

Graz FaktorXIII

Diplomarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin
Studienrichtung Architektur

Julia Url

Technische Universität Graz
Erzherzog Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer Prof. Grigor Doytchinov
Institut für Städtebau

Januar 2010

Deutsche Fassung:
Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

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)

Englische Fassung:

STATUTORY DECLARATION

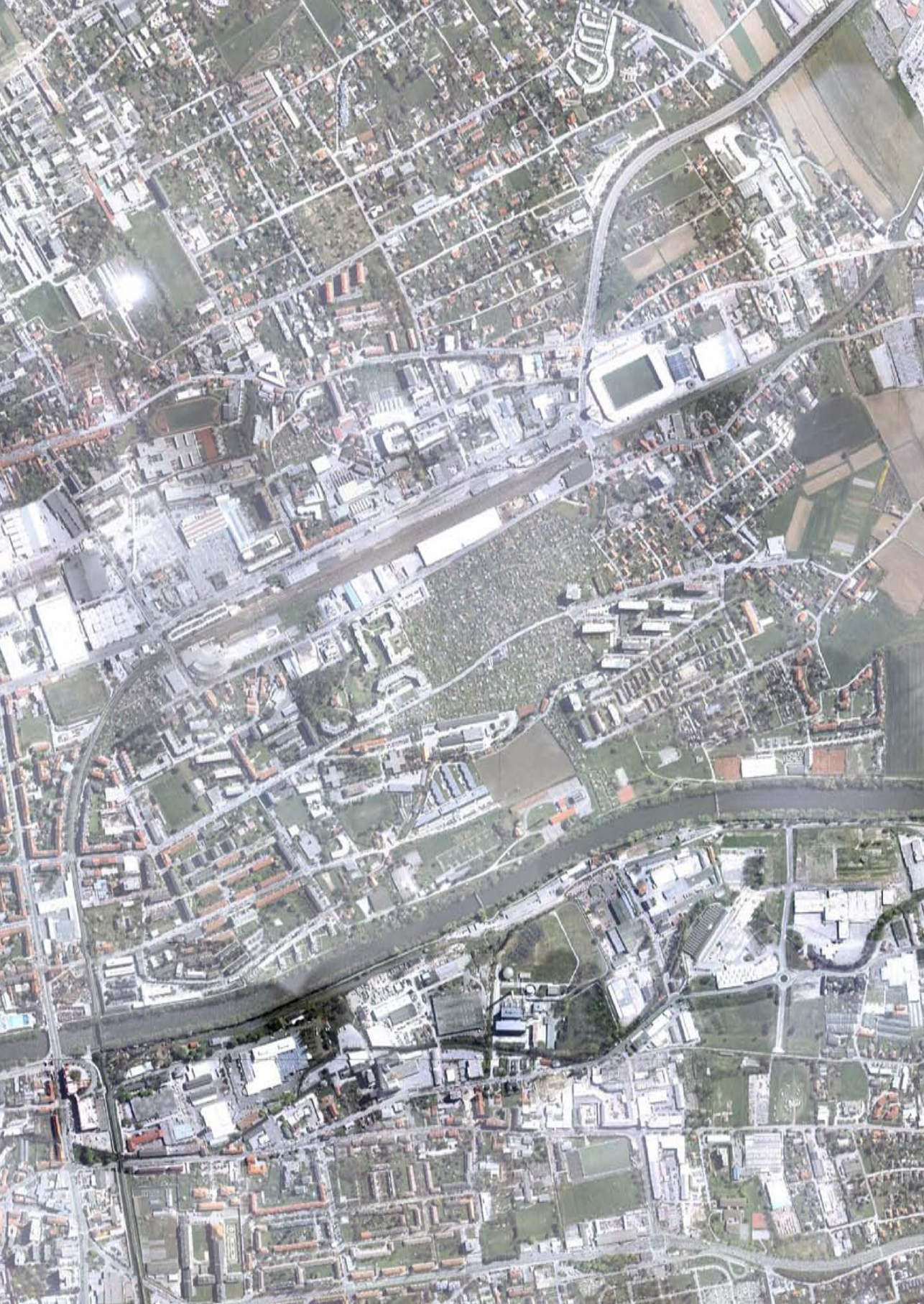
I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....

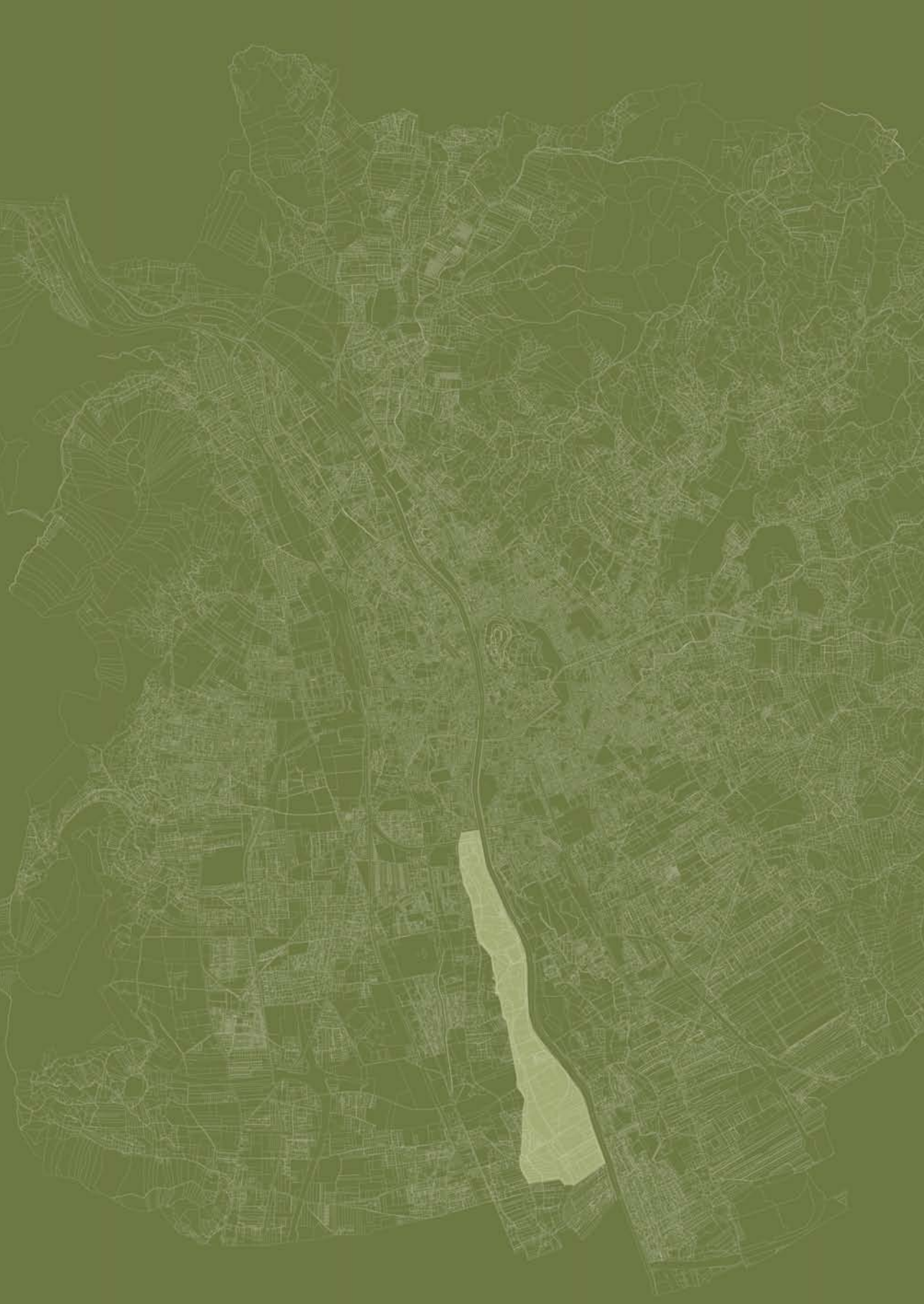
date

.....

(signature)







Inhalt

Vorwort	9
Ausschreibung als Grundlage für das Diplomthema	
Definition von European	11
Zusammenfassung des Ausschreibungsinhaltes für den Standort Graz	11
Analyse im urbanen Kontext	13
Projekte im Umfeld des Wettbewerbsgebietes	20
Players und Zielvorstellungen	21
Transformationen und Potenziale	23
Zusammenhang des Diplomthemas mit der Ausschreibung	28
Graz Faktor XIII	
Das Projekt	31
Der Standort Graz in der Analyse	33
Zugang zum Entwurf	42
Der Entwurf	50
Die Puchstraße als Boulevard	53
Kulturviertel und Medienturm	56
Headquartezone, Industrie, Uni-Campus	58
Logistikprogramm für die Schlepplbahn	66
Verdichtung und Optimierung vorhandener Strukturen	68
Durchgrünung, Reserveflächen, Sportbereiche, Stadtwald und Landwirtschaft	70
Optimierung des Straßen- und Wegenetzes	75
Nachwort	79
Die Stadt in Zahlen	80
Fußnotenapparat	83
Literatur- und Medienverzeichnis	83
Bildverzeichnis	84
Anhang – Gesamtplan zum Ausklappen	

Vorwort

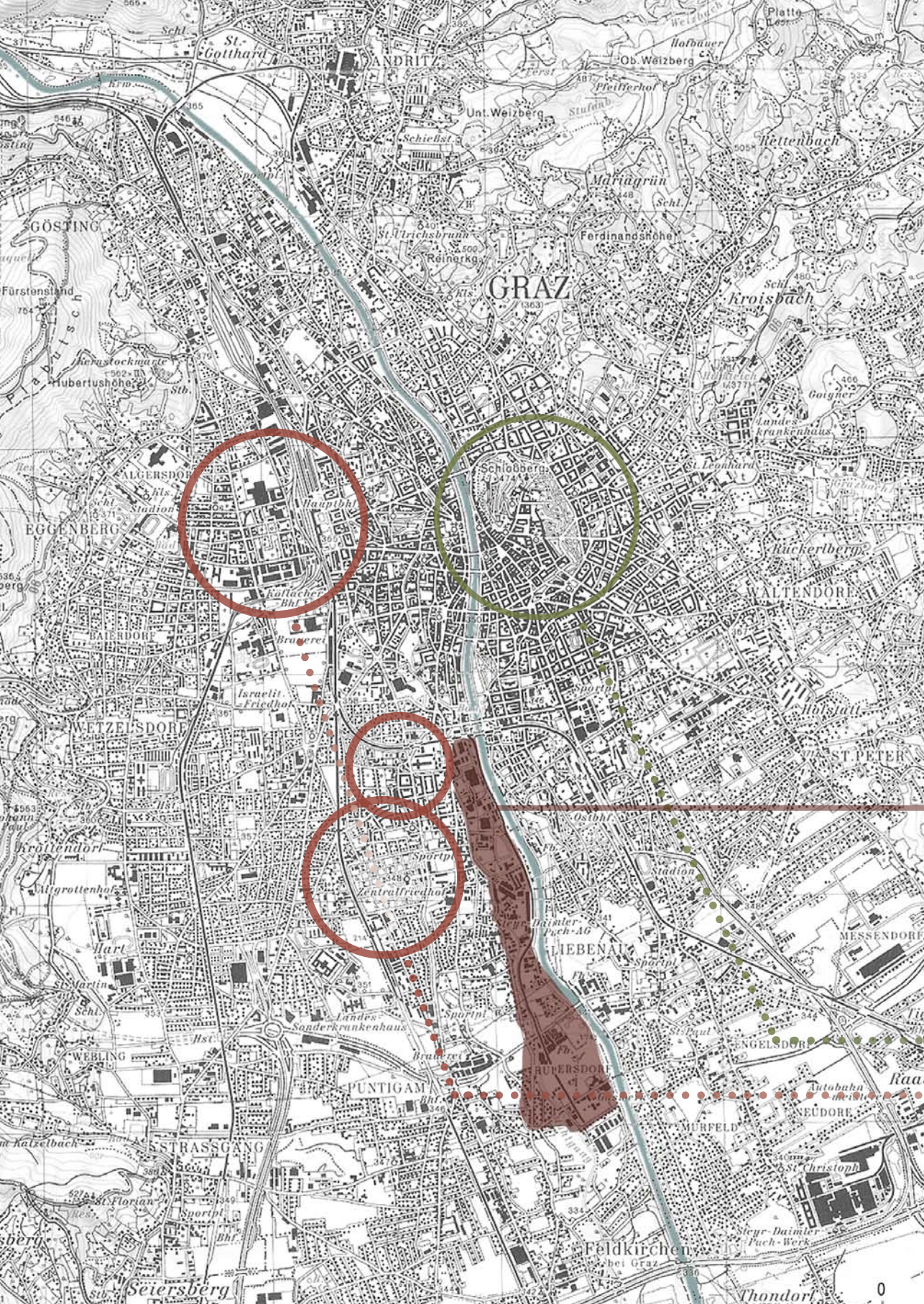
Zum Projekttitlel **Graz FaktorXIII**

FaktorXIII – ein Begriff aus der Humanmedizin – ist ein Enzym, das als essenzieller Baustein für die Wundheilung gilt. Durch die Vernetzung von Fibrin (körpereigener „Klebstoff“) und weiteren Proteinen werden Wunden verschlossen. Diese Quervernetzung ist ein Teil des Gerinnungsprozesses.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit einem Gebiet im südlichen Grazer Stadtbereich, dessen Erscheinungsbild wenig attraktiv ist und in starkem Maße unter- bzw. fehlentwickelte Stadterweiterungsstrukturen aufweist. In diesem Zusammenhang soll der Projekttitlel **Graz FaktorXIII** eine Strategie beschreiben, diese wunden Strukturen neu zu generieren und eine vernünftige Nutzung vorzuschlagen. Dieses städtebauliche Projekt beschreibt ein über 1,8 km² großes Gebiet entlang des rechten Murufers – einem Übergangsbereich von Stadt und Land. Um zu einer aussagekräftigen Strategie für diesen Bereich zu gelangen ist es notwendig, die gesamte Stadt mit ihrem Umland zu analysieren, um danach in das Betrachtungsgebiet zu zoomen.

Die Idee zu dieser Diplomarbeit kam von dem Grazer Beitrag für den aktuellen European-Wettbewerb (European 10). European-Wettbewerbe sind Ideenwettbewerbe, die Standorte europäischer Städte betreffen. Die Stadt Graz war neben 61 weiteren europäischen Städten mit dem in **Graz FaktorXIII** betrachteten Gebiet vertreten. Diese Diplomarbeit bezieht sich in der Standortfrage auf die Ausschreibung des European-Wettbewerbs. Die Forderungen bzw. gewünschten Ziele des Wettbewerbs werden freier interpretiert, zum einen, um die Ausschreibungsziele zu hinterfragen, zum anderen hat die Diplomarbeit einen freieren und ungezwungeneren Zugang zum Thema. Es geht hierbei jedoch nicht um Utopien, vielmehr um eine ungebundene Denkweise mit dem Ziel, eine Strategie für Graz zu entwickeln.

Die städtebauliche Herausforderung des Planungsgebietes ist seine Lage in der Stadt Graz – ein Übergangsbereich von Urbanem zu Peripherem. Solche Räume leiden häufig unter jahrzehntelanger Vernachlässigung in der Stadtplanung. Es geht nicht darum, städtebauliche Highlights zu erfinden, vielmehr muss ein Weg gefunden werden, diesen zwischenräumlichen Situationen eine Bedeutung zu geben. Die Zonen zwischen Stadt und Land stellen Bereiche mit besonderen Qualitäten dar, Qualitäten mit vermittelndem Charakter.



GRAZ
(363)



Ausschreibung als Grundlage für das Diplomthema

Definition von European

European ist ein europäischer Verbund nationaler Organisationen, die in mehreren europäischen Ländern zeitgleich und parallel Architekturwettbewerbe zum selben Thema und mit gemeinsamen Zielsetzungen veranstalten.¹

European unterstützt den Gedanken eines Europas, in dem junge Menschen innovative Beiträge zu Architektur, Städtebau und Wohnbau leisten können. Europäische Städte oder Gemeinden, die mit städtebaulichen Konzepten auf die Veränderung von Lebensweisen reagieren wollen, können sich am European-Verfahren beteiligen. Die Regeln der European-Charta sehen vor, prämierte Projekte zu publizieren, zu fördern und die Realisierung zu vermitteln.

Im Jahr 2009 veröffentlichte European die 10. Ausschreibung für junge europäische Architekten und Planer unter 40 Jahren unter dem Thema „Inventing urbanity, regeneration, revitalization, colonization“.

Zusammenfassung des Ausschreibungsinhaltes für den Standort Graz

Seehöhe: 353 m

EinwohnerInnen: 250.099

Wettbewerbsgebiet: Graz, Bezirke Gries und Puntigam

Betrachtungsgebiet: 182,2 ha

Die Rolle der Stadt Graz in der Region

Graz, die zweitgrößte Stadt Österreichs, entwickelte sich entlang der Mur im nördlichen Teil eines beckenförmigen Talbodens und ist dreiseitig von Bergen umschlossen. Die topographischen Barrieren für eine Stadtentwicklung bilden im Westen der Plabutsch und das sich nach Norden und Osten erstreckende Grazer Berg- und Hügelland und bedingen so die Entwicklung Richtung Süden. Die Stadt, die sich auf beiden Seiten der Mur entwickelt hat, teilt sich heute in einen historischen Teil, das ursprüngliche Stadtzentrum, mit dem Schlossberg, Museen, Universitäten und den Gebäuden der Landesregierung und in einen industriell geprägten westlichen Teil mit dem Bahnhof, dem Gefängnis und dem Zentralfriedhof.

Im Jahr 1999 wurde die Grazer Innenstadt durch die UNESCO in die Liste der „Weltkulturerbe“ aufgenommen. Im Vorlauf zur Ernennung zur europäischen Kulturhauptstadt im Jahr 2003 wurden durch die Erbauung des Kunsthauses, der Fachhochschule und der Murinsel Akzente im westlichen Bereich der Stadt gesetzt, um die Entwicklung vieler Gebiete dieser Seite zu forcieren.

Aufgrund der Abwanderungstendenz von Industriebetrieben und mittleren und größeren Gewerbebetrieben bzw. gleichzeitiger Wohnabwanderungen kommt es zu einer zunehmenden Suburbanisierung mit problematischen Folgen: stark wachsender Pendlerverkehr, aufwändigere Ver- und Entsorgung, wachsender Verbrauch an Land- und Umweltressourcen, Ausdünnung von Infrastrukturen.

Zielvorstellung des Wettbewerbs

Innerhalb des Wettbewerbsgebietes verläuft von Norden nach Süden die so genannte „Schleppbahntrasse“. Diese Güterzuglinie, die reaktiviert wird, soll als ressourcenschonender „Güter-Strang“ der Ausgangspunkt für ein urbanes Projekt sein, das den Dialog Landschaft – Öffentlichkeit – Arbeitswelt zukunftsorientiert interpretiert. Die über 3 km lange, parallel zu den zwei Flussräumen Mur und Mühlgang verlaufende Schiene soll betrieblich genutzt werden und Teil eines Modells einer durchgrünten, verkehrstechnisch und typologisch innovativen Arbeitswelt sein.

Die Themenschwerpunkte des Wettbewerbs liegen in der Entwicklung des Verhältnisses von öffentlichem Raum, Mobilität und Arbeitswelt. Vertiefende Schwerpunkte sind die Entwicklung eines Schleppbahnterminals, die Integration einer Sportanlage für angelsächsische Sportarten und ein exemplarisches Architekturprojekt der Verdichtung.

Analyse im urbanen Kontext

Im frühen 20. Jahrhundert wurden besonders aufgrund der Lage am Wasser und an der Schiene (Schleppbahn) Betriebsansiedlungen begünstigt. Der Mühlgang (Stromversorgung) und die Schleppbahn (Gütertransport) waren wichtige Infrastruktureinrichtungen und haben ein spannendes Erbe hinterlassen .

Die westliche Grenze des Betrachtungsgebietes wird von der Puchstraße gebildet, die ihren Namen von dem 1900 gegründeten Puch-Werk, einer Fahrzeugentwicklungs- und Produktionsstätte, erhielt. Das Areal des ehemaligen Puch-Werks ist heute Teil des Innovationsparks Graz (IPG). Am Gelände des IPG sollen innovative Betriebe entstehen, die von wechselseitigen Synergien profitieren sollen.

Die charakteristische Sequenz der Puchstraße mit der Aneinanderreihung unterschiedlicher Betriebe, Märkte und Fragmente von Wohn- und Agrarflächen unterstreicht den Charakter eines diffusen suburbanen Raumes mit entsprechend geringer Einwohnerdichte.

Aufgrund von Produktionsumstellungen in vielen Betrieben sind zahlreiche Parzellen ungenutzt. Dieser Umstand hat negative städtebauliche Auswirkungen: extensive Nutzung von Lagerflächen, Stilllegung von Anlagen (z.B. „Agra Tagger Kraftfutter AG), brach liegende Flächen und hohe Leerstände entlang des Mühlgangs und der Schleppbahn. Diese Bereiche stellen ein Entwicklungspotenzial für eine hochwertige durchgrünte Industrie- und Gewerbezone dar.





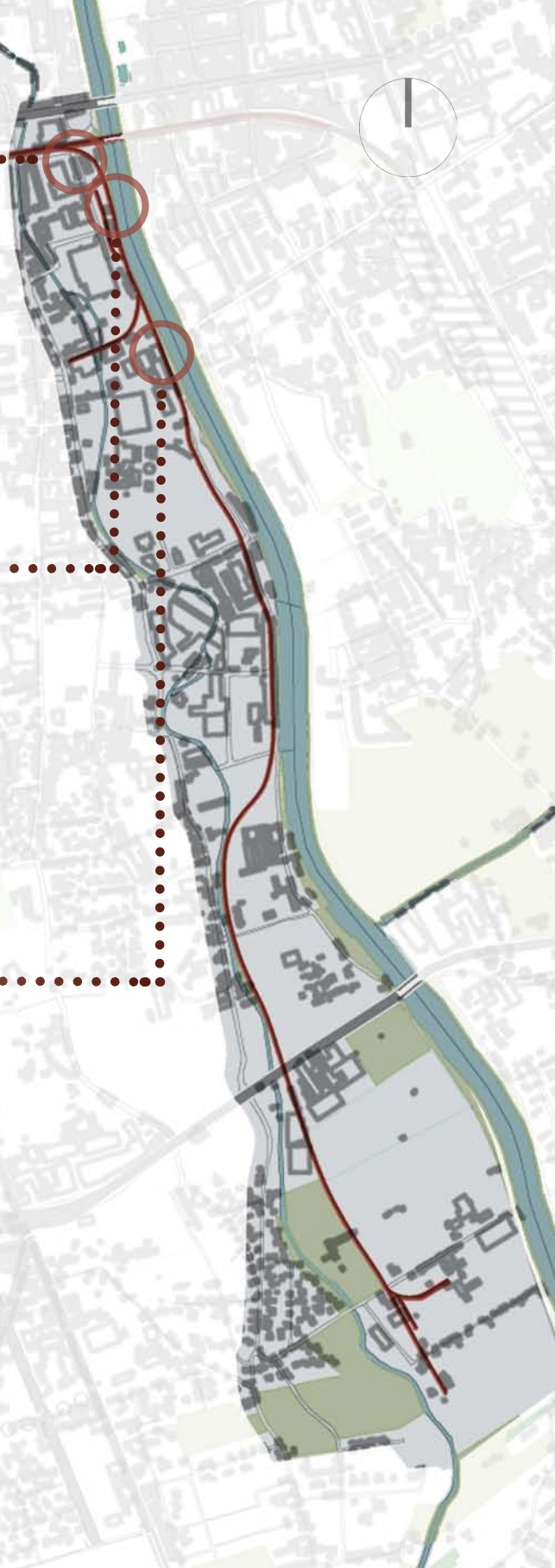
Abzweigung Ostbahnstrecke zu Schlepfbahnstrecke



Schrottplatz



Verlauf zwischen Lagerhäusern, Murpromenade und Mur



Die Schleppbahn

Entlang des etwa 3 km langen mäandrierenden Verlaufs erzeugt die Schleppbahn verschiedene Raumsituationen, die derzeit nicht signifikant sind, jedoch für künftige Planungen von struktureller Bedeutung sind. Als Hauptgesellschafter der „Schleppbahn GmbH“ hat die Graz AG in weiser Voraussicht verhindert, dass Parzellen der Trasse verkauft werden, somit steht trotz teilweiser Unterbrechungen bzw. Zerstörung des Gleiskörpers die gesamte Trasse zur Neustrukturierung zur Verfügung.

Die Schleppbahn wurde in den 1940er Jahren unter Einsatz von russischen Kriegsgefangenen errichtet, um das damals neu gebaute Gaswerk mit Braunkohle zu versorgen. Aufgrund von Umstrukturierungen und Betriebsschließungen wurde die Trasse weitgehend still gelegt.



Schleppbahntrasse streckenweise zugewachsen



Die Murpromenade

Der Murraum stellt für das gesamte Grazer Stadtgebiet ein wichtiges städtebauliches Element dar und spielt sowohl stadtoökologisch als auch aus Sicht des Naturschutzes eine wichtige Rolle. Das grüne Band, das die Stadt durchzieht, wird als Sport-, Freizeit- und Erholungsstreifen genutzt und ermöglicht Radfahrern eine direkte Nord-Süd-Verbindung. Der Bereich wird gut angenommen, allerdings ist die Ausgestaltung des zur Verfügung stehenden Raumes nicht zufrieden stellend.

Zwischen dem linken und dem rechten Murufer gibt es ein Imagegefälle, das rechte Ufer (der Bereich westlich der Mur) wird als weniger attraktiv angesehen als das linke. Zwar wurde das Gefälle durch Erneuerungsinitiativen des Stadtkerns – wie dem Bau des Kunsthauses, des Hauptbahnhofes und strukturelle Erneuerungen im Lend- und Griesviertel – etwas ausgeglichen, der rechte Muruferraum wird trotzdem noch immer unangenehmer empfunden als der linke Raum. Zudem wird südlich der Puntigamer Straße der Uferbereich durch den oberirdischen Verlauf der Fernwärmeleitung geprägt.





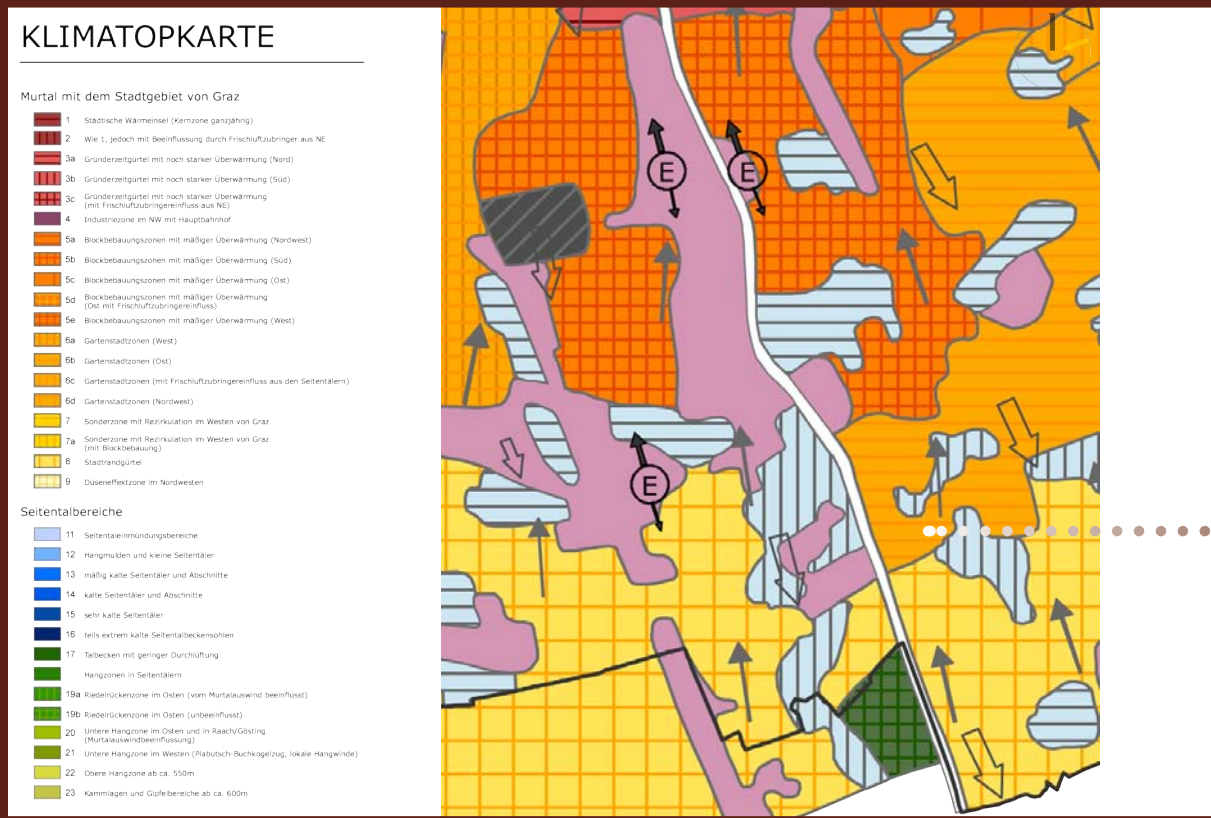
Schlachthof

Im nördlichen Bereich des Betrachtungsgebietes befindet sich der noch im Betrieb befindliche Schlachthof, auf dem in periodischen Abständen Flohmärkte stattfinden. Das alte Gelände des Schlachthofs wird für Kulturveranstaltungen zur Verfügung gestellt.



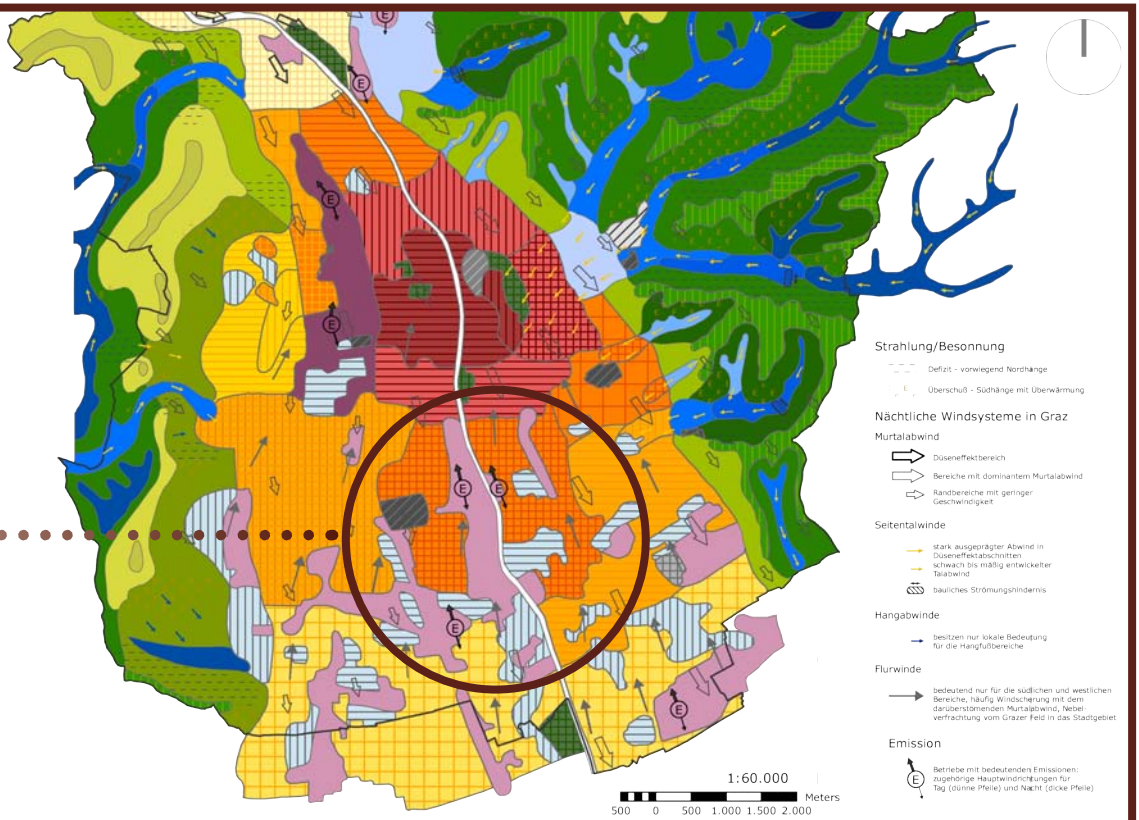
Wohnfragmente im Betrachtungsgebiet

In unmittelbarer Nähe von Großbetrieben existieren vereinzelt Wohneinschlüsse in Form von Einfamilienhäusern. Die Wettbewerbsausschreibung sieht eine langfristige bauliche Umstrukturierung vor.



Nebel und Gerüche

Der gesamte Grazer Süden ist aus stadtklimatologischer Sicht aufgrund geringer Durchlüftung und hoher Nebelhäufigkeit ein benachteiligtes Gebiet. Dieser Umstand und der zusätzliche Einfluss diverser Gerüche (Gewerbegerüche) stellen für Wohnnutzungen schlechte Voraussetzungen dar.



Projekte im Umfeld des Wettbewerbsgebietes

Das Interesse an der strukturellen Verbesserung der südlichen „Peripherie“ wird von drei wichtigen Stadtentwicklungsinitiativen, die im Umfeld des Betrachtungsgebietes im Gange sind, bezeugt.

Masterplan Mur Graz Süd

Die Fertigstellung des Masterplans des Lebensraumes Mur von Graz bis Wildon ist für 2009 geplant. Der Hintergrund des Vorhabens ist die geplante Errichtung der Murkraftwerke Gösendorf und Kalsdorf. Die Staustufe hat für den Murufer- und Wasserraum konkrete Folgen:

- Stauwurzel reicht bis zur Puntigamer Brücke
- Anstieg des Wasserspiegels um ca. 3 Meter
- Überflutung der bepflanzten Zone
- Auslichtung des Murufers
- Änderung des Strömungsverhaltens der Mur

An drei möglichen Standorten ist eine weitere Staustufe im Gespräch, wobei in allen drei Fällen ein Rückstau des Wassers bis zur Hauptbrücke oder weiter nördlich gesehen wird.

Projekt Südgürtel Trasse

Um die Siedlungsgebiete in Liebenau verkehrstechnisch zu entlasten, soll eine Unterflurtrasse den Puntigamer Gürtel mit dem Liebenauer Gürtel verbinden. Die Fertigstellung wird nach einem Umweltverträglichkeitsverfahren für das Jahr 2013 erwartet. In diesem Bereich wird die Ausbildung eines Trassenparks als lineares Grün- und Verbindungselement untersucht. Die Trassen-Studie untersucht weiters die Auswirkungen auf die Liebenauer Hauptstraße und auf das Murfeld sowie neue Verdichtungspotenziale.

Stadtteilzentrum Puntigam – Projekt European 9

Auf Basis des Siegerprojektes des European 9 Wettbewerbs (Gewinnerprojekt von Martin und Sonja Frühwirth) wird derzeit der Masterplan für das Gebiet nördlich der Brauerei Puntigam entwickelt. Hierbei handelt es sich um ein Projekt mit kommunalen Einrichtungen, großzügigen Büro- und Geschäftsflächen und eine P+R Anlage, die an einer wichtigen Einfahrtsroute errichtet wird.

Players und Zielvorstellungen

Als Players werden die Einrichtungen bezeichnet, die aus strategischen Gründen wesentlich an der Erneuerung des Gesamtgebietes mitwirken.

Die Graz AG ist aktueller und zukünftiger Betreiber der Schlepplbahn. Die Zielvorstellungen der Graz AG für das gesamte Wettbewerbsgebiet sind eine prinzipielle Bewusstseinsbildung Richtung Schiene, der Anschluss von möglichst vielen Betrieben an die Schlepplbahn und zukunftsweisende Ideen und konkrete Bewirtschaftungskonzepte für das gesamte Schlepplbahn-Gebiet sowie weitere Liegenschaften, die die Graz AG im Wettbewerbsgebiet besitzt.

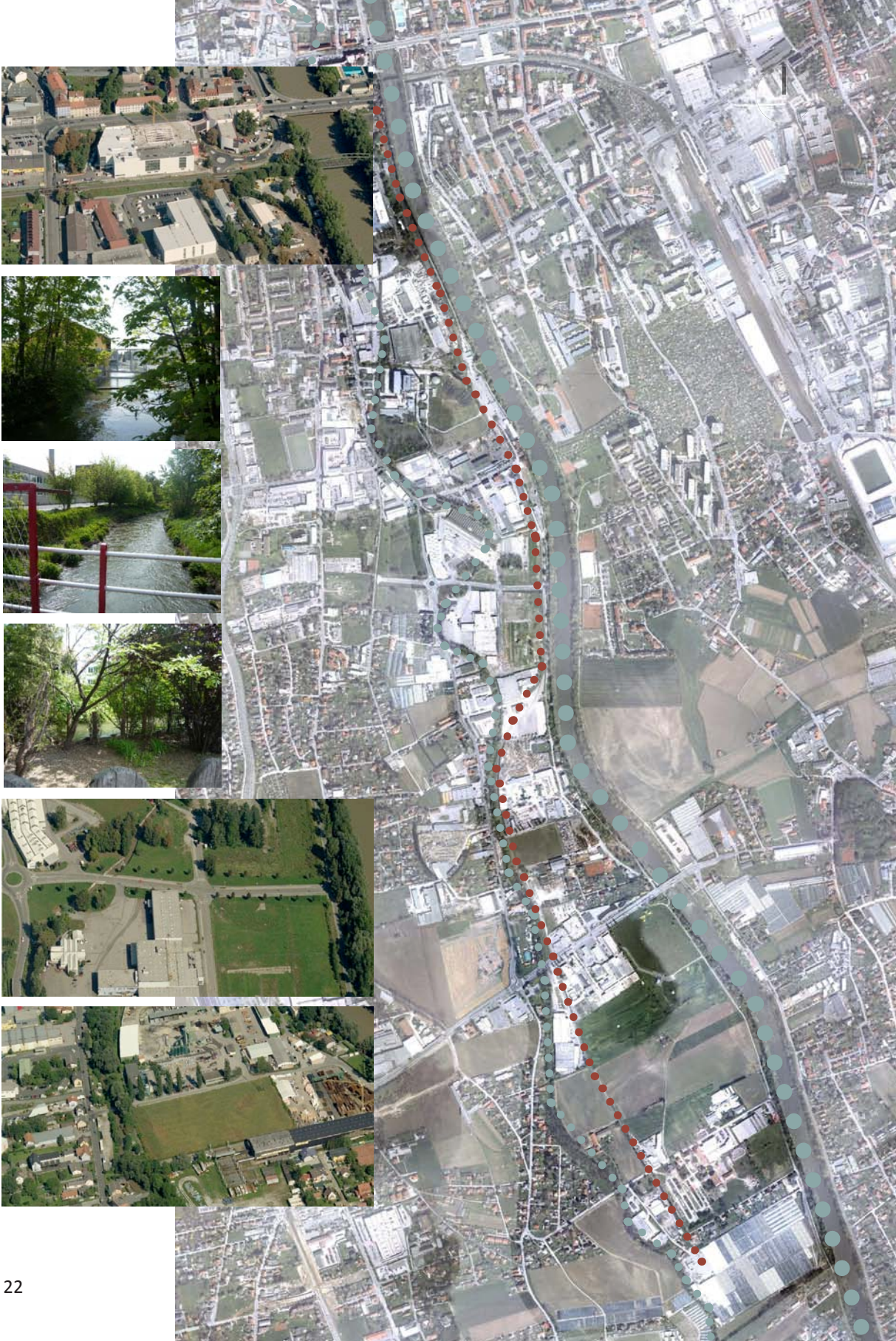
Die Grazer Bau- und Grünlandsicherungsgesellschaft (GBG) verfolgt eine qualitätsorientierte, im Interesse der Stadt Graz stehende Verwertung von Liegenschaften. Die Zielvorstellungen der GBG reichen von zukunftsweisenden Ideen für das Schlepplbahn-Gebiet bis zur Erarbeitung eines neuen Images des Standortes („Adressbildung“).

Grundstücksbesitzer

Im Betrachtungsgebiet gibt es primär fünf unterschiedliche Gruppen von Eigentümern:

- öffentliche bzw. im öffentlichen Interesse agierende Institutionen (AEVG-Abfallentsorgung, Fernwärme, Post, Graz AG, Schlepplbahn AG)
- Immobilienentwickler
- PPPs (private public partnerships) und private Betriebsanlagen
- Landwirte
- sonstige Privatliegenschaften (Einfamilienhäuser)

Der Wettbewerb soll den Grundstückbesitzern einen Anreiz bieten, ihr Land als Entwicklungsgebiet zu mobilisieren bzw. bestehende Qualitäten zu verbessern.



Transformationen und Potenziale

Arbeitsraum und öffentlicher Raum mit sanften Mobilitäten

Die drei großen Linien des Betrachtungsgebietes – Mur, Schleppbahn und Mühlgang – durchwachsen das Gebiet mit unterschiedlichen Qualitäten: die Schiene als nachhaltiger Transportraum für die Betriebe, der Uferraum des Mühlgangs als Landschaftsstreifen mit Atmosphäre und der Uferraum der Mur als öffentlicher Landschafts-, Erholungs- und Bewegungsraum für FußgängerInnen, SportlerInnen und RadfahrerInnen. Das Wasser der Mur gilt weiters noch als potenziell nutzbares Volumen.

Die Reaktivierung der Schleppbahn gilt als betriebliche Standortaufwertung und soll sich auf die Erreichbarkeit des öffentlichen, landschaftlich geprägten Freiraumes auswirken. Neben der notwendigen Vernetzung des bestehenden Rad- und Fußweges entlang der Mur mit den Bereichen südlich des Betrachtungsgebietes und der inneren Stadt ist die Quervernetzung des Landschaftsraumes wichtige Prämisse für die künftige Integration des Gebietes.

Potenziale des Landschaftsraumes

- Erreichbarkeit des Gebietes für sanfte Mobilitäten quer und parallel zum Betrachtungsgebiet
- Attraktivität der sanften Mobilitäten als öffentlicher Verbindungs-, Bewegungs- und Aufenthaltsraum
- Qualitäten der in diese Landschaft eingebetteten Arbeitswelt
- Adressbildung des Gebietes und damit dessen Nutzungsnachfrage

Nutzer des Landschaftsraumes

- Arbeitende am Arbeitsplatz
- Reisende in Längs- und Querrichtung
- Erholungssuchende, Nachtschwärmer, Murstrandlieger,...

Der Landschaftsraum ist in seiner gesamten Bandbreite zu betrachten. Seine Qualitäten müssen den funktionalen und adressbildenden Anforderungen einer zukunftsweisenden Arbeitswelt ebenso Rechnung tragen wie dem Dialog zwischen betriebseigenen Freiräumen, Verkehrsflächen und dem öffentlichen Raum. Die unterschiedliche Querausdehnung des Landschaftsbandes ist in Bezug auf die Quervernetzung, Aufenthaltsqualitäten und Nutzeransprüche zu entwickeln. Dabei ist besonderes Augenmerk auf die vor Ort gegebenen Möglichkeiten legen. Wie weit kann der Landschaftsraum jeweils nach Osten und nach Westen mäandrieren? Die benachteiligte stadtklimatische Situation (geringe Durchlüftung und Nebelhäufigkeit) und diverse Geruchsbildungen sind milieubestimmende Faktoren und sollen ins Konzept der Landschaftsplanung einfließen. Entsprechend der funktionellen Gliederung des 3.0 STEK (Stadtentwicklungskonzept) ist das gegenständliche Gebiet dem Funktionsbereich Industrie- und Gewerbegebiet vorbehalten.



Verkehr

Der motorisierte und der öffentliche Verkehr werden immer mit dem Landschaftsraum und der sanften Mobilität in Dialog treten.

Öffentlicher Verkehr

Die derzeitige Versorgung des Wettbewerbsgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist mäßig. Die Versorgung mit kürzeren Intervallen und Errichtung neuer Haltestellen stellt sich aus derzeitiger Sicht für die Verkehrsbetriebe als nicht rentabel dar.

Eine Verbesserung der Versorgung mit öffentlichem Verkehr kann durch ein städtebauliches Gesamtkonzept, das eine höhere Nutzungsdichte für gewerbliche Gebiete bewerkstelligt, ins Auge gefasst werden.

Motorisierter Verkehrsbinnenraum

Die innere Erschließung für den motorisierten Verkehr dient zur Erschließung der einzelnen Wohnfragmente bzw. der allgemeinen Ver- und Entsorgung des Gebietes. Der betriebliche Schwerlastverkehr kann zwar durch die Reaktivierung der Schleppbahn eingedämmt jedoch nicht gänzlich beseitigt werden.

Derzeit sind sowohl Lage als auch Ausführung der Straßen unzureichend ausgebildet. Die Mur als östliche Grenze bedingt, dass die Puchstraße in West-Ost-Richtung den Hauptversorgungsstrang bildet. Die Lastenstraße in direkter Nähe zum Murufer ist, wie weitere Straßen in diesem Bereich, aufgrund der geringen Breite und der monofunktionalen Ausbildung unbefriedigend – ein vernünftiges Straßenraumkonzept fehlt. Erste Maßnahmen im Zuge von Neuentwicklungen (z.B. im Bereich des IPG) brachten zwar stellenweise eine Verbesserung der Erreichbarkeit, sind derzeit aber noch „unterbespielt“. Anbindungen von der Puntigamer Straße Richtung Norden und Süden sind sehr mangelhaft.

Neben der Landschaftsplanung ist für das städtebauliche Konzept eine Verkehrslösung zu entwickeln. Es sind Verkehrskonzepte gefragt, die den motorisierten Schwerverkehr vermindern und durch räumliche Strategien eine Optimierung des Verkehrsraumes erreicht wird. Im Sinne des European-Themas „Neue Mobilitäten“ ist eine Verkehrslösung zu entwickeln, die über ihre Funktion als monofunktionale Erschließung hinausgeht.

Die Schleppbahn

Die reaktivierte Schleppbahn bietet den Betrieben einen nachhaltigen Güterversorgungsstrang und könnte auch zu einem adressbildenden Imagefaktor werden. Die Schleppbahntrasse soll in das Freiraum-, Verkehrs- und Betriebsansiedlungskonzept integriert werden.

Musterbetriebe an der Schiene

Das Reaktivierungsvorhaben für die Schlepplbahn bietet die Chance zur Neustrukturierung des gesamten Gebietes. Unter dem Leitmotiv „Arbeiten mit/an/auf der Schiene“ sind Ansiedlungskonzepte zu entwickeln, die hinsichtlich Betrieb, Verwertung, Ökologie und öffentlicher Raum intelligent und überzeugend sind. Das Entwicklungsleitbild muss Ansiedlungsanreize beinhalten, um Betriebe in dieses Gebiet locken zu können.

Ein weiteres strategisches Thema für das Entwicklungskonzept ist die Bandbreite der Arbeitswelt. Forschungs- und Dienstleistungsbetriebe sind wesentlich personalintensiver als Lagerstätten, Kraftwerke und industrielle Produktionsstätten. Die Arbeitsplatzdichte ist maßgeblich dafür verantwortlich, wie sich das öffentliche Verkehrsnetz entwickeln bzw. wie ökonomisch die Schlepplbahn genutzt werden kann.

Sport, Freizeit und Erholung

Bei Nutzung und Ausbau des Frei- und Erholungsraumes sind sämtliche Aspekte des Naturschutzes zu beachten. Neben der Einrichtung eines angelsächsischen Sportbereiches kann das Landschaftsband entlang der Mur noch weitere Sportnutzungen aufnehmen, womit die angestrebte Nutzungsintensivierung weiter verstärkt würde. Es ist erwünscht, alternative Sport- und Bewegungsprogramme vorzuschlagen und dabei die Dreidimensionalität des Landschaftsraumes (Gründächer, Böschungen, künstliche Landschaft,...) in derartige Überlegungen einfließen zu lassen. Anknüpfungen zu bestehenden Sportanlagen sowie zu dem geplanten Naherholungsgebiet in der Eichbachgasse sind erwünscht.

Komplementäre Nutzungen

Neben der Überlagerung von öffentlichen Nutzungen, Mobilität, Arbeit, Freizeit und Sport sind auch Überlegungen von komplementären Nutzungen anzustellen. Durch vorgegebene Betriebszeiten für Industrie- und Gewerbeunternehmen ist das Planungsgebiet von einer starken, synchronen Rhythmik geprägt: außerhalb der Werkzeuge und Betriebszeiten liegt das Gebiet weitgehend still. Am Wochenende und am Abend sind Sport- und Freizeitnutzungen aktiv. Der Bewegungsraum „Arbeit“ wird vom Bewegungsraum „Sport, Freizeit und Erholung“ abgelöst – „Mehrfachnutzung zu Land und zu Wasser“.

Die Mur

Unter den Folgen der Errichtung der Murkraftwerke entsteht für Graz eine neue, ruhige

breiträumige Wasserfläche. Hier könnte gezielt das Thema „Rudern“ die Sportkultur von Graz erweitern.

Der Mühlgang

Der Mühlgang kann aus verschiedenen Gründen (steiles Ufer, Interessen des Betreibers) nicht für eine Sportnutzung herangezogen werden, dennoch bilden der Mühlgang und seine Begleitvegetation prägende Elemente des Stadt- und Landschaftsbildes.

Nutzungskonflikte – Ausbildung von Übergängen

Im Sinne einer produktiven Koexistenz sind prototypische Ausbildungen von Übergängen zwischen folgenden Nutzungen zu entwickeln:

- Gewerbe und öffentliche Räume, Gewerbe und Murraum
- Schwere und sanfte Mobilitäten
- Gewerbe und Wohnen

Im wesentlichen sollten neue Lösungen für durchgrünte und zugängliche Gewerbegebiete entwickelt werden.

Zusammenhang des Diplomthemas mit der Ausschreibung

In der Aufgabenstellung des Wettbewerbs wird grundsätzlich zwischen Betrachtungsgebiet und Projektgebiet unterschieden. Das Betrachtungsgebiet umfasst das gesamte Gebiet, das für den Wettbewerb analysiert und bearbeitet werden soll. Das Projektgebiet in der Ausschreibung versteht sich als Fokus auf zwei definierte Bereiche innerhalb des Bearbeitungsgebietes.

Ein Bereich befindet sich im Süden des Betrachtungsgebietes. Auf diesem Areal mit einer Größe von ca. 4 ha stand bis in die 1970er Jahre das Gaswerk. Der Großteil des Grundstückes wird heute für Lagerzwecke genützt, wobei der benötigte Flächenbedarf für das Großlager weitaus geringer ist als der vorhandene Raum. Die Graz AG, der Eigentümer des Areals, strebt eine Verwertung oder höherwertige Bewirtschaftung an. Da auf dem Grundstück die Schlepplahntrasse endet, erwägt die Graz AG die Errichtung eines Schlepplahn-Terminals.

Ein weiteres Projektgebiet befindet sich südlich der Puntigamer Straße, wo ein neuer Landschaftsraum entwickelt werden soll. Die Errichtung einer angelsächsischen Sportanlage bildet das Kernprogramm für die Entwicklung eines Sport- und Freizeitkomplexes mit multifunktionaler Nutzung.

Das Diplomthema **Graz FaktorXIII** zoomt für detaillierte städtebauliche Szenen im Gegensatz zur European-Ausschreibung in den nördlichen Bereich des Betrachtungsgebietes. Dieser Bereich ist die Schnittstelle zwischen urbanem und peripherem Bereich und stellt hiermit eine spannende städtebauliche Aufgabe dar.

Die in der Wettbewerbsausschreibung definierten Projektbereiche werden für das Diplomthema mit dem Detaillierungsgrad des Gesamtgebietes behandelt.

Das Projekt

Der Begriff „Zwischenstadt“, geprägt durch den Architekten und Stadtplaner Thomas Sieverts, beschreibt die Form der verstädterten Landschaften bzw. verlandschaftlichen Städte aufgrund von Ausdehnungen über die ursprünglichen Stadtgrenzen hinaus, die aus „Feldern unterschiedlicher Nutzungen, Bebauungsformen und Topografien bestehen“.²

In Graz ist das Phänomen der Zwischenstadt ebenso vorhanden wie in unzähligen Städten weltweit, unabhängig von Region oder Kultur, Topographie oder ökonomischer Entwicklung, sie trägt in allen Städten gewisse gemeinsame Merkmale: „Eine auf den ersten Blick diffuse, ungeordnete Struktur ganz unterschiedlicher Stadtfelder mit einzelnen Inseln geometrisch gestalteter Muster, eine Struktur ohne eindeutige Mitte, dafür aber mit vielen mehr oder weniger stark funktional spezialisierten Bereichen, Netzen und Knoten.“³

Die Auseinandersetzung und Bearbeitung des gewählten Bereiches in Graz soll zwei wesentliche Ergebnisse darstellen: einerseits ist es ein Versuch, ein typisches Erscheinungsbild einer Zwischenstadt exemplarisch zu analysieren, zu bearbeiten und so zu fassen, dass daraus eine Struktur entstehen kann, die mehr ist als eine Anhäufung von Feldern mit verschiedenen Funktionen. Es ist ein Versuch der Vernetzung, eine Chance, nachhaltige Entwicklung zu ermöglichen und Identität für einen Bereich zu stiften.

Neben der exemplarischen Analyse geht es um eine konkrete städtebauliche Ausarbeitung eines Teilbereiches des Betrachtungsgebietes.

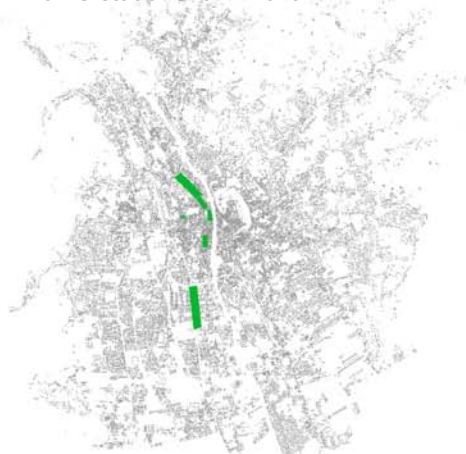
Murvorstadt 12. u. 13. Jhd.



Murvorstadt 14. u. 15. Jhd



Murvorstadt 16. u. 17. Jhd.



17. Jhd. geplante Befestigung



Graz 1843



Graz 1872 - 1894



Der Standort Graz in der Analyse

Um sich für eine umfassende Neustrukturierung des Betrachtungsgebietes zu entscheiden ist es erforderlich, die Stadt Graz und ihr Umlandgebiet zu betrachten, um Möglichkeiten und Potenziale für eine zukünftige Entwicklung zu erkennen.

Im Zuge der Standortentwicklung werden aus ökologischen und ökonomischen Gründen Entscheidungen getroffen, die eine Kettenreaktion auf weitere Gebiete in der Stadt und rund um die Stadt ausüben. Aus diesem Grund muss das Bewusstsein vorhanden sein, dass bei einer Entscheidung FÜR eine umfassende Entwicklung eines Gebietes ein Anderes möglicherweise eine Rückbildung zu erfahren hat. Unter der Voraussetzung, dass durch eine gesamtstädtische Analyse festgestellt wird, welche Peripheriegebiete bzw. Zwischenstadtbereiche das nötige Potenzial für eine sinnvolle und nachhaltige Entwicklung aufweisen, kann das Betrachtungsgebiet als exemplarisches Beispiel dargestellt werden.

Als Analysegrundlagen stehen die historische Entwicklung der Stadt Graz, das Stadtentwicklungskonzept und das Regionale Entwicklungsprogramm zur Verfügung. Das aktuelle Stadtentwicklungskonzept, herausgegeben vom Grazer Stadtplanungsamt, bekam seine Rechtsgültigkeit im Jahr 2002, die nächste Ausgabe ist für Ende 2010 geplant. Es beinhaltet Informationen zu den Themen Lage und Umlandbeziehung, Naturraum und Umwelt, Bevölkerung, Arbeit und Wirtschaft, Wohnen, Bildung, Kultur, Freizeit und Sport, Sozialhilfe, Gesundheit, Sicherheit, Versorgung und Entsorgung, Verkehr und Funktionelle Gliederung.

Abbildungen: Stadtenwicklung Graz 12. - 20. Jhd.

Graz 1875



Graz 1938 - 1945



Graz FaktorXIII

Die im 19. Jhd. einsetzende Industrialisierung, verbunden mit Maßnahmen wie dem Anschluss an die Südbahnstrecke ließen die Stadt rasch anwachsen. Wie bereits eingangs erläutert, entwickelte sich die Stadt aufgrund ihrer topographischen Lage der Mur entlang Richtung Süden.

Graz gilt aufgrund seiner geographischen Lage zwischen dem Alpen-Adria- und dem Donauraum als eine wichtige Drehscheibe innerhalb der Beziehungen zu den Nachbarländern. Um die Herausforderungen der Beziehungen zu den Nachbarländern in Zukunft annehmen zu können, ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in und rund um Graz bzw. die Anbindung an international bedeutsame Verkehrsnetze, speziell im Bahngüter- und –personen Verkehr voranzutreiben.



Innerhalb des regionalen Beziehungsgeflechtes stellt die Stadt Graz als zweitgrößte Stadt Österreichs einen großen Anteil an Arbeitsplätzen, sozialer und technischer Infrastruktur. Das Stadtentwicklungskonzept sieht vor, Graz als pulsierendes wirtschaftliches, wissenschaftliches und kulturelles Zentrum im Südosten Europas zu positionieren.

- Generelle Aufwertung der Bedeutung von Graz als Universitäts-, Kultur- und Handelsstadt
- Graz als „Friedens- und Völkerverständigungsstadt“ und als Standort für internationale Organisation
- Präsentation von Graz im Rahmen europäischer Kulturveranstaltungen
- Definitives Bekenntnis zur Verbesserung bzw. zum Ausbau der überregionalen Flug- und Eisenbahnverbindungen. Speziell die Anbindung der Landeshauptstadt an die transeuropäischen und transnationalen Eisenbahnnetze, der Bau des Güterterminals Graz-Werndorf (Anm.: Fertigstellung 2003), Nord-Neu sowie der weitere Ausbau des Flughafens Graz-Thalerhof (Anm.: Erweiterungen 2001, 2005, geplant: zusätzlicher unterirdischer Bahnhof) gehören zu den vordringlichsten Infrastrukturprojekten des Großraumes Graz
- Verstärkung der Beziehungen zu den Städten des mittel- und südeuropäischen Raumes: Auf nationaler Ebene mit den Ballungsräumen Villach/Klagenfurt bzw. dem Donauraum mit Wien, auf internationaler Ebene vor allem mit Maribor-Ljubljana (Entwicklungsumgebung Graz-Maribor-Ljubljana) sowie Triest und Zagreb
- Ausbau des Städtetourismus durch Förderung eines unverwechselbaren, den Charakter der Stadt unterstützenden Angebotes⁴

Graz FaktorXIII

Arbeit und Wirtschaft

Seit Mitte der 90er Jahre zählen die Bezirke Graz und Graz-Umgebung zu den wertschöpfungsintensivsten Regionen Österreichs. Die Stadt Graz sieht sich neben ihrer Rolle als Tourismusstadt und Handelszentrum als Industrie- und Dienstleistungszentrum. Das Forschungs- und Innovationspotenzial der Universitäten und sonstigen Forschungseinrichtungen, die vorhandenen kulturellen Werte und die künstlerischen Kräfte bieten der Stadt eine gute Chance im internationalen Wirtschaftswettbewerb. Die vorhandenen Infrastrukturen und Dienstleistungen sollen weiter gefördert und ausgebaut werden.

Attraktivitätssteigerung des Wirtschaftsstandortes

- Verbesserte Verkehrsanbindung und innere Erschließung bestehender, derzeit noch unzureichend erschlossener städtischer Industrie- und Gewerbegebiete
- Ausbau der Kommunikationsinfrastruktur
- Aktive Bodenpolitik zur Mobilisierung von Flächenpotenzialen
- Aktives Standortmarketing und Betriebsansiedlungsmanagement
- Bestmögliche Nutzung des vorhandenen Forschungs- und Entwicklungspotenziales durch Forcieren der Transferaktivitäten zur Grazer Wirtschaft
- Sicherung bzw. Aufwertung der spezifischen Lebensqualität im Sinne eines wirtschafts- und unternehmerfreundlichen Umfeldes

Bildung, Kultur, Freizeit und Sport

Das Stadtentwicklungskonzept sieht vor, das Wirken der höheren Bildungsstätten (Technische Universität, Karl-Franzens-Universität, Universität für Musik und darstellende Kunst und Fachhochschulen) in der Öffentlichkeit und ihre Präsenz innerhalb des städtischen Lebens weiter zu fördern. Graz als Kulturstadt soll sich weiter entwickeln und durch zusätzliche Einrichtungen gestärkt werden. Die Möglichkeiten für eine aktive Freizeitgestaltung und Naherholung sollen über die Stadtgrenzen hinaus erweitert werden, was nicht nur eine Verbesserung der Lebensqualität bedeutet, sondern auch das Image der Stadt als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort erhöht.

Verkehr

Die „Verkehrspolitische Leitlinie 2000“, ein Beschluß des Grazer Gemeinderates, ist eine Zusammenfassung verkehrspolitischer Zielsetzungen der Stadt Graz. Ihre Grundsätze sind in

Straßennetz Stand 2002

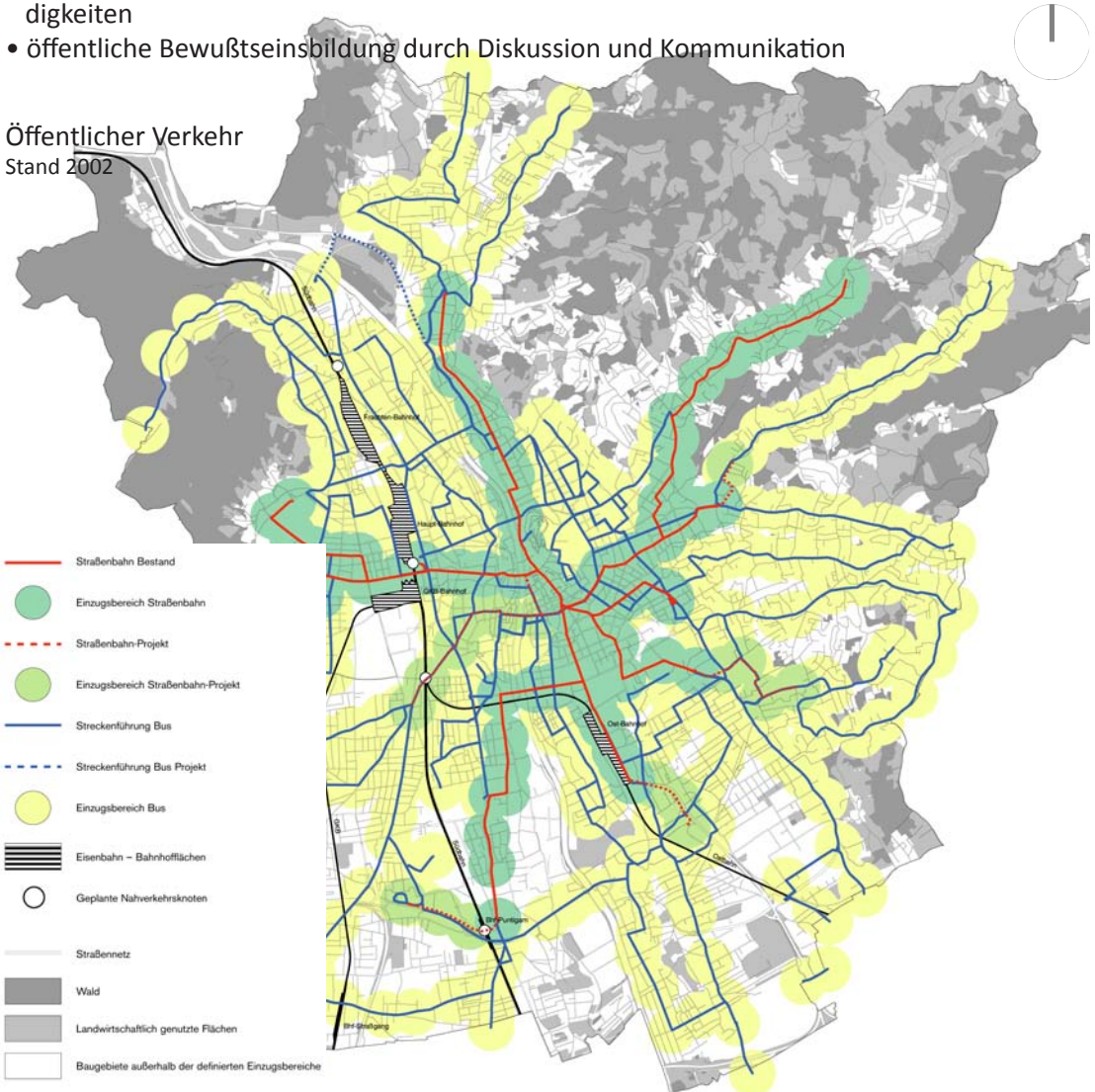


Graz FaktorXIII

folgenden Punkten zusammenfassbar:

- gute Erreichbarkeit für den Stadt-, Regional-, Fern- und Güterverkehr, hoher Nachholbedarf im öffentlichen Verkehr in Bezug auf seine Attraktivität.
- Vermeidung von motorisiertem Verkehr durch Schaffung kurzer Entfernungen für die Nahversorgung
- Eindämmung des KFZ-Verkehrs durch Förderungen anderer Verkehrsarten, wie Fuß- und Radverkehr bzw. öffentlicher Verkehr
- Erreichen eines ständigen Verkehrsflusses durch an die Umgebung angepasste Geschwindigkeiten
- öffentliche Bewußtseinsbildung durch Diskussion und Kommunikation

Öffentlicher Verkehr Stand 2002



Funktionelle Gliederung

Das bis zum Jahr 2002 gültige Stadtentwicklungskonzept war von der Absicht bestimmt, das räumliche und funktionale Gefüge weitgehend zu bewahren und Entwicklungen durch planmäßige Vorausschau zu lenken. Aktuelle Entwicklungsabsichten richten sich zusätzlich an neue Herausforderungen. Um auf den europäischen Markt und seine Entwicklungen stärker eingehen zu können, soll die funktionelle Gliederung jene Spielräume sichtbar machen, die zwischen Erhalten und Bewahren und alternativen Entwicklungen kommunizieren können.

Eine Entwicklungsplanung ist daher als ständiger Prozess zu sehen und muß gegebenenfalls seine Planungsinstrumente an geänderte Bedingungen anpassen. Das bisherige Zentrengefüge, bestehend aus Stadtzentrum und den Bezirks- und Stadtteilen, gilt als strukturbestimmend. Erweiterungen im Bereich des Büro-, Geschäfts- und Handelssektors sollen sich innerhalb der Zentren selbst oder an angegliederte Bereiche vollziehen.

Wohnen soll im Sinne einer urbanen Durchmischung möglichst im gesamten Stadtgebiet möglich sein, jedoch weiterhin auf innerstädtische Wohngebiete und Gebiete mit hoher städtischer Lebensqualität fokussiert sein.

Eine besondere Bedeutung für das Klima, das ökologische Gleichgewicht und die Naherholung hat der Grüngürtel Graz, der als essentieller Bestandteil der Grazer Raumordnung gilt. Seine Grenzen sind seit beinahe 30 Jahren festgelegt und können nur gegen strenge Richtlinien leicht aufgeweicht werden.

Für Industrie- und Gewerbegebiete werden angestrebt:

- Verbesserung der klimatischen Auswirkungen (Energieversorgung, Emissionen)
- Verringerung der Bodenversiegelung und Erhöhung des Grünanteils
- Schaffung von Pufferzonen im Übergangsbereich Wohnen - Industrie

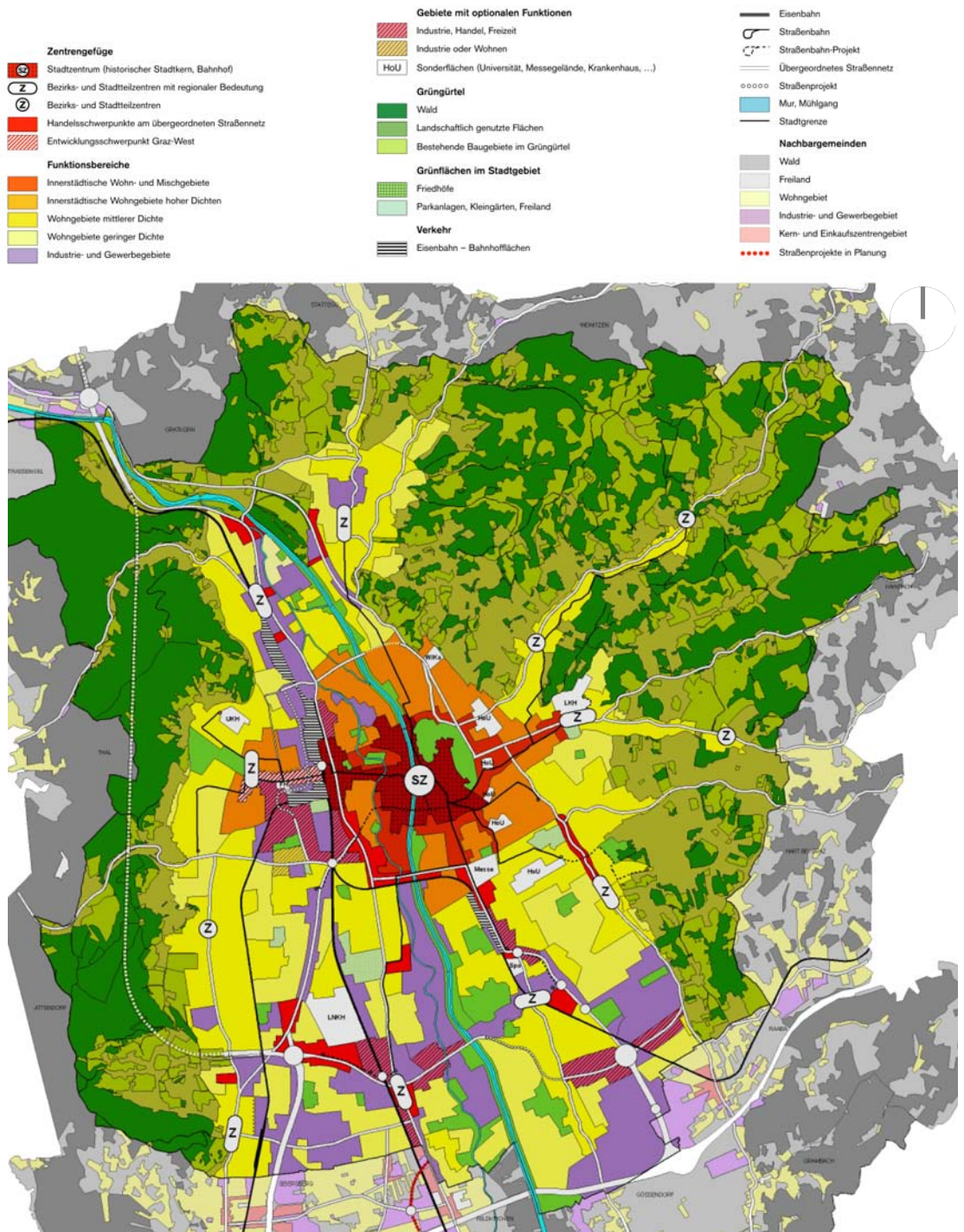
Die der Kernstadtfunktion entsprechenden Flächen für eine dynamische Entwicklung der Wirtschaft sollen auf die Bereiche gelenkt werden, die auf Grund vorhandener Baulandpotenziale bzw. struktureller Veränderungen des Bestandes Entwicklungsschwerpunkte darstellen.⁵

Evaluierung des Stadtentwicklungskonzeptes (3.0 STEK)

Die im November 2008 vorgestellte Evaluierung des Stadtentwicklungskonzeptes zeigt die Tauglichkeit der Maßnahmen auf, mit dem Ergebnis, dass die Maßnahmen größtenteils erfüllbar sind bzw. einige Ziele bereits erreicht wurden. Allerdings gibt es für das nächste Stadtent-

Funktionelle Gliederung

Stand 2006



Graz FaktorXIII

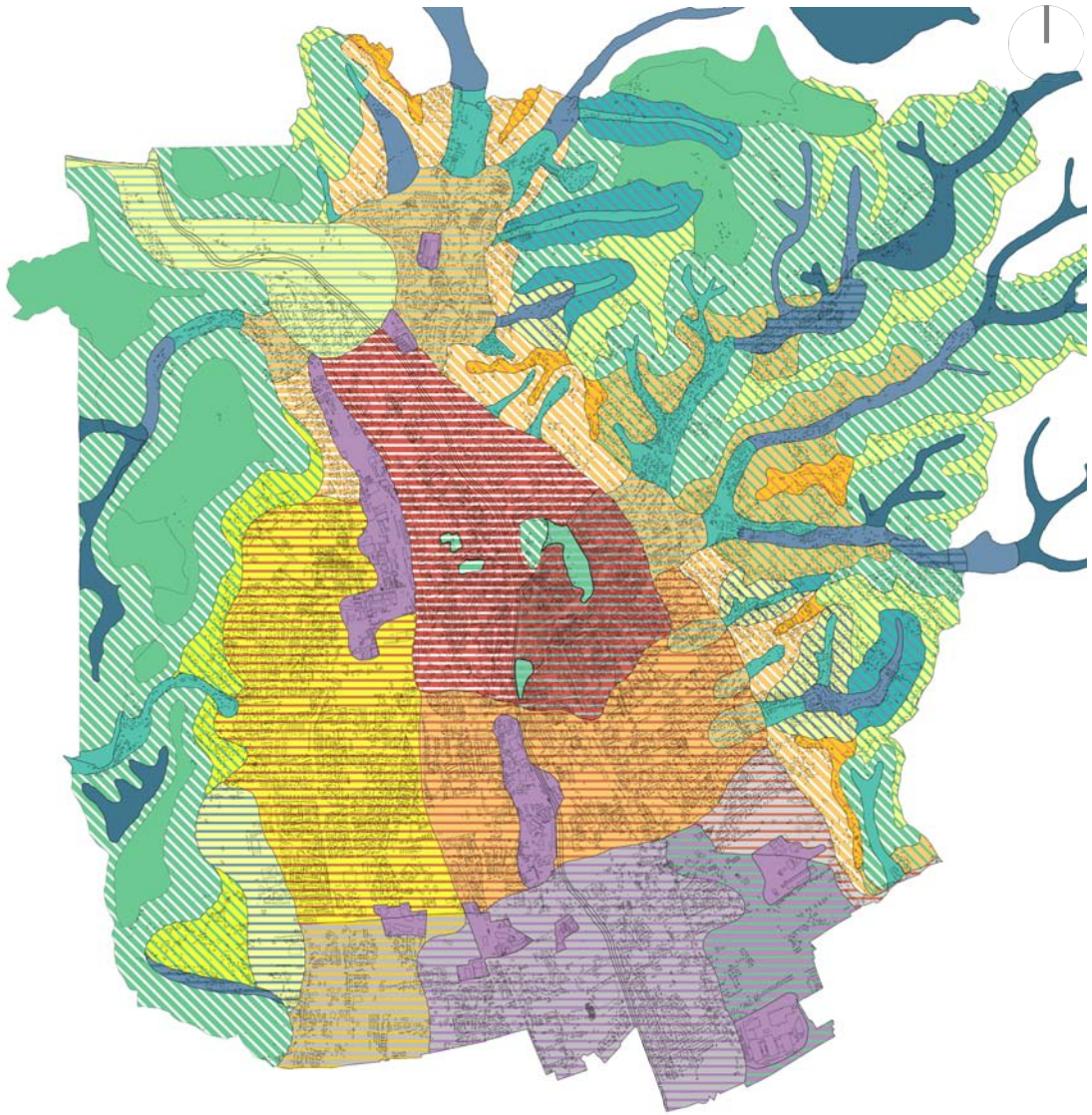
wicklungskonzept (4.0 STEK) die Empfehlung, die Stadt Graz international stärker zu positionieren. Durch Erarbeitung regionaler Konzepte oder Maßnahmen zur besseren Kommunikation in der Region soll außerdem die Regionalentwicklung gefördert werden.

Bewertung des Standortes für Graz FaktorXIII

Unter Berücksichtigung des Entwicklungsmodells der Stadt Graz für die Stadt und ihre Umgebung stellt sich heraus, dass das Betrachtungsgebiet des European10-Wettbewerbs bzw. des Projektes **Graz FaktorXIII** als gewählter Standort sehr gute Voraussetzungen für eine umfangreiche und zukunftsorientierte Planung aufweist.

Planungshinweise aus klimatologischer Sicht

<p>Dichte Wohnbebauung</p> <ul style="list-style-type: none"> Wärmehilf, hohe Mauerwand, aufgedickte Nord-Fassade und Mauerbänke Wärmehilf, nach N-Kaltrichtung aus der Seitenwand <p>Wohnen-Vorranggebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> Gute Durchlüftung, Nord-Süd-orientiert Nach N-Kaltrichtung aus der Seitenwand Rückbau, freizeich. begünstigt, wenig versenkungsgefährdet, gut abschirmt Hanglagen in Ost-Süd, Parkieren als Kaltluftkanäle Durchlüftung mäßig, gering, nach Süden zunehmende Notaufzügler Mäßige Durchlüftung, Parkieren fast dominant 	<p>Wohnen mit Beschränkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Einseitige Orientierung der Gebäude, nicht nach N-Kaltrichtung Seitenwand, nach N-Kaltrichtung Sehr gut durchlüfter Altsiedel, Nord-Süd-orientiert Geringe Durchlüftung, nach Süden zunehmende Notaufzügler Geringe Durchlüftung, Zunahme der Innenklima, stark Notaufzügler Hanglagen in ostlichen Seitenwänden, Funktion als Kaltluftkanäle Hanglagen entlang des Nebelbalkens, schwache Durchlüftung, Frachtoppen für Hochhäuser Teilweise, geringe Durchlüftung bei hohen Innenklimas Geringe Durchlüftung, starke Nebelbalken Stagnierende Kaltluft in Seitenwänden 	<p>Grüngürtel, Erholung</p> <ul style="list-style-type: none"> Seitenwand, sehr kalte Kaltluftproduktion Hanglage im Grüngürtel, Kaltluftproduktion Bergkette über 100 m, meist über einer Innenklima, Erholungsgebiet im Winter Erholungsgebiet im Grüngürtel, wenig durchlüfter, hohe Innenklimas Rückbau im Grüngürtel, gut durchlüfter, gute Erholung für Naturerholung <p>Industrie und Gewerbe</p> <ul style="list-style-type: none"> Standort: starke Aufwinden, Tag, Emissionen Mäßige Durchlüftung, starke Nebelbalken, Funktion von Süden Relativ schwache Durchlüftung, starke Nebelbalken, Funktion von Süden
---	---	---



Zugang zum Entwurf

Aufgrund seiner nahen Lage zur Grazer Innenstadt hat das Betrachtungsgebiet den Anspruch, am urbanen Geschehen teilzunehmen, es stellt sich aber derzeit als abgegrenzt dar und ist im Bewusstsein der Bevölkerung nur mangelhaft vorhanden. Gerade hier sollte die Chance erkannt werden, dass dieser Raum die Rolle als Vermittler zwischen Urbanem und Peripherem übernehmen kann.

In seiner derzeitigen Erscheinungsform nimmt das Gebiet eine eigenständige Stellung hinsichtlich einer nicht eindeutig definierbaren Struktur ein, eine Stellung mit geringem mediatorischen Faktor. Das Betrachtungsgebiet hat sich zu großen Teilen entwickelt, ohne bestimmten städtebaulichen Parametern zu folgen. Die Voraussetzungen für ein unkontrolliertes Wachstum waren gegeben: günstige Grundstückspreise, große Grundstücksverfügbarkeiten, niedriger Wert auf einer sozialen Beliebtheitskala. Folgedessen wurde das Gebiet stiefmütterlich behandelt ohne großen Widerstand erwarten zu müssen.

Um zu dem Begriff der Zwischenstadt zurück zu kommen, sei erwähnt, dass es Beispiele gibt, in denen sich Zwischenstädte von einem unschönen Anhängsel der Stadt zu einem Image-träger gewandelt haben. Ein zeitgenössisches Beispiel dafür ist das Ruhrgebiet im Norden Deutschlands. Das Ruhrgebiet war geprägt durch seine Montanindustrie. Der folglich richtige und wirksame Weg zu einem greifbaren Konzept war, die Geschichte zum Thema zu machen. Wie aber sieht es aus, wenn die eigenständige Stellung der Zwischenstadt nicht so eindeutig definierbar ist, wenn die vorhandenen Strukturen so vielfältig sind? Ist es möglich, eine Vielfaltskonzept auf den Punkt zu bringen und lesbar zu machen? Diese Frage soll **Graz FaktorXIII** beantworten.

Wenn wir ernsthaft versuchen, einen möglichst vorurteilsfreien Blick auf die Ansammlung von unterschiedlichen Stadtfeldern zu richten, können wir die Zwischenstadt vielleicht versuchsweise auf mit einem ihr positiv zugewandten Blick wahrnehmen als einen eigenartigen „Stadt-Archipel“ mit eigenen Qualitäten.⁶

Trotz der verschwommenen und wenig nachhaltigen Struktur sind im Betrachtungsgebiet Voraussetzungen vorhanden, um es in seiner Gesamtheit entwickeln zu können. Es gibt bauliche und natürliche Voraussetzungen, die als Potenziale gesehen werden müssen. Weiters gilt festzustellen, welche Bereiche Handlungsmöglichkeiten eröffnen bzw. Handlungsbedarf erzwingen.

Die Peripherie wird meist als unübersichtlich wahrgenommen. Was auf den ersten Blick als nachteilig für die Stadtwahrnehmung empfunden wird, entpuppt sich aber doch als Möglichkeit, als weitere Sequenz in das Gesamtkonzept eingefügt zu werden. Ordnung und Organisation stehen in Relation zu Unübersichtlichkeit und Orientierungslosigkeit, erst das erzeugt

Graz FaktorXIII

die wahre Spannung. Die Existenz einer Zwischenstadt muss bzw. darf nicht verleugnet werden, sie hat ihre Berechtigung. An vielen Stellen fehlt das aktive Mitwirken der Menschen, denn das ist der Barometer dafür, wie gut ein Ort angenommen wird.

Wahrnehmung führt zur Merkbarkeit, wenn sich das Wahrgenommene zu einer „Gestalt“ zusammenschließt, die im Idealfall Eigenschaften wie Prägnanz, Einfachheit, Stabilität, Regelmäßigkeit, Symmetrie, Kontinuität und Einheitlichkeit besitzen sollte.⁷

Eine Sinfonie besteht aus mehreren Sätzen für Orchester oder Solisten. Durch die Folge von Allegro, Adagio und Menuett werden Gefühle und Eindrücke transportiert, die dem Werk eine Bedeutung und Spannung geben. Im städtebaulichen Kontext schafft der Wechsel verschiedener Wahrnehmungssequenzen Spannung. Durch das Einbetten von „organisierten“ Strukturen in das große Feld der Unübersichtlichkeit bekommt die Peripherie eine neue Bedeutung. Wie werden die Übergänge wahrgenommen, wie finden die Wechsel statt? Eine Erlebniskette mit Inhalten verschiedener Qualitäten (Dichte, Weite, Enge, Großzügigkeit, Geräusche, Farben,...) verleiht der Zwischenstadt Identität und will neu bespielt werden.

Die Zwischenstadt erlebbar zu machen soll eine Herausforderung und die offenkundige Hässlichkeit der verstädterten Landschaft kein Hindernis sein. Die planerische Aufgabe besteht darin, Mehrwert zu schaffen. Wie können sich die Bewohner und Besucher der Stadt mit den Projekten innerhalb des Gebietes und dadurch mit dem Gebiet an sich identifizieren? Welche Maßnahmen müssen getroffen werden, um mehr als nur Akzeptanz zu erreichen? Erzielt das Programm eine vorbildhafte Wirkung, so ist die Stadt Graz in eine Richtung gewachsen, die über die Stadtgrenzen hinaus zu spüren ist.



Das Betrachtungsgebiet wird definiert durch

- von Norden nach Süden verlaufende lineare Strukturen
- Ost-West-Querungen
- Gewerbe- und Industriegrundstücke mit geringer Bebauungsdichte
- große Brachflächen
- Wohneinschlüsse
- Landwirtschaftliche Nutzung
- Sonderflächen
- Landmarken

Graz FaktorXIII

Lineare Strukturen

Lineare Strukturen sind tragende Elemente im Bereich der Wahrnehmungsmöglichkeit. Häufig beinhalten diese Linien als elementares Thema mobile Eigenschaften. Die Art und Weise der Fortbewegung, also die Richtung und die Geschwindigkeit, die Umgebung als Orientierung und die Funktionen dieser Elemente (Straßen, Wege, Flüsse, Bäche,...) bestimmen den Eindruck. Das Erfassen der verschiedenen Elemente, der Wahrnehmungswechsel, die Interaktionen zwischen den Elementen sind Kriterien, die das persönliche Empfinden ansprechen und darüber entscheiden, wie sich das Bewusstsein verändert.

Den von Norden nach Süden verlaufenden linearen Strukturen gehört ein gemeinsamer Nenner, es sind Linien mit Mobilitätsqualitäten: die Puchstraße, der Mühlgang, die Schleppbahn, die Lagergasse, der Radweg entlang der Mur, die Erdgaspipeline und als markantestes Element die Mur.

Die vorhandene mobile Infrastruktur ist zwar vielfältig, jedoch in vielen Bereichen unterentwickelt, monofunktional und ohne klare strukturelle Aussagen.

Die **Puchstraße** ist der Haupteerschließungsweg des Betrachtungsgebietes. Der nördliche Eintritt in die Puchstraße ist verkehrstechnisch verwirrend und kein adäquater Beginn eines infrastrukturell wichtigen Erschließungselementes. Neben ihrer Monofunktionalität als KFZ-Träger weist die Puchstraße kein durchgängiges Fahrzeuergreifungskonzept auf. Stellenweise ist sie landstraßenartig ausgebildet, an anderen Stellen weitet sie sich zu einer scheinbaren Boulevardgröße aus, ohne jedoch deren Ansprüche zu erfüllen. Im südlichen Teil des Betrachtungsgebietes, wo die Puchstraße nach der Kreuzung mit der Puntigamer Straße als Rudersdorfer Straße weiter geführt wird, verläuft sie durch ein Gebiet mit dichter Wohnbebauung und bringt infolgedessen Lärm und Schadstoffbelastung in erhöhter Form in das Wohngebiet.

Eine besondere Form der Bewegung und somit Mobilität ist der **Mühlgang** mit seinem starkem Baumbewuchs an beiden Seiten entlang des Baches. Sein mäandrierender Verlauf bremst die Fließgeschwindigkeit. In dieser Qualität durchfließt er das gesamte Betrachtungsgebiet von Norden nach Süden. Der Mühlgang ist weniger teilendes als verbindendes Element.

Die **Schleppbahntrasse** besitzt eine klare Aussage aufgrund ihres monofunktionalen mobilen Erscheinungsbildes. Nach der Revitalisierung wird die Bahn einen Teil des Lastentransportes von der Straße übernehmen und somit zu einer nachhaltigen Mobilitätsform.

Die **Lagergasse** verläuft nahe der Mur und dient als östliche Erschließungsstraße. In ihrer jetzigen Beschaffenheit spiegelt sie das wider, was das Gebiet auszeichnet – fehlende Struktur, und ein unklares Erscheinungsbild.

Graz FaktorXIII

Der **Murradweg** bietet momentan eine im wahrsten Sinne des Wortes einseitige Attraktion, nämlich den Blick auf die Mur und ihren Auwald. Die andere Blickrichtung stellt sich in ihrer stadtgestalterisch unkontrollierten Form als wenig attraktiv dar. Für Erholungssuchende könnte dieser Weg zu einem Erlebnis werden und somit einen wichtigen Beitrag im urban-peripheren Kontext leisten.

Die **Mur** stellt allein durch ihre Größe eine Barriere zum gegenüberliegenden Stadtgebiet dar. Sie ist das in ihrer Selbstverständlichkeit prägendste Element des Bearbeitungsgebiets. Durch Brücken und Stege werden die beiden Murofer miteinander verbunden. Eine äußerst unbefriedigende Situation stellt allerdings ein Benützungsverbot mancher Stege dar.

Die **Murauen** sind ein Naturerlebnis für sich und leisten einen ökologisch wertvollen Beitrag zum Stadtklima. Aufgrund der geplanten Staustufen für die Murkraftwerke ist der Fortbestand jedoch gefährdet, eine Kompensation der Auwälder sollte auf jeden Fall in Betracht gezogen werden.

Ost-West-Querungen

Die markanteste Ost-West-Querung ist die **Puntigamer Straße**, die über eine **Murbrücke** zum gegenüberliegenden Murofer weiter geführt wird. Sie ist eine Straße mit geballter Benützung. Die weiteren Querungen sind Straßen mit untergeordneter Rolle und erschließen das Gebiet. Diese Erschließung ist vielerorts unbefriedigend ausgebildet und einfach nur zweckdienlich.

Gewerbe- und Industriegrundstücke

Bis jetzt war man scheinbar nicht auf Synergien zwischen den einzelnen Betrieben angewiesen, diese Bereiche zeigen sich als unkommunikativ und wenig aussagekräftig. Durch eine strategische Planung soll ein nachhaltiges Konzept geschaffen und eine optimale, vor allem aber auch eine flexible Nutzung angeboten werden. Die Schleppbahn kann aus städtebaulicher Sicht das Rückgrat für ein künftig nachhaltiges Verwaltungsprogramm mit einem hohen Synergiefaktor werden.

Brachflächen

Brachflächen besitzen allein schon aufgrund ihrer Erscheinungsform als große ungenutzte Fläche gewisse Qualitäten was allerdings vielerorts nur als Quantität gesehen wird. Diese

Graz FaktorXIII

Situation führt häufig dazu, Flächen enorm günstig abzuverkaufen, worunter die Standortqualität zwangsläufig leidet, so geschehen im Bereich des „Innovationspark Graz (IPG)“. Die Vorstellungen der Gründer konnten bis heute nicht umgesetzt werden. Das Programm, innovative Unternehmen anzusiedeln, wurde sehr kurzsichtig betrieben. Für Medien und Marketing wurde eine Infrastrukturinsel geschaffen - der gewünschte Erfolg blieb allerdings aus.

Grundsätzlich sind Brachflächen als Potenzial zu sehen, sie sind ein weißes Blatt, das beschrieben werden kann und somit einen vorteilhaften Ausgangspunkt darstellen.

Wohneinschlüsse

Die vorhandenen **Wohninseln bzw. -streifen** im Betrachtungsgebiet stellen sich als problematische Bereiche dar. Die romantische Vorstellung vom Loft im Industriegebiet kann aufgrund der Entstehungsgeschichte nicht auf diese Wohneinschlüsse übertragen werden. Für eine nachhaltige Entwicklung sind die Wohneinschlüsse ein kritischer Bestandteil, deshalb werden für die künftige Entwicklung diese Bauten hinterfragt.

Landwirtschaftliche Nutzung

Ein großer Anteil im Betrachtungsgebiet wird landwirtschaftlich genutzt. Speziell im urbanen Kontext stellt dies eine äußerst spannende Situation dar. Diese Qualitäten sind aufgrund ihres Nachhaltigkeitswertes tragbar und essentiell und stellen außerdem die Lebensgrundlage der dort ansässigen Landwirte dar. Außerdem gewinnt die Förderung von fließenden Übergängen zwischen ländlichem, peripherem und urbanem Raum einen immer größer werdenden Stellenwert im städtebaulichen Kontext.

Sonderflächen

Als Sonderflächen stellen sich, auf das gesamte Betrachtungsgebiet relativ gleichmäßig verteilt, ein Überangebot an **Abstellplätzen** und **Lagerplätzen** dar. Der Grund dafür liegt nahe – die günstigen Grundstückspreise beschränken das Planen auf die Ergeschossebene. Der Attraktivitätsfaktor des Programmes wird Einfluss auf die Grundstückspreise haben und somit den Zwang ausüben, verstärkt an die vertikale Ausdehnung von Gebäuden zu denken. Auch der im Bearbeitungsgebiet befindliche **Golfplatz** stellt sich als Sonderfläche dar. Die Erreichbarkeit des Geländes über ein labyrinthartiges Gewerbegebiet spricht für eine provisorische

Graz FaktorXIII

und kurzfristige Anlage. Spezielle Sonderflächen gibt es in Räumen, die über das Geländeniveau hinaus reichen. **Große Dachflächen** sind ungenutzt und müssen für ein nachhaltiges Konzept in das Planungsprogramm integriert werden.

Landmarken

Landmarken sind ein Gliederungs- und Orientierungselement und verleihen dem Betrachtungsgebiet eine spezielle Wahrnehmungsqualität. Im nördlichen Bereich ist dies der **Medienturm**, etwas weiter südlich das ehemalige **Futterwerk Tagger**, gefolgt von den **Schornsteinen des Fernheizkraftwerkes**.

Das Tagger-Werk, das heute aufgrund seiner Stilllegung und hoher Abbruchkosten dem Verfall preisgegeben wird, ist ein Symbol für das schlechte Image des Geländes geworden. Welchen Einfluss kann ein städtebaulicher Eingriff in das gesamte Gebiet auf eine Um- bzw. Neunutzung des Taggergeländes haben, und kann daraus sogar ein ökonomischer Erfolg wachsen?

Graz FaktorXIII

Der Entwurf

Der Entwurf für **Graz FaktorXIII** wird in zwei städtebaulichen Maßstäben behandelt. Das Betrachtungsgebiet mit einer Fläche von ca. 182 ha wird neu strukturiert, um danach innerhalb des Gebietes in einen etwa 28 ha großen Bereich im nördlichen Teil des Betrachtungsgebietes zu zoomen.

Die für diesen Entwurf relevanten Inhalten sind







- die Umgestaltung und Verlaufsoptimierung der Puchstraße zu einem multifunktionalen Boulevard
- das Kulturviertel mit dem Medienturm im nördlichsten Bereich
- die Schaffung einer Headquarter-Zone zu Beginn der Puchstraße im Norden
- die Schaffung von Synergieeffekten zwischen den Gewerbezonnen in Verbindung und mit Hilfe eines Uni-Campus-Bereiches zwischen Headquarter-Zone und Mur
- die Entwicklung eines Logistikprogrammes für die Schlepplbahn und deren Kunden
- der Schlepplbahn-Terminal im südlichsten Bereich des Bearbeitungsgebietes und
- die Verdichtung und Optimierung vorhandener Strukturen
- die Schaffung eines Stadtwaldes als Frischluftentstehungsgebiet
- die Durchgrünung in Ost-West-Richtung
- die Anlegung von Sportbereichen
- die Optimierung des Straßen- und Wegenetzes.

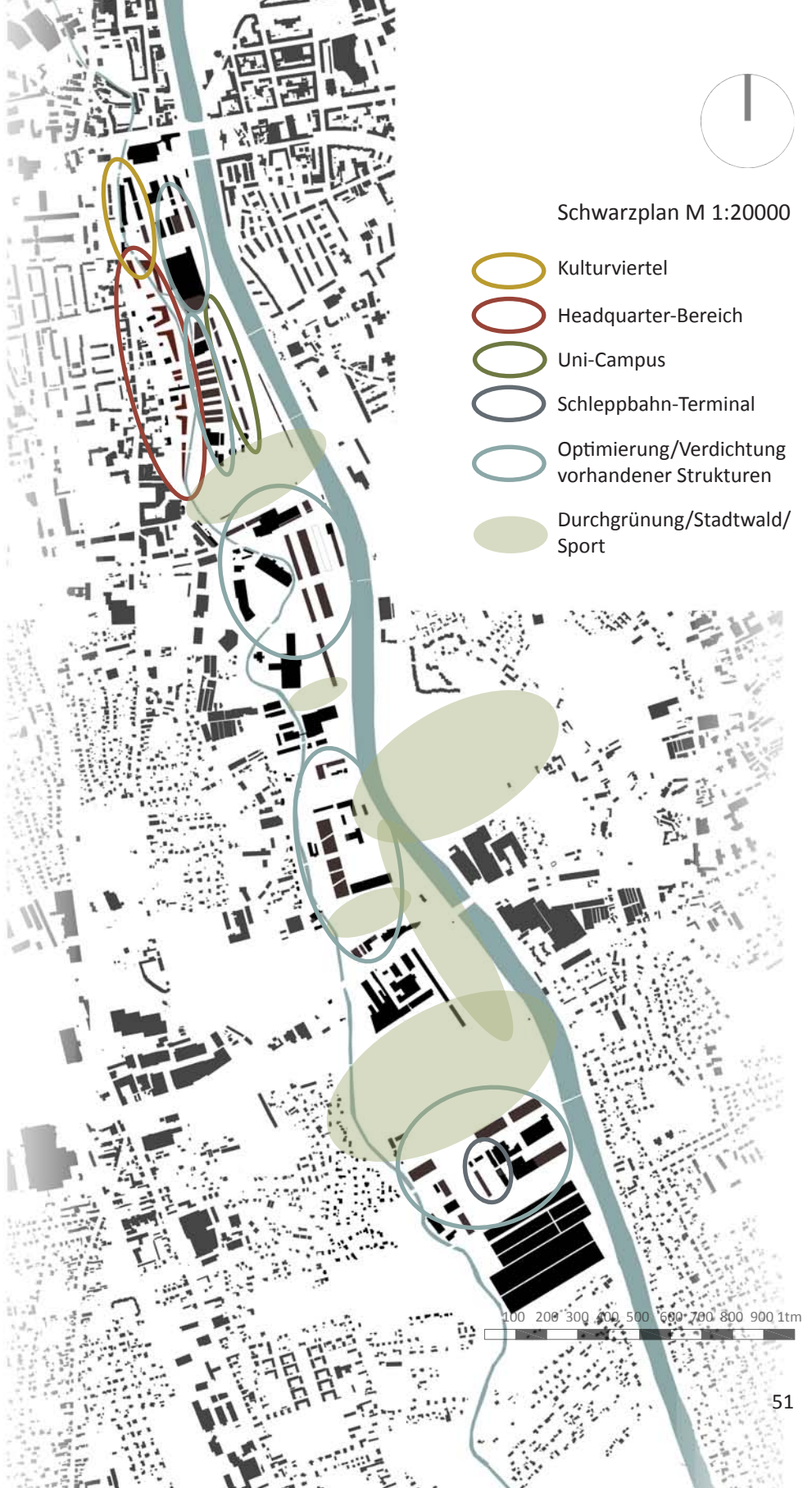
Graz FaktorXIII schafft Strukturen verschiedenster Art, Strukturen mit klaren Inhalten, aber auch Reserveflächen und Freiräume, um eine flexible Stadtgestaltung gewährleisten zu können. Für ein nachhaltiges Konzept werden Wechselwirkungen zwischen Stadt und Peripherie und zwischen Bereichen innerhalb der Peripheriezonnen erzeugt. Das gesamte Gebiet wird in Ost-West-Richtung durch Grünräume unterbrochen, um Querverbindungen zur Mur zu schaffen. Alle Interventionen für dieses Gebiet schaffen die Möglichkeit, die Zwischenstadt auf verschiedenste Arten wahrzunehmen, je nach Nutzung entstehen bleibende Eindrücke, sei es die Wahrnehmung der Naturlandschaft bei sportlichen oder Freizeittätigkeiten, der Sequenzwechsel beim Durchfahren oder Durchqueren des Gebietes oder das vielfältige Umfeld am Arbeitsplatz.

Ein bestimmender Faktor für die Wahrnehmung der [Stadt]Landschaft ist die Geschwindigkeit, mit der das Gebiet durchstreift wird. Die Dimensionen von Zeit und Weg entscheiden zu einem großen Teil darüber, wie stark die verschiedenen physikalischen Reize, wie Sehen, Riechen oder Hören, ausgewertet werden können.



Schwarzplan M 1:20000

-  Kulturviertel
-  Headquarter-Bereich
-  Uni-Campus
-  Schlepfbahn-Terminal
-  Optimierung/Verdichtung vorhandener Strukturen
-  Durchgrünung/Stadtwald/Sport



100 200 300 400 500 600 700 800 900 1km



Bäume, Wälder

Gebäude

Boulevard Puchstraße

Straßennetz

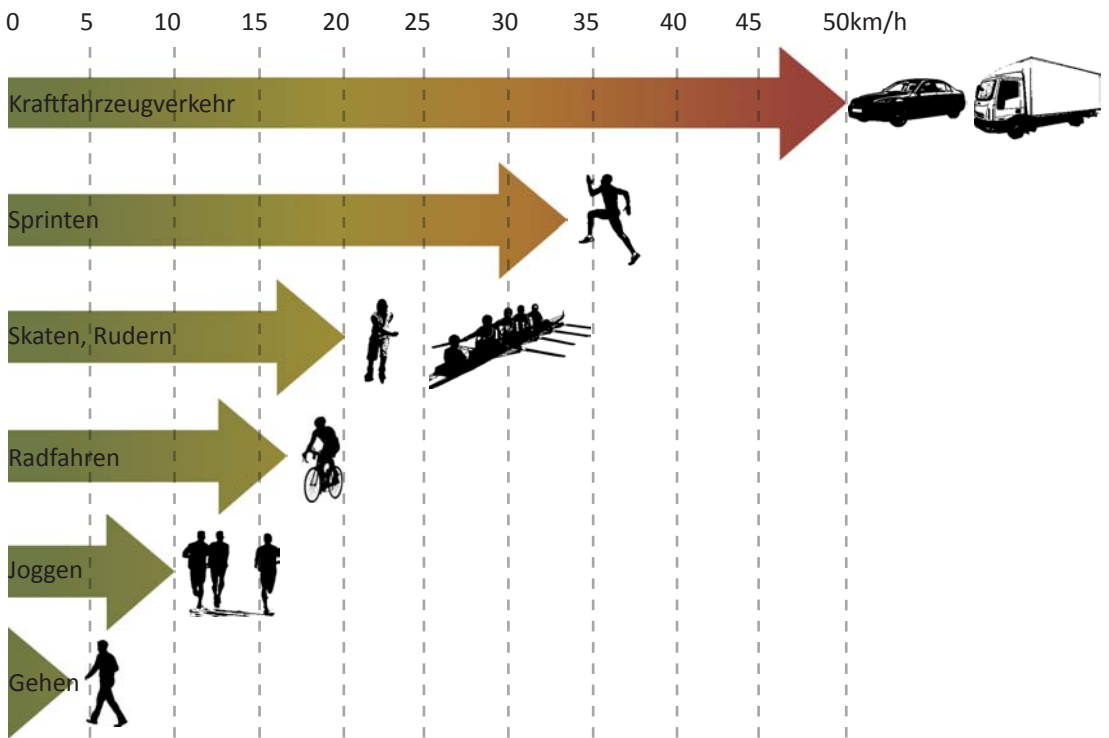
Grün- und Landwirtschaftsflächen

Topographie

Layerstruktur

Gesamtplan M 1:20000 [ausfaltbarer Gesamtplan M 1:10000 am Ende des Buches]

Graz FaktorXIII



Geschwindigkeitsdiagramm

Die Puchstraße als Boulevard

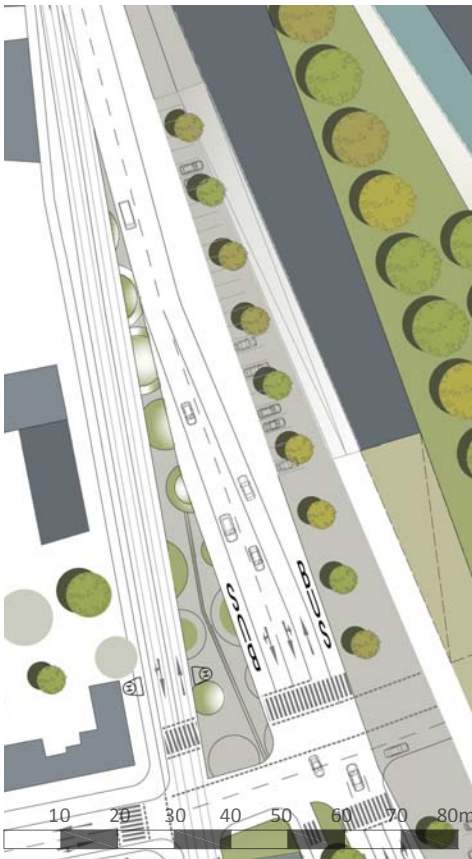
Die Puchstraße wird zu einem multifunktionalen Straßenzug ausgeweitet. Neben den Fahrbahnen für Kraftfahrzeuge ergänzen Radwege, Fußwege, Wohnstraßen und Alleen als Puffer zum westlich angrenzenden Wohngebiet den Boulevard. Im gesamten Verlauf der Puchstraße ist es möglich, die derzeitige Straßenbreite zu vergrößern und die Verkehrsführung zu optimieren. Mit der Ausweitung der Straße zu einem Boulevard wird die Puchstraße zu einem neuen Imagerträger und adressbildenden Faktor für die Anreiner, für alle Nutzer ermöglicht die Umgestaltung eine neue und differenzierte Wahrnehmung der Umgebung.

Die Verlängerung der Puchstraße ab der Kreuzung mit der Puntigamer Straße ist im aktuellen Grazer Straßenbild die Rudersdorfer Straße. Im Entwurf **Graz FaktorXIII** ändert sich der Verlauf der Rudersdorfer Straße. Sie bleibt die Verlängerung der Puchstraße, entwickelt sich jedoch, begleitet von einem großzügigen Grünstreifen, entlang des Mühlgangs Richtung Süden. Die Verlaufsänderung entlastet die westlich angelegten Wohngebiete, die nun nicht mehr von

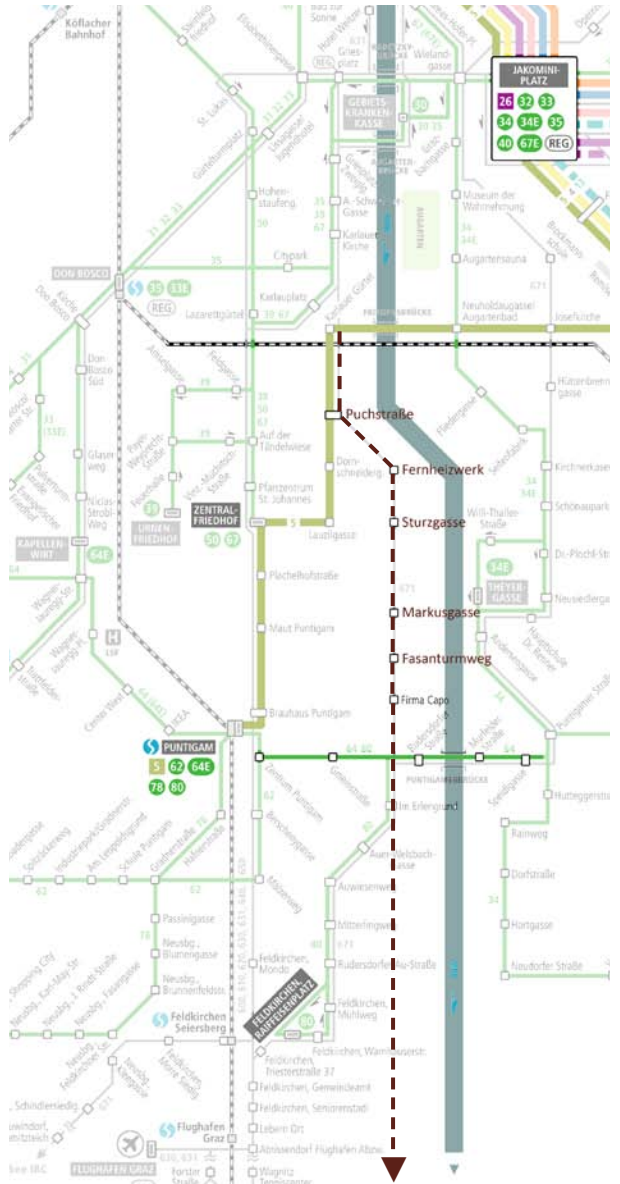
Graz FaktorXIII

der Rudersdorfer Straße durchquert werden. Am südlichen Ende des Betrachtungsgebietes kann die Rudersdorfer Straße für eine weitere städtische Entwicklung in Richtung Süden ausgebaut werden.

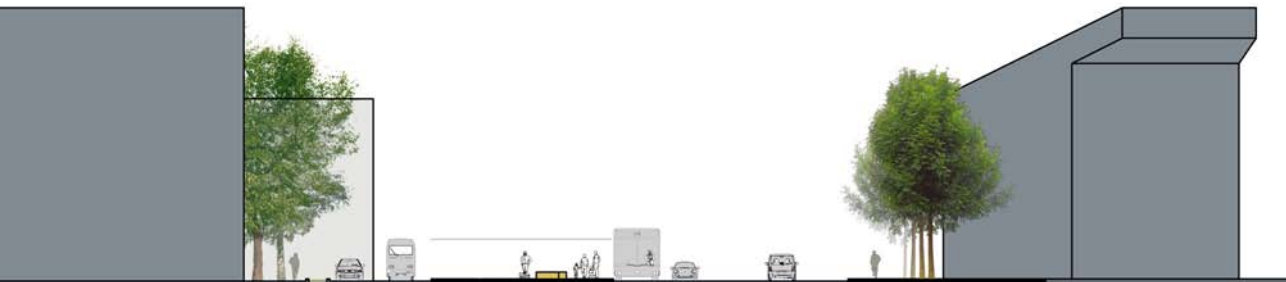
Aufgrund der künftig höheren Arbeitsplatz- und Nutzungsdichte wird über die Puchstraße das Gebiet mit Bussen des ÖPNV bedient. Die Haltestellen werden ausgebaut, ergänzen den „Boulevard Puchstraße“ funktional, und platzartige Aufweitungen werden zu attraktiven Wartebereichen für die Fahrgäste der Grazer Verkehrsbetriebe (GVB).



Haltestelle Puchstraße Bus und Straßenbahn



--- Buslinie der GVB im Bereich von Graz FaktorXIII



Schnitt Boulevard Bereich Haltestelle Puchstraße M1:500



Schnitt Boulevard Bereich Tagger Mühle M1:500



Schnitt Boulevard Bereich Lauzilgasse Odörfer Werk M1:500

Graz FaktorXIII

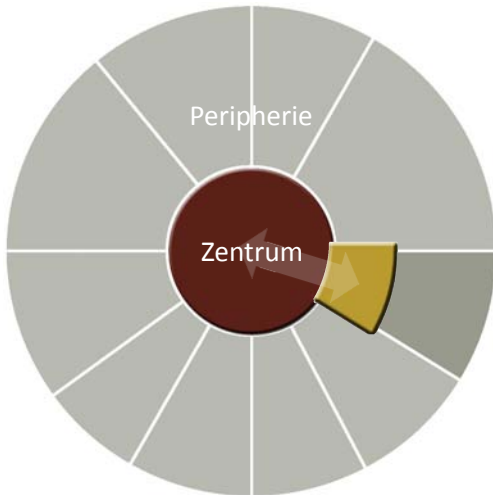


Kulturviertel und Medienturm

Der nördlichste Bereich des Betrachtungsgebietes, die Schnittstelle zur Stadt, ist ein strategisch wichtiger Standort, an dem das neue Kulturviertel entstehen soll. Bereits heute gibt es mit dem Medienturm, einem ehemaligen Wasserturm auf dem Areal des Alten Schlachthofs, einen kulturellen Veranstaltungsort für Medienkunst, Medienkultur und Medienwissenschaft. Der Kunstverein Medienturm wurde im Jahr 2000 gegründet, im Jahr 2004 übersiedelte der Verein aufgrund von Platzmangel in neue Räumlichkeiten in zentraler Stadtlage. Sowohl baulich als auch inhaltlich übernimmt das Kulturviertel an diesem Ort eine korrespondierende und vermittelnde Rolle.

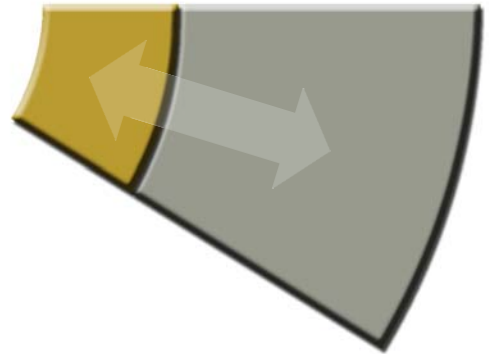
Das Kunstviertel stellt durch seine Funktion eine Verbindung zum stark vom Thema Kunst geprägten zentralen Stadtraum her und soll als Eintrittssequenz in die periphere Struktur das Bewusstsein schärfen, dass die Zwischenstadt – die verstädterte Landschaft – anders erlebt und wahrgenommen wird als ein herkömmliches Empfinden von Ästhetik es erwarten würde.





Wechselbeziehung zwischen Kunstviertel und zentralem Stadtraum

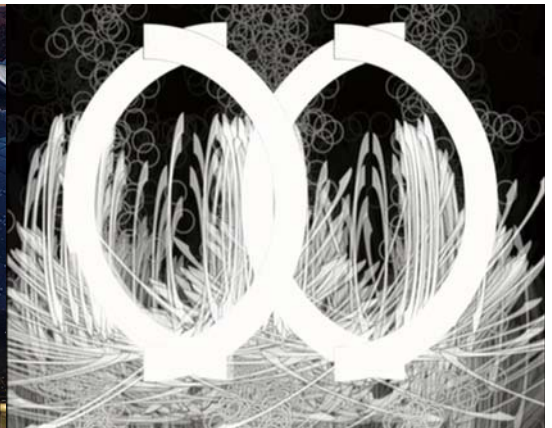
Das Kunstviertel als Schnittstelle



Wechselbeziehung zwischen Kunstviertel und peripherem Raum



Projekt „INT.5_27/G.S.I.L.XXXI“
Installationsansicht Kunsthaus Graz
Medienkünstlerin: Lia, 2004



Projekt „INT.5_27/G.S.I.L.XXX“
Ausschnitt einer Videoproduktion für den Medienturm;
Medienkünstlerin: Lia, 2004

Graz FaktorXIII

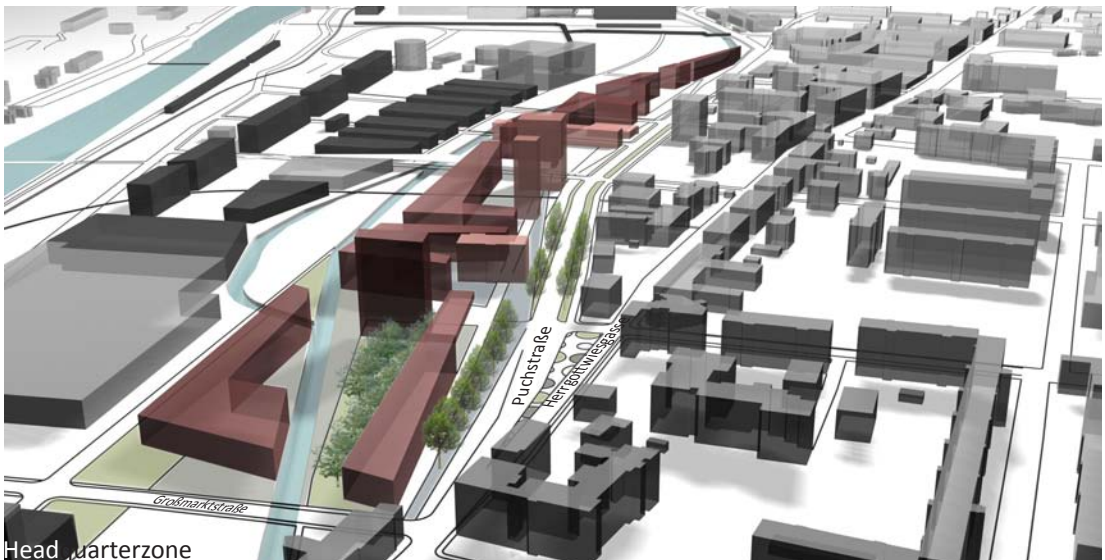
Headquarterzone, Industrie, Uni-Campus

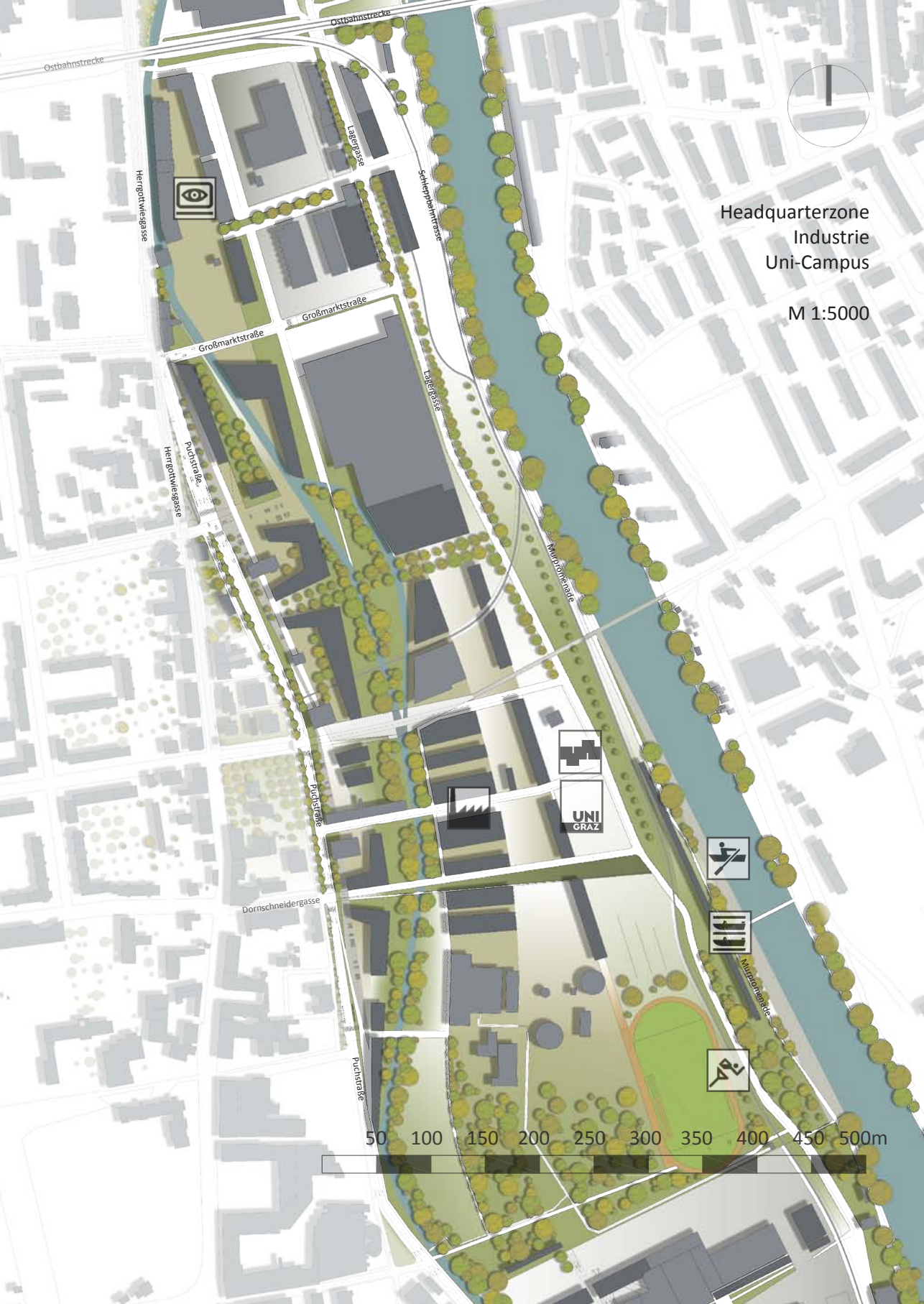


Im Bereich der Immobilienwirtschaft für Ansiedlungen von Firmenhauptsitzen an gefragten Standorten gibt es für die Stadt Graz großen Handlungsbedarf. Der zentrale Stadtraum stellt zwar einen imageträchtigen Standort dar, für Großbüros beispielsweise im Industriesektor sind große zusammenhängende Raumverfügbarkeiten und ausreichende Parkmöglichkeiten allerdings selten vorhanden. Freie Baugründe bzw. Objekte in außerstädtischen Zonen sind aufgrund der unattraktiveren Standortqualität meist nicht die richtige Wahl für Unternehmen mit Weltruf.

Der Handlungsbedarf der Stadt sowie ein Handlungsbedarf aus städtebaulicher Sicht können sich in diesem Bereich ideal decken. Eine Wahrnehmung als Ort mit gewissen Funktionen ist derzeit kaum möglich, bungalowartige Bauten sind hier ebenso zu finden wie einfache Betriebsbauten oder das still gelegte Tagger-Werk. In dieser Zone soll ein Headquarterbereich entstehen, der bestehende Gebäude „aufnimmt“, jedoch auch eine eigenständig wahrnehmbare Struktur bildet.

Der Beginn des etwa 800 m langen von Norden nach Süden verlaufenden Headquarterbereichs definiert den Eintritt – das Tor – in die Puchstraße, was neben der Ausgestaltung der Puchstraße zu einem Boulevard eine weitere Intervention für die Aufwertung des einst sehr wichtigen Straßenzuges bedeutet. Die Headquarterzone bildet mit dem östlich bis zur Mur anschließenden Bereich das Vertiefungsthema für diese Diplomarbeit.





Headquarterzone
Industrie
Uni-Campus

M 1:5000

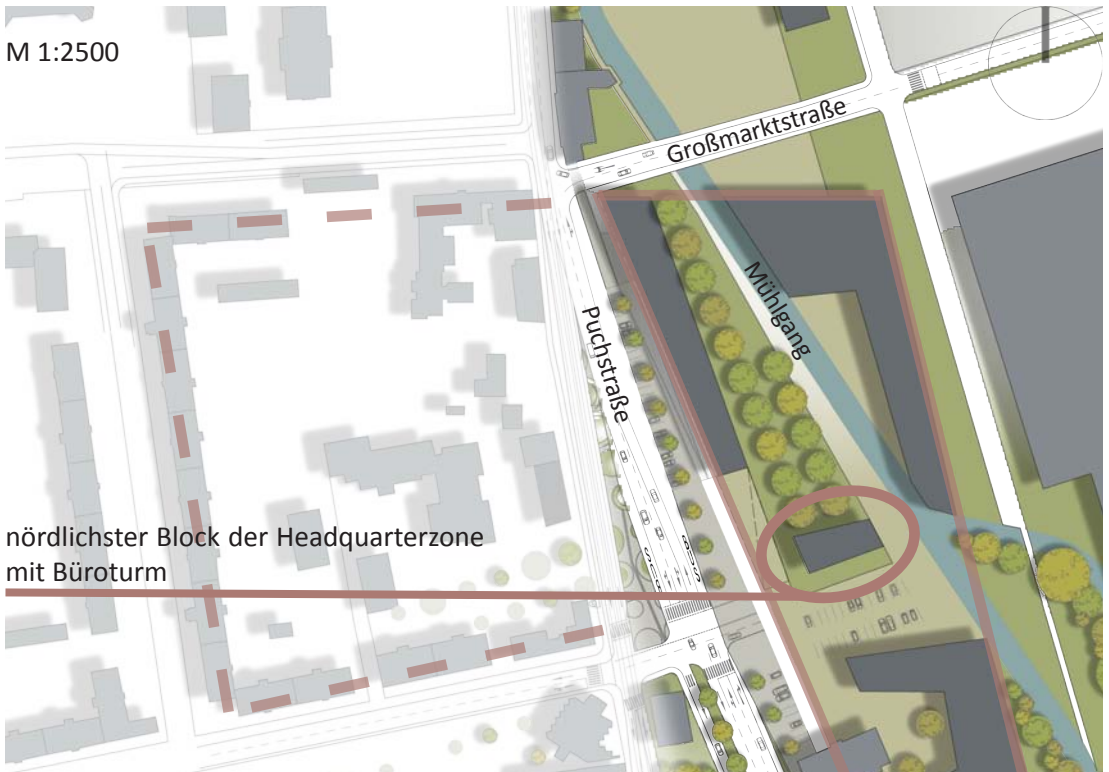
50 100 150 200 250 300 350 400 450 500m



Zone 1 - Headquarterzone



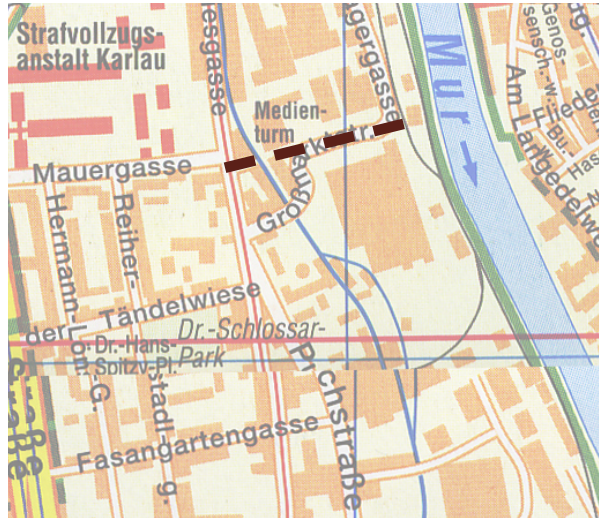
Diese Zone verläuft entlang der Puchstraße und schafft einen attraktiven und großzügigen Raum für künftige Betriebsansiedlungen. Der Headquarterbereich legt sich als eigenständige Figur zwischen Puchstraße und Mühlgang, ist aber ebenso ein integraler Bestandteil im städtebaulichen Kontext. Das im nördlichen Block entstandene Hochhausgebäude und die beiden Tagger-Türme bilden wichtige Orientierungs- und Wahrnehmungspunkte. Das Taggerwerk, das jahrelang eine Institution in diesem Gebiet darstellte und seit seiner Schließung zu einer Ruine zu verfallen droht, soll nur teilweise dem Abbruch preisgegeben werden, die beiden Futtertürme als Landmarke werden in den Headquarterbereich integriert. Die zentrale Lage der Futtertürme in der Headquarterzone, die Geschichte rund um diese Bauten und ein vergleichsweise großer Aufwand zur Revitalisierung der Tagger-Türme läßt die Frage nach einer speziellen Nutzung innerhalb dieser Zone zu. Dieser Standort weist die ideale Lage für ein Businesshotel auf und soll diesem Zweck gewidmet werden.



Graz FaktorXIII

Die momentane Einmündung der Großmarktstraße in die Puchstraße verläuft als Nadelöhr und verhindert einen stetigen Verkehrsfluß. Der Verlauf der Straße wird optimiert, indem 2 Kurven aufgelöst werden und die Straßenbreite vergrößert wird. Durch den Eintritt in die Puchstraße an der veränderten Stelle kann das Kreuzungsgeschehen mit 3 weiteren Straßen optimal organisiert werden.

— — — — — geänderter Straßenverlauf
 Großmarktstraße



Graz FaktorXIII

Entlang der Gebäuderückseiten der Headquarterzone läuft der Mühlgang mit seiner dichten Vegetation als Grünkorridor. Dieser Korridor stellt eine Erholungs- und Beruhigungszone dar und definiert die Grenze des anschließenden Industriesektors. Das Thema des Grünraums zieht sich durch alle Zonen des Vertiefungsgebietes. Die Grünräume durchschneiden die Zonen in West-Ost-Richtung, um einen Durchzug zu schaffen bzw. bilden in Nord-Süd-Richtung Landschaftsbänder als Pufferzonen.

Die Parkflächen für Kraftfahrzeuge sind zum größten Teil in unterirdischen Parkgeschossen untergebracht, um die Plätze innerhalb der Headquarterzone als großzügige Eingangs-, Bewegungs- und Bepflanzungsflächen frei zu halten.

Zone 2 - Industriezone



Die Industriezone entwickelt sich aus bereits bestehenden Industriebauten, vorwiegend aus dem Wirtschaftszweig der Entsorgungsbetriebe. Die dort ansässigen Betriebe bilden zusammen mit dem etwas weiter südlich gelegenen Unternehmen der Grazer Stadtwerke und der AEVG (Abfall Entsorgungs- und Verwertungs GmbH Graz) und mit dem ganz im Süden des Betrachtungsgebietes gelegenen Entsorgungs- und Recyclingunternehmens ASA (Abfall Service AG) den „Entsorgungscluster“. Der Umstand, dass eine Vielzahl gleichartiger Betriebe in dem Betrachtungsgebiet angesiedelt sind, hat die Revitalisierungsidee der Schleppbahntrasse ins Leben gerufen. Die Bahnlinie soll in die Logistikkonzepte der Unternehmen eingegliedert werden und den Unternehmen einen nachhaltigen und ressourcenschonenden Transport per Bahn ermöglichen.

Um effiziente Organisationsabläufe zu garantieren und ein möglichst engmaschiges Versorgungsnetz nutzen zu können, wird die Industriezone im Bearbeitungsgebiet stark verdichtet. Die Clusteridee stärkt die Kommunikation der Unternehmer untereinander, und die Zonierung schafft neue Möglichkeiten des Know-How-Transfers zwischen Industrie- und Unizone.

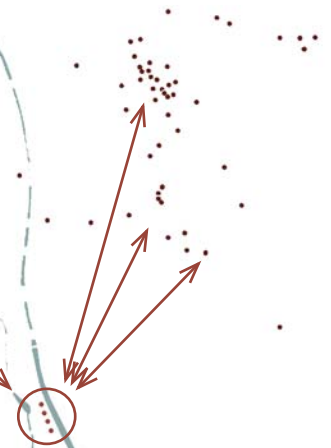
Das Energieversorgungsunternehmen der Ferngas GmbH Graz bildet den südlichen Abschluss der Industriezone und mündet in einen großzügigen Grünbereich als Ausgleichszone für die dichte Bebauung der Industriefläche.

Graz FaktorXIII

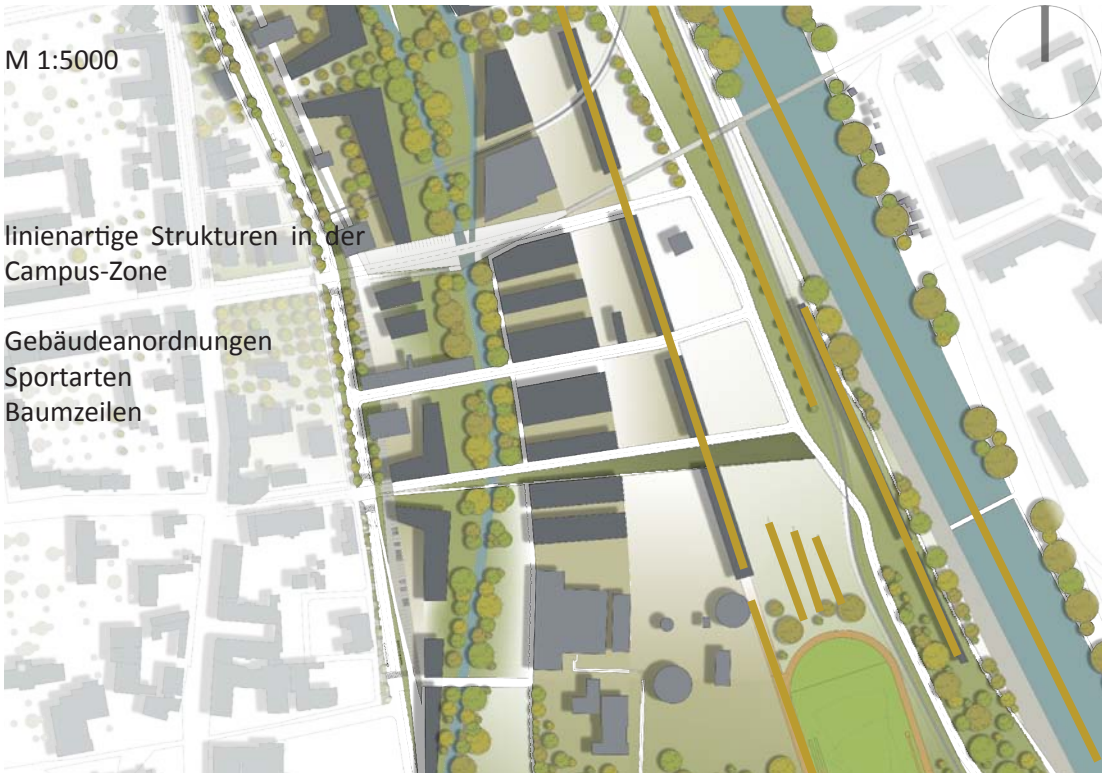
Zone 3 - Uni-Campus



Die Studienangebote der TU Graz, der Karl-Franzens-Universität Graz bzw. der FH Joanneum umfassen unter anderem die Bereiche Umweltechnologie, Umweltbiologie, Biowissenschaften und Umweltmanagement. Ein Universitätsstandort mitten im Entsorgungscluster fördert einerseits die inner-universitäre Zusammenarbeit und den Forschungsaustausch der verschiedenen Einrichtungen, und andererseits den Austausch zwischen den Universitäten und den Betrieben. An diesem Standort wird das Wissen aller Hochschulen im Bereich Umwelt- und Biotechnologie gebündelt, um durch diese Spezialisierung den größtmöglichen Output erzielen zu können.



Hochschulstandorte Graz



M 1:5000

linienartige Strukturen in der Campus-Zone

Gebäudeanordnungen
Sportarten
Baumzeilen

Graz FaktorXIII

Die Universitätsgebäude bilden eine einzeilige Struktur und definieren eine klare Linie als östlichen Abschluss des Bearbeitungsgebietes. Wie die Headquarter- und Industriezone wird auch die Gebäudezeile auf dem Uni-Campus in West-Ost-Richtung von Grünräumen und Straßen durchbrochen. Die Erschließung des Campus erfolgt entweder über Stichstraßen der Puchstraße oder über die bereits existierende Lagergasse. Für Radfahrer oder Fußgänger stehen 2 Stege zum Überqueren der Mur zur Verfügung.

Den südlichen Anschluss an die Campus-Gebäude bilden ein Leichtathletik- und Bogensportplatz. Aufgrund der geplanten Staustufen für die Murkraftwerke wird der Wasserspiegel des Flusses steigen und sich die Strömung massiv verlangsamen. In der Höhe des Uni-Campus entsteht ein Rudersportzentrum, womit die Vielzahl der Sportangebote in dem Betrachtungsgebiet weiter gesteigert werden kann und sich Rudern als klassische Universitätssportdisziplin etablieren kann.

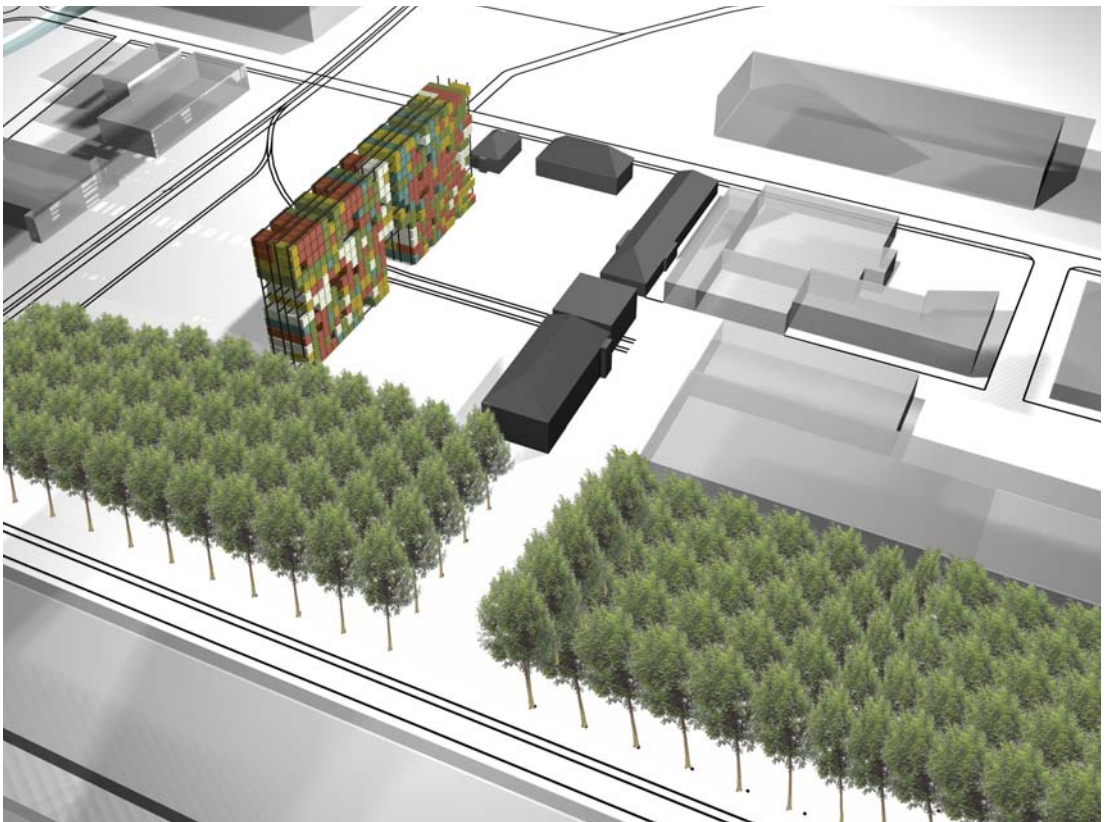
Graz FaktorXIII

Logistikprogramm für die Schleppbahn



Die Schleppbahn folgt im Entwurf **Graz FaktorXIII** genau dem derzeitigen Schienenverlauf. Die Reaktivierung der Schleppbahn ermöglicht den im Betrachtungsgebiet angesiedelten Betrieben eine ökologisch und ökonomisch ausgerichtete Infrastruktureinrichtung.

Die Schleppbahntrasse wird Richtung Süden bis in das Gelände der Großgärtnerei verlängert. Das Gelände, auf dem sich der derzeitige Abschluss der Schleppbahn befindet, einem Grundstück der Graz AG, entsteht ein Cargo-Terminal. Dafür wird neben der Adaption der bestehenden denkmalgeschützten Gebäude der Komplex durch ein Hochregallager für ISO-Container ergänzt. Dieses Hochregallager bildet im südlichen Bereich des Betrachtungsgebietes eine weitere Landmarke und ergänzt das Thema der Orientierungspunkte, das bereits im Norden mit dem Medienturm beginnt. Das Hochregallager ist der Knotenpunkt eines logistischen Gesamtkonzeptes für die Nutzer der Schiene.

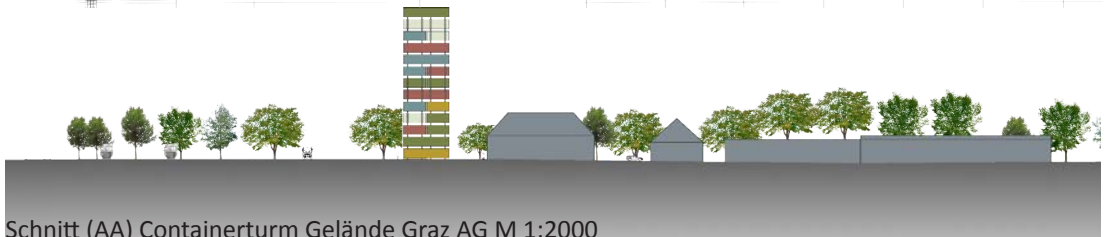
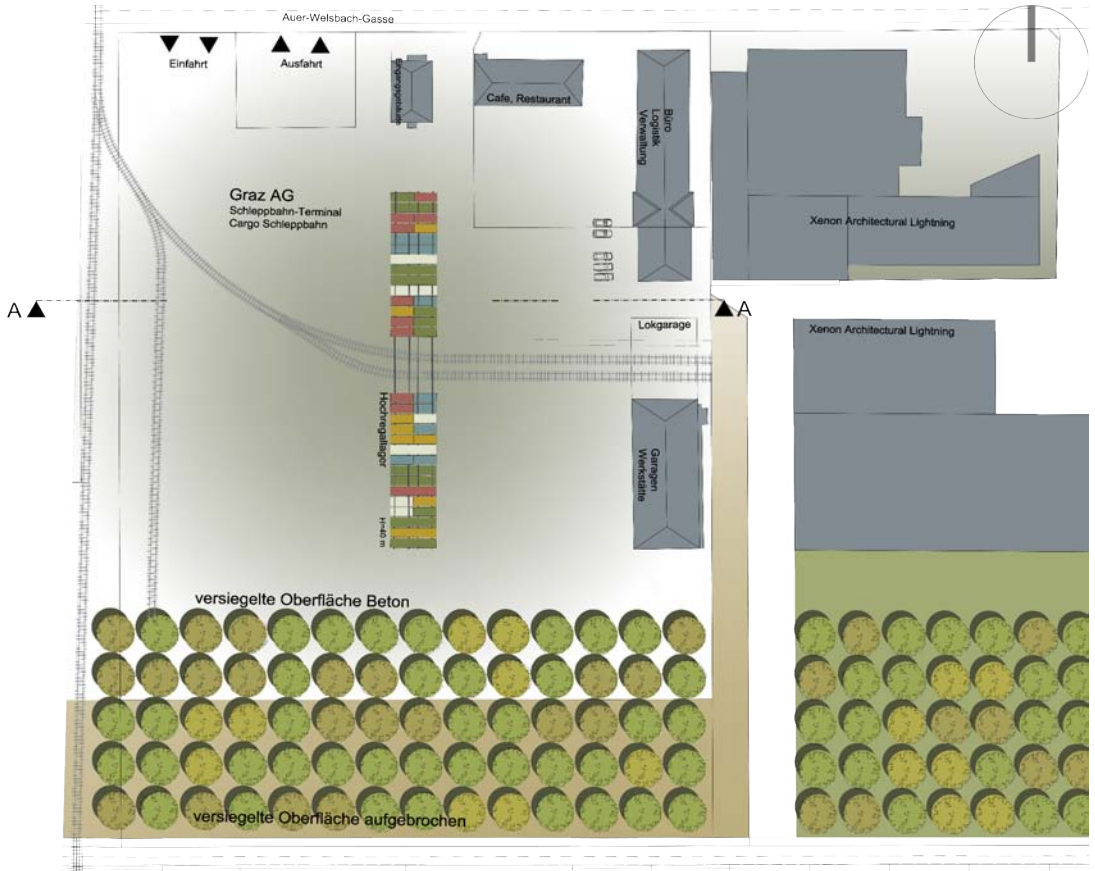


Graz FaktorXIII

Der Containerturm auf dem Gelände der Graz AG wird in Kooperation mit dem benachbarten Leuchtenhersteller XAL mit Licht inszeniert. Das international tätige Unternehmen hat seinen Hauptsitz in der Auer-Welsbach-Gasse und somit großes Interesse, die Adresse zu stärken. Durch die Synergie mit der Graz AG erhält die Straße einen Mehrwert und das Gebiet einen markanten Abschluss.



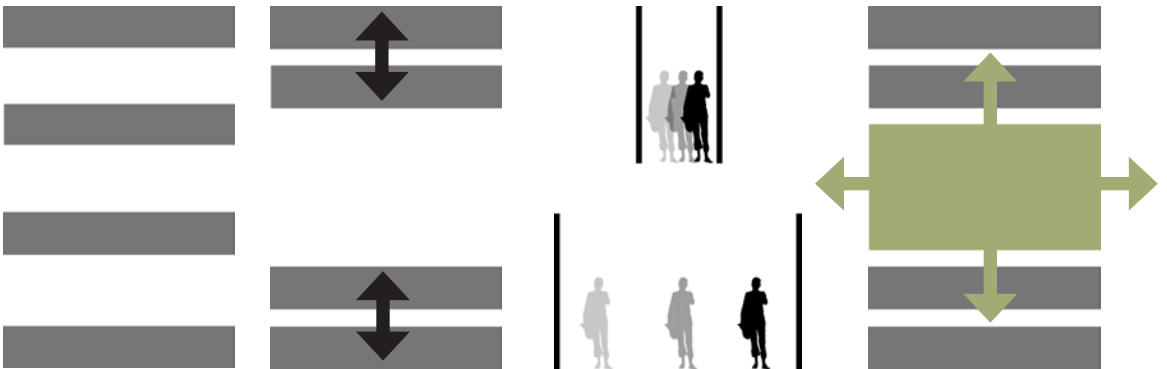
Logistik Gelände Graz AG M 1:2000



Schnitt (AA) Containerturm Gelände Graz AG M 1:2000

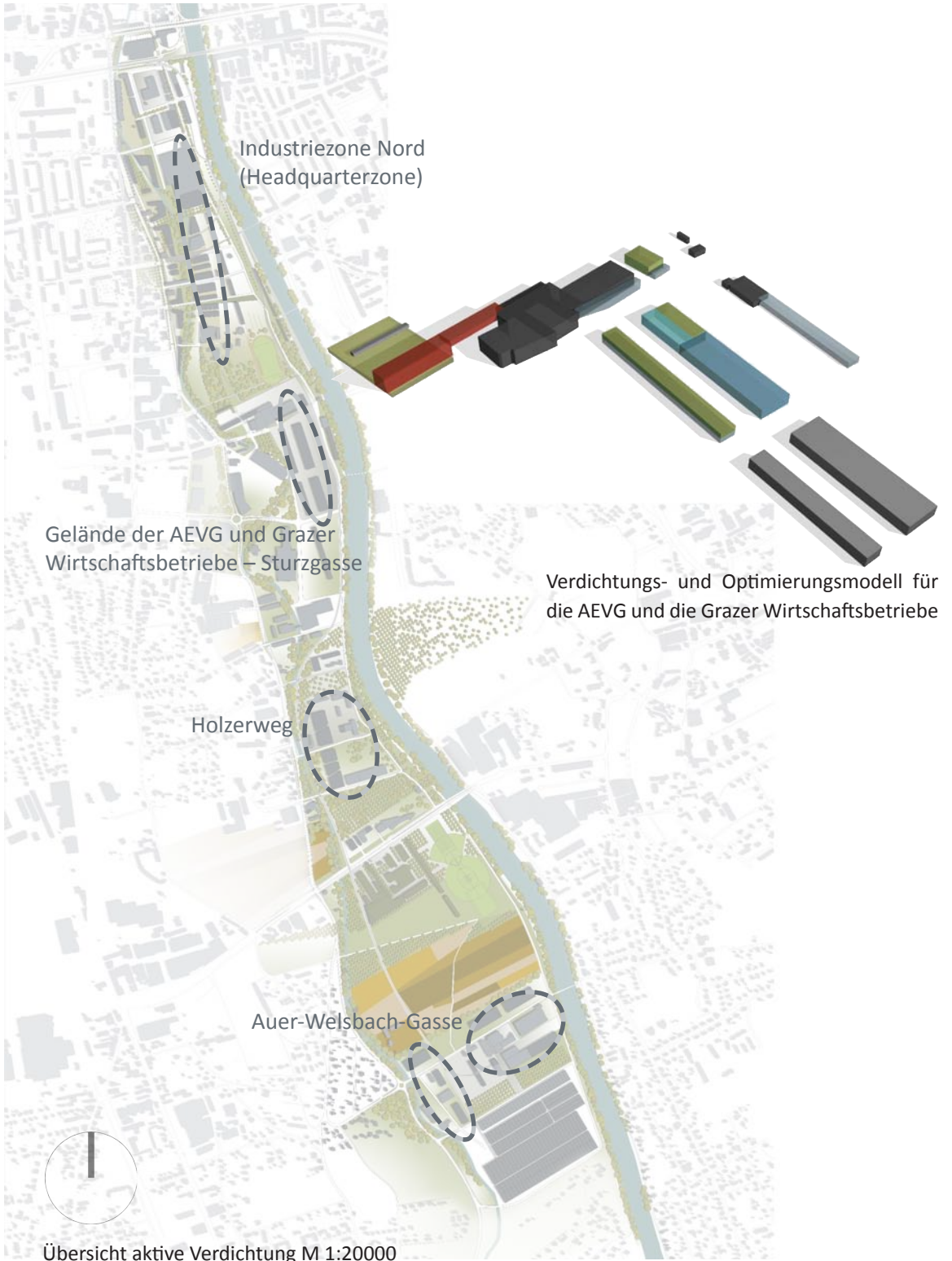
Verdichtung und Optimierung vorhandener Strukturen

Verdichtungskonzepte in Zwischenstädten sind mehr als eine Reaktion darauf, weitläufig zerstreute Funktionen ökonomisch neu zu gliedern. Es ist zu einfach, die typische Erscheinungsform von Zwischenstädten als anästhetisch zu bezeichnen, denn sie bergen viele Überraschungen und Geheimnisse. Selbstverständlich ist ein Hauptanliegen der Verdichtung das ökonomische Argument. Auch der Entwurf **Graz FaktorXIII** verlangt nach einem Konzept zur Optimierung der Organisationsabläufe und der Infrastrukturnutzung, jedoch spielt im Hintergrund immer der Gedanke eines sensiblen Umgangs mit der Substanz mit und das Vorhaben, einen gewissen Handlungsspielraum für künftige Entwicklungen offen zu lassen. Ein grundsätzliches Ziel für **Graz FaktorXIII** ist das Schaffen eines Raumes für Wahrnehmungsmöglichkeiten. Das Betrachtungsspektrum umfaßt die visuelle Wahrnehmung gleichermaßen wie die akustische oder olfaktorische Wahrnehmung und die Zeitwahrnehmung. Gebauter, kompakter Raum und die Abwechslung zu großen Freiflächen oder Zonen mit unterschiedlichen Funktionen können durch die Kontraste der verschiedenen Räume die Wahrnehmungsempfindung beeinflussen, manchmal sogar erst ermöglichen, womit ein weiteres, ein soziales, Argument für die Verdichtung gefunden wird. Das Leben im gebauten Raum ist ein anderes als im offenen Raum, die Produkte aus Dichte und Bewegung unterscheiden sich maßgeblich.



Nicht zuletzt sprechen ökologische Argumente für die Verdichtung, denn wo Dichte durch das Zusammenfassen von Funktionen entstehen kann, eröffnen sich auf der anderen Seite Freiräume, die zusätzlich zum systemeigenen ökologischen Bedarf auch einen Beitrag zum globalen bzw. zum über das System hinausreichenden Raum leisten können.

Verdichtete Gebäudestrukturen und somit das Eindämmen von feudaler Ausbreitung in Erdgeschossniveau ermöglicht die Durchgrünung des Gebietes und stärkt den Koexistenz- und Nachhaltigkeitsfaktor.



Durchgrünung, Reserveflächen, Sportbereiche, Stadtwald und Landwirtschaft

Die eindeutige räumliche Stadtgrenze gibt es nicht mehr, der Rand einer Stadt, der periphere Raum, ist verschwommen und zerfranst. In der Zone zwischen dem zentralen Stadtraum und dem Landraum muß ein Dialog stattfinden können. Wenn Funktionen der Stadt als auch des Landraumes in der Zwischenstadt abgelesen werden können, so wird es möglich sein, diesen Raum vielfältig zu nutzen, denn durch den prognostizierten Bevölkerungswachstum der Städte und des einhergehenden steigenden Bodenwertes kann die Entwicklung von peripherem Raum nicht mehr dem Zufall überlassen werden. Abgesehen davon wäre es leichtsinnig, die Gestaltung unseres Lebensraumes und den Umgang mit unserer Umwelt nicht ernst zu nehmen.

Das Betrachtungsgebiet weist wertvolle Grünbereiche auf, jedoch erscheinen sie für eine „städtische Verwertung“ vielfach zu isoliert, zu versteckt oder zu verwahrlost. Der Entwurf **Graz FaktorXIII** soll ein Beispiel dafür sein, wie eine Zwischenstadt zu einem ökologischen Projekt und somit zu einem Kulturgut werden kann. Die Leitbilder der historischen Stadt sind schützenswerte Gebäude, die Wahrnehmung einer historischen Tiefe und somit das romantische Bild vergangener Tage. Für die Zwischenstadt und speziell für das Projekt **Graz FaktorXIII** sollen der ökologische Faktor, der Schutz der Natur, die Durchdringungen mit Grünflächen und der Erhalt der Kulturlandschaft die Leitbilder sein.

Von Norden nach Süden ziehen sich mit der Murpromenade und dem starken Baumbewuchs entlang des Mühlgangs zwei Grünkorridore durch das gesamte Betrachtungsgebiet. Die Grünflächen entlang der Mur werden erweitert, und für Fußgänger, Radfahrer und andere Sportler bekommt die Murpromenade eine neue Bedeutung. Durch mehrere Stege, die die zwei Murofer miteinander verbinden und verschiedene „Stationen“, die die Benützer auf ihrem Weg entlang der Mur durchlaufen, wird die Attraktivität der rechten Muroferseite gesteigert. Die Murpromenade wird zu einer Erlebniskette, die sich zusammensetzt aus bebauten Strukturen, Sportplätzen, Alleen, Waldstücken, landwirtschaftlichen Flächen und zur Orientierung Landmarken an einigen Stellen entlang des ca. 4 km langen Bearbeitungsgebietes.





Graz FaktorXIII

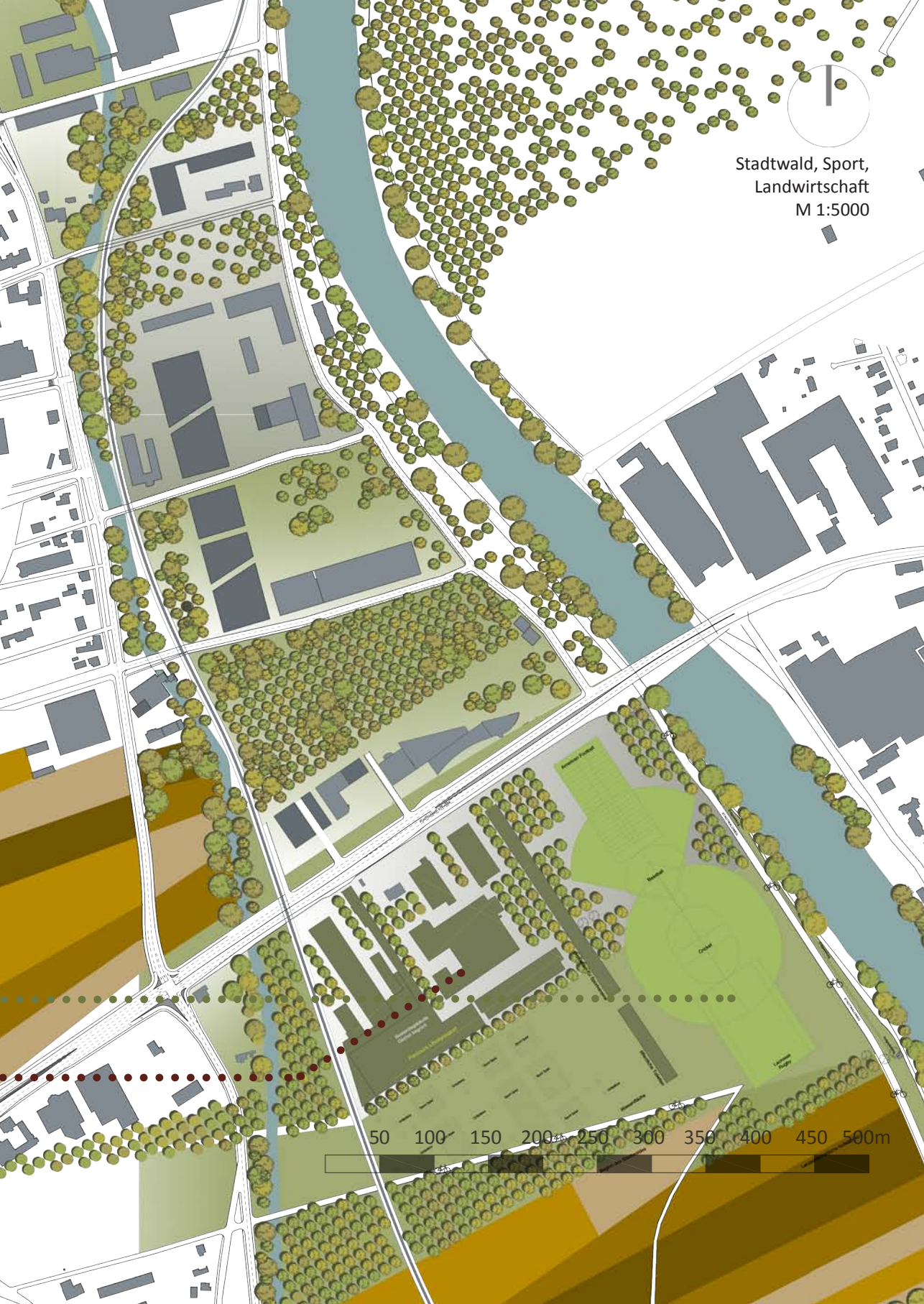
Die Grünraumdurchbrüche in West-Ost-Richtung sind mit verschiedenen Inhalten besetzt. Je nach Breite und Ort der Durchdringungen sind sie auf unterschiedliche Arten ausgebildet: als begleitender Grünstreifen entlang einer Straße, als Allee aus Bäumen, als streifenartige Parkstrukturen, als großzügige Wiesenfläche und teilweise als Reserveflächen für künftige Entwicklungen. Die Durchdringungen verbinden die Mur mit der Stadt und verbessern aufgrund der Durchzugsmöglichkeit die Luftgüte dieses relativ stark geruchsbelasteten Gebietes.



Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und einer differenzierten Wahrnehmung der Landschaft bleiben die bestehenden landwirtschaftlichen Flächen erhalten. Sie leisten einen wertvollen Beitrag zum Stadtbild und sind außerdem die Existenzgrundlage der ansässigen Landwirte.

Auf dem derzeitigen Golfplatzgelände entsteht im östlichen Teil ein Sportbereich für angelsächsische Sportarten. Der Grünbereich läuft westlich in Form einer großen Wiesenfläche bis über den Mühlgang und die Rudersdorfer Straße weiter aus. Die Großzügigkeit dieser ebenen Fläche unterstreicht mit ihrem Luxusfaktor das Bedürfnis, den sozialen Aspekt zu stärken. Die Wiese wird öffentlich als Sport-, Spiel- und Grillbereich genutzt und wird zur klaren Ergänzung des Grün-Konzeptes.

Die Spielfelder der angelsächsischen Sportanlage verbinden die großzügige weite Wiesenlandschaft mit den engen labyrinthartig gewachsenen Gewerbebauten. Ein Kontrast, der an dieser Stelle imagebildenden Charakter hat. Das zeitgenössische Zielpublikum schätzt den „Hinterhofcharakter“ der Gewerbeanlage. Die Dächer werden beispielbar gemacht und bieten so ein einzigartiges Erlebnis für aktive Abenteurer.



Stadtwald, Sport,
Landwirtschaft
M 1:5000



Graz FaktorXIII

Aufgrund der geplanten Staustufen werden große Teile der Muraueu dem Murkraftwerk zum Opfer fallen. Um diesen Verlust zu kompensieren und einen Beitrag für das Stadtklima zu leisten, erstreckt sich auf dem Betrachtungsgebiet ein etwa 27 ha großer Stadtwald, der erst auf dem gegenüberliegenden Murofer ausläuft. Hierdurch entsteht eine sichtbare und metaphorische Verbindung der beiden Uferseiten. Der Stadtwald wird zu einem Naherholungsraum für alle Grazer und Besucher der Stadt und durch seine große Ausdehnung zu einem Frischluftentstehungsgebiet für eine großräumige Umgebung. Ein Wald ist ein landschaftliches Element, das für die meisten Menschen wilde Natur symbolisiert und dessen Widerstand gegenüber künftiger Bebauung hoch eingeschätzt werden kann.

Dichter Baumbewuchs ist hier raumbildendes Element und bringt Stadionatmosphäre in das Areal.



Der Wald als Stadion

Graz FaktorXIII

Optimierung des Straßen- und Wegenetzes

Einen Ort zu schaffen ist eine Sache, ihn zu vermitteln ein andere, denn die Frequenz eines Ortes ist abhängig von der Zugänglichkeit zu diesem Ort. Das Straßen- und Wegenetz als Vermittler von Bewegung erzeugt an verschiedenen Orten unterschiedliche Standortqualitäten. Im Entwurf **Graz FaktorXIII** können die Straßen und Wege in 4 Kategorien eingestuft werden:

Kategorie 1 – Haupterschließung

Durch den Ausbau der Puchstraße/Rudersdorfer Straße zu einem Boulevard und einer multifunktionalen Straße ist eine übergeordnete Erschließungsachse entstanden, deren Qualitäten nicht in der Massenerfassung von Fahrzeugen liegt, sondern in der großen Vielfalt der Verkehrsteilnehmer, die sich an diesem Ort beteiligen können. Der Boulevard ist eine Zusammenfassung von unterschiedlichsten Fortbewegungsmöglichkeiten.

Weiters ist durch ihre Funktion die Puntigamer Straße zu der Kategorie der Haupterschließungswege zu zählen. Sie durchquert das Gebiet in West-Ost-Richtung und verbindet durch die Puntigamer Brücke die beiden Murseiten.

Kategorie 2 – Nebenerschließung Gesamtgebiet

Die Lagergasse, als parallel zur Puchstraße, am östlichen Rand des Betrachtungsgebietes verlaufende Straße, erschließt wie der Boulevard das gesamte Gebiet von Norden nach Süden. Da die Lagergasse zweispurig bleibt und den Charakter



einer Landstraße aufweist, wird und soll sie nicht eine ähnliche Rolle wie die der Puchstraße übernehmen. Der Grünkorridor am östlichen Rand soll geschont werden, um die Sport- und Naherholungsgebiete möglichst authentisch zu wahren.

Kategorie 3 – Erschließungen in West-Ost-Richtung

Diese Straßen und Wege sind je nach Zweck ihrer Einrichtung Haupterschließungen, Nebenerschließungen oder Durchzugswege, die jedoch nicht das gesamte Gebiet erfassen, sondern nur sektorenweise ihre Aufgabe als Bewegungsvermittler tragen. Ihre Charakteristik erhalten sie durch die Schneisen, die sie durch gewisse Sektoren schlagen.

Kategorie 4 – Waldwege, Trampelpfade, nicht befestigte Wege

Diese natürlich gewachsene fragmentarische Wegestruktur ist ein Parameter dafür, wie Erholungs- und Freizeiträume von der Bevölkerung aufgenommen werden. Waldwege und Trampelpfade entstehen als ständiger Prozess entsprechend der Bedürfnisse der Benutzer.

Nachwort

An dieser Stelle möchte ich einen Text von Thomas Sieverts zitieren:

„Die umfassenden und komplexen Gebilde an Differenzen sind sinnlich kaum zu erfassen, die Zwischenstadt tritt ihren Bewohnern trotz der fast vollständig menschengemachten Materialität auch als etwas Fremdes, Anderes und Unverfügbares gegenüber. Lesbar ist sie fast nur als ein topologisch begreifbares Feld von teils unmittelbar erlebbaren, teils abstrakt-gewußten Beziehungen, als eine Ansammlung von Stadtfeldern, die nur partiell sichtbar, im übrigen aber im Bewusstsein vorhanden sein müssen, um von dort aus entsprechend ergänzt werden zu können. Die Zwischenstadt wird konstruiert aus mehr oder weniger dichten Feldern von Aktivitäten, Eigenschaften, Appellen, Zeichen, Botschaften und Erinnerungen, aus stabilen und flüchtigen Elementen, z.B. zwischen den Extremen eines alten Dorfes einerseits und einer Mobile-Home-Siedlung neuer Stadtnomaden andererseits.

Und zwischen diesen Extremen die Alltagselemente der Zwischenstadt: Einfamilienhauskolonien, Gewerbegebiete in der erstaunlichsten Mischung aus tatsächlichen Werkstätten, aber auch Villen, aufgegebene Hallen und Schuppen; wilden Kleingärten und Brachflächen, Diskotheken und Billigmärkten. Dazu Krankenhäuser, Reiterhöfe, Reste von Landwirtschaft, Gehölze und Gewässer; Fernleitungen, alte Gleise und Dämme.

Ansätze für eine Deutung und für eine Gestaltung finden sich mutmaßlich eher in Kategorien einer Auffassung der Zwischenstadt als einer heterogenen Landschaft, im Bild kaum durchschaubarer Milieus, im Erlebnis von Zeit in ihren verschiedenen Dimensionen, in Begriffen der Atmosphäre und der Stimmungen, wie sie in manchen modernen Filmen vermittelt werden: Die abrupten Schnitte moderner Filme, ihre Handlungsbrüche und Kontraste, ebenso sie die Sequenzen der Werbespots ohne roten Erzählfaden liefern vielleicht die passendsten Interpretationsmuster für die Zwischenstadt.

Analogien zur Lektüre von Texten moderner Literatur, zum Erlebnis bestimmter nichtklassischer Musik führen vielleicht weiter als der vergebliche Versuch, mit Architektur Ordnung zu schaffen. *Denn Architektur und architektonisch geprägter städtischer Raum bilden nur noch einzelne, wichtige Komponenten in diesem Feld, sie können aber die Gestalt der Zwischenstadt nicht mehr als Ganzes bestimmen.*

Die Beschäftigung mit der Alltagswelt der Zwischenstadt als kulturelles Gestaltungsfeld muss sich auf eine andere Ästhetik als die herkömmliche Architekturästhetik beziehen.“⁸

Die Stadt in Zahlen

Einwohner, die eine Stadt mindestens haben muss, um als Megastadt zu gelten, in Millionen.....10
Einwohner, die eine Stadt haben muss, um als Großstadt zu gelten, in Millionen.....0,5 bis 1
Einwohner, die eine Stadt höchstens haben darf, um als Mittelstadt zu gelten, in Millionen.....bis 0,5

Anteil der Weltbevölkerung, der nach UN-Schätzung 2008 in Städten lebt, in Prozent.....mehr als 50
Anteil der Weltbevölkerung, der 2050 voraussichtlich in Städten leben wird, in Prozent.....69,6

Steuereinnahmen der Stadt Graz 2007 in Euro je Einwohner.....1.441,00
Steuereinnahmen der Stadt Linz 2007 in Euro je Einwohner.....1.737,00
Steuereinnahmen der Stadt Salzburg 2007 in Euro je Einwohner.....1.745,00
Steuereinnahmen der Stadt St. Pölten 2007 in Euro je Einwohner.....1.525,00
Steuereinnahmen der Stadt Klagenfurt 2007 in Euro je Einwohner.....1.484,00

Firmen, die zu den 100 größten Österreichs zählen und ihren Sitz in Graz haben.....4
Firmen, die zu den 100 größten Österreichs zählen und ihren Sitz in Wien haben.....58
Firmen, die zu den 100 größten Österreichs zählen und ihren Sitz in Salzburg haben.....8
Firmen, die zu den 100 größten Österreichs zählen und ihren Sitz in Linz haben.....2

Bevölkerungsdichte in Graz 2009 in Einwohner/km².....1.992
Bevölkerungsdichte in Linz 2009 in Einwohner/km².....1.970
Bevölkerungsdichte in Salzburg 2009 in Einwohner/km².....2.251
Bevölkerungsdichte in Wien 2009 in Einwohner/km².....4.069

Langjähriger Monatsmittelwert der Lufttemperatur in Graz 2009, in °C.....9,4
Langjähriger Monatsmittelwert der Lufttemperatur in Linz 2009, in °C.....9,8
Langjähriger Monatsmittelwert der Lufttemperatur in Innsbruck 2009, in °C.....8,6

Mittlere Sonnenscheindauer in Graz pro Jahr, in Stunden.....1.890
Mittlere Sonnenscheindauer in Klagenfurt pro Jahr, in Stunden.....1.830

Fußnotenapparat

¹ Wettbewerb European10, Ausschreibung, 2009, S. 13

² Sieverts, Thomas; Zwischenstadt, zwischen Ort und Welt Raum und Zeit Stadt und Land, Berlin 2008, S. 14

³ Sieverts, S. 15

⁴ *Stadt Graz Stadtplanungsamt*: 3.0 Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Graz, Online-Publikation, http://www.graz.at/cms/dokumente/10023905_1604103/3b4320a2/02_stek_verord.pdf, Stand: Dezember 2009, S. 21

⁵ *Stadt Graz Stadtplanungsamt*: 3.0 Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Graz, Online-Publikation, http://www.graz.at/cms/dokumente/10023905_1604103/3b4320a2/02_stek_verord.pdf, Stand: Dezember 2009, S. 86

⁶ Sieverts, S. 66

⁷ Sieverts, S. 122

⁸ Sieverts, S. 106

Literatur- und Medienverzeichnis

Angélin, Marc: Strategien zur Gestaltung der Zwischenstadt, Dynamische Kartografie, in: db deutsche bauzeitung, 137. Jahrg., 7/03, Leinfelden-Echterdingen 2003

Dufner, G. S., Marbet, G. A.: Der Faktor XIII des Menschen: eine Übersicht, in: Hämostaseologie, Vol. 22 Heft 1/2002, Stuttgart 2002

Frick, Dieter: Theorie des Städtebaus, Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt, 2. Auflage, Berlin 2008

Kipar, Andreas: Unterwegs zwischen Stadt und Land auf der Suche nach den neuen Orten, Online-Publikation, www.nsl.ethz.ch/index.php/en/content/download/289/1755/file, 1999

Körner, Stefan: Natur in der urbanisierten Landschaft, Ökologie Schutz und Gestaltung, Zwischenstadt Band 4, Wuppertal 2005

Otto, Daniela: Am Rand – Zwischen Stadt und Zwischenstadt, Aktuelle Stadterweiterungskonzepte, Hrg. Fakultät Architektur Umwelt Gesellschaft der Technischen Universität Berlin, Berlin 2006

Sieverts, Thomas: Zwischenstadt, zwischen Ort und Welt Raum und Zeit Stadt und Land, 3. Auflage, Berlin 2008

Stadt Graz Stadtplanungsamt: 3.0 Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Graz, Online-Publikation, http://www.graz.at/cms/dokumente/10023905_1604103/3b4320a2/02_stek_verord.pdf, Stand: Dezember 2009

Statistikangaben aus folgenden Online-Publikationen

http://www.linz.at/zahlen/120_StatLinks/

<http://www.innsbruck.at/io30/browse/Webseiten/Content/Statistik>

<http://www.graz.at/cms/beitrag/10023769/413927>

http://www.ktn.gv.at/39865_DE-LAND_UND_POLITIK-Zahlen_Fakten

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

http://www.trend.at/nw3/dyn/trend/top500_2009/start.php

Bildverzeichnis

- S. 2-3 Luftbild, Stadtplanungsamt Graz
- S. 10 Ausschreibung European10
- S. 13-19 Fotos Ausschreibung European10
- S. 19 Grafik TU Graz Institut für Städtebau
- S. 22 Fotos Ausschreibung European10 und Julia Url
- S. 32-33 Grafiken TU Graz Institut für Städtebau
- S. 34 Stadtentwicklungskonzept, Stadtplanungsamt Graz
- S. 36 Straßennetz, Stadtplanungsamt Graz
- S. 37 Öffentlicher Verkehr, Stadtplanungsamt Graz
- S. 39 Funktionelle Gliederung, Stadtplanungsamt Graz
- S. 41 Planungshinweise aus klimatologischer Sicht, Stadtplanungsamt Graz
- S. 54 Ausschnitt aus dem Liniennetzplan Graz
- S. 57 Fotos mit freundlicher Genehmigung: Medienkünstlerin Lia LIA www.liaworks.com

alle anderen Fotos und Grafiken: Julia Url

