenden Gebäuden wird nach, für das Gebiet städtebaulich relevanten Faktoren, ein "Wert" zugewiesen um so seine Bedeutung und seinen Einfluss auf





Abb. 49.1 rechts  
Analyse ökonomischer Wert



das städtische Gefüge abzuschätzen.

Der ökonomische Wert beschreibt die wirtschaftliche Verwertbarkeit eines Gebäudes. Die Bewertung erfolgte anhand von Betrachtungen vor Ort. Neben dem rein äußerlichen Zustand der Bausubstanz, wurden auch vorhandene Leerstände und, soweit dies vor Ort möglich war, die interne Organisation der Gebäude miteinbezogen. So wirkt sich zum Beispiel eine dem Gehsteig zugewandte erdgeschoßige Wohnung negativ auf die Bewertung aus.

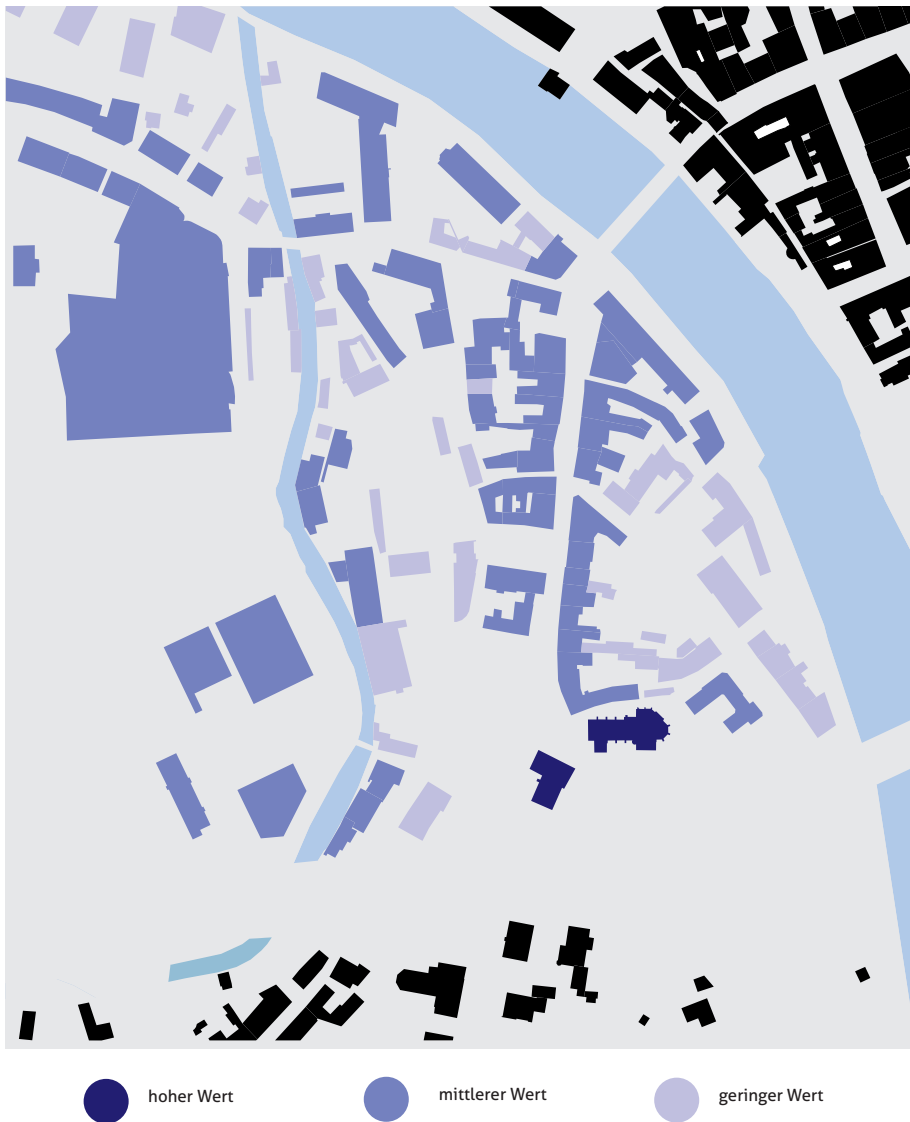


Abb. 50.1 links  
*Analyse symbolischer Wert*

Der symbolische Wert beschreibt das Maß an symbolischer Außenwirkung. Jedes Gebäude kann, ausgelöst durch das äußere Erscheinungsbild oder auch durch die darin enthaltene Funktion, mit übergeordneten gesellschaftlichen Ideen oder Strukturen verknüpft werden. Die Intensität dieser Verknüpfbarkeit soll hier bewertet werden.

Bestes Beispiel hierfür ist wohl die Waaskirche, welche schon allein durch ihr Äußeres eine breite Reihe von Assoziationen auslösen kann. Auch kann zum Beispiel ein für sich eher unscheinbares Gebäude, im übergeordneten Kontext eines einheitlichen Straßenbildes symbolische Bedeutung erlangen.



Der soziale Wert beschreibt den Einfluss den ein Gebäude auf seine Umgebung ausübt. Ein hoher Wert steht für einen positiven, ein niedriger Wert für einen negativen Einfluss. Hauptsächlich bezieht sich der Wert auf die in dem Gebäude stattfindenden Nutzungen. So wirkt sich zum Beispiel das Industriegebiet in unmittelbarer Nähe zu Wohngebäuden negativ auf diese aus weshalb ihm ein niedriger sozialer Wert zugewiesen wird.

Die Menge an Daten erschwert eine klare Schlussfolgerung dieser Analyse, jedoch hat sie großen Einfluss auf die Beurteilung der Gesamtsituation.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> folgt in: Zusammenfassung Analyseergebnisse, S 65



## Historische Analyse

Herbert Knittler bezeichnet die Vorstadt, abgesehen vom Beispiel Wien, als Stiefkind der Geschichtsforschung innerhalb der österreichischen Städteforschung. Die österreichische Städtelandschaft war bis in das 19. Jahrhundert sowohl durch ihren Klein- und Mittelstädtischen Charakter, als auch durch mangelnde Dynamik gekennzeichnet. So waren die Vorstädte wohl in vielen Fällen von ihrer Bevölkerungsanzahl zu gering, bzw. der Unterschied zwischen den Bewohnern von Stadt und Vorstadt im kleinstädtischen Milieu zu klein um in den Historischen Quellen ausreichend Niederschlag zu finden, was die Erforschung der Vorstädte erheblich erschwert.<sup>1</sup>

Als Vorgangsweise für die geschichtliche Untersuchung von Vorstädten im kleinstädtischen Bereich schlägt Knittler, anstatt der Suche nach individuellen Merkmalen, die Untersuchung anhand ausgewählter Fragestellungen vor. Dies werde ich anhand von einigen Grundvoraussetzung, die im Allgemeinen vorteilhaft für das Entstehen von mittelalterlichen Vorstädten waren, für den Fall der Waasenvorstadt untersuchen.

**Abb. 52.1** oben

*Blick auf Leoben von Westen, 1712*

1 vgl. Knittler, 2001, S 535 ff.



● denkmalgeschützte Gebäude ● Ortsbildschutzgebiet

**Abb. 53.1** oben links  
"Plan der Stadt Leoben",  
um 1850

Sicher für die ehemals habsburgischen Gebiete ist, dass von Vorstadtbildungen im eigentlichen Sinn erst ab dem späten 13. Jahrhundert ausgegangen werden kann, da sich die Stadtwerdung der Klein- und Mittelstädte erst spät vollzog.<sup>1</sup> Im Fall der Waasenvorstadt, für deren Entwicklung ebenfalls dieser Zeitraum angenommen werden kann, lassen sich einige Faktoren beobachten die zu ihrem Entstehen und Wachsen beigetragen haben.

**Abb. 53.2** oben rechts  
Darstellung  
Ortsbildschutzgebiet,  
Denkmalschutz

Mutmaßen lässt sich, dass auf dem Gebiet, bereits vor der Neugründung der Stadt Leoben 1261, eine Siedlung bestanden hat, die Ausgangspunkt für die spätere Entwicklung war, da die Waasenvorstadt seit jeher über eine eigene Pfarrkirche verfügte, die bereits um 1170 erstmals erwähnt wurde.<sup>2</sup>

Entscheidenden Einfluss auf die Vorstadtbildung hatte jedoch wohl die Lage an Vordernbergbach und Mur, welche als Energieträger für zunächst Mühlen und vom 15.-19. Jahrhundert auch für Hammerwerke diente. Die Nähe zur Mur nutzten auch Lederer und Gerber im Bereich der Vordernberger Straße, um den hohen Bedarf an Wasser zu befriedigen und ihrem geruchsintensiven Gewerbe

1       vgl. Knittler, 2001, S 546 f.

2       vgl. Jontes, 1990, S 136.



außerhalb der Stadtmauern nachgehen.<sup>1</sup>

Die Lage am Flussübergang zur Handelsstadt Leoben, an dem sich die beiden wichtigen Handelsstraßen „Italienstraße“ und „Eisenstraße“ kreuzten, hatten ebenfalls großen Einfluss auf die Entwicklung der Waasenvorstadt als Verkehrsknotenpunkt, Umschlagplatz für Waren und Aufenthaltsort für Reisende und Händler auf dem Weg in die Stadt.

Oft wurden mittelalterliche Hospitäler entlang vorstädtischer Straßenzüge angelegt, wie dies auch im Falle des ehemaligen Bürgerspitals der Waasenvorstadt geschehen ist. Es befand sich im Bereich des Brückenkopf zur Stadt, wurde jedoch im 20. Jahrhundert abgerissen und durch einen Neubau ersetzt.

In der zweiten wichtigen städtischen Wachstumsphase der Stadt - der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts - entstanden vor allem im Bereich der Waasenstraße, der Vordernbergerstraße, des Mareckkais und der Badgasse eine Reihe von neuen Wohngebäuden.

Im 20. Jahrhundert konzentrierte sich die Bautätigkeit auf Baulücken, verteilt auf alle Straßenzüge, die entweder noch nicht bebaut oder durch den Abriss

**Abb. 54.1** oben

*Luftaufnahme des Leobener  
Zentrums, um 1960*

1 vgl. List, 1948, S 337 ff.



**Abb. 55.1** oben  
*Luftaufnahme des Leobener  
Zentrums, 2010*

bestehender Gebäude entstanden sind.

Der weitreichende Geschichte der Waasenvorstad wird auch seitens der öffentlichen Hand Rechnung getragen und so ist ein Teil des Bearbeitungsgebietes Bestandteil des Ortsbildschutzgebietes Leoben<sup>1</sup>. Weiters stehen einige Gebäude unter Denkmalschutz.

Auch heute noch lassen sich die oben erwähnten historischen Einflussfaktoren anhand der baulichen Struktur erkennen. Die zwei bestimmenden Straßenzüge der Waasenstraße und der Vordernbergerstraße weisen auf die ehemals wichtige Funktion als Einfahrtsstraßen hin. Diese Bedeutung haben sie aber seit der wohl weitreichendsten Veränderung des Stadtbildes, der Errichtung und Inbetriebnahme der B116 im Jahr 1980, verloren. Das ehemals zusammenhängende Stadtgebiet wird durch die vierspurige Straße, welche nun die wichtigste Verkehrsachse innerhalb der Stadt darstellt, in zwei Teile geteilt, was Anpassungen der städtischen Struktur unter Rücksichtnahme auf Ortsbild- und Denkmalschutz erfordert. Abseits dieser beiden Straßenzüge, lässt sich anhand der unübersichtlichen und heterogenen Bebauung das gewerbliche Erbe entlang der Flussläufe erahnen, welches eine geordnete Entwicklung wohl erschwert hat.

1 vgl. LGBl Nr. 15/1989



## Zusammenfassung Analyseergebnisse

Durch die Analyse der Waasenvorstadt lassen sich drei primäre Gebiete feststellen, in denen Bedarf nach Umstrukturierungen besteht.

*Teilgebiet im Bereich der Bundesstraße:* Die Struktur dieses Gebietes beruht teilweise noch auf Gegebenheiten die vor dem Bau der B116 herrschten. Durch die Inbetriebnahme der Straße haben diese Flächen jedoch einen erheblichen Wertverlust erlitten.

*Teilgebiet Industriebetrieb:* Die Fläche des Industriebetriebes sind ein „toter Raum“ innerhalb des Gebietes hinsichtlich Orientierung und Mobilität und wirken sich wertmindernd auf die umgebende Wohnbebauung aus.

*Teilgebiet Waasenstraße:* Der öffentliche Freiraum entlang der Waasenstraße ist bestimmt durch Verkehrsnutzungen und bietet wenig Aufenthaltsqualität.

**Abb. 56.1** oben

*Zusammenfassung Analyse  
Problemzonen*





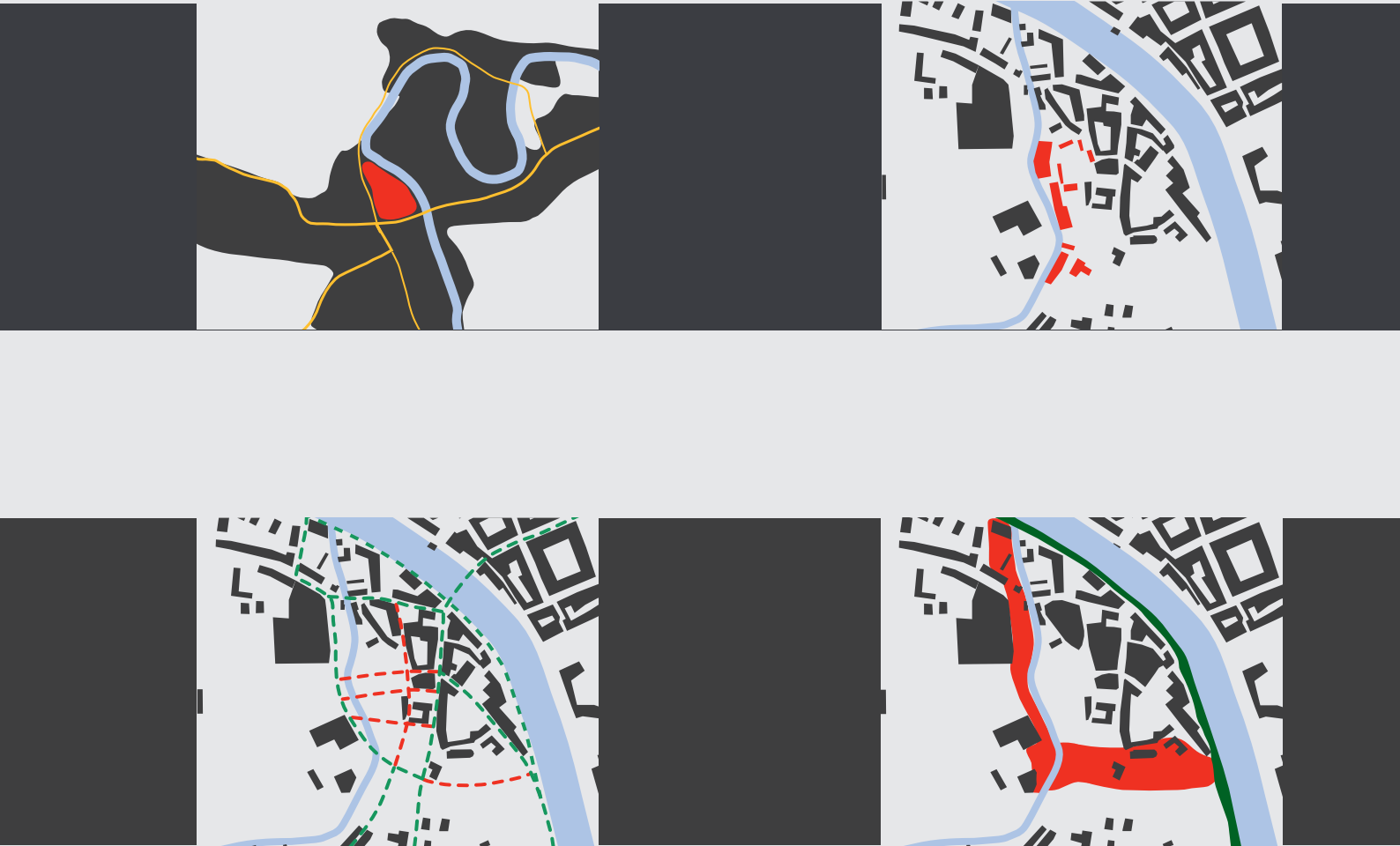
**Abb. 57.1 oben** Zusammenfassung Analyse Potentiale  
 Auch lassen sich Gebiete ausmachen, die über besondere Potentiale verfügen, die nicht genutzt werden.

*Grünraum:* Die vorhandenen Grünflächen bieten die Möglichkeit, durch eine Nutzbarmachung, das Gebiet durch einen hochwertigen Erholungsraum aufzuwerten.

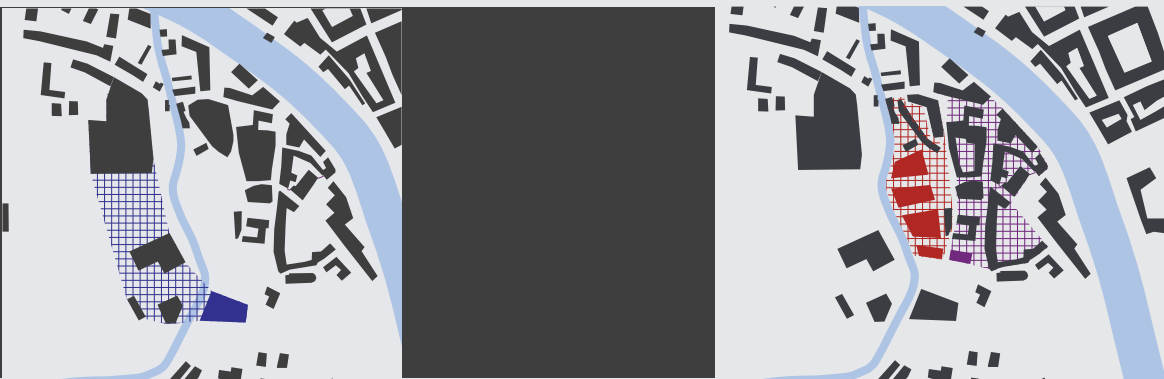
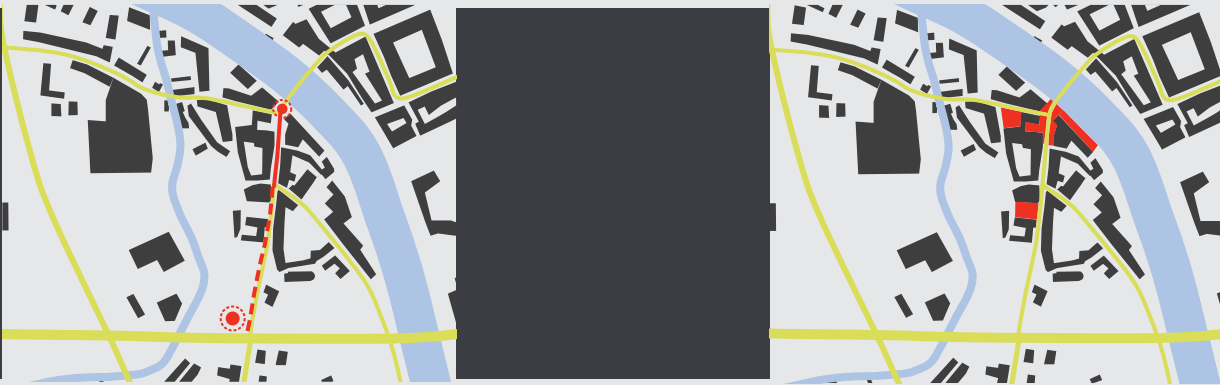
*Entwicklungsflächen:* Die nur wenig bebauten Flächen an der B116 oder jene des Industriebetriebes, bieten die Möglichkeit für Neuentwicklungen die zu einer Aufwertung der Waasenvorstadt beitragen können.

*Waasenstraße:* Die Waasenstraße hat durch ihre direkte Verbindung zum Zentrum mit ihrer Abfolge an Plätzen und Aufweitungen das Potential als hochwertige öffentlicher Straßenraum und Erweiterung des Innenstadtbereichs.

## Entwicklungskonzept



*Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden Anpassungsvorschläge erarbeitet, die zur Behebung von Defiziten, zur besseren Nutzung von vorhandenen Potentialen und insgesamt zu einer Neupositionierung der Waasenvorstadt beitragen.*



Anhand der detaillierten Analyse der Waasenvorstadt wurden Stärken und Schwächen ergründet. Das Entwicklungskonzept soll die Grundlage bieten die Waasenvorstadt gemäß den Anforderungen, welche aus der Betrachtung der Region und der Stadt Leoben hervorgegangen sind, umzugestalten.

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden konkrete Vorschläge gemacht die zu einer positive Entwicklung des Gebietes beitragen können.



## Quartierscharakter

„Die weltweite Differenzierung führt auch zu einer Wiederentdeckung der Eigenarten von Städten im Sinne von Identität und kollektiven ‚Kunstwerken‘.“<sup>1</sup>

**Abb. 60.1** oben

*Darstellung  
„Quartierscharakter“*

Im Sinne dieses Zitates von Bart Lootsma im Rahmen des 12. Wiener Architektur Kongresses zum Thema Intelligente Regionen, sollte oberstes Ziel für das Entwicklungskonzept die Positionierung der Waasenvorstadt als ein Stadtquartier mit einem unverkennbaren Charakter innerhalb der Stadt und der Region sein. Ein Bindeglied zwischen Stadtzentrum und Peripherie.

Vorhandene Identitätsbildende Elemente sollen dabei bestärkt, Defizite behoben und noch nicht ausgeschöpfte Potentiale genutzt werden.

1      Lootsma, 2005, S. 15

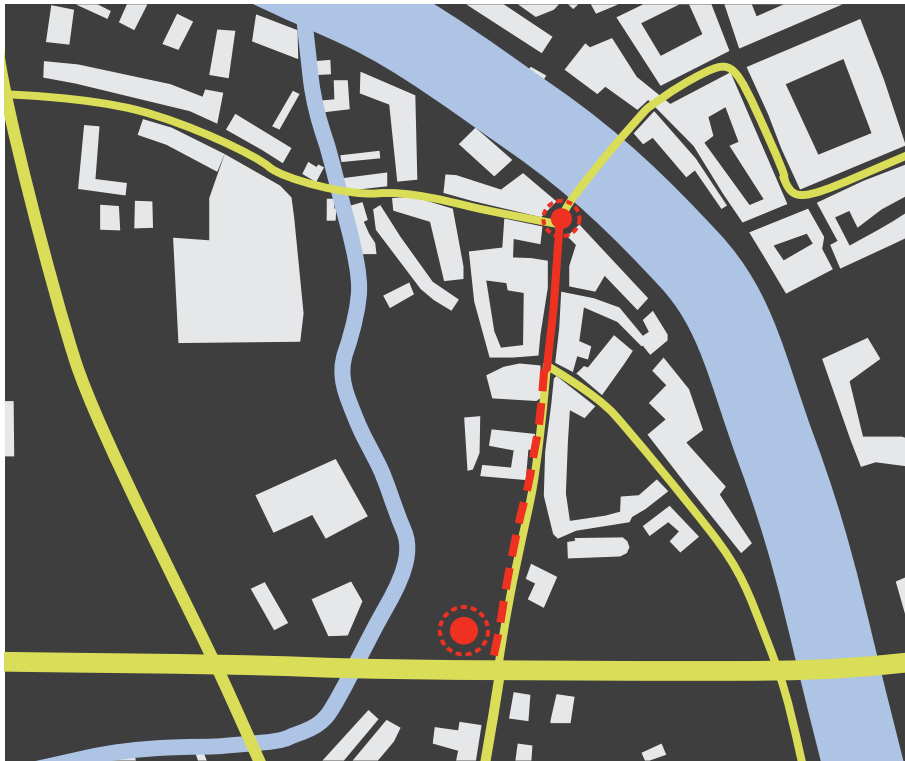


## Raum schaffen für Anpassungen

**Abb. 61.1** oben Um eine Neuordnung und Positionierung des Quartiers zu erreichen müssen auch vorhandene Gebäudestrukturen hinterfragt werden, die dieses Vorhaben behindern.  
*Darstellung  
 "Raum schaffen"*

Die Wertanalyse gibt Anhaltspunkte über Gebäude, die aufgrund ihres ökonomischen, symbolischen und sozialen Wertes für weitere Entwicklungen nicht erhaltenswert sind. So sollten die Wohnbauten in unmittelbarer Nähe zur Bundesstraße, deren Wertverlust bereits deutlich erkennbar ist, abgebrochen und durch Neubauten ersetzt werden.

Weiters sollte hinterfragt werden ob gewisse Nutzungen im Sinne einer geordneten gesamtstädtischen Entwicklung nicht an besser geeigneten Standorten positioniert werden sollten. Der Industriebetrieb zentral im Gebiet gelegen ist verkehrstechnisch schlecht angeschlossen und wirkt sich durch großen Parkflächenbedarf, Lärmentwicklung und erhöhtes Verkehrsaufkommen negativ auf seine Umgebung aus und sollte an einen besser geeigneten Standort umgesiedelt werden.



## Aufwertung Waasenstraße

Ein starkes identitätsbildendes Element des Gebietes ist die Waasenstraße. Sie hat bereits jetzt Qualitäten als vom Grundcharakter her gut erhaltene mittelalterliche Vorstadtstraße. Im Rahmen einer Aufwertung soll ihre, schon historisch gegebene Funktion als Zugang zur Altstadt besser hervorgehoben werden.

Durch eine Betonung des Kreuzungsbereiches mit der B116 im Süden und des Brückenkopfes zur Altstadt im Norden werden die Übergänge von Vorstadt zu Altstadt bzw. zur Peripherie definiert.

Anhand einer Neugestaltung des Straßenraumes, sowie einer Reduzierung des Flächenbedarfes für den fließenden Verkehr durch eine Einbahnregelung stadteinwärts ab der Kreuzung Badgasse, kann die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer erhöht werden.

**Abb. 62.1** oben

*Darstellung  
"Aufwertung Waasenstraße"*



## Aufwertung öffentlicher Raum

**Abb. 63.1 oben** Zusammen mit einer Aufwertung der Waasenvorstraße soll auch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität der momentan meist als Park- und Verkehrsflächen genutzten öffentlichen Plätze einhergehen.

*Darstellung  
"Aufwertung öffentlicher  
Raum"*

Durch eine Umgestaltung der neuralgischen Bereiche im Sinne von „Shared Space“ und einer zeitlich gestaffelte Regulierung der Parkraumnutzung können die Interessen von Fußgängern, Radfahrern, örtlich ansässigen Wirtschaftstreibenden und Anrainern berücksichtigt werden.



## Vernetzung Grünraum

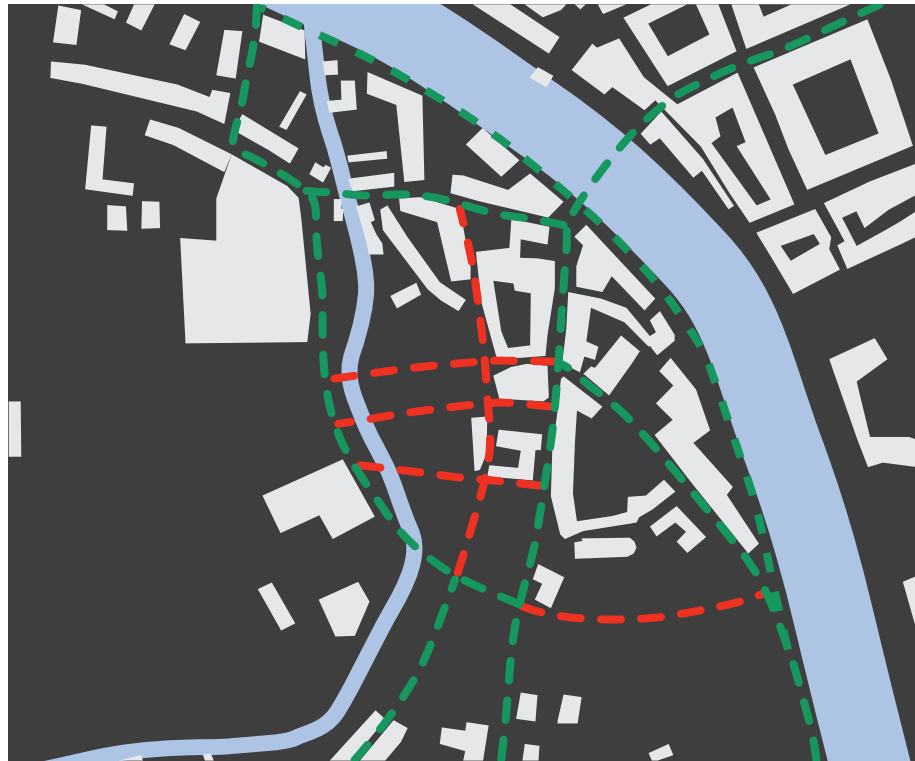
Die in der Grünraumanalyse beschriebenen Bereiche sollen zu einem zusammenhängenden Grünraum verbunden werden, der die Bebauung der Waasenvorstadt umschließt.

Dieser Grünraum kann als Pufferzone hin zu den stark befahrenen Straßen und gleichzeitig als verbindendes Element zwischen den verschiedenen Stadtteilen dienen.

**Abb. 64.1** oben

*Darstellung  
"Vernetzung Grünraum"*





## Vernetzung Fußwege

**Abb. 65.1 oben** Im Sinne eines Fußgängerfreundlichen Quartiers, sollten vorhandene Wege und Verbindungen gesichert und eine weitere Vernetzung des Fuß- und Radwegenetzes vorgenommen werden.  
*Darstellung*  
*„Vernetzung Fußwege“*

Durch eine Verlegung des Industriebetriebes kann diese „Barriere“ innerhalb der Stadt aufgehoben werden. Vor allem hinsichtlich des vorgeschlagenen Grünraumnetzes sollte eine enge Verknüpfung vorgesehen werden um dieses Potential für das Gebiet zu nutzen.



## Büro- und Geschäftszentrum

Der Bereich entlang der B116 bietet, aufgrund der infrastrukturellen Voraussetzungen, die Möglichkeit einer Erweiterung des Einkaufszentrums auf das gegenüberliegende Ufer des Vordernbergbaches.

In Verbindung mit dieser Entwicklung können hier auch Büroflächen entstehen die, im Rahmen eines Gründerzentrums, die im Stadtentwicklungskonzept geforderte Förderung der Ansiedlung von KMUs umsetzt.

**Abb. 66.1** oben

*Darstellung  
Büro- und Geschäftszentrum*



## Zentrumsnahes Wohngebiet

**Abb. 67.1** oben  
*Darstellung  
 Zentrumsnahes Wohngebiet*

Der Vorschlag der Verlegung des Industriebetriebes bietet in Verbindung mit dem neuen Grünraum die Möglichkeit, die Bebauung um die Waasenstraße um ein zentrales und doch „grünes“ Wohngebiet zu erweitern.

Durch diese Maßnahme kann dieser Bereich neu strukturiert werden und das Gebiet sozial aufgewertet werden.



## Städtebaulicher Entwurf

*Im städtebaulichen Entwurf werden die im Entwicklungskonzept erarbeiteten Vorschläge in ein räumliches Konzept umgesetzt.*

Im Rahmen des städtebaulichen Entwurf wird die Waasenvorstadt in 3 Teilbereiche gegliedert:

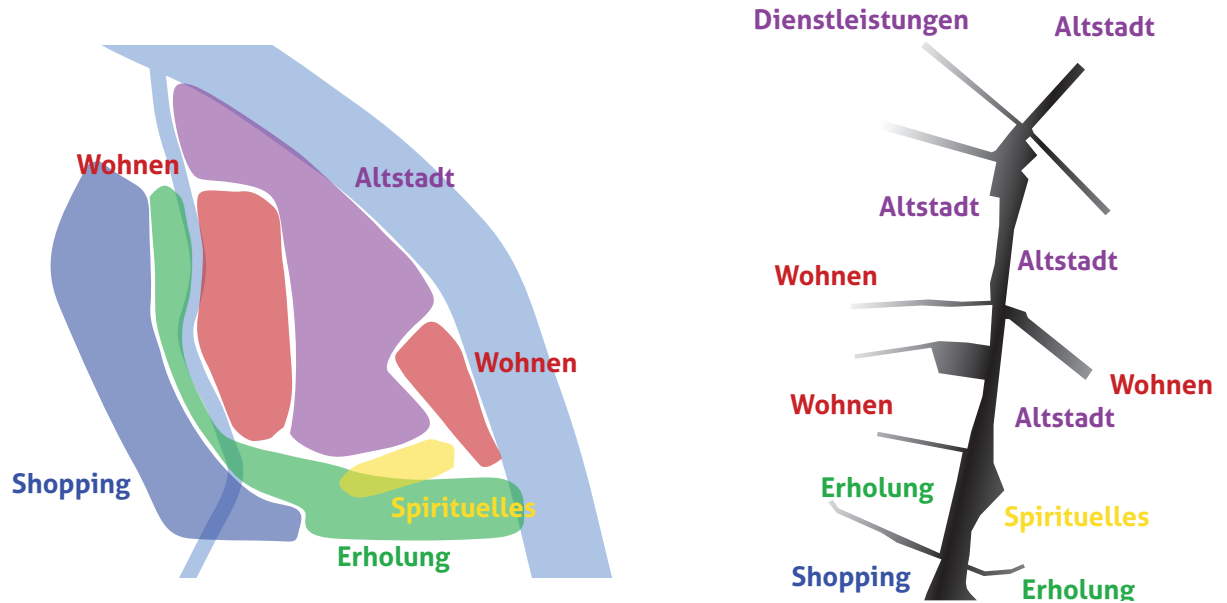
Einen innerstädtischen, sich um die historisch gewachsene Bebauung der Waasen Vorstadt gruppierenden, Bereich. Ein neues Wohnquartier das an den Vordernbergbach grenzt, dient als räumlicher Abschluss dieser Bebauung.

Einen sich zur Bundesstraße hin orientierenden Bereich. Hier entsteht zwischen Waasenstraße, Vornernbergbach und B116 in Verbindung mit dem bestehenden Einkaufszentrum eine neues Büro- und Geschäftsquartier.

Als vermittelndes Element zwischen diesen beiden Bereichen dient der Waasenpark, der ringförmig um die innerstädtische Bebauung herum angeordnet ist. Der Park dient als Pufferzone zwischen der verkehrsberuhigten „inneren“ Waasenvorstadt und der „äußeren“ verkehrsintensiven Waasenvorstadt.

Die Waasenstraße, als Hauptverbindung zum Stadtzentrum hin, bietet als lineares Element anhand von Platzgestaltungen und Aufenthaltsbereichen Verknüpfungen mit den unterschiedlichen Bereichen.

**Abb. 68.1** gegenüber  
*Darstellung  
Städtebaulicher Entwurf*



## Entwurfparameter

Die Waasenvorstadt ist geprägt durch eine starke Heterogenität und soll das auch bleiben. Durch eine klarere Strukturierung dieser unterschiedlichen Bereiche mit eigenen Identitäten, gewinnen diese an Qualität. Durch eine intensive Vernetzung stehen diese Bereiche nicht getrennt voneinander, sondern bilden als gemeinsam erlebbare Einheit die Waasenvorstadt.

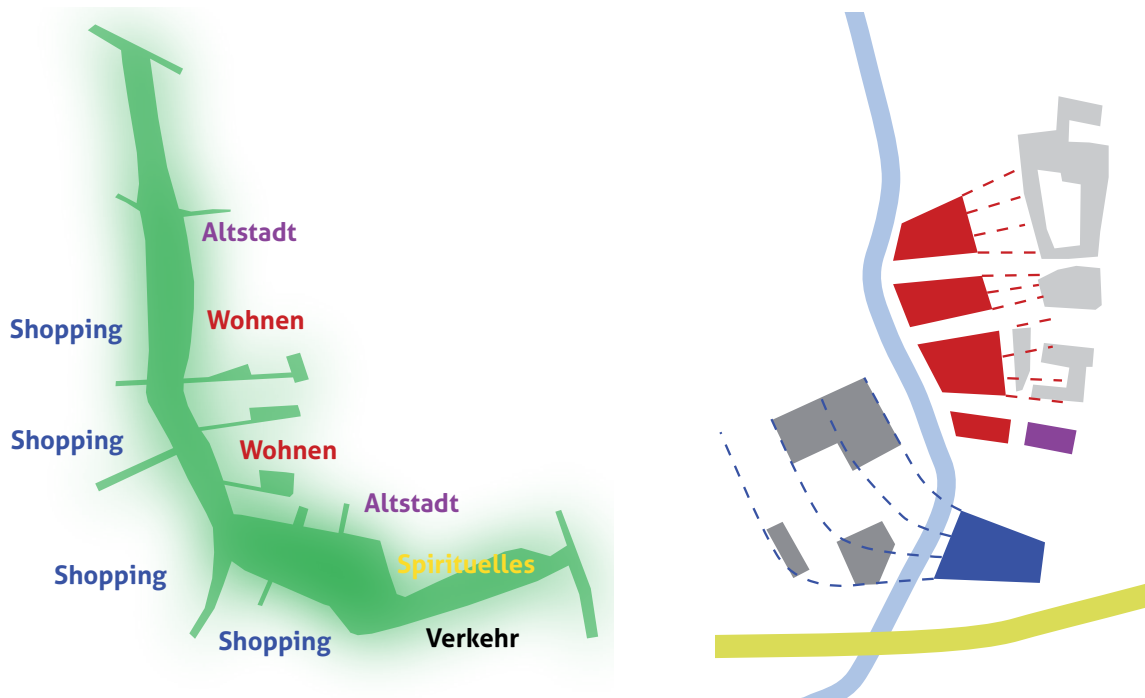
**Abb. 70.1** oben links

*Piktogramm  
Identitäten*

Die Waasenstraße ist das zentrale identitätsbildende Element. Entlang dieser Straße verknüpfen sich die unterschiedlichen Nutzungen anhand von Wegen, Plätzen und Aufweitungen im Straßenraum.

**Abb. 70.2** oben rechts

*Piktogramm  
Waasenstraße*

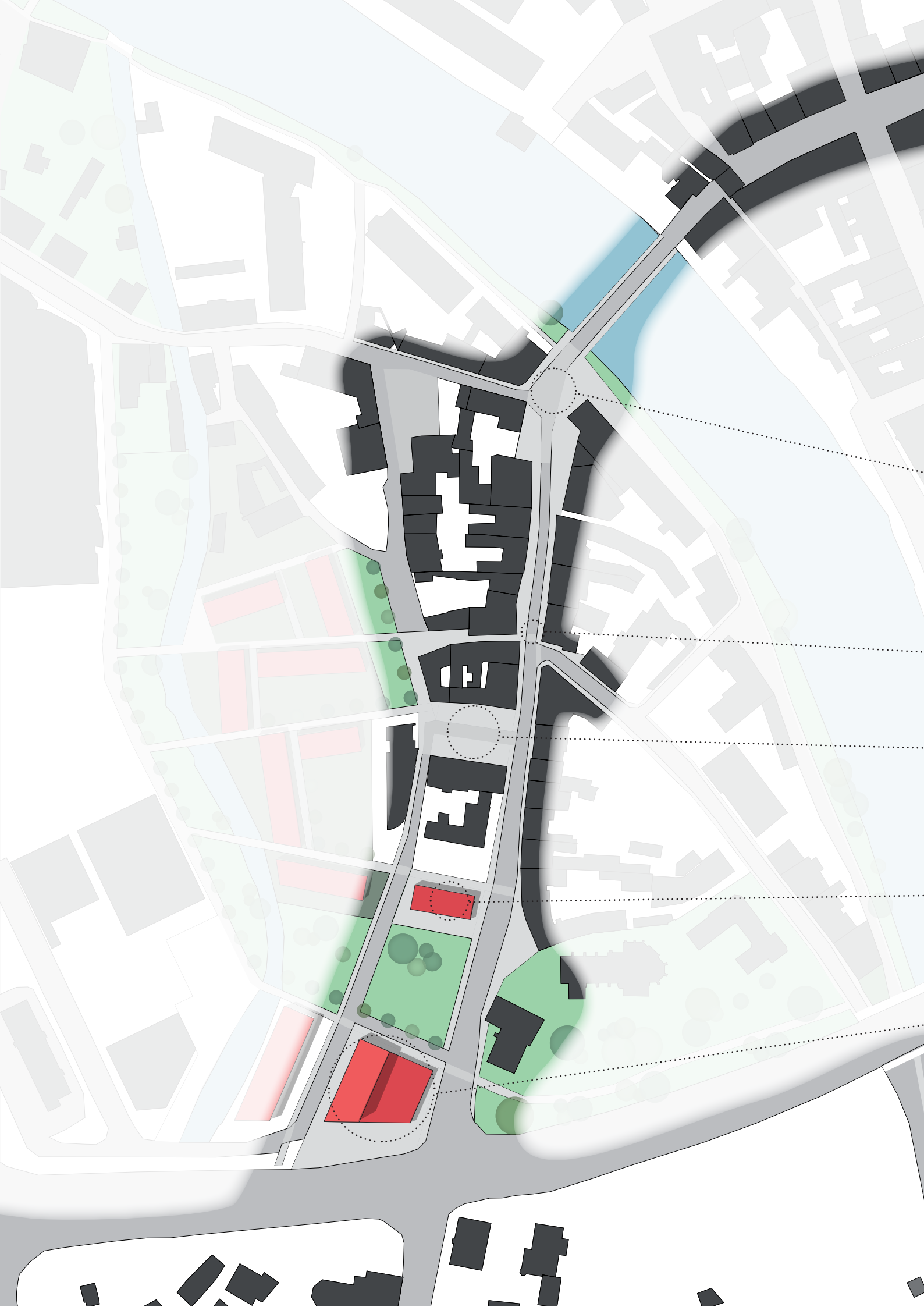


**Abb. 71.1** oben links Ein weites verbindendes Element entsteht durch eine Vernetzung und Erweiterung der vorhandenen Grünflächen. Der neu geschaffene Waasenpark erweitert, durch eine enge Verknüpfung von Stadt und Grünraum, das Spektrum des Stadtteils um eine weitere Qualität.

*Piktogramm  
Waasenpark*

**Abb. 71.2** oben rechts Durch gezielte bauliche Interventionen werden problematische strukturelle Anordnungen verändert und durch die Schaffung neuer Qualitäten der gesamte Stadtteil aufgewertet.

*Piktogramm  
bauliche Interventionen*





## Waasenstraße

**Abb. 72.1** gegenüber

*Darstellung  
Städtebaulicher Entwurf  
Waasenstraße*

Die Waasenstraße ist als Verbindungsstraße zur Altstadt hin das prägnanteste lineare Element der Waasenvorstadt. Durch ein durchgehendes und einheitliches identitätsgebendes Gestaltungskonzept, soll sie als Verkehrs- Lebens- und Aufenthaltsraum aufgewertet werden.

Entlang dieses linearen Elementes werden durch Platzgestaltungen Verknüpfungspunkte mit der Umgebung gebildet. Diese sollen durch eine schwellenfreie Gestaltung im Sinne von „shared space“ ein gleichberechtigtes Miteinander von moderatem Verkehrsaufkommen und frei zugänglichem öffentlichem Raum bieten.

Der Bereich vor der Waasenbrücke weist die höchste Frequenz an Fußgängern innerhalb des Gebietes auf. Sowohl für Fußgänger von der Altstadt, als auch der Murpromenade kommend, ist dieser Bereich erster Anlaufpunkt in der Waasenvorstadt. Im Rahmen der Neugestaltung wird der Platzcharakter dieses Brückenkopf betont.

Die Waasenstraße wird ab dem Kreuzungsbereich Badgasse als Einbahn stadteinwärts geführt. Dies ermöglicht eine Verbreiterung des Bereiches für Fußgänger.

Der Waasenplatz ist der zentrale Anziehungspunkt des Quartiers. Neben seiner teilweisen Nutzung als Parkfläche zu Geschäftszeiten, sind auch Fußgänger gleichberechtigte Benutzer. Als Attraktion innerhalb des Quartiers soll der Platz auch für regelmäßige Veranstaltungen wie zum Beispiel einen Wochenmarkt nutzbar gemacht werden.

Den Abschluss der innerstädtischen Bebauung entlang der Waasenstraße und gleichzeitig Knotenpunkt mit dem neu errichteten Wohnquartier bildet ein Wohn- und Geschäftshaus

Im Kreuzungsbereich mit der B116 bildet ein Geschäfts- und Dienstleistungsgebäude den Schlusspunkt der Waasenstraße nach Süden hin. Durch eine moderate, auf die Umgebungsbebauung abgestimmte, Höhenentwicklung wird hier ein Orientierungspunkt im Stadtraum gesetzt.



## Waasenpark

**Abb. 74.1** gegenüber  
*Darstellung  
 Städtebaulicher Entwurf  
 Waasenpark*

Der, durch eine Vernetzung der in der Grünraumanalyse beschriebenen Flächen, neu geschaffene Waasenpark bildet einen ringförmigen Grünbereich um die Bebauung der „inneren“ Waasenvorstadt.

Er dient einerseits als Pufferzone hin zur B116 und den entlang dieser stattfindenden verkehrsintensiven Nutzungen, andererseits durch die Vernetzung mit dem Grünbereich der Murpromenade auch als Erweiterung des innerstädtischen Naherholungsraumes. Als Grünraum mit hoher Aufenthaltsqualität dient er auch als Ort der Interaktion innerhalb des sozialen Gefüges der Stadt.

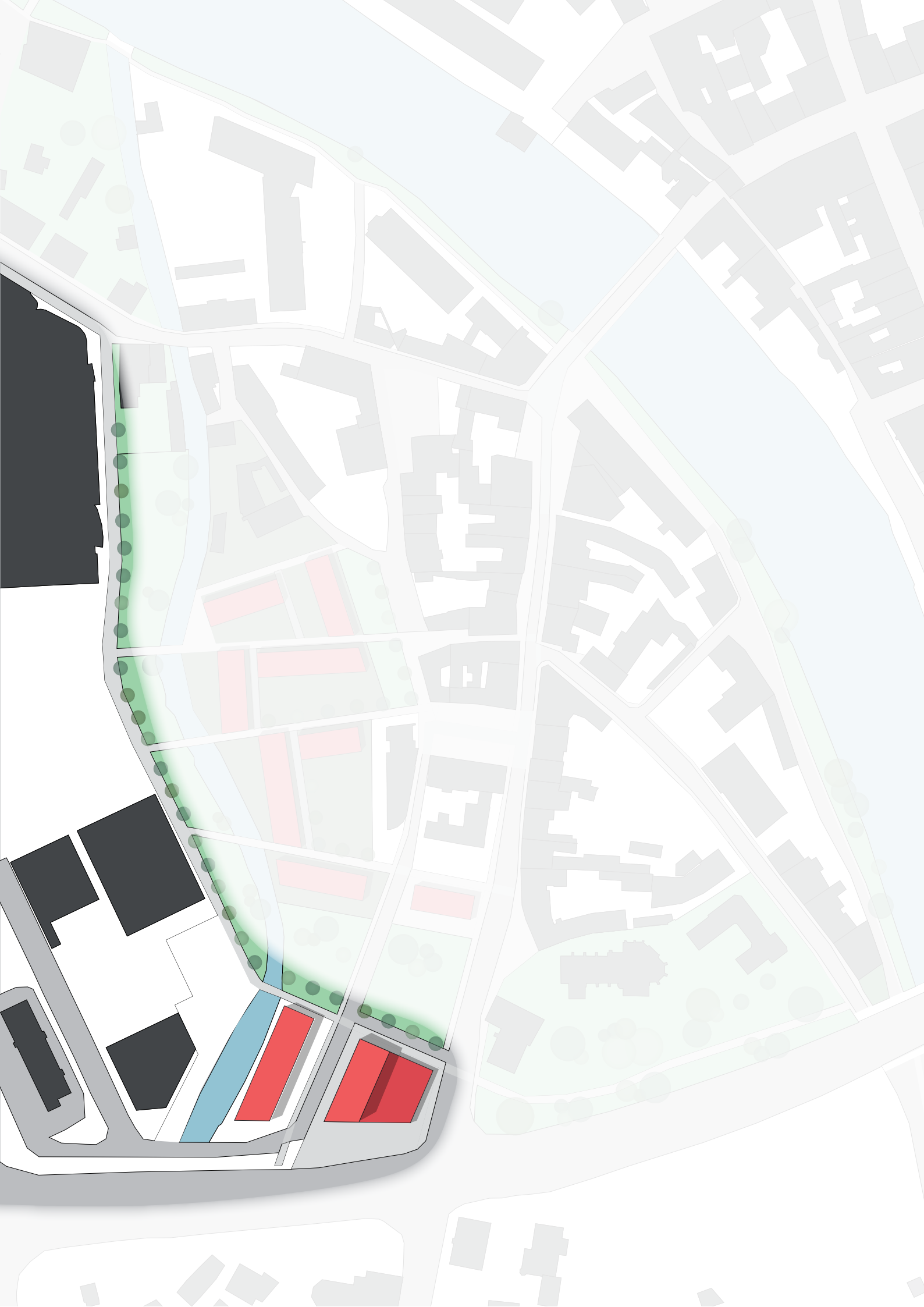
Hinsichtlich der Gestaltung soll der Park nicht von einem weissen Blatt Papier her entstehen, sondern vielmehr werden bereits vorhanden Potentiale nutz- und erlebbar gemacht werden.

Der zum Bachlauf hin abfallende Parkbereich entlang des Vordernbergbaches bietet die Möglichkeit dieses, ansonsten meist Abseits der städtischen Wahrnehmung stehende Gewässer, unmittelbar erlebbar zu machen.

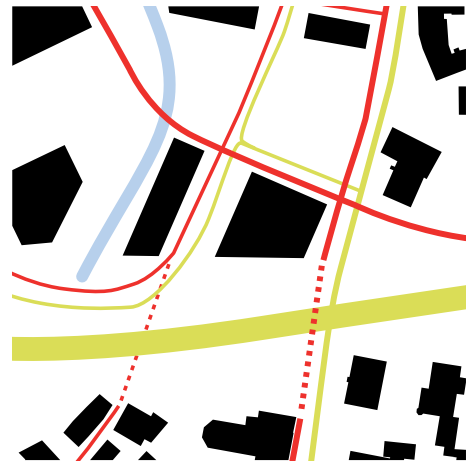
Er bietet die Möglichkeit zur Entspannung für Spaziergänger und Besucher des nahe gelegenen Einkaufszentrum und dient als Naherholungsraum und Spielfläche für die Bewohner der Waasenvorstadt.

Zwischen Wohnquartier und Büro- und Geschäftsquartier bieten großzügig gestaltete Freiflächen die Möglichkeit für ein ausgedehntes Sonnenbad, oder aber ein kurze Mittagspause.

Der Bereich um die Waasenkirche ist mit seinem Baumbestand und der besondern Stimmung durch die Kirche, ein innerstädtischer Ort der Ruhe und Einkehr. Durch eine Böschung hin zur Bundesstraße ist dieser Rückzugsbereich auch weitgehend befreit von Verkehrslärm.



## Büro- und Geschäftsquartier



Das Büro- und Geschäftsquartier erstreckt sich entlang der B116 zwischen Vordernbergbach und Waasenstraße. Durch die Verlegung der Verbindungsstraße zwischen Waasenstraße und Donawitzerstraße nach Süden wird eine Durchschneidung des Waasenparks vermieden und ein kürzerer Zufahrtsweg zum Quartier von der Bundesstraße sichergestellt.

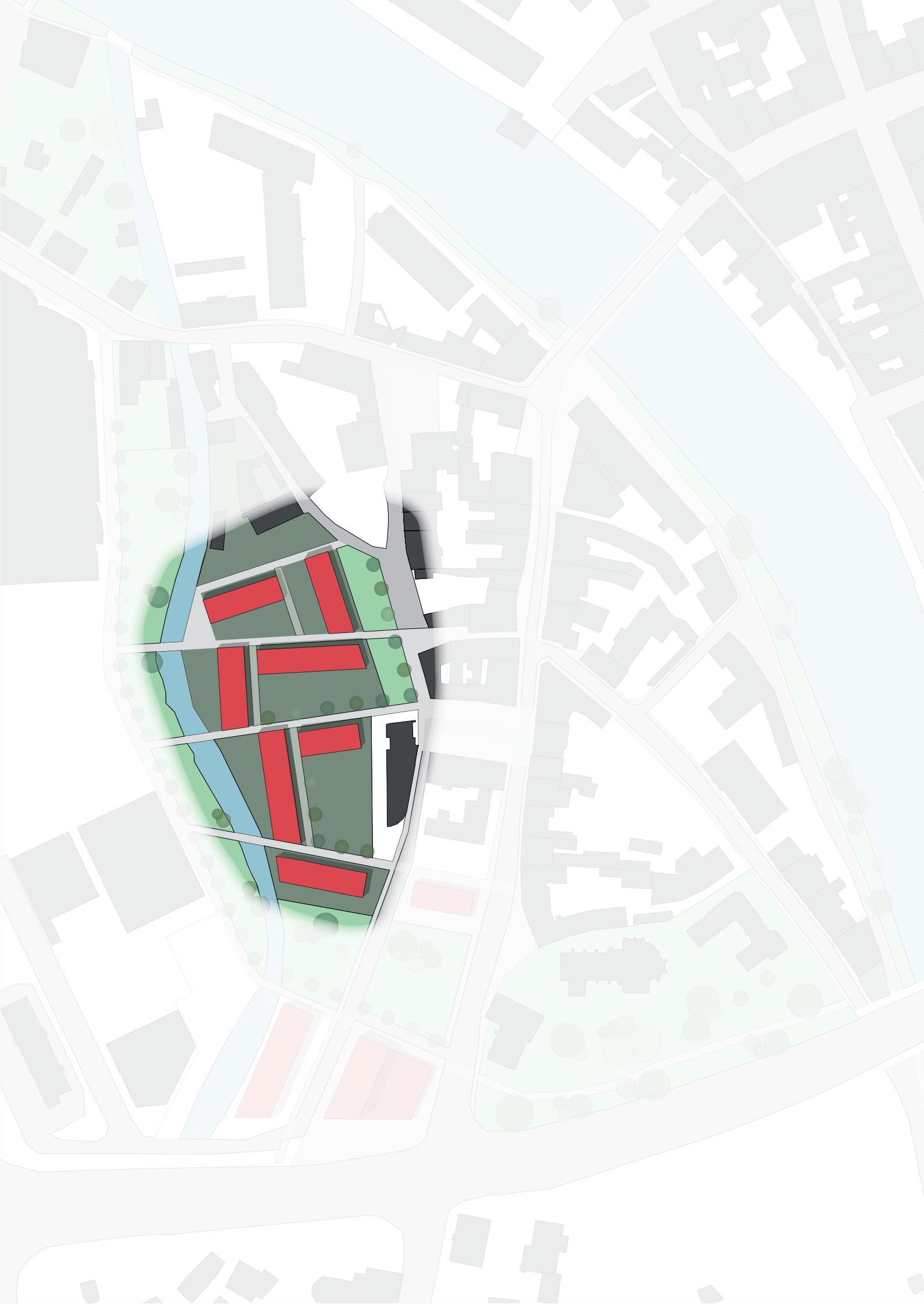
Das Quartier ist einerseits eine Erweiterung des vorhandenen Einkaufszentrums mit Erdgeschoßigen Flächen für Handelsbetriebe, andererseits sollen hier Büroflächen, für ein Gründerzentrum zur Förderung von KMUs entsprechend dem Stadtentwicklungskonzept zur Verfügung gestellt werden.

**Abb. 77.1** oben links  
*Strukturplan  
Büro- und Geschäftsquartier*

**Abb. 77.2** oben rechts  
*Skizze Erschließung  
Büro- und Geschäftsquartier*

**Abb. 76.1** gegenüber  
*Darstellung  
Städtebaulicher Entwurf  
Büro- und Geschäftsquartier*

Das Quartier besteht aus zwei Baukörpern die wichtige städtebauliche Linien der Umgebung aufnehmen. Zwischen Vordernbergbach und Donawitzerstraße nimmt ein langgestreckter Baukörper im Süden die Richtung der B116 auf. Im Kreuzungsbereich der B116 mit der Waasenstraße orientiert sich die Form der breiten eingeschößigen Sockelzone an den Richtungen dieser beiden Straßen. Aus diesem Sockelbereich entwickeln sich die oberen Geschoße als schmaler Baukörper. Durch seine prägnante Form und eine, auf die Abfolge der drei Kirchtürme entlang der Bundesstraße abgestimmte Höhenentwicklung, markiert der Baukörper diesen stadträumlich wichtigen Punkt.



## Wohnquartier



**Abb. 79.1** oben links  
*Strukturplan  
Wohnquartier*

Ein neues Wohnquartier bildet den räumlichen Abschluss des Stadtkörpers zum Waasenpark hin. Durch die Freilassungen mehrere Wegachsen stellt das Quartier keine Barriere dar, sondern setzt Bebauung und Grünraum in Verbindung.

**Abb. 79.2** oben rechts  
*Skizze Erschließung  
Wohnquartier*  
*rot : Fußgänger/ Radfahrer*  
*gelb: motorisierter Verkehr*

Das Wohnquartier bietet durch qualitativ hochwertige Freiräume und die Bezugnahme auf den Waasenpark, die Möglichkeit eines ruhigen Wohnerlebnisses in unmittelbarer Nähe zum urbanen Zentrum Leobens.

**Abb. 78.1** gegenüber  
*Darstellung  
Städtebaulicher Entwurf  
Wohnquartier*

Durch eine Staffelung von, in Nord-Süd und West-Ost Richtung angeordneten, Baukörpern entsteht eine differenzierte Abfolge von privaten, halböffentlichen und öffentlichen Freiräumen und Wegen und eine optimale Besonnungssituation für die Wohnungen.

Der innere Bereich des Quartiers ist frei von motorisiertem Verkehr und kann entweder von Süden über die Donawitzer Straße oder von Norden über die Mühlgasse erschlossen werden.





## Zeitlicher Ablauf

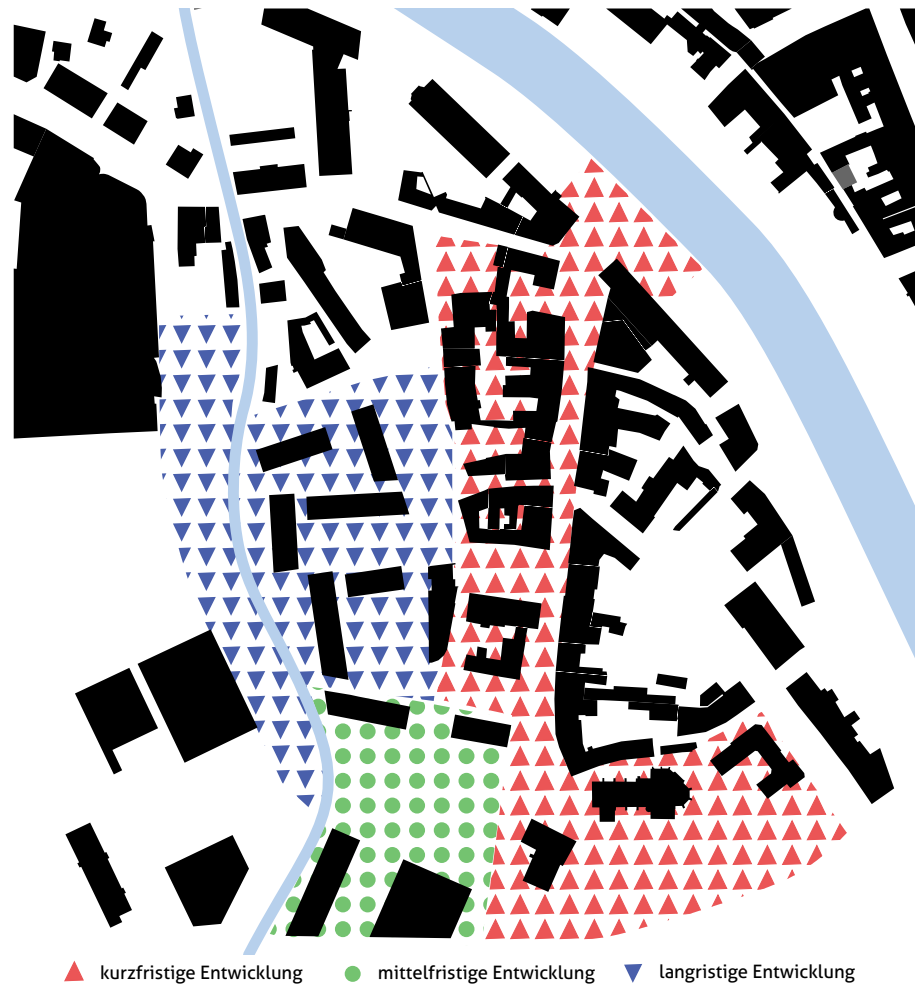


Abb. 81.1 oben

*Abbildung  
Zeitlicher Ablauf*

Abb. 80.1 gegenüber oben

*Skizze  
Blick auf das Wohnquartier vom  
Waassenplatz*

Abb. 80.2 gegenüber unten

*Skizze  
Waasenspark und  
Vordernderbach*

Der zeitliche Rahmen für die Umsetzung der einzelnen im Entwurf vorgeschlagenen Eingriffe hängt von unterschiedlichen Faktoren ab.

Rasch umzusetzen lassen sich jene Eingriffe die finanziert durch öffentliche Mittel erfolgen, wie die Aufwertung der Waasenstraße, oder die schrittweise Gestaltung des Waasensparks. Für weitere Eingriffe, sollen Investitionen der öffentlichen Hand als Katalysator für die Entwicklung der Waasenvorstadt dienen, etwa um Hausbesitzer zu Investitionen zu motivieren oder weitere Umgestaltungsmaßnahmen unter Beteiligung privater Bauträger umzusetzen.

Hemmend auf die Entwicklung wirken sich möglicherweise auftretende Interessenskonflikte wie gemischte Besitzverhältnisse oder die nötige Umsiedlung des Industriebetriebes aus.



2G

6.1

6.2

3G

2G

5.2

2G

3G

5.2

2G

4.1

2G

4.2

3G

2G

Spo-Platz

2G

3G

3.1

2.1

3G

Hundewiese

Spiel + Liegewiese

1.1

4G

1.2

7G

1G

5 10 15 20 30 40 50m

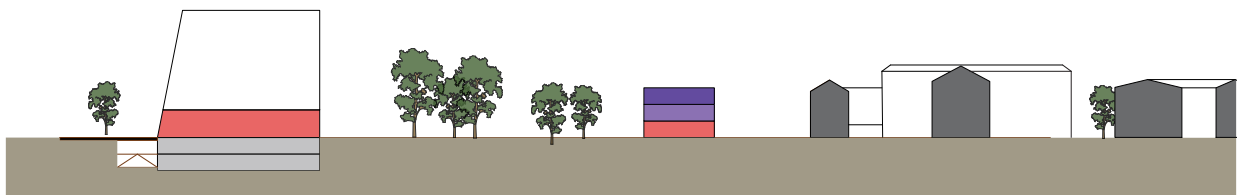
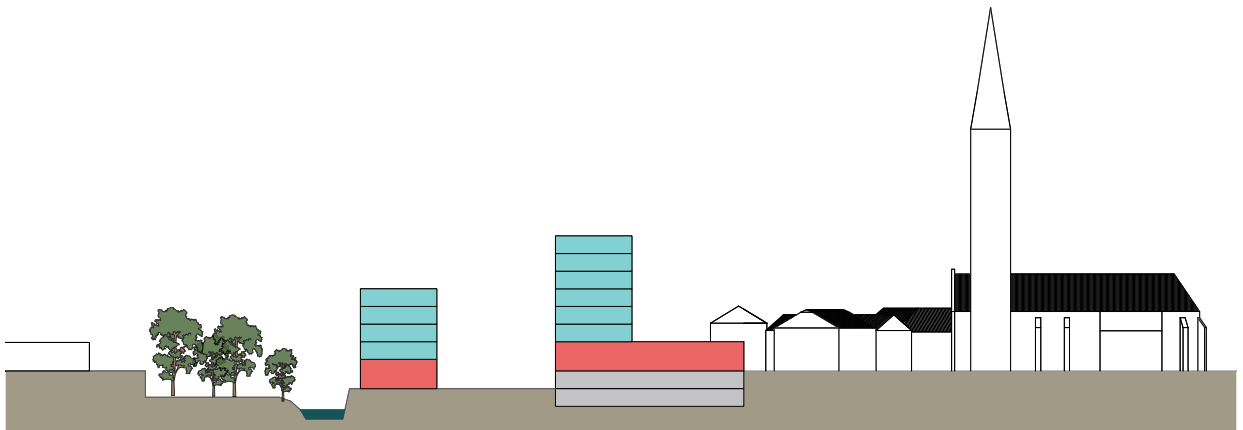
## Machbarkeitsstudie

*Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wird die Umsetzbarkeit des städtebaulichen Entwurfes in Teilbereichen des Gebietes mittels Testentwürfen überprüft.*

**Abb. 82.1** gegenüber

*Darstellung  
Machbarkeitsstudie*

Mittels der folgenden Machbarkeitsstudie werden Teilbereiche des städtebaulichen Entwurfes durch Testentwürfe auf ihre Umsetzbarkeit, hinsichtlich der Gebäudestruktur und infrastrukturellen Erschließung, untersucht. Die Testentwürfe zu den Teilgebieten stellen keine detaillierte Entwürfe und Festlegungen für die Gebäude dar, sondern sollen die Möglichkeiten innerhalb des städtebaulichen Entwurfes ausloten.



## Büro- und Geschäftsquartier

Durch die beiden Baukörper des Büro- und Geschäftsquartiers wird der Kreuzungsbereich der Waasenstraße mit der B116 neu geordnet. Die Bebauung trägt dazu bei, die vielfältigen innerstädtischen Verbindungen die an diesem Brennpunkt aufeinandertreffen, neu zu strukturieren.

**Abb. 84.1 gegenüber oben**

*Darstellung  
Machbarkeitsstudie  
Büro- und Geschäftsquartier*

Gebäude 1.2 besteht aus einer großflächigen erdgeschoßigen Sockelzone, die von einem großzügigen verkehrsfreien und teilweise bepflanzten Freibereich umgeben ist. Dieser Freibereich setzt im Sinne des einheitlichen Gestaltungskonzeptes der Waasenstraße, durch Materialität und Ausführung, die Bebauung in Beziehung zum öffentlichen Raum der Waasenstraße.

**Abb. 84.2 gegenüber mitte**

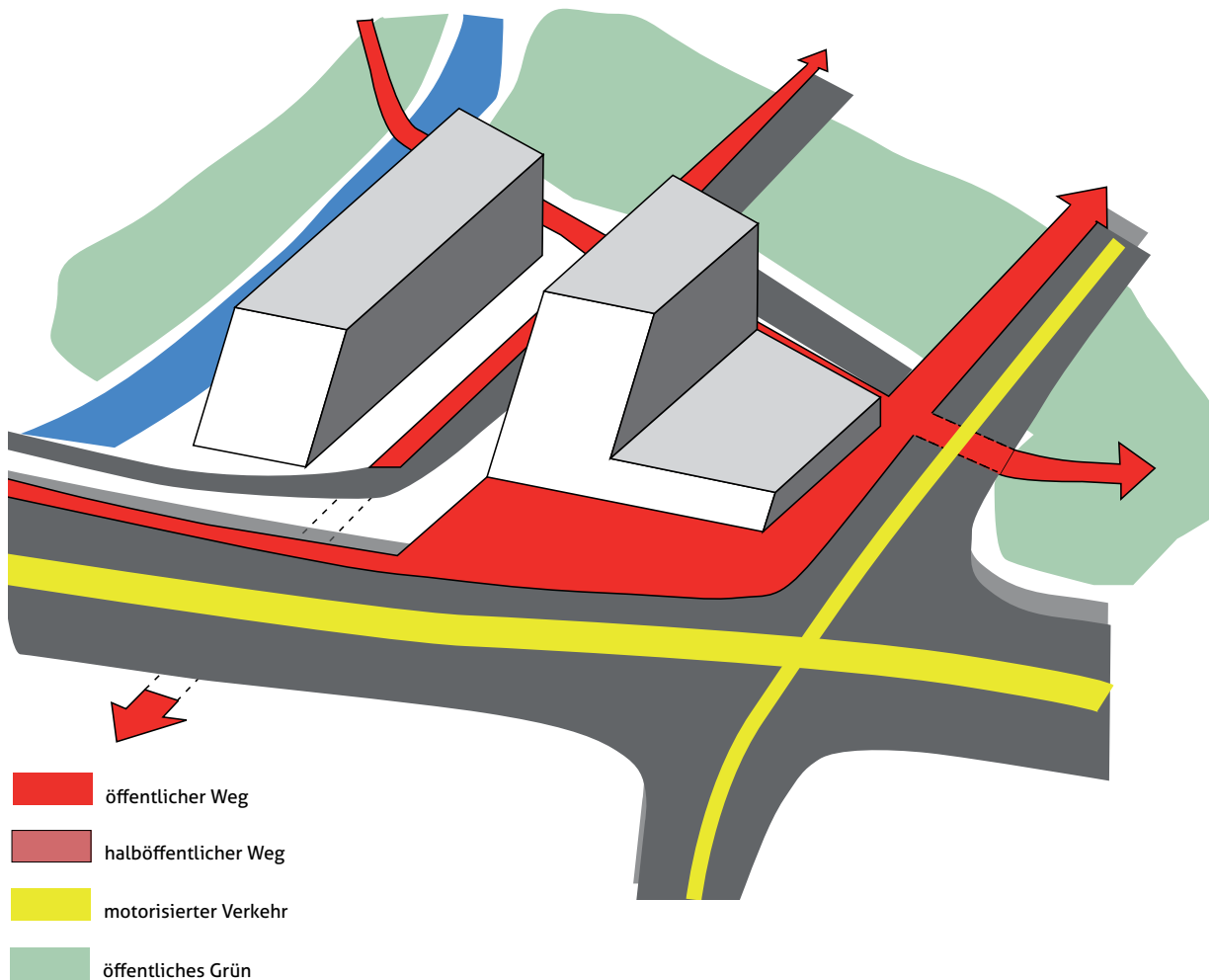
*Systemschnitt quer  
Büro- und Geschäftsquartier*

Aus dieser Sockelzone heraus entwickelt sich ein schmaler hoher Baukörper, der durch eine gestaffelte Höhenentwicklung in Verbindung mit dem Baukörper des Gebäudes 1.1 ein Zeichen entlang des Straßenraumes der B116 setzt. Um

**Abb. 84.3 gegenüber unten**

*Systemschnitt längs  
Büro- und Geschäftsquartier*

den Blick auf die nahegelegene Waasenkirche nicht zu verdecken, sind die straßenseitigen Fassaden nach innen geneigt.



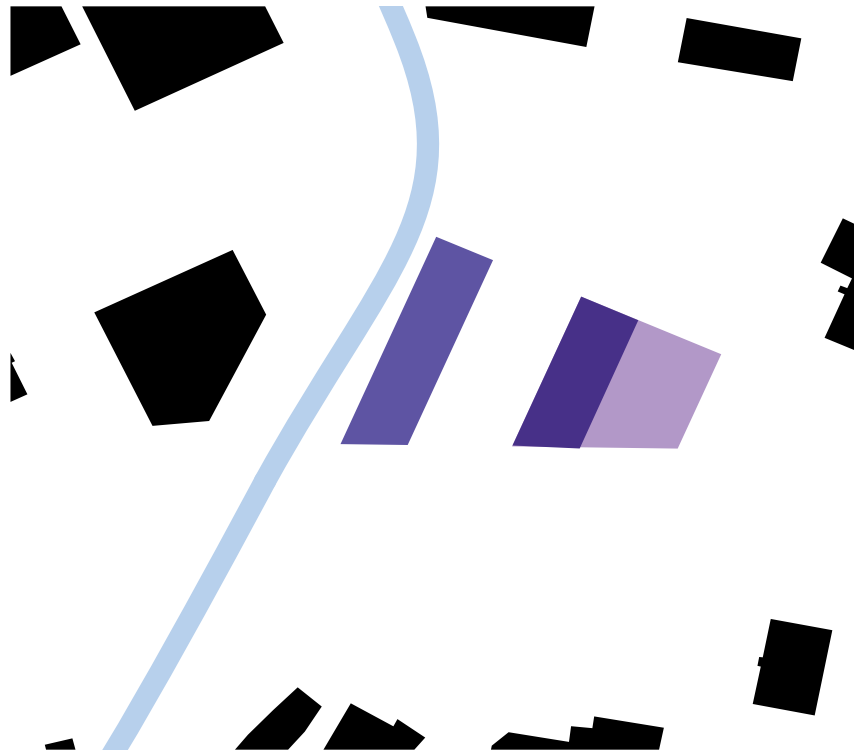
## Erschließung

Die Zufahrt erfolgt über die Donawitzer Straße entweder von der Waasenstraße über die neu angelegte Zufahrtsstraße, oder aber vom bestehenden Einkaufszentrum her kommend. Durch einen Höhengsprung zwischen Waasenstraße und Donawitzer Straße kann das unterste Geschoß von Baukörper 1.2 als, von der Donawitzer Straße ebenerdig befahrbare, Parkgarage genutzt werden.

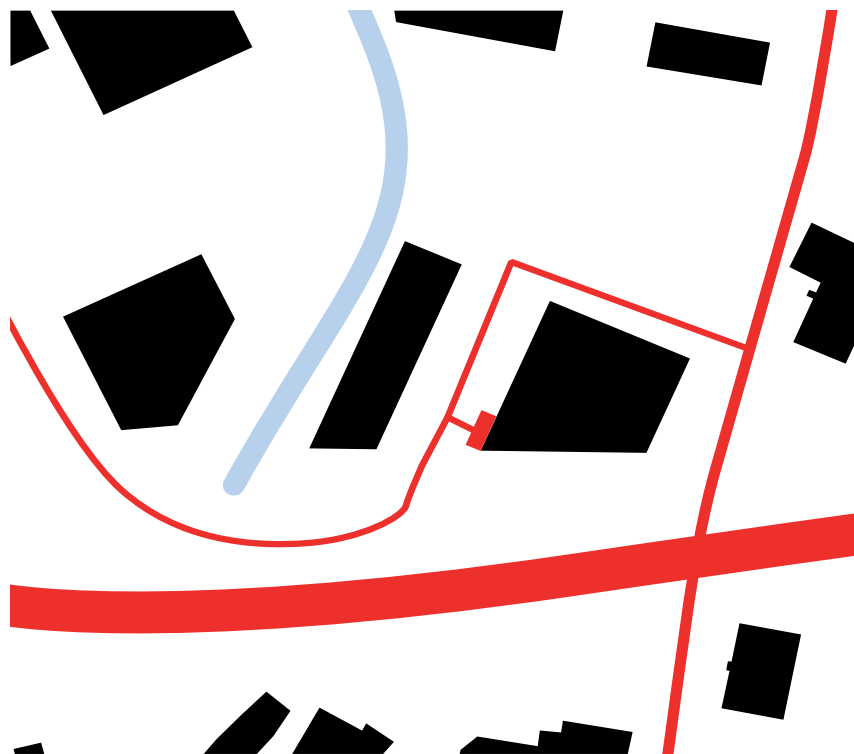
Der fußläufige Zugang zu Baukörper 1.1 befindet sich auf dem Niveau der Donawitzer Straße, während Baukörper 1.2 vom Niveau der Waasenstraße her erschlossen wird.

**Abb. 86.1** oben

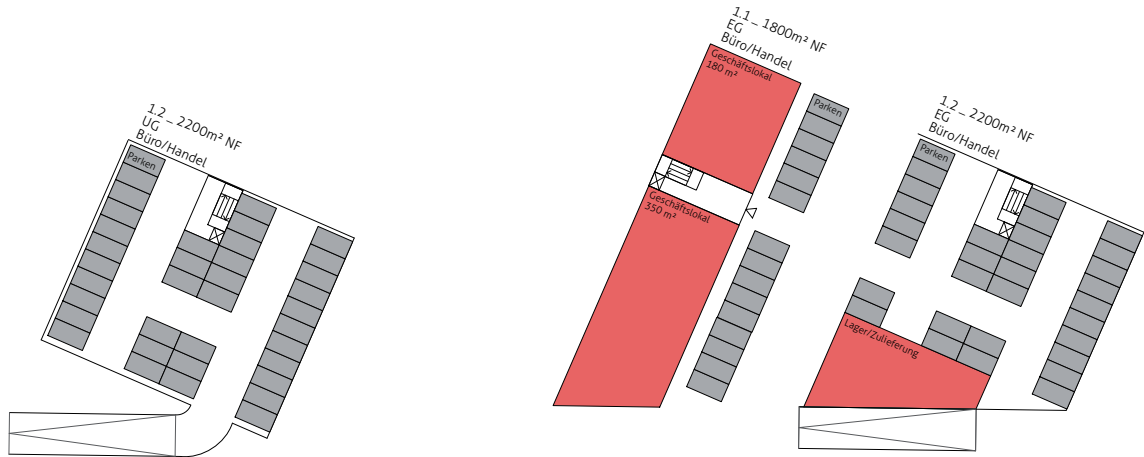
*Skizze  
Büro- und Geschäftsquartier*



**Abb. 87.1 rechts**  
*Höhenentwicklung  
Büro- und Geschäftsquartier*



**Abb. 87.2 rechts**  
*Zufahrt  
Büro- und Geschäftsquartier*



### Dienstleistungen

- Geschäftslokal Gastronomie/Handel
- Büro

### Interne Organisation

Die beiden Gebäude werden jeweils über einen zentralen Kern erschlossen, der Stiegenaufgänge, Aufzüge und öffentliche WC-Anlagen beinhaltet.

### Handelsflächen

Die Flächen für Handel und Gastronomie befinden sich jeweils in den erdgeschoßigen Ebenen der Gebäude.

Die dem Handel zugeordneten Parkflächen befinden sich auf dem Niveau der Donawitzer Straße. Durch die Unterbringung der Parkplätze im Untergeschoß des Baukörpers 1.2 kann eine städtebaulich zufriedenstellenden Lösung des Konfliktes zwischen Parkraumbedarf und qualitativ hochwertigen öffentlichen Freiräumen erreicht werden.

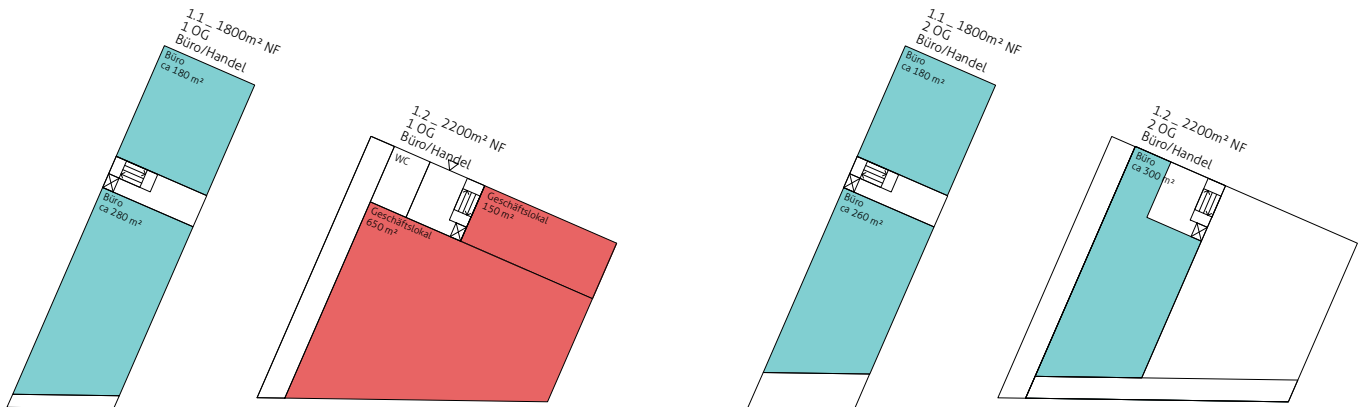
**Abb. 88.1** oben links

*Typologien UG  
Büro- und Geschäftsquartier*

**Abb. 88.2** oben rechts

*Typologien Zugangsebene 1  
Büro- und Geschäftsquartier*





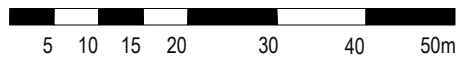
## Büroflächen

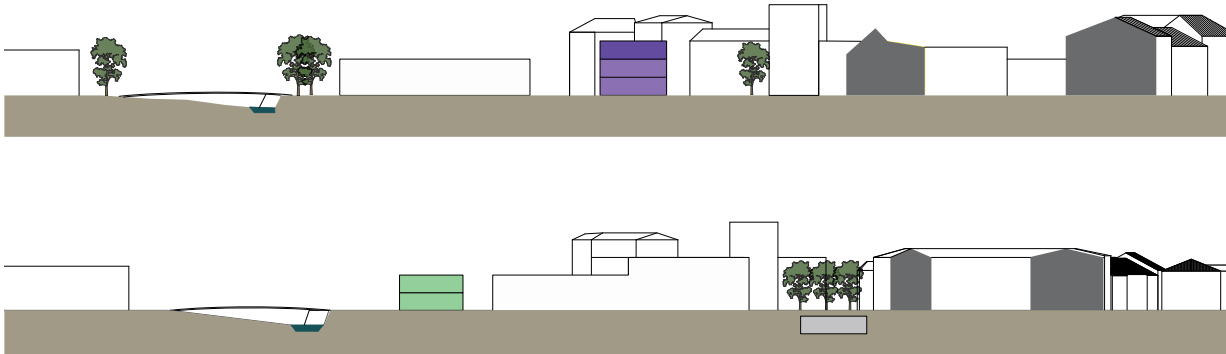
**Abb. 89.1** oben links  
*Typologien Zugangsebene 2  
Büro- und Geschäftsquartier*

Die Büroflächen befinden sich in den oberirdischen Geschossen. Im Rahmen eines Gründer- und Dienstleistungszentrums werden Büroflächen unterschiedlicher Größenordnung angeboten.

**Abb. 89.2** oben rechts  
*Typologien Regelgeschöß  
Büro- und Geschäftsquartier*

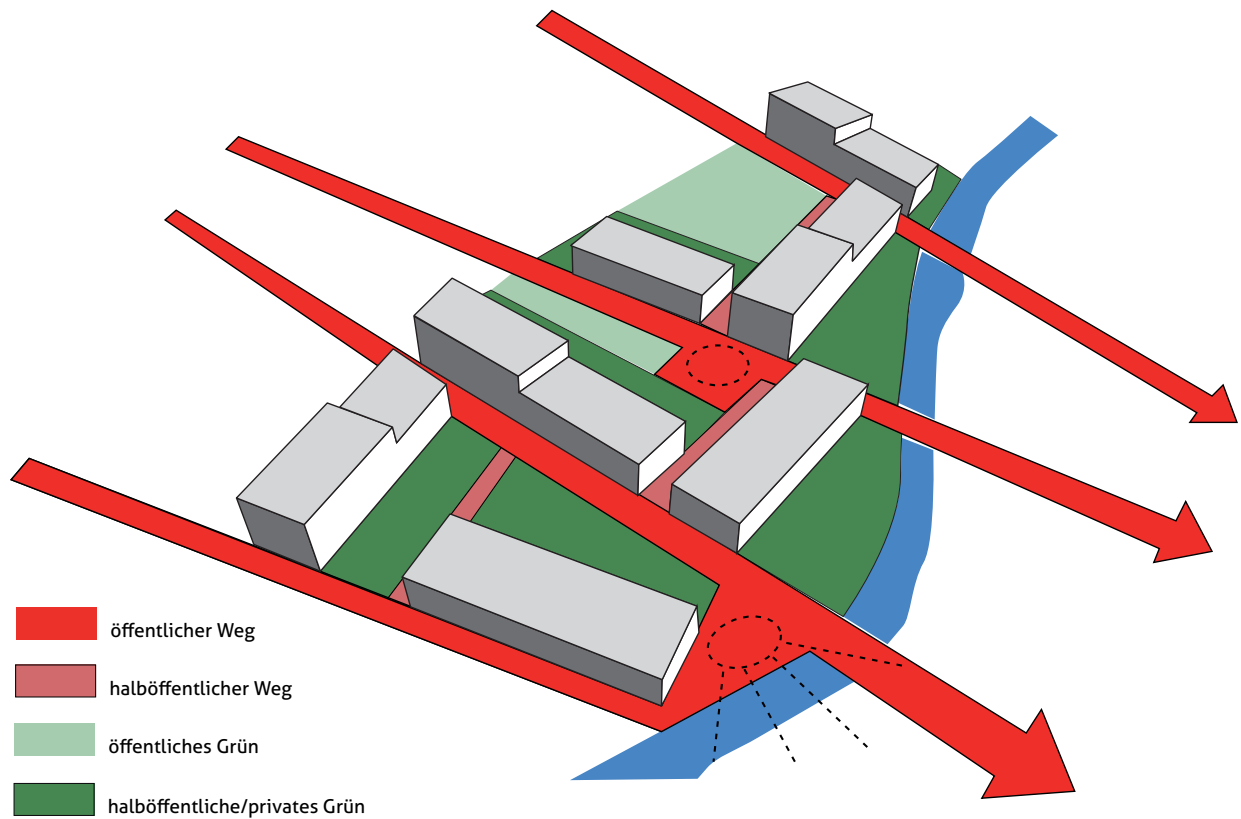
Die den Büroflächen zugeordneten Parkplätze werden in der unteren Ebene der Parkgarage in Gebäude 1.2 untergebracht.





## Wohnquartier

- Die acht Gebäude umfassende Wohnbebauung zwischen Waasenstraße und Vordernbergbach erweitert die Bebauung der „inneren“ Waasenvorstadt zum Vordernbergbach hin. .
- Abb. 91.1** oben  
*Systemschnitt 1  
Wohnquartier* Die Situierung eines Wohnquartiers anstatt des Industriebetriebes soll dazu beitragen das städtebauliche Potential dieser verkehrsberuhigten Fläche in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrums Leobens zu nutzen.
- Abb. 91.2** mitte  
*Systemschnitt 2  
Wohnquartier* Die Nähe zu den umliegenden Erholungsflächen, die gute öffentliche Verkehrsanbindung und die Einbindung in das lokale Verkehrsnetz bieten die Möglichkeit, Wohnformen in Verbindung mit einer flexiblen und nachhaltigen Mobilität anzubieten, die sowohl den wechselnden Bedürfnissen der jüngeren Generation entgegenkommen, als auch die Erfordernisse der anteilmäßig zunehmenden älteren Bevölkerungsgruppen erfüllen.
- Abb. 90.1** gegenüber  
*Darstellung  
Machbarkeitsstudie  
Wohnquartier*



## Wegenetz, Freiraum

Durch ein engmaschiges Wegenetz, wird das Quartier in den umliegenden Waasenpark und den Stadtteil eingebunden.

Durch die L-förmige Anordnung der Baukörper entstehen vielfältige und abwechslungsreiche Freiräume. In Verbindung mit dem Wegenetz entsteht so eine Abfolge von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Grünflächen, Plätzen und Wegen.

**Abb. 92.1** oben  
*Skizze  
 Wohnquartier*

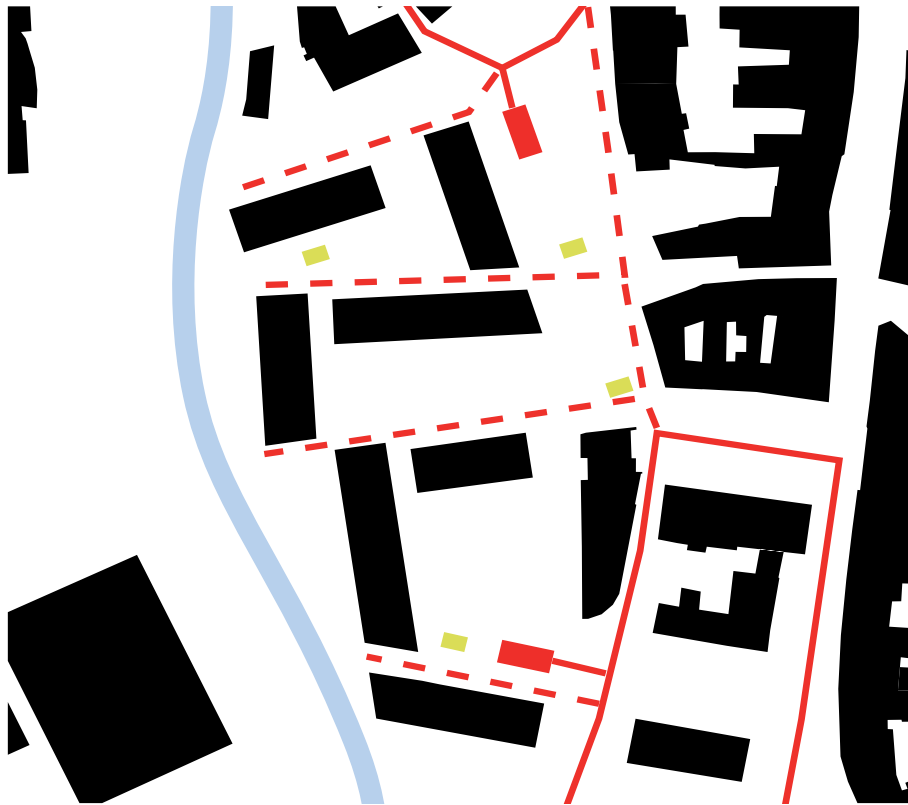


## Höhenentwicklung

**Abb. 93.1** oben  
*Höhenentwicklung*  
*Wohnquartier*

Das Wohnquartier ist angepasst an die größtenteils zwei- bis dreigeschoßige Bebauung im Umfeld. Durch eine Staffelung der Höhen werden gezielt Orientierungspunkte innerhalb des städtischen Raumes gesetzt.

Durch eine teilweise Dreigeschoßigkeit der zweigeschoßigen Bebauung werden Ecksituationen der L-förmigen Anordnung hervorgehoben.



## Erschließung

Das Wohnquartier bleibt gemäß seiner städtebaulichen Positionierung frei von motorisiertem Verkehr. Die Parkplätze werden in zwei unterirdischen Sammelgaragen im Norden und Süden des Quartiers untergebracht. Besucherparkplätze befinden sich jeweils im Bereich der Tiefgaragenabfahrten. Die Aufgänge der Sammelgaragen sind über das Quartier verteilt. Die Verbindungswege zwischen Waasenvorstadt und Waasenpark sind so ausgelegt, dass sie für Anlieferungszwecke und als Notzufahrt für Einsatzfahrzeuge genutzt werden können.

**Abb. 94.1** oben

*Zufahrt  
Wohnsquartier  
rot: Zufahrt Tiefgarage  
rot strichliert: Notzufahrt,  
Anlieferung  
gelb: Tiefgaragenaufgang*

## Wohnungen

Innerhalb dieses Testentwurfes wurde die Belegung der Gebäude so gewählt, dass ein möglichst weites Spektrum an unterschiedlichen Wohnungstypologien abgedeckt wird.

## Interne Organisation

Zur optimalen Besonnung der Wohnungen werden Gebäude die in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet sind nach dem Laubengangsystem erschlossen. Die in West-Ost-Richtung gerichteten Gebäude verfügen über eine Spännererschließung.

## Wohntypologien

Das Quartier bietet insgesamt 70 Wohneinheiten unterschiedlicher typologischer Ausrichtungen an.

## Geschoßwohnbau

In den Gebäuden 6.2 und 5.2 befinden sich 22 Wohneinheiten gemäß dem, in Auslobungen von Wohnbauwettbewerben regionaler Wohnbaugenossenschaften häufig anzutreffendem Wohnungsschlüssel:

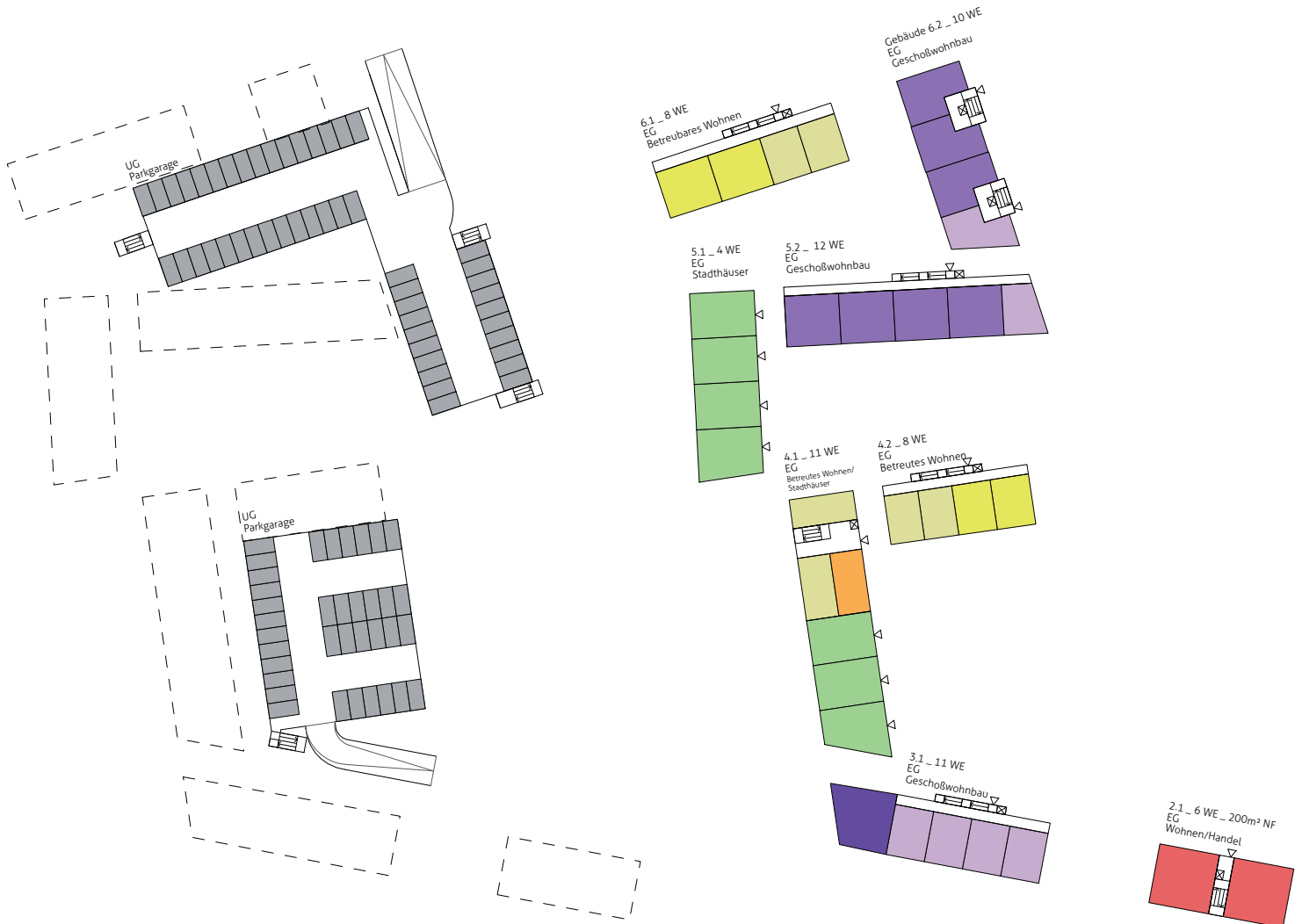
2-Zimmer-Wohnungen	ca. 50m <sup>2</sup>	25%
3-Zimmer-Wohnungen	ca. 70m <sup>2</sup>	50%
4-Zimmer-Wohnungen	ca. 90m <sup>2</sup>	25%

Das Gebäude 3.1 mit 11 Wohneinheiten verfügt, dem Trend zu Einpersonenhaushalten folgend<sup>1</sup>, einen erhöhten Anteil an Kleinwohnungen.

## Betreutes/Betreubares Wohnen

Gemäß dem demographischen Trend<sup>1</sup> werden in den Gebäuden 4.1, 4.2 und 6.1 24 Wohneinheiten für Menschen angeboten, die zur Bewältigung ihres Alltags Unterstützung in Anspruch nehmen können.

<sup>1</sup> vgl. Kapitel: Region Obersteiermark Ost, S 15



**Geschoßwohnbau**

- Wohnung ca. 50 m<sup>2</sup> NF
- M Wohnung ca. 70 m<sup>2</sup> NF (M=Maisonette)
- M Wohnung ca. 90 m<sup>2</sup> NF (M=Maisonette)

**Dienstleistungen**

- Geschäftslokal Gastronomie/Handel
- Büro

**Betreutes/Betreubares Wohnen**

- 1 Personen Wohnung ca. 50m<sup>2</sup>
- 2 Personen Wohnung ca. 70m<sup>2</sup>
- Verwaltung, Personal

**Stadthäuser**

- Reienhaus ca. 100-120m<sup>2</sup> NF

**Abb. 96.1** oben links

*Typologien UG  
Wohnquartier*

**Abb. 96.2** oben rechts

*Typologien EG  
Wohnquartier*



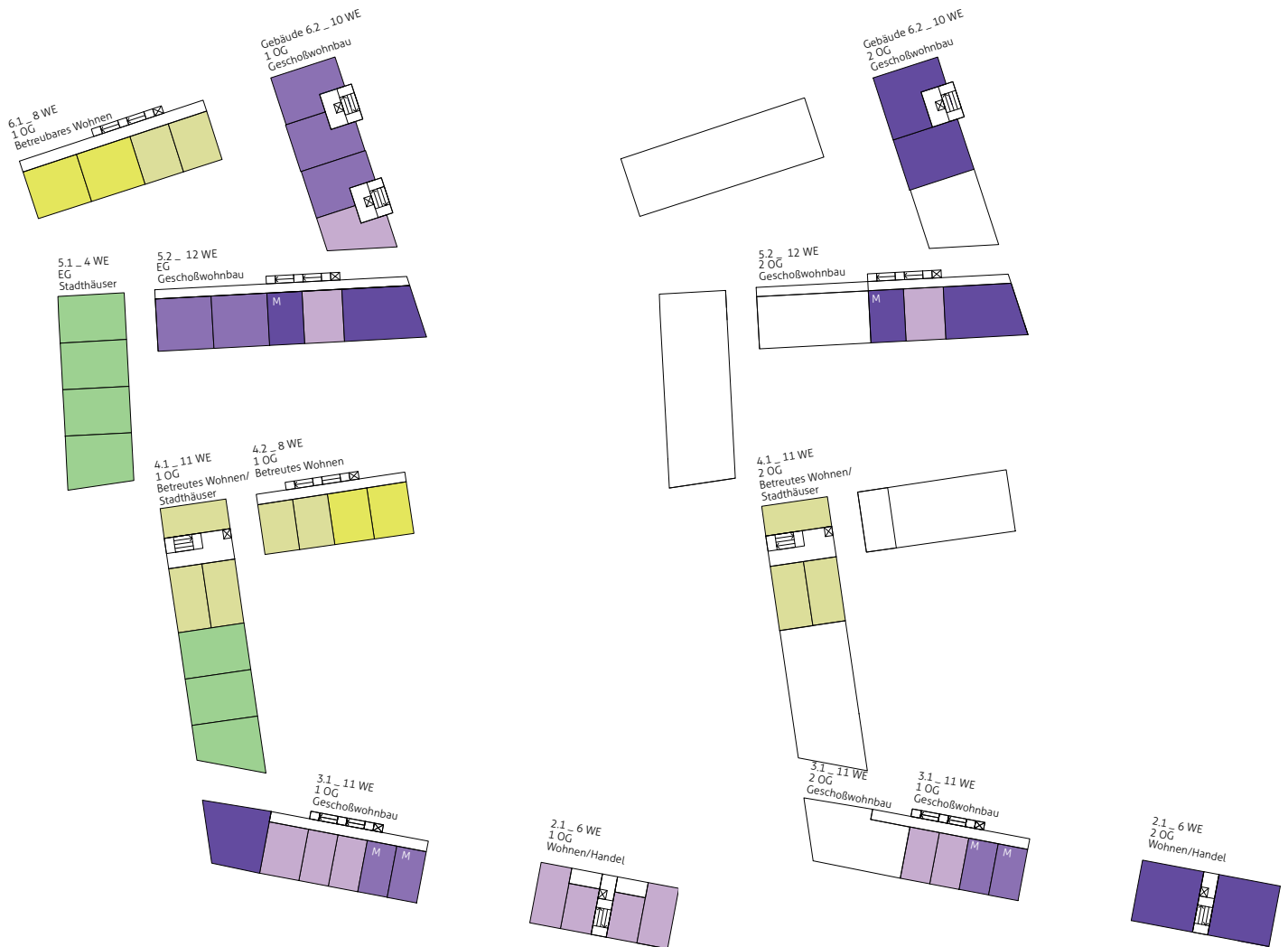


Abb. 97.1 oben links

**Stadthäuser**

*Typologien OG 1  
Wohnquartier*

In den Gebäuden 4.1 und 5.1 werden 7 reihenausartig organisierte Stadthäuser als Alternative zum freistehenden Einfamilienhaus in der Peripherie angeboten.

Abb. 97.1 oben rechts

*Typologien OG 2  
Wohnquartier*

**Wohn und Geschäftshaus**

Den südlichen Abschluss des Quartiers und Verknüpfungspunkt mit der Waasenstraße bildet das Gebäude 2.1 mit erdgeschoßigen Flächen für Handel und Gastronomie und 6 Wohneinheiten in den Obergeschoßen.

## Literaturverzeichnis

- Abenteuer Erzberg**, (2011): <<http://www.abenteuer-erzberg.at/de/erzberg/geologie.html>>, in: <<http://www.abenteuer-erzberg.at>>, (12.02.2011)
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung**, Abteilung 16 Landes- und Gemeindeentwicklung: Regionsprofil Obersteiermark Ost. Ein Projekt im Rahmen der Initiative Regionext, Wien 2009
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung**:<<http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/beitrag/10058470/1523019>> (15.03.2011)>, in: <<http://www.verwaltung.steiermark.at>>, (15.03.2011)
- Brunner, Otmar**/Kaiser, Hansjörg/ Machatschek, Alois (Hg.): Altstadterhaltung, Stadterneuerung, Stadtentwicklung. Linzer Planungsinstitut 12, Linz 1997
- Brunner, Otmar**/Kaiser, Hansjörg/Wachten, Kunibert (Hg.): Altstadterhaltung, Stadterneuerung, Stadtentwicklung. Linzer Planungsinstitut 13, Linz 2000
- Christiane, Kees**: Land auf Abruf, in: archplus 180(2006), S 71-72
- Ebner, Peter**/Gerstenberg, Frauke (Hg.): Housing is back, Wien 2006
- Ebner, Peter**/Gerstenberg, Frauke/Höllbacher, Roman (Hg.): Housing moves on, Wien 2009
- Egli, Ernst**: Geschichte des Städtebaues, 2. Band, Erlenbach-Zürich 1962
- Frisch, Max**: Der Laie und die Architektur, in: Gesammelte Werke in zeitlicher Folge, Jubiläumsausgabe in sieben Bänden, Band 3, Frankfurt am Main 1986
- Gausa, Manuel**: Housing, new alternatives, new systems, Barcelona 1998
- Giseke, Undine**/Spiegel, Erika (Hg.):Stadtlichtungen. Irritationen, Perspektiven, Strategien, Basel 2007
- Gruber, Markus**. Szenarien der Raumentwicklung Österreichs 2030. Regionale Herausforderungen & Handlungsstrategien, Band 2, Wien 2009
- Hanika, Alexander**: Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030 mit Ausblick bis 2050. „ÖROK-Prognosen“, Wien 2010
- Joham, Alfred**: Leoben: Leoben Bauentwicklung und Stadtbefestigung. Eine Stadtmorphologische Studie zur Leobener Innenstadt (= Schriftenreihe des Instituts für Geschichte, Institut der Geschichte der Karl-Franzens-Universität Graz (Hg), Band 17), Graz 2009

**Jontes, Günther**/Tremel, Ferdinand: LEOBEN. Politischer Bezirk Leoben, in: Pickl, Othmar (Hg.), ÖSTERREICHISCHES STÄDTEBUCH, 6. Band, 3. Teil, Wien 1990

**Knittler, Herbert**: Stadterweiterung und Vorstadt im klein- und mittelstädtischen Milieu am Beispiel österreichischer Länder, in: Bräuer, Helmut/Schlenkrich, Elke (Hg.): Die Stadt als Kommunikationsraum. Beiträge zur Stadtgeschichte vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert, Leipzig 2001, S 535-566

**Landesgesetzblatt(LGBl)**. Nr. 15/1989, Graz 1989

**Landesgesetzblatt(LGBl)**. Nr. 75/2009, Graz 2009

**Loehr, Maja**: Leoben. Werden und Wesen einer Stadt, Baden bei Wien 1934

**Löw, Martina**: Raumsoziologie, Frankfurt am Main 2001

**List, Rudolf**: Die Bergstadt Leoben. Antlitz, Geschichte, Gegenwart, Leoben 1948

**Lootsma, Bart**: Intelligente Regionen, in: Hintergrund 26(2005), S 7-17  
Schwalbach, Gerrit: Stadtanalyse, Basel 2009

**Lynch, Kevin**: Das Bild der Stadt, 1965, 2. Auflage Nachdruck, Braunschweig-Wiesbaden 1989

**Neufert, Ernst**: Neufert Bauentwurfslehre, 38. Auflage, Wiesbaden 2005

**Oberste Baubehörde** im Bayerischen Staatsministerium des Inneren (Hg.): Siedlungsmodelle. Ideen, Konzepte, Planungen, München-New York 1998

**ÖROK,2010**: Raumordnung in Österreich, <http://www.oerok.gv.at/die-oerok/raumordnung-in-oesterreich.html>, in: <http://www.oerok.gv.at/>, 24.03.2010

**Oswald, Franz**: SYNOIKOS - Über die Netzmethode im Stadtentwurf, in ARCOOP (Hg.): Nachhaltigkeit der Form. Symposium in der Pfisterscheune, Thalwil, Schweiz, 16. Oktober 2001, Zürich 2002

**Peters, Paulhans** (Hg.): Stadtumbau – Stadtsanierung. Bestandsaufnahme und Planung, München 1973

**Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010** .Stand: Juli 2010 (StROG2010).

**Stadtgemeinde Leoben**: Stadtentwicklungskonzept Nr. 4.00, Leoben 2005

**Trenkler, Thomas**: Architektur in Leoben 1995-2002, Graz 2002

**Wagner, Kirsten**: Die visuelle Ordnung der Stadt. Das Bild der Stadt bei Kevin Lynch, in: H-Soz-u-Kult, 14.09.2006, <<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/forum/id=774&type=diskussionen>>.

## Abbildungsverzeichnis

### Fotos Verfasser:

Abb. 8.1, 8.2, 9.1, 10.1, 10.2, 11.1, 11.2, 11.3, 20.1, 20.2, 33.1, 35.1, 37.1, 37.2, 38.1, 39.1, 39.2, 41.1, 41.2, 43.1, 43.2, 45.1, 45.2, 47.1, 47.2

### Grafiken Verfasser:

Abb. 22.1, 23.1, 24.1, 25.1, 27.1, 29.1, 34.1, 36.1, 40.1, 42.1, 44.1, 46.1, 49.1, 50.1, 51.1, 53.2, 56.1, 57.1, 60.1, 61.1, 62.1, 63.1, 64.1, 65.1, 66.1, 67.1, 68.1, 70.1, 70.2, 71.1, 71.2, 72.1, 74.1, 76.1, 77.1, 77.2, 78.1, 79.1, 79.2, 80.1, 81.1, 82.1, 84.1, 84.2, 84.3, 86.1, 87.1, 87.2, 88.1, 88.2, 89.1, 89.2, 90.1, 91.1, 91.2, 92.1, 93.1, 94.1, 96.1, 96.2, 97.1, 97.2

**Amt der Steiermärkischen Landesregierung**, Abteilung 16 Landes- und Gemeindeentwicklung: Regionsprofil Obersteiermark Ost. Ein Projekt im Rahmen der Initiative Regionext, Wien 2009, S 5.

Abb. 14.1

**Joham, Alfred**: Leoben: Leoben Bauentwicklung und Stadtbefestigung. Ausgewählte Quellen(CD), Schriftenreihe des Instituts für Geschichte, Institut der Geschichte der Karl-Franzens-Universität Graz (Hg.), Band 17), Graz 2009

Abb. 52.1, 53.1

**Jontes, Günther**/Tremel, Ferdinand: LEOBEN. Politischer Bezirk Leoben, in: Pickl, Othmar (Hg.), ÖSTERREICHISCHES STÄDTEBUCH, 6. Band, 3. Teil, Wien 1990

Abb. 54.1

<<http://schlotforum.wordpress.com/2008/07/21/st-le-stahlwerk-voest-alpine-leoben-donawitz/>>, in:< <http://schlotforum.wordpress.com/>>, (17.03.2011)

Abb. 16.1

<<http://www.archconsult.com/projects/selected-projects/culture/museum-leoben/>>, in: <<http://www.archconsult.com>>, (14.4.2011)

Abb. 30.1

<<http://www.hohensinn-architektur.at/justizzentrum-leoben.php>>, in: <<http://www.hohensinn-architektur.at>>, (14.4.2011)

Abb. 30.2

**Amt der Steiermärkischen Landesregierung**, 2011: < <http://gis1.stmk.gv.at/atlas/%28S%28p1ajszyiwtpj45a3h4tj3g%29%29/init.aspx?ks=das&Karte=adr&cms=da>>, in: < <http://www.gis.steiermark.at/>>

Abb. 18.1, 32.1, 55.1