

TU GRAZ

II

74.411/A.

BEZIRKSZENTRUM PUNTIGAM

DIPLOMARBEIT

ZUR ERLANGUNG DES AKADEMISCHEN
GRADES EINES DIPLOM-INGENIEURS
DER FACHRICHTUNG ARCHITEKTUR

VON WOLFGANG DOKONAL

TECHNISCHE UNIVERSITÄT GRAZ
ERZHERZOG-JOHANN-UNIVERSITÄT

DURCHGEFÜHRT AM
INSTITUT FÜR STADTEBAU, UMWELTGESTALTUNG
UND DENKMALPFLEGE

BETREUT VON
O. UNIV.-PROF. ARCH. DIPL.-ING. DR. TECHN. PETER BREITLING

GRAZ, IM APRIL 1991



"Das ist an und für sich schon selbst die größte Stärke,
daß Stadt etwas Planbares ist. Man kann jetzt schon
sagen, daß ich glaub', die Qualität einer Stadt
liegt je darin, daß immer mehr Planvorstellungen
I ANSTELLE EINES VORWORTES 1

II	PUNTI G A M E R B E Z I R K S G E S C H I C H T E	2
III	GEMEINSAM DURCH GRAZ - DAS GESTERN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS	7
IV	VERKEHR	13
V	BEZIRKSZENTRUM PUNTI G A M - ZUR ENTSTEHUNG	41
VI	STRUKTURÜBERLEGUNGEN	51
VII	ZUM ENTWURF	57
VIII	PLÄNE	72
IX	MODELLFOTOS	83
X	ALS BEISPIEL - CITYTERMINAL IN STOCKHOLM	89
XI	IMPRESSIONEN - STIMMUNGEN - DOKUMENTE	99
XII	ANSTELLE EINES NACHWORTES	111

Friedrich Kallert

II FURTIGANER BEZIRKSGESCHICHTE

"Das ist an und für sich schon selbst die größte Utopie, daß Stadt etwas Planbares ist. Man kann immer wieder Teile planen, und ich glaub', die Qualität einer Stadt liegt ja darin, daß immer wieder Planvorstellungen auftauchen, zum Teil eingebracht werden, dann steckenbleiben, nicht voll realisiert werden, und dann kommt schon wieder die nächste Utopie. Das heißt, eine Stadt ist auch eine - wenn man so will - Ansammlung von steckengebliebenen, nicht durchgeführten Utopien. Und es beginnt mit der Römerstadt, die sozusagen eben noch keine war, und dann wird die Stadt permanent überbaut, es kommen immer wieder neue Anschauungen von Teilaspekten der Stadt, es kommen immer neue wirtschaftliche Notwendigkeiten, es kommen andere Mittel, es kommen andere Vorstellungen ..."

Friedrich Achleitner

An der Kante der Terrasse, die den Abfall der Talaue
der letzten Eiszeit markiert, führte sich zu
eine Straße nach dem Süden, die heutige
Als erstes größeres

II PUNTIGAMER BEZIRKSGESCHICHTE

an ihr Feldkirchen, dessen
Markenortfunktion hatte.
Wohl Mitte des 19. Jahrhunderts war der Raum
aus über und Feldkirchen



zur Straße der

An der Kante der Terrasse, die den Abfluß der Mur nach der letzten Eiszeit markiert, führte seit Jahrhunderten eine Straße nach dem Süden, die heutige Triesterstraße. Als erstes größeres Dorf außerhalb der Stadt (Graz) lag an der ihr w Feldkirchen, dessen alte Pfarre Mittelpunktfunktion hatte.

Noch Mitte des 19. Jahrhunderts war der Raum zwischen der Karlau und Feldkirchen weitgehend siedlungsfrei, die Murauen und landwirtschaftliche Nutzung kennzeichneten die Landschaft. Am linksseitigen Mühlengang befanden sich einige Mühlen, in den Murauen gab es wenige Bauernhöfe und Gutsbesitzungen.

Um die Straßenkreuzung mit der heutigen Bezeichnung Wagramer Weg - Herrgottwiesgasse stand der Weiler Wagram (1823: 58 Bewohner, ein Pferd, 18 Ochsen und 21 Kühe). Südlich von Wagram stand die 1838 gegründete Brauerei, die schon damals den Mittelpunkt bildete. Einerseits lag sie an der Triesterstraße, der Hauptverkehrsline, andererseits führte eine Straße zur Mur und zur durch Brauereibesitzer Hold in jenen Jahren erbauten Holzbrücke nach Liebenau.

Im südlichen Teil der Rudersdorferstraße - an der heutigen Stadtgrenze - lag das rein agrarisch orientierte Straßendorf Rudersdorf (1869: 208 Einwohner). Jenseits der Südbahn stand bis zum Dorf Straßgang bzw. zur Trasse der Köflacher Bahn mit ihren

Wärterhäuschen kein einziges Gebäude. Nur etwas nördlich gab es an einer Kreuzung (Kapellenstraße-Kärntnerstraße) das Gasthaus zur Kapelle und 700 m südlich den Kellnerhof. Nördlich jenes Kellnerhofes wiederum wurde 1870/72 die LandesHeil- und Pflegeanstalt für Geisteskranke "Feldhof" (LSKH) errichtet.

1846 wurde die Bahnlinie Graz-Cilli der k.k. priv. Südbahngesellschaft eröffnet. 1859 errichtete die Brauerei Puntigam auf eigene Kosten eine kleine Bahnstation (heute der drittgrößte Bahnhof von Graz). Der Bahnhof war daher besonders auf den Personen- und Güterverkehr in Verbindung mit der Brauerei ausgerichtet.

Die Ortschaft Puntigam - der Name stammt von einer alten Fuhrmannsherberge - war im 19. Jahrhundert ein beliebter Zielort sonntäglicher Landpartien und Ausflüge, sowohl im Sommer als auch im Winter.

"Es wird vorzüglich im Winter, an den Sonntagen des Faschings, sehr häufig von der schönen Gräzerwelt besucht, und meistens eine Schlittenfahrt dahin gemacht. Da wird dann in dem artigen Saale den ganzen Nachmittag und bis in die Nacht getanzt, gejubelt und gezecht. Die Bedienung ist gut und billig." (Polsterer)

Die Ortschaften Rudersdorf, Wagram und ein Teil von Puntigam gehörten der Gemeinde Feldkirchen an. Der

andere Teil der Ortschaft Puntigam, den die zeitgenössische Verwaltung in Puntigam I und Puntigam II unterteilte, gehörte der Gemeinde Straßgang an.

1938 schließlich wurde Groß-Graz gebildet. Feldkirchen mußte die nördlichen Ortschaften (Wagram, Rudersdorf und Puntigam) nach Graz abtreten, und diese wurden zusammen mit der ehemals selbständigen Gemeinde Straßgang und dem Südteil des Bezirkes Gries bis 1946 zum Stadtteil Graz-Südwest vereinigt.

1946 wurde der XVI. Stadtbezirk aus den Katastralgemeinden Rudersdorf, Straßgang und Webling gebildet und nach seinem Schwerpunkt Straßgang benannt. Der Name Puntigam wurde formal durch die Katastralgemeinde Rudersdorf überdeckt.

Der ehemaligen Ausrichtung nach Feldkirchen war nun die Orientierung nach Straßgang gefolgt, insgesamt stand natürlich das Stadtzentrum im Mittelpunkt. Doch die Zugehörigkeit zu Straßgang war sowohl aufgrund der räumlichen Distanz wie auch durch die Triesterstraße, die eine eigene Hauptachse für den Verkehr bildete, nie durchschlagend. Darüber hinaus hatten die Puntigamer mit ihrer Pfarre (Heiliger Leopold, 1975), dem Schulzentrum, der Bezirksamtsexpositur, Bezirkszeitungen und natürlich auch durch ihre Brauerei eine starke Identität bewahrt bzw. als "Zuzieher" entwickelt.

Die mit großer Ambition geführten Verhandlungen um einen eigenen Bezirk wurden unter anderem auch dadurch erschwert, daß es in der ehemaligen Gemeinde Straßgang auch einen Ortsteil Puntigam gab und daß der Bezirk Gries nicht an einer Abtrennung seines Gebietes südlich des Zentralfriedhofes interessiert war. Am 30. Oktober 1986 behandelte der Grazer Gemeinderat in seiner Sitzung den Antrag auf Schaffung eines eigenen und neuen Stadtbezirkes. Mit der Konstituierung des neu gewählten Gemeinderates am 1. März 1988 wurde der XVII. Grazer Stadtbezirk unter dem Namen Puntigam errichtet.

Vgl. Karl A. Kubinzky "Zur Puntigamer Bezirksgeschichte" und Fritz Popelka "Die räumliche Entwicklung der Grazer Vorstädte bis zum 19. Jahrhundert"

Im alten Graz war ein öffentliches Massenverkehrsmittel weitgehend überflüssig, die Distanzen waren nicht so groß. Statt der heutigen Mobilitätswänge hatte man
**III GEMEINSAM DURCH GRAZ - DAS GESTERN DES
ÖFFENTLICHEN VERKEHRS**
das gesamte Straßennetz der inneren 6 Bezirke - bediente man sich noch immer der historischen Kutsche. Noch 1937 gab es in Graz 66 und in den Vorstädten 45 Kutscherunternehmungen. Es existierten auch Großkutschen, mit denen gleichzeitig mehrere Personen unterwegs waren, die nur durch ein ähnliches Fahrziel miteinander verbunden waren, also eine Art Sammeltaxi, die damals Omnibus hießen (= für alle).

Ab 1857 beschäftigte man sich in der Steiermark mit der Möglichkeit, die überlokale Eisenbahn in der Stadt durch eine Hippodirbahn (Pferdebahn) zu ergänzen. Ab 1865 wurde für Graz um die Konzession für eine Pferdestraßenbahn nach amerikanischem Vorbild verhandelt. Die ersten Projekte scheiterten an Kompetenzschungel von Gemeinde, Stadt und Kreis. 1868 wurde schließlich das "Pferdestraßenbahn-Gesetz" des Gemeinderates mit dem aus Prag und Berlin stammenden Bernhard Kollmann handelsseins. Der 1834 in Gerasdorf geborene Kollmann ließ zügig die Schanzen verlegen. Am 8. Juni 1878 wurde die Linie (Süd-)Bahnhof-Gebirgsplatz eröffnet, und die meisten einsparung stützenden

Im alten Graz war ein öffentliches Massenverkehrsmittel weitgehend überflüssig, die Distanzen waren nicht allzu groß. Statt der heutigen Mobilitätswänge hatte man sichtlich auch mehr Zeit. Im pferdegerecht gebauten Graz des späten 19. Jahrhunderts - das ist fast das gesamte Straßennetz der inneren 6 Bezirke - bediente man sich noch immer der historischen Kutsche. Noch 1937 gab es in Graz 66 und in den Vorstädten 45 Kutscherunternehmungen. Es existierten auch Großkutschen, mit denen gleichzeitig mehrere Personen unterwegs waren, die nur durch ein ähnliches Fahrziel miteinander verbunden waren, also eine Art Sammeltaxi, die damals Omnibus hießen (= für alle).

Ab 1857 beschäftigte man sich in der Steiermark mit der Möglichkeit, die überlokale Eisenbahn in der Stadt durch eine Hipposidirbahn (Pferdebahn) zu ergänzen. Ab 1865 wurde für Graz um die Konzession für eine Pferdestraßenbahn nach amerikanischem Vorbild verhandelt. Die ersten Projekte versandeten im Kompetenzdschungel von Gemeinde, Land und Staat. 1878 wurde schließlich das "Pferdebahn-Comité" des Gemeinderates mit dem aus Prag und Brünn erfahrenen Bernhard Kollmann handelseins. Der 1834 in Temesvar geborene Kollmann ließ zügig die Schienen verlegen. Am 8. Juni 1878 wurde die Linie (Süd-)Bahnhof-Jakominiplatz eröffnet, und die meisten einspännig gezogenen Wagen

wurden von der Presse als Beitrag zur "großstädtischen Physiognomie" von Graz gefeiert.

Sieht man von gelegentlichen Entgleisungen freundlicherweise ab, war die Tramway ein voller Erfolg. Auch für Firmlinge war eine neue Attraktion geschaffen, und nur Hunde waren vorläufig von der Fahrt ausgeschlossen. Noch im gleichen Jahr wuchs das Schienennetz auf 4 km. Die geringe Freude der nun konkurrenzierten Fiaker und Dienstmänner fand in Steinen ihren Niederschlag, die manchmal "entgleisungsträchtig" in die Schienen gelegt wurden. Aber schon 1880 hatte sich die erste Begeisterung beruhigt, und es wurde - wie oft noch später - über die Tarife, die Linienführung und die Arbeitsbedingungen diskutiert. Auch die Einbindung der Landesausstellung 1880 in der neuen Industriehalle (Messe) war umstritten. Der Verein Industriehalle wollte sich sogar mit einer eigenen Bahn selbständig machen. Dann wurde die Ausstellungslinie doch von der Grazer Tramway betrieben.

Als Kollmann 1885 starb, besaß sein Unternehmen u.a. 6445 m Doppelgleis, 29 Tramwaywaggons, 72 Pferde und 4 Fohlen. 1886 kaufte ein Frankfurter Konsortium (Gebrüder Sulzbach und Baß & Herz) den gesamten Betrieb. Unter der neuen Grazer Tramwaygesellschaft (GTG) wurden die Linien wiederum ausgeweitet, so daß man jetzt vom Hauptbahnhof bis zum Ostbahnhof, ferner

zum Schillerplatz, über die Reiterkaserne bis zum Hilmteich und rund um die Altstadt über den Lendplatz bis zur mittleren Annenstraße kutschiert werden konnte. 1898 begann nach mehr bürokratischen als technischen Problemen die Elektrifizierung der GTG. Am 23. 7. 1899 fuhr - welch ein nostalgisches Ereignis - in Graz die letzte Pferdestraßenbahn. Im letzten vollen Betriebsjahr (1898) beförderten die Pferde in ihren Schienenkutschen immerhin stolze 2,8 Millionen Passagiere. 1926 wurde eine zweite Wurzel der heutigen Straßenbahn ist der schon 1889 eröffnete elektrische Betrieb auf der Strecke Zinzendorfgasse-Mariatrost. Unabhängig vom Grazer Betrieb geht hier das erste Ansuchen auf das Jahr 1894 zurück. Zuerst wollte man sogar eine Dampftramway von Graz über St. Radegund auf den Schöckel führen. Auch an eine Fortsetzung der Linie bis Weiz war gedacht. 1895 wollte die Konkurrenz GTG dem Projekt mit einer Elektrischen vom Burgtor nach Mariatrost zuvorkommen. Sieger im Wettlauf um die Betriebsrechte war der Grazer Stadtbaumeister Andrea Franz. Seine Konzession gab ihm die Möglichkeit, 140 km Schmalspurbahn (bis Steinhaus und Pöllau) zu errichten. Realisiert wurde dann aber nur die Strecke vom Beginn der Zinzendorfgasse über den Hilmteich und Mariagrün bis zum Fuß des Mariatroster Kirchberges. Dort standen auch die Kraftstation, die Wagenremise und das Personalhaus.

Die von den Grazern gerne gesehenen rot gestrichenen Wagen verbanden die Ringlinie der GTG mit dem neuen Universitätsgelände und waren ein zweites Mal mit der Stadtstraßenbahn am Hilmteich verknotet.

Die GTG erweiterte um die Jahrhundertwende ihr Netz über die Stadtgrenze auf die Vorortegemeinden und schloß Eggenberg, Gösting, Andritz, St. Peter und den Nordteil von Feldkirchen (Puntigam) und fast auch Wetzelsdorf an ihre Linien. 1925 und 1926 wurde erstmals bis zur Ortsgrenze von Liebenau und über die Spange der neuen Schönaubrücke gefahren. Seit 1928 ergänzten Autobuslinien die Tramway, deren Netz nach dem 2. Weltkrieg schrumpfte (Lendplatz, Gösting, Ringlinie, Ort St. Peter). Auch die O-Bus-Linien waren dem Autobus auf die Dauer keine Konkurrenz.

Während nun der PKW-Verkehr im Wettbewerb mit dem öffentlichen Verkehr steht, waren es in den 30er Jahren die Radfahrer. Eine GTG Zählung brachte 1935 auf 1000 Straßenbahngäste 1030 Radfahrer. 1941 wurde aus der GTG eine weiterhin private GVG (Grazer Verkehrsgesellschaft). 1948 liefen Verträge aus dem Jahr 1895 aus und die Stadtwerke der Gemeinde Graz übernahmen unter dem Namen GVB (Grazer Verkehrsbetriebe) den öffentlichen Nahverkehr.

Heute liegt das Schwergewicht des Liniendienstes der Stadtwerke AG auf dem Autobus, jedoch werden wieder

einmal Ausbaupläne für die nach wie vor beliebte Straßenbahn diskutiert. Zumindest gleich alt ist das Gespräch über einen Tarif- und Fahrverbund aller Massenverkehrsmittel im Raum Graz.

Vgl. Karl A. Kubinzky "Gemeinsam durch Graz - Das Graz des öffentlichen Verkehrs"

Ein wesentlicher Aspekt der Standortwahl des neuen Bezirkszentrums für Puntigam ist der Verkehr. Die Verknüpfung zwischen **IV** dem **VERKEHR** verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Straßenbahn, Bus) ist eine lange überfällige Forderung und es erscheint äußerst sinnvoll, diese Verknüpfung mit einem Bezirkszentrum zu kombinieren. Da hier dann auch die Verknüpfung stattfinden soll (Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride), werden eine hohe Auslastung der vorhandenen Einrichtungen und Nutzungen, die im Rahmen eines "Bezirkszentrums" denkbar sind, gewährleistet.

Die reibende Verknüpfung der Verkehrsmittel wäre auch unter Umständen im Bereich des derzeit bestehenden Bahnhofes Puntigam zu bewältigen, jedoch wäre dieser Standort für das Bezirkszentrum etwas eingesengelter und ungünstiger. Außerdem ist die wesentliche Forderung der Reparatur des Schadens, den das Einsturzloch des Südgürtels im Herzen Puntigams verursacht hat, nicht erfüllbar.

Deshalb erscheint es mir zusätzlich sinnvoll und auch mit einem gewissen Systemcharakter verbunden, wenn die Verkehrslösung der Zukunft direkt auf der (hoffentlich letzten) Verkehrsfläche der Vergangenheit (Südgürtel) stattfindet.

Nun zu den Grundlagen der Verbesserung des ÖPNV und

Ein wesentlicher Aspekt der Standortwahl des neuen Bezirkszentrums für Puntigam ist der Verkehr. Die Verknüpfung zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Straßenbahn, Bus) ist eine lange überfällige Forderung und es erscheint äußerst sinnvoll, diese Verknüpfung mit einem Bezirkszentrum zu kombinieren. Da hier dann auch die Verknüpfung MIV/ÖPNV stattfinden soll (Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride), werden eine hohe Auslastung der zusätzlichen Einrichtungen und Nutzungen, die im Rahmen eines "Bezirkszentrums" denkbar sind, garantiert. das Gebiet der Region Graz-Süd mit 23

Die reine Verknüpfung der Verkehrsmittel wäre auch unter Umständen im Bereich des derzeit bestehenden Bahnhofes Puntigam zu bewältigen, jedoch wäre dieser Standort für das Bezirkszentrum etwas eingengter und ungünstiger. Außerdem ist die wesentliche Forderung der Reparatur des Schadens, den das riesige Loch des Südgürtels im Herzen Puntigams verursacht hat, nicht erfüllbar. In sehr unregelmäßigen Abständen auf. Die an

Deshalb erscheint es mir zusätzlich sinnhaft und auch mit einem gewissen Symbolcharakter verbunden, wenn die Verkehrslösung der Zukunft direkt auf der (hoffentlich letzten) Verkehrslösung der Vergangenheit (Südgürtel) stattfindet.

Nun zu den Grundlagen der Verbesserung des ÖPNV und damit auch zur Forderung eines S-Bahnnetzes für die Steiermark, im besonderen für die Region Graz-Süd.

Im folgenden werden der Ist-Zustand der Verkehrssituation und 3 S-Bahn-Varianten aus der Verkehrsstudie S-Bahn Steiermark von Sammer/Köstenberger/Fallast zitiert.

Istzustand

Das Rückgrat der Verkehrserschließung stellt die Bahn dar, die das Gebiet der Region Graz-Süd mit 13 Regionalzügen und 5 Schnell- bzw. Expreßzügen bedient. Die Regionalzüge fahren in unregelmäßigen Intervallen von rund einer halben bis 3 Stunden Abstand. Sie weisen mit wenigen Ausnahmen ungünstige Umsteigezeiten für Anschlüsse in Graz auf. Die Expreßzüge haben ganz unregelmäßige Intervalle. Die Bahnlinie Spielfeld-Straß nach Radkersburg weist 6 Zugpaare in sehr unregelmäßigen Abständen auf, die mit 6 Anschlußzeiten zwischen 2 und 15 Minuten an die Strecke Graz-Spielfeld angeschlossen sind.

Die zur Bahn parallel geführten Buslinien der ÖBB haben im Nahbereich von Graz einen relativ dichten Fahrplan, der eine mittlere Intervallzeit von nahezu einer halben

Stunde auf ergäbe. Allerdings ist kein Taktfahrplan erkennbar, da die Fahrplanzeiten sehr unregelmäßig sind. So gibt es zum Beispiel am Vormittag in beiden Richtungen ein Bedienungsloch von mehr als eineinhalb Stunden.

Die übrigen Buslinien haben eine weitaus niedrigere Bedienungshäufigkeit und auch keinen Taktfahrplan. Die Buslinien, die von Leibnitz wegführen, sind nur ganz selten auf den Zugfahrplan optimal abgestimmt. Die Buslinien der privaten Unternehmen Tropper (Graz - Zwaring), Weiß-Schlögel (Graz - St. Georgen, Marchtring, Glojach) und Matzer (Graz - Enzelsdorf) liegen im Untersuchungsgebiet, haben sich aber an der Verkehrserhebung nicht beteiligt. Da dies zahlenmäßig keine Rolle spielt und kaum eine Konkurrenzsituation zur Verbesserung der Hauptachse darstellt, beeinflusst dies das Ergebnis nicht wesentlich.

Generell ist der Istzustand des Verkehrsangebotes folgendermaßen zu charakterisieren:

ein wenig abgestimmtes ÖPNV-Netz ohne Taktfahrplan und ohne Tarif- und Fahrkartenverbund mit sehr geringer Attraktivität.

Dieses Angebot wird primär von jenen genutzt, die keine Alternative (Kfz) zur Verfügung haben. Der "Teilverbund" für Wochenpendler der Regionallinien und der Grazer Verkehrsbetriebe ist als "Alibiverbund"

einzustufen und Graz bringt die Verkäufung eine Attraktivitätssteigerung. Verkehrsbetriebe entsprechend

Der S-Bahnverkehr bleibt so wie im Ist-Zustand.

Variante S1

Diese Variante ist ident mit der Variante 1 der Studie von Prof. Rießberger (1. Ausbaustufe, Minimalvariante). Gegenüber dem Ist-Zustand wird die Bahnlinie Graz-Spielfeld aus der Sicht der Verkehrsnachfrage (des Nutzers) im Sinne eines S-bahnähnlichen Ausbaues folgendermaßen verändert:

- Auflösung der Haltestellen (Bahnhöfe) Abtissendorf, Werndorf, Lebring und Ehrenhausen auf die S-Bahn
- Verkürzung der Fahrzeit Spielfeld-Graz-Hauptbahnhof von derzeit 44 auf 34 Minuten (Beschleunigung um 23 %)
- Einführung eines 30-Minutentaktes in den Spitzenzeiten und des 60-Minutentaktverkehrs in Schwachlastzeiten anstatt des bestehenden Regionalverkehrs. Zu Spitzenzeiten zwischen 6 und 8 Uhr sind aus Kapazitätsgründen zusätzliche Züge notwendig. Der Expreszugverkehr bleibt erhalten.

- Am Hauptbahnhof in Graz wird die Verknüpfung mit den Linien der Grazer Verkehrsbetriebe entsprechend verbessert. (Doppelung des Angebotes)

Der Busverkehr bleibt so wie im Ist-Zustand. werden neue Zubringerbuslinien im 1-Stundentakt eingerichtet.

Dadurch entsteht ein S-Bahn-System mit einem an den Variante S1+B Spielfeld, Leibnitz, Wagna und Kaindorf abgestimmten Busliniensystem, um den Zubringerverkehr

Diese Variante entspricht der Grundvariante S1 mit folgenden ergänzenden Maßnahmen:

- Die Bahnlinie Spielfeld-Radkersburg wird im 1-Stundentakt, abgestimmt auf die S-Bahn, geführt (Übergangszeit rund 2 Minuten)
- Das Busliniennetz wird durch einen auf die S-Bahn abgestimmten Taktfahrplan ergänzt:
 - + die parallel zur Bahn führenden Buslinien sind im 1-Stundentakt mit Leibnitz als Knotenpunktsbahnhof zu führen. Dies entspräche etwa der derzeitigen mittleren Intervallzeit
 - + der Stadtverkehr in Leibnitz, Wagna und Kaindorf ist auf einen abgestimmten 1-Stundentakt zu verdichten (entspricht etwa einer Verdoppelung)

Zu den Zubringerbuslinien aus dem Sulmtal sind in einem 1-Stundentakt zu verdichten (entspricht etwa einer Verdoppelung des Angebotes) für die Bahnhöfe Kalsdorf und Wildon werden neue Zubringerbuslinien im 1-Stundentakt eingerichtet. Damit entsteht ein S-Bahn-System mit einem an den Bahnhöfen Spielfeld, Leibnitz, Wildon und Kalsdorf abgestimmten Busliniensystem, um den Zubringerverkehr zu beschleunigen.

Variante S4+B

Diese Variante hat zu Variante S1+B fünf zusätzliche Halte, je einen in Ehrenhausen, Lebring, Werndorf, Feldkirchen/Abtissendorf und Kärtnerstraße in Graz. Anstatt eines Haltes im Bahnhof Abtissendorf ist ein Halt an einer neuen Haltestelle "Feldkirchen/Abtissendorf" vorgesehen, die nördlich der Südautobahn liegt. Dadurch erhöht sich die Gesamtfahrzeit um 32 % auf 45 Minuten. Der ergänzende Busverkehr bleibt wie bei Variante S3+B. Diese Variante stellt einen S-Bahnverkehr mit einer möglichst dichten Haltestellenfolge dar und gewährleistet damit eine sehr direkte Erschließung.

Zu diesen Varianten, die im wesentlichen technische Detaillösungen betreffen, kommen nun zwei weitere, die meines Erachtens die wichtigsten Forderungen enthalten, obwohl diese nur als 'begleitende Maßnahmen' gelten. Dies sind die Forderungen nach einem Verkehrsverbund (Variante V) bzw. nach Parkraumbewirtschaftung (Variante P), ohne die sämtliche technischen Verbesserungen wirkungslos bleiben würden.

Die Forderung nach einem Verkehrsverbund besteht mit Recht schon lange (siehe "Gemeinsam durch Graz - Das Gestern des öffentlichen Verkehrs" von Karl A. Kubinzky) und ihre Umsetzung ist längst überfällig.

Die GVB wirbt zwar mit einem schönen Slogan "GELD SPAREN - VERBUND FAHREN" für den Grazer Tarifverbund. Dieser beinhaltet aber in Wirklichkeit im wesentlichen nur die Möglichkeit, im Regionalbus oder in der Bahn eine verbilligte Tageskarte bzw. Einzelfahrt der GVB zu lösen. Es scheint hier Schwierigkeiten zu geben, die einzelnen Unternehmen sozusagen "unter einen Hut" zu bringen. Deshalb dürfte wohl auch in Graz sanfter Druck des Gesetzgebers notwendig sein (Beispiel Zürich). Die "große Verbundlösung" wird sonst weiterhin ein Wunschtraum bleiben.

Die Variante P - die Parkraumreglementierung - erscheint mir überhaupt als die einzige Möglichkeit, um eine Verringerung des Autoverkehrs im Stadtgebiet trotz

steigenden Verkehrsaufkommens (Zulassungsstatistik) zu gewährleisten.

Die Studie beschreibt die Varianten V und P folgendermaßen:

Variante V

Untersuchungen zeigen, daß im ÖPNV ein größeres Informations- und Koordinationsdefizit besteht, so daß der ÖPNV ein sehr schlechtes Image hat. Bis heute sind die Betreiber des ÖPNV gewöhnt, daß

- die Passagiere auf sie angewiesen sind, weil sie keine Alternative haben. Dies gilt für jene Bevölkerungsgruppen, wie Schüler, Frauen, sozial Schwache und Pensionisten. Potentielle Nutzer, wie z.B. Pendler mit Auto werden nicht angesprochen und haben ein enormes Informationsdefizit. Dies führt zur Ansicht, daß der ÖPNV schlechter sei, als er tatsächlich ist.
- die Betreiber sich nur um die Bereitstellung des Angebotes in einer mehr oder weniger zufriedenstellenden Qualität kümmern müssen. Heute ist es notwendig, daß der ÖPNV, wenn er überleben will, sich um seine Kunden und potentiellen Nutzer kümmern muß. Eine Einstellung des ÖPNV würde aus

- sozialen und umweltpolitischen Gründen nicht vertretbar sein. Die Betreiber des ÖPNV müssen daher ihr Image verbessern und die Vorteile des ÖPNV aufzeigen.
- die ÖPNV-Linien anderer Unternehmen Konkurrenten sind. Dies führt zu Bedienungsverboten, nicht abgestimmten Fahrplänen, Linien, Haltestellen und Tarifen. Die wahre Konkurrenz ist das Auto. Deshalb ist der Zusammenschluß zu Verkehrsverbänden dringend notwendig (Köstenberger, Sammer, Besch 1981).
- für sie nur die im öffentlichen Verkehrsmittel verbrachte Reisezeit von Bedeutung ist. In Wirklichkeit ist für den Verkehrsteilnehmer die Tür-zu-Tür-Reisezeit von entscheidender Bedeutung. Deshalb muß sich der Betreiber des ÖPNV auch um die Zu- und Abgangszeit und um die Wartezeit kümmern. Dies kann durch die Bereitstellung von Park-and-Ride-Stellplätzen, Bike-and-Ride-Anlagen (in der Schweiz kommen bis zu 40 % der ÖPNV-Nutzer mit dem Rad zum Bahnhof) und attraktiven Haltestellen geschehen (Sammer 1986).

Somit enthält die Variante V folgendes geschnürte Maßnahmenpaket für die Region Graz-Süd:

- Einrichtung eines Verkehrsverbundes für alle betroffenen Verkehrsunternehmen, wie ÖBB, GVB, Post, GKB und private Unternehmen. Dieser Verbund beinhaltet die sogenannte "große Verbundlösung" mit Haltestellen-, Fahrplan-, Linien-, Tarif- und Informationskoordination, attraktive Tarifangebote, wie z.B. die "Grazerkarte" der GVB für die Region.
- Nutzergerechtes Marketing, Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, Hebung des Images des ÖPNV, aber keinesfalls mit üblicher "Waschmittelwerbung", sondern auf empirischen Erkenntnissen aufbauend, damit vorhandene Informationsdefizite abgebaut werden können. Keinesfalls dürfen aber die Werbemaßnahmen nur ein gutes ÖPNV-Angebot "vortäuschen". Es muß auch vorhanden sein.
- Förderung von Park-and-Ride und Bike-and-Ride durch Bereitstellung von bahnsteignahen Abstellplätzen für Pkw, Motorräder, Mopeds und Fahrräder; Fahrradabstellplätze müssen leicht bedienbar und wettergeschützt sein und ein diebstahlsicheres Einstellen ermöglichen.
- Benützerfreundliche und attraktive Gestaltung der Haltestellen und Bahnhofoanlagen, klares und einheitliches Informationssystem, einfaches und überschaubares Tarif- und Fahrkostensystem usw.

Das Maßnahmenpaket muß grundsätzlich mit einer Angebotsverbesserung verbunden sein.

Grundsätzlich sollten auch Maßnahmen der Variante P mit Angebotsverbesserungen des ÖPNV verbunden sein.

Variante P

Abschließend fällt die Studie von

Diese Variante setzt die Realisierung einer flächenhaften Parkraumreglementierung innerhalb des Grazer Gürtelbereichs der ersten sechs Bezirke nach folgendem Schema voraus:

- Alle öffentlichen Stellplätze werden werktags für die Zeit von 8.00 - 18.00 Uhr in Kurzparkplätze, Ladestellplätze, Behindertenstellplätze und Stellplätze für Sonderberechtigte umgewandelt, so daß keine frei verfügbaren Dauerstellplätze auf öffentlichen Straßen vorhanden sind.
- Alle Kurzparkplätze sind gebührenpflichtig und dürfen maximal 90 Minuten benützt werden; die Wohnbevölkerung erhält Ausnahmerechtigungen gegen Gebühr.
- Es wird eine effektive Überwachung installiert (z.B. eigenes Personal der Stadt, höhere Strafgebühren, deutlich lesbare Parkscheine).

Mit diesen Maßnahmen wird jener Pendler, der sein Auto zur Berufsausübung benötigt, in Garagen ausweichen. Grundsätzlich sollten auch Maßnahmen der Variante P mit Angebotsverbesserungen des ÖPNV verbunden sein.

Abschließend faßt die Studie von Sammer/Köstenberger/Fallast die Ergebnisse ihrer Untersuchungen folgendermaßen zusammen:

- Die Trendentwicklung des regionalen Verkehrs (Ziel- und Quellverkehr in bezug auf Graz) läßt bei Beibehaltung der derzeitigen Verkehrspolitik als Folge der soziodemographischen und der dezentralen Siedlungsentwicklung sowie der steigenden Motorisierung einen starken Rückgang des ÖPNV von bis zu 46 % erwarten. Gleichzeitig wird der Ziel- und Quellverkehr mit Kfz in der Größenordnung von 20-30 % zunehmen, wenn nicht konsequent gegengesteuert wird.
- Internationale Untersuchungen zeigen, daß es hierfür wirksame Maßnahmen gibt. Diese umfassen sowohl raumplanerische Maßnahmen (Verhinderung von weiterer Zersiedelung), als auch Maßnahmen im Verkehrsbereich. Die letztgenannten Maßnahmen müssen beinhalten:

- Angebotsverbesserungen im ÖPNV und nichtmotorisierten Verkehr ("hardware")
 - Gezielte Ordnungsmaßnahmen für den Kfz-Verkehr (Parkraumreglementierung, Verkehrsberuhigung, Tempolimits, usw.)
 - Verkehrsorganisatorische Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit, sowie Marketing für den ÖPNV und nichtmotorisierten Verkehr ("soft policies")
- Mit einem so abgestimmten Maßnahmenkatalog ist es möglich, den zu erwartenden Abgang vom ÖPNV im Ziel- und Quellverkehr bis 2011 etwa auszugleichen. Dies bedarf aber einer wesentlichen Änderung der Verkehrspolitik.
- Bei Realisierung der im Sinne der ÖPNV-Förderung "optimalen" Variante S4+B kann im gesamten ÖPNV zwischen der Hälfte und zwei Drittel und bei der Bahn rd. 100 % des zu erwartenden Verlustes des ÖPNV im regionalen Quell- und Zielverkehr abgefangen werden.

Konkrete Ergebnisse

- Eine Reduzierung der derzeitigen Halte der Bahn bei einem S-Bahnbetrieb bringt in Summe keinen Fahrgastgewinn. Dies erklärt sich daraus, daß das

durch Fahrzeit gewinnbare Fahrgastpotential durch Verluste als Folge der verschlechterten Erreichbarkeit im Einzugsbereich aufgelassener Halte wieder ausgeglichen wird (vergleiche Variante S1 mit Ist-Zustand). Fernverkehr und Nahverkehr aus Norden.

- Der optimale Fahrgastgewinn für den ÖPNV wird mit einem kurzen Abstand der Halte der S-Bahn in den derzeitigen Bahnhöfen und im Bereich der Kärntnerstraße erzielt. Der Halt im Bahnhof Abtissendorf soll in eine neue Haltestelle Feldkirchen/Abtissendorf nördlich der Südautobahn verlagert werden. Maßnahmen eines Busstrahlverkehrs
- Der Verknüpfungspunkt einer S-Bahn mit GVB-Linien in der Kärntnerstraße ist so attraktiv, daß er dem Hauptbahnhof über die Hälfte der umsteigenden Fahrgäste des ÖPNV aus Richtung Süden abnimmt. Durch diesen zusätzlichen Umsteigepunkt wird ein großer Teil von Graz besser erschlossen. Bei einer Planung dieser Umsteigehaltestelle ist eine Koordination mit der ÖPNV-Konzeption der Stadt Graz (längerfristige Umstellung auf Straßenbahnlinien und eine Kapazitätsausweitung der GVB-Linien) notwendig.
- Der Umsteigepunkt Hauptbahnhof hat sehr lange Umsteigewege, insbesondere zwischen der Bahn und den Linien 1 und 7. Eine Verbesserung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Attraktivität im

Sinne einer S-Bahn. Diese Verbesserung ist zusätzlich zur Schaffung einer Umsteigehaltestelle Kärntnerstraße notwendig, da neben dem verbleibenden Teil des Nahverkehrs aus Richtung Leibnitz auch für den gesamten Fernverkehr und Nahverkehr aus Norden, Westen und Osten Verbesserungen notwendig sind (siehe Projekt Rießberger).

- Eine Realisierung der S-Bahn ohne begleitende Maßnahmen des Bustaktverkehrs und der Bahn Spielfeld-Radkersburg bringt nur geringe Fahrgastzuwächse (vergleiche Variante S1 mit S1+B). Durch ergänzende Maßnahmen eines Bustaktverkehrs steigt das ÖPNV-Verkehrsaufkommen signifikant um rund 5 % und die Verkehrsbelastung der S-Bahn um rund 18 % (bezogen auf das Jahr 1988). Als Taktknoten sind vor allem Leibnitz und Spielfeld vorzusehen.

- Die neu zu schaffenden Buszubringerlinien zeigen kein für den regulären Linienbetrieb interessantes Verkehrsaufkommen. Deshalb ist dieser Zubringerverkehr nur bei Nutzung unkonventioneller Betriebsformen, wie z.B. bedarfsgesteuerter Rufbus, Kleinbusbetrieb gemeinsam mit Schülerbussen, realisierbar.

- Ein großer Teil der Fahrgastzuwächse der S-Bahn geht auf Kosten der parallel geführten Buslinien. Um

- eine nicht zweckmäßige Konkurrenzierung auszuschalten (insbesondere ist die Frage der Einnahmenverluste zu klären), ist die Schaffung eines Verkehrsverbundes notwendig.
- Über die Verbesserung der technischen Infrastruktur des ÖPNV hinaus sind unbedingt auch Maßnahmen, wie permanente Öffentlichkeitsarbeit, Marketing für den ÖPNV, Schaffung eines Verkehrsverbundes, Park-and-Ride, Bike-and-Ride an allen Bahnhöfen und Parkrestriktionen in Graz, notwendig. Damit kann das gesamte ÖPNV-Fahrgastaufkommen auf insgesamt 25 % und die S-Bahn-Verkehrsbelastung auf rund 41 % gesteigert werden (Bezugsjahr 1988).
 - Der Verbesserung des städtischen Angebots der Grazer Verkehrsbetriebe kommt für den regionalen ÖPNV eine große Bedeutung zu, da etwa ein Drittel der Verkehrsleistung (bezogen auf die Zeitdauer) der regionalen Verkehrsteilnehmer in städtischen Verkehrsmitteln erbracht wird. Das heißt, daß z.B. eine Beschleunigung der Bus- und Straßenbahnlinien der GVB um 15 % sich auf die Fahrzeit der regionalen Verkehrsteilnehmer im Verkehrsmittel selbst um 5 % auswirkt.

ÖPNV - Öffentlicher Personennahverkehr

MIV - Motorisierter Individualverkehr

Als für mein Projekt wichtigste Aussage der Studie von Sammer/Köstenberger/Fallast ergibt sich die entscheidende Bedeutung des Park & Ride im Konnex mit dem neu zu schaffenden S-Bahn-Netz und der Anbindung an die anderen ÖPNV-Möglichkeiten. Allein mit dem ÖPNV ist nämlich bei der Siedlungsstruktur der Steiermark der gesamte Pendlerverkehr nicht zu ersetzen. Deshalb muß der verbleibende und notwendige Individualverkehr möglichst weit vor der Stadt abgefangen werden und in den ÖPNV umgeleitet werden. Der Standort Puntigam erscheint mir dafür besonders gut geeignet, weil er durch die Triesterstraße und die Anbindung an den Südgürtel (Ironie des Schicksals) und damit an die Autobahn die besten Voraussetzungen hat. Für wichtig erachte ich auch, daß der Park & Ride-Standort Puntigam im Vergleich zur Alternative beim neuen S-Bahnhof Kärntnerstraße doch entscheidend näher am Stadtrand liegt eine bedeutende Forderung für einen Park & Ride-Standort. Wer schon recht weit in die Stadt hineingefahren ist, fährt doch eher gleich zu seinem Ziel durch (falls nicht die Parkreglementierung schon entscheidend "gegriffen" hat).

Der größte Verkehrsanteil für den Park & Ride-Standort Puntigam kommt von der Autobahn und damit über den Südgürtel (A9 6500 Pkw täglich, Kärntnerstraße 1970 täglich). Darum erweist sich ein Park & Ride-Standort

westlich der ÖBB-Trasse im Industriegebiet als beste Lösung. Eine gute Verknüpfung mit S-Bahn und Straßenbahn/Bus ist dabei Voraussetzung.

Wichtig für den Bezirk Puntigam wäre auch eine entscheidende Verringerung des Verkehrs auf der Triesterstraße in Puntigam (dzt. 1940 Pkw täglich). Der mögliche Park & Ride-Standort am neu zu schaffenden S-Bahnhof Feldkirchen/Abtissendorf könnte dazu einen wesentlichen Beitrag leisten.

Als Abschluß des Kapitels VERKEHR möchte ich noch drei aktuelle Beispiele für das Verhältnis zwischen Verkehr und Großstadt anführen.

Erstes entscheidendes Faktum ist, daß die funktionierende Großstadt zwangsläufig mehr Verkehr anzieht, als sie verkraften kann. Noch dazu können die gewachsenen Stadtstrukturen in Europa (häufig mit mittelalterlichem Stadtkern) nicht für den Autoverkehr adaptiert werden.

Die Beispiele Stockholm, Zürich und Bologna zeigen aber doch exemplarisch auf, daß es möglich ist, den ÖPNV auf Kosten des Individualverkehrs zu bevorzugen. Weiters drücken die genannten Beispiele aus, daß ohne Zwangsmaßnahmen gegen den Individualverkehr (vor allem durch Reglementierung des Parkraumes) und ohne Angebotsverbesserung des ÖPNV "wirklich nichts geht". Es kommt vor allem darauf an, den ÖPNV

konkurrenzfähig zu machen, was nur durch Behinderungen des MIV möglich ist. (Unbehinderter MIV wird aufgrund der Haltestellen immer schneller sein als ÖPNV.)

Allerdings ist dabei auch ein psychologisches Problem zu bewältigen:

die hohe "Schmerzgrenze" des Autofahrers.

Der Autofahrer ist nämlich durchaus bereit, die Vorteile des Autos (ständige Verfügbarkeit, Individualität) mit den Unannehmlichkeiten der langen Parkplatzsuche und mit Stausituationen in Kauf zu nehmen. Er ist jedoch nicht bereit, zehn Minuten auf ein öffentliches Verkehrsmittel zu warten.

Ein weiteres Problem dabei ist das mangelnde Kostenbewußtsein des Autofahrers. Die Kosten eines Weges mit dem Auto werden fast nie vollständig kalkuliert. Die wirkliche Berechnung der Fahrtkosten (Kilometergeld inclusive Wiederbeschaffungswert und Wertverlust) wird bei der Entscheidung, einen Weg mit dem Auto zu fahren, selten angestellt. Zusätzliche Risiken (Unfall) werden ebenfalls nicht einbezogen. Kosten, die direkt zu entrichten sind (z.B. Parkgebühren), sind hingegen eher bewußt.

Nun zu möglichen Lösungen des Verkehrsproblems.

Stockholm In Stockholm ist durch die geringe Anzahl
In Stockholm scheint die "Überredungskunst" der
Stadtplaner jedenfalls bereits zu greifen. 80 % der
Stockholmer Bevölkerung fährt mit öffentlichen
Verkehrsmitteln zur Arbeit. Das Image der U-Bahn ist
groß, die Stationen werden von Künstlern ausgestaltet.
Ein dichtes Streckennetz sorgt für schnelles
Vorwärtskommen und es gibt großen Komfort. Die
Architektur für die notwendigen Verkehrsbauten wird
großzügig angelegt (neuer Busbahnhof in Stockholm -
City-Terminal) und es gibt neue Ideen für zusätzliche
Extras. Dazu zählen der Komfortbus mit Telefon, Zeitung
und Kaffee. Eine neue Idee ist auch die Verlegung der
Busspuren in die Fahrbahnmitte, damit sie nicht
andauernd von In-zweiter-Spur-Parkern verstellt
werden.

Pünktlichkeit ist das wesentlichste Merkmal. Busse haben
Sender, die den Ampeln mitteilen, in welche Richtung der
Bus weiterfahren will.

Fahrgastinformation ist besonders wichtig. Warten ist
besonders dann unangenehm, wenn man nicht weiß,
wielange es noch dauern wird und auch, wenn mitten in
einem Weg Wartezeiten entstehen (Umsteigen). Besondere
Bedeutung dabei hat die Gleichmäßigkeit, daß also keine
Verspätungen auftreten.

Autofahren in Stockholm ist durch die geringe Anzahl von Parkplätzen ein Ärgernis. Diskutiert wurde auch die Forderung:

7 Jeder Autofahrer soll eine Netzkarte der ÖPNV kaufen, wenn er in die Stadt fahren will.

Wahrscheinlich wird sich ein elektronisches Mautsystem anstelle durchsetzen.

Aber die Stadt braucht auch funktionierenden Individualverkehr. Nach Petersen ist 75 % des derzeitigen Verkehrsaufkommens für Stockholm wirtschaftlich notwendig.

Zürich

Das Verkehrskonzept von Zürich aus dem Jahr 1987 (das sogenannte "Blaubuch") zeigt 5 Forderungen bzw. Zielsetzungen auf:

- Förderung des ÖPNV
- Kanalisierung des MIV
- Beruhigung der Wohnzonen
- Reduktion der Parkplätze
- Reduktion des MIV insgesamt

Inzwischen fahren 75 % der Zürcher mit S-Bahn/Tram zur Arbeit. Es wurde dem ÖPNV absoluter Vorrang eingeräumt und das Auto stark eingebremst. Wenn man die Zielsetzung nach weniger MIV durchsetzen will, muß man auch konsequent auf neue Straßen und Parkplätze in der Stadt verzichten. In Wohngebieten wurden Berliner Kissen (Teilschwellen) errichtet.

Im Zuge des Verkehrsverbundes wurde das S-Bahnnetz stark ausgeweitet; 2000 Züge werden täglich am Hbf Zürich abgefertigt. Das Image der S-Bahn ist sehr gestiegen ("auch der Generaldirektor fährt in Zürich S-Bahn"). Dieser Aufwand drückt sich auch in der Architektur aus (Bahnhof Stadelhofen).

Derzeit wird der ÖPNV stark subventioniert. Die Kosten eines Fahrscheines liegen etwas höher als in Wien. Die Abrechnung erfolgt über Verkehrsverbund, der von den

Bürgern gegen den Willen einzelner Unternehmen erzwungen wurde (!). Auf längere Sicht soll der gesamte Verkehr marktwirtschaftlichen Grundsätzen unterliegen.

verdrängt, mit Ausnahme der Anreiner bzw. der
Züricher Baustadtrat Rudi Aeschbacher: Je willten
"Wird der Autofahrer nicht gebremst, wird ihm nicht bewußt die Attraktivität des Autofahrens vermindert. So steigt er nicht um, auch wenn wir den öffentlichen Nahverkehr noch so gut ausbauen. Es braucht also behindernde und da einengende Maßnahmen, damit überhaupt unsere anal Zielsetzungen teiler - und weniger Straßenverkehr, weniger Belastungen und mehr Stadt- und mehr Umweltqualität und Lebensqualität - erreicht werden können." Schwierigkeit des Umsteigens

zwischen Auto und Bus, vergleichbar mit Hinzusetzen bzw. Schloßsaal

Bologna

Bologna hat den radikalsten Weg bestritten. Über Nacht wurde beinahe der gesamte MIV aus der Stadt verdrängt, mit Ausnahme der Anrainer bzw. der Sonderfahrten. 200.000 pro Stunde wollten zu Spitzenzeiten in die Stadt, was absolut unträglich war. Deshalb stimmten 78 % der Bevölkerung für die neue Verkehrslösung. Zusätzlich wurde ein Verkehrskonzept für den Restverkehr vom Münchner Verkehrsplaner B. Winkler erstellt, das versucht, die verbleibenden Verkehrsströme zu kanalisieren, aufzuteilen und weiter zu entflechten. Schnelles Vorwärtskommen der Autobusse soll gesichert werden. Winkler spricht von der "psychologischen Schwierigkeit des Umsteigens" zwischen Auto und Bus, vergleichbar mit Einzelzimmer bzw. Schlafsaal.

Wesentliche Erkenntnisse aus den vorangegangenen

Beispielen

Ein gutes Angebot des ÖPNV mit gleichzeitiger Erschwernis des MIV ist durchaus erfolgversprechend (bis zu 80 % Benutzer des ÖPNV). Der Individualverkehr muß "von oben" unter Druck gesetzt werden. Vom Autofahrer selbst kommt kein Innovationsdruck. Es geschieht nur etwas, wenn die Führung einer Stadt auch politischen Mut aufbringt. Als Anreiz: es läßt sich damit auch politisch gut überleben (siehe d/A Rudi Aeschbacher/Zürich).

Graz scheint auf dem richtigen Weg zu sein - zu hoffen bleibt, daß die Ansätze nicht versanden! (Die Studien und Untersuchungen kommen auch schon in die Jahre, ohne daß wirklich Entscheidendes aus den Vorschlägen verwirklicht worden wäre.) Mitentscheidend wird sein, daß die Parkraumreglementierung auch "durchgezogen" wird und ein vernünftiger Verkehrsverbund installiert wird. Bauten, wie mein Vorschlag für ein Bezirkszentrum in Kombination mit Bahnhof und Park & Ride, stellen eine wichtige Ergänzung dieses Verkehrskonzeptes dar und sollten an allen Verkehrsknotenpunkten in der Peripherie zusätzliche Anreize schaffen.

Zum Abschluß dieses Kapitels möchte ich kurz den Zusammenhang zwischen Raumplanung und Verkehrsaufkommen darlegen.

Es ist keine Frage, daß die Siedlungsstruktur der Steiermark für einen Gutteil ihrer Verkehrsprobleme verantwortlich ist. Eine zersiedelte Struktur kann niemals optimal von einem ÖPNV erschlossen werden. Die Siedlungstätigkeit in der Steiermark hat sich immer am Vorhandensein von Flächen und nie an der Erschließung derselben orientiert. Das führt bei den derzeitigen gesellschaftlichen Strukturen - Wohnen am Land/Arbeit in der Stadt - zu gewaltigen Verkehrsbelastungen. Deshalb hat die Raumplanung hier ganz sicher die Aufgabe steuernd einzugreifen.

Untersuchungen haben ergeben, daß die Bevölkerung im Nahbereich der Bahn (Höfe) diese für bis zu 80 % ihrer Wege nützt. Es leben aber nur 11 % der österreichischen Bevölkerung im Nahbereich einer Bahn.

Um auf Puntigam und dessen zukünftiges Zentrum zurückzukommen führt dies zur Forderung, im Kern von Puntigam die Wohnbevölkerung zu verdichten, da dies mit einer Voraussetzung für ein optimales Funktionieren eines Orts- bzw. Bezirkszentrums darstellt. Deshalb soll im Rahmen des Bezirkszentrums und im zentralen Gebiet von Puntigam zusätzlich eine Wohnbebauung geschaffen werden. Die Ausweisung des Gebietes als Industriezone

im Flächenwidmungsplan wird dabei bewußt ignoriert, da sie von der derzeitigen Situation (Loch des Südgürtels) bestimmt wird.

BEZIRKSZENTRUM PUNTIGAM - ZUR ENTSTEHUNG

Puntigam ist zwar seit über drei Jahren ein eigener Bezirk, aber das Erreichen einer stärkeren Identität konnte in diesem Zeitraum nicht festgestellt werden.

V BEZIRKSZENTRUM PUNTIGAM - ZUR ENTSTEHUNG

Wo und was ist eigentlich Puntigam?

Theoretisch ist diese Frage leicht zu beantworten - die Grenzen des XVII. Bezirks sind laut Stadtplan genau nachvollziehbar und weisen sogar einige markante Punkte auf: Zentralfriedhof im Norden und Mur im Osten. Zwischen Straßgang, Seiersberg, Feldkirchen und Puntigam sind die Grenzen hingegen nicht so leicht ablesbar.

Das drückt sich auch in verwaltungstechnischen Belangen aus. Nicht wenige Haushalte im Süden von Graz, am Rande von Puntigam, haben ihre Hauptbeziehungsrichtung zwar nach Puntigam (Post, Telefon, GVB) gehören aber zum Gemeindegebiet von Seiersberg und für ihre geistliche Betreuung ist beispielsweise die Pfarre Feldkirchen verantwortlich.

Wenn man nun fragt, wo das Zentrum des Bezirkes Puntigam liegt, so ist diese Frage laut Stadtplan wiederum ziemlich eindeutig zu beantworten - im Gebiet um die Brauerei Puntigam, im Kreuzungsbereich zwischen Puntigamerstraße und Orientierstraße, der Kreuzung der Mitterstraße und der alten Hauptstraße in die

Puntigam ist zwar seit über drei Jahren ein eigener Bezirk, aber das Erreichen einer stärkeren Identität konnte in diesem Zeitraum nicht festgestellt werden. Es ist klar zu erkennen, daß die Brauereigebäude zwar die Wo und was ist eigentlich Puntigam? darstellen, aber die Umgebung derselben eine Theoretisch ist diese Frage leicht zu beantworten - die Grenzen des XVII. Bezirks sind laut Stadtplan genau nachvollziehbar und weisen sogar einige markante Punkte auf: Zentralfriedhof im Norden und Mur im Osten. Zwischen Straßgang, Seiersberg, Feldkirchen und Puntigam sind die Grenzen hingegen nicht so leicht ablesbar. Das drückt sich auch in verwaltungstechnischen Belangen aus. Nicht wenige Haushalte im Süden von Graz, am Rande von Puntigam, haben ihre Hauptbeziehungsrichtung zwar nach Puntigam (Post, Telefon, GVB), gehören aber zum Gemeindegebiet von Seiersberg und für ihre geistliche Betreuung ist beispielsweise die Pfarre Feldkirchen verantwortlich. Wenn man nun fragt, wo das Zentrum des Bezirkes Puntigam liegt, so ist diese Frage laut Stadtplan wiederum ziemlich eindeutig zu beantworten - im Gebiet um die Brauerei Puntigam, im Kreuzungsbereich zwischen Puntigamerstraße und Triesterstraße; die Einmündung der Mitterstraße und der Alten Poststraße in die

Triesterstraße bilden auch geometrisch das Zentrum des Bezirks. Sieht man sich dieses Gebiet dann in der Realität an, so ist klar zu erkennen, daß die Brauereigebäude zwar die wichtigsten Bauwerke zur Identität von Puntigam darstellen, aber die Umgebung derselben eine hauptsächlich öde Verkehrslandschaft ist. Verschärft wird diese Situation noch durch die Unterführung des Südgürtels (B 67a), der ein riesiges Loch in das Herz Puntigams gerissen hat. Es klingt wie eine Ironie des Schicksals, daß die Puntigamer in nach langem, erfolgreichem Kampf um einen eigenen Bezirk umgehend mit einer der (wahrscheinlich letzten) "großen" Grazer Verkehrslösungen in ihrem Kerngebiet beglückt worden sind!

Auch wenn man öffentliche Einrichtungen, Gewerbe und dichtere Wohnbebauung sucht, wird man im vermeintlichen Zentrum nicht oder nur teilweise fündig. Der Knotenpunkt zwischen Mitterstraße und Triesterstraße stellt sich hier mit Cafe, Bank, Post, Apotheke, Drogerie, Kaufhaus und Blumenladen als einzige Verdichtung heraus. Schule und Kirche liegen abseits in der Gradnerstraße, Bezirksamt in der Berschenygasse. Alle diese Einrichtungen sind vom öffentlichen Verkehr nahezu unberührt. Der Bahnhof in der Mitterstraße ist noch die beste Anbindung - leider

fährt kaum je ein Zug ... Die Straßenbahnhaltestelle befindet sich nördlich der Brauerei. Circa jede halbe Stunde fährt von dort ein GVB-Bus nach Süden weiter.

Es gibt auch keinen vernünftigen Radweg im Bereich Puntigam. Weder im Ladengebiet der Mitterstraße, wo das Einkaufen bzw. Fortbewegen ohnedies zum Spießrutenlauf wird, noch entlang der Triesterstraße oder Bahn.

Selbst die Polizei hat sich inzwischen aus Puntigam zurückgezogen und wurde in die Kärntnerstraße verlegt. Übrigens ignorieren auch die Verkehrsschilder die Tatsache, daß der wesentliche Teil der Infrastruktur von Puntigam südlich der B 67a liegt und schickt hoffnungsfrohe Puntigambesucher in Richtung Zentralfriedhof (siehe IMPRESSIONEN - STIMMUNGEN - DOKUMENTE).

Alles in allem ist die derzeitige Situation in Puntigam eher unbefriedigend und wird auch nicht durch die Nähe zum Flughafen Thalerhof mit seinen Draken verbessert.

Es ist also dringend an der Zeit, etwas gegen die permanente Tendenz zur Verschlechterung in Puntigam zu unternehmen.

Ohne Verbesserungsmaßnahmen wird Puntigam als Bezirk eigentlich nicht erhaltenswert sein und könnte genausogut wieder den angrenzenden Bezirken zugeordnet werden. Im Falle einer Kartellbildung im

Brauereigewerbe wäre auch eine Umbenennung in den Ortsteil "Goldfassl" oder die "Mövenvorstadt" denkbar. Dabei ist das Gebiet um die Brauerei Puntigam sehr wertvoll, da es verkehrstechnisch gut an Graz angebunden ist (Straßenbahn) und mit zukünftigen Maßnahmen (S-Bahn) noch besser angebunden werden kann.

Deshalb schlage ich für das Kerngebiet um die Brauerei die folgenden Rettungsmaßnahmen vor:

Als wesentlichste Maßnahme fordere ich eine Umwandlung des Südgürtels in diesem Bereich in eine Unterflurtrasse. Das ist technisch sehr leicht machbar, da der Südgürtel ohnehin unter der Bahn und der Triesterstraße durchgeführt wird und die eiszeitliche Höhenstufe schon im Bereich westlich der ÖBB-Trasse überwunden hat. Es geht also hauptsächlich darum, im Bereich zwischen ÖBB-Trasse und Triesterstraße, beziehungsweise weiter bis zur eiszeitlichen Kante, einen "Deckel" über den Südgürtel zu stülpen. Damit erreicht man gleich mehrere Effekte:

- Die Lärmbelastung im Kerngebiet wird verringert.
- Das unwirtliche Loch stört nicht mehr die Brauerei bzw. das gesamte Gebiet.

- Es wird zusätzlich wertvollstes Bauland geschaffen, wobei hier noch anzumerken wäre, daß dieses Bauland vom Bund zur Verfügung gestellt werden müßte und die Grundstückskosten sich eigentlich aus den Kosten der Herstellung des "Deckel" ergeben.

Weitere Maßnahmen betreffen dann die zu errichtenden Bauten im Kerngebiet. Bereich zwischen Mitterstraße,

Frachtgasse und Bahn. In der Frachtgasse sind

Wie wichtig raumbildende Baukörper in diesem Bereich sind, hat sich gerade beim Abriß der südlich der Brauerei gelegenen ehemaligen Stallungen gezeigt. Obwohl schon lange funktionslos, bildeten sie dennoch einen wesentlichen Raumabschluß, um Puntigam als Ort erleben zu können. Die Situation in Puntigam hat sich nach Abbruch dieser Gebäude schlagartig verschlechtert, obwohl in diesem Bereich der Südgürtel noch nicht im Bau war.

Dieses Erlebnis hat mit dazubeigetragen, daß ich mich in meiner Diplomarbeit mit diesem Bereich beschäftigte, wenn ich auch (noch) kein Puntigamer bin.

Weiters erscheint wesentlich, daß im Kerngebiet um die Brauerei zusätzlich zu den erforderlichen Gemeinschaftsbauten (Bezirksamt, S-Bahnhof) eine Verstärkung der Wohnbevölkerung vorgenommen wird. Dafür eignen sich vor allem zwei Gebiete:

- erstens das Grundstück der ehemaligen Stallungen zwischen der Triesterstraße und der gleichzeitlichen Geländekante; dieses Gebiet könnte durchaus eine Bevölkerungszahl von bis zu 1000 Personen aufnehmen. aus Kostengründen notwendig ist, und

- als zweites wichtiges Gebiet für eine Geschößbebauung erweist sich der Bereich zwischen der Mitterstraße, Frachtgasse und Bahn. In der Frachtgasse sind bereits zwei Geschößbauten vorhanden, die nach Abbruch der Fabrikshallen und der geforderten Verlegung des Bahnhofes nach Norden geradezu eine Ergänzung verlangen. Organisatorisch erscheint dieser Bereich etwas problematischer, da hier doch mehrere Grundeigentümer "unter einen Hut" zu bringen sind.

Auch im Rahmen des Bezirkszentrums sollte ein Teilbereich (OG in den Seitenflügeln) mit Wohnungen versehen werden.

Wichtig erscheint auch die Verlegung des Bahnhofes in den Bereich der Kreuzung Bahn/Südgürtel, um die Verknüpfung mit den Grazer Verkehrsbetrieben zu erleichtern und die Anbindung an die westseitig der Bahn gelegene Park & Ride-Anlage zu optimieren.

Dies ist auch für die neue Haltestelle Puntigam-Zentrum der Straßenbahnlinie 5 von Vorteil, da diese Haltestelle bei dem erweiterten Konzept einer Überführung der ÖBB-Trasse mit der Straßenbahn und anderen

Weiterführung bis zur Gradnerstraße sinnvollerweise nur in diesem Bereich sein kann, um das Umsteigen zur Bahn bzw. zum Park & Ride zu ermöglichen. Auch wenn auf diese Überführung verzichtet werden soll, was möglicherweise aus Kostengründen notwendig ist, und die Straßenbahn nur westseits der Triesterstraße mit der ÖBB (S-Bahn) bzw. dem Bezirkszentrum verknüpft wird, ist dieser Standort des Bahnhofes von Vorteil.

Weiters sollte die bestehende Parkanlage in der Mitterstraße nach Verlegung des Bahnhofes und nach Abbruch des Bahnhofgebäudes erweitert und mit einem Grünweg an die Rudersdorfer Muraueu angeschlossen werden.

Die Mitterstraße soll für den motorisierten Verkehr gesperrt werden und nur mehr als Fuß-/Radweg benutzt werden können. Dies umso mehr, als eine Verwirklichung des S-Bahn-Konzepts eine wesentliche Steigerung der Zugsfrequenz bringen würde.

Überlegenswert scheint in diesem Zusammenhang auch eine Unterführung für diese Fuß-/Radwegbeziehung, die bei genügender Großzügigkeit hier doch die beste Lösung wäre. Dies ist aber baulich behutsam zu handhaben, um nicht den berüchtigten Tunneleffekt zu erzeugen.

Die Mitterstraße selbst soll zwar keine Sackgasse werden, doch es soll nur mehr die Beziehung zur

Hafnerstraße für den MIV benützlich sein. Die Verbindung Mitterstraße-Schwarzer Weg über "Am Wagrain" soll unterbrochen werden! Hier zeigt sich nämlich, daß auch der Bürgerwille nicht immer die beste Lösung ist. Die Anbindung von "Am Wagrain" an den Südgürtel in Verbindung mit dem Schwarzen Weg war nämlich von den Bürgern gefordert worden. Sie ist aber abzulehnen, da sie einen Schleichweg aus der Mitterstraße zum Südgürtel ermöglicht.

Dabei ist auch das Kuriosum entstanden, daß der Schwarze Weg in Verbindung mit "Am Wagrain" zwar am Südgürtel angebunden wurde, jetzt aber versucht wird, mit Verbotstafeln (Linksabbiegeverbot vom Westen kommend) die Anrainer des Schwarzen Weges vor Durchzugsverkehr zu schützen.

Für den MIV sollte als Ersatz für die Mitterstraße die Gradnerstraße verlängert und mittels einer Unterführung der ÖBB-Trasse an die Triesterstraße angebunden werden.

Der nördliche Teil der Mitterstraße, die Frachtenstraße und die Berschenygasse sind der Zufahrt zum Wohngebiet bzw. zum Bahnhof vorbehalten.

In diesem Zusammenhang sollte auch überlegt werden, ob es nicht sinnvoll wäre, die vereinzelt Industriebetriebe zwischen Berschenygasse und der Verlängerung der Gradnerstraße anzusiedeln, um auch hier die

Wohnbebauung zu forcieren. Dies dürfte zwar vorerst eine Utopie sein, wäre aber bei einem Erfolg des "Zentrums Puntigam" aufgrund der räumlichen Nähe durchaus denkbar. STRUKTURÜBERLEGUNGEN

Alle zuvor besprochenen Problempunkte führen zu folgenden Strukturforderungen:

Verkehr VI STRUKTURÜBERLEGUNGEN

Der SÜDGRÜTEL (D 67a) soll im Kernbereich Puntigam nicht in "Erscheinung" treten und überbaut werden.

Die AUF- UND ABFAHRTEN ZUM SÜDGRÜTEL werden im wesentlichen belassen, nur die Abfahrt Richtung Osten wird an der Brauerei entlanggeführt und erst vor der Geländekante nach Süden geführt.

Der SCHWARZE WEG soll eine Brücke über den Südgrütel erhalten und im ursprünglichen Verlauf wiederhergestellt werden. Er soll vom Südgrütel abzweigen und erschließt zusätzlich die Park- & Grünanlage auf der Westseite der UBB-Trasse von der Brauerei aus.

AM NACHHAIN soll ab Hafnerstraße eine Rad- & Fußweg- bzw. Rad-/Fußbeziehung geführt werden.

Die MITTERSTRASSE soll im Bereich der Hofgasse für den MIV gesperrt werden.

Die GRADNERSTRASSE soll zur Hofgasse verlängert werden (Unterführung der UBB-Trasse).

Alle zuvor besprochenen Problempunkte führen zu folgenden Strukturforderungen:
Verlauf nach nicht verändert werden, eventuell vierspurigen Teil
Verkehr

Der SÜDGÜRTEL (B 67a) soll im Kernbereich Puntigam nicht in "Erscheinung" treten und überbaut werden.

auch wirklich ein "Netz" werden. Bis zu 4 Hauptadwege
Die AUF- UND ABFAHRTEN ZUM SÜDGÜRTEL werden im wesentlichen belassen, nur die Abfahrt Richtung Osten wird an der Brauerei entlanggeführt und erst vor der Geländekante nach Süden geführt.

Umgestaltung der Mitterstraße soll eine Rad-

Der SCHWARZE WEG soll eine Brücke über den Südgürtel erhalten und im ursprünglichen Verlauf widerhergestellt werden. Er soll vom Südgürtel entflochten sein und erschließt zusätzlich die Park & Ride-Anlage auf der Westseite der ÖBB-Trasse von der Triesterstraße aus.

Bahn und Buslinien verknüpft werden. Es sind 2
AM WAGRAIN soll ab Hafnerstraße nur mehr für Anrainer bzw. Rad-/Fußbeziehung geöffnet sein.

(Überführung Triesterstraße und ÖBB-Trasse

Die MITTERSTRASSE soll im Bereich der Bahnübersetzung für den MIV gesperrt werden.

Kreuzung Triesterstraße/Schwarzer Weg mit

Die GRADNERSTRASSE soll zur Triesterstraße verlängert werden (Unterführung der ÖBB-Trasse).

Die TRIESTERSTRASSE soll ihrem Verlauf nach nicht verändert werden, eventuell vierspurigen Teil rückbauen.

Das RADWEGENETZ soll vor allem in Konfliktbereichen mit dem MIV klar definiert und ausgebaut werden. Es soll auch wirklich ein "Netz" werden. Bis zu 4 Hauptradwege in Nord-Süd-Richtung (incl. Murradweg) und 2 Hauptradwege in West-Ost-Richtung werden vorgeschlagen; diese kreuzen sich teilweise im Bereich des Bahnhofs bzw. Bezirkszentrums. Im Zuge der Umgestaltung der Mitterstraße soll eine Rad-Unterführung der ÖBB-Trasse entstehen.

Der BAHNHOF soll nach Norden verschoben werden.

Die STRASSENBAHN soll im Bereich des Zentrums mit S-Bahn und Buslinien verknüpft werden. Es sind 2 Varianten denkbar:

- 1) Weiterführung der Linie 5 bis zur Gradnerstraße (Überführung Triesterstraße und ÖBB-Trasse notwendig)
- 2) Überquerung der Triesterstraße im Rahmen der Kreuzung Triesterstraße/Schwarzer Weg mit Ampelregelung (Vorfahrt für die "Tram") mit Endstation Bezirkszentrum/S-Bahnhof

PARK & RIDE westlich der ÖBB-Trasse über dem Südgürtel. Erweiterungsmöglichkeit nach Norden über den Schwarzen Weg.

BUSSE (GVB-Randlinien) sollen vom Schwarzen Weg her S-Bahnhof und Bezirkszentrum mit Straßenbahn erschließen.

Bebauung

Die Brauerei soll westlich und südlich ein ihr entsprechendes Bauvolumen erhalten. Das Bezirkszentrum im Westen, direkt auf dem "Deckel" des Südgürtels, und die Wohnbebauung im Süden, um die Breite des Südgürtels von der Brauerei zurückgesetzt. Insgesamt soll eine starke Verdichtung der Wohnbevölkerung zum Zentrum Puntigams erreicht werden.

Grünzonen

Der Park im Bereich des jetzigen Bahnhofs Puntigam soll erweitert werden und über einen Grüngürtel an die Muraunen angeschlossen werden. Auch nördlich der Gradnerstraße soll ein Grünzug vom Bereich des Schulzentrums zur Rudersdorferstraße und weiter zu den Auen führen.

Industrie

Vor allem nördlich des Südgürtels (B 67a); logische Ergänzung der bestehenden Industriegebiete.

Das Kerngebiet südlich der Brauerei, am bestehenden Bahnhof und das daran angrenzende Gebiet sollten der Wohnbebauung zugänglich gemacht werden





LEGENDE

-  BAHN/STRASSENBAHN
-  RAD UND FUSSWEG
-  HAUPTSTRASSEN
-  SAMMELSTRASSEN
-  RUHENDER VERKEHR
-  GEWÄSSER
-  GRÜNFLÄCHEN
-  WOHNEN REIN
-  WOHNEN ALLGEMEIN
-  INDUSTRIE UND GEWERBE
-  ZENTRALE EINRICHTUNGEN

STRUKTURKONZEPT
 GRAZ-PUNTIGAM
 DOKONAL/HASLER M1:10.000

Die grundsätzlichen Überlegungen in diesem Bereich ergeben sich als dem absolut unbefriedigenden Ist-Zustand. Als bedeutendstes Manko erschienen mir dabei immer die fehlende **VII** **ZUM ENTWURF** im doch recht wichtigen Stadtgebiet.

Die "neue" Verkehrslösung der B 67a (Südgürtel) ist die allerdings höchst antiquiert erscheidet - bei dieser Situation durch die Schaffung einer großen Leert (das tiefgelegten Südgürtel) noch wesentlich verstärkt. Man ist geradezu herausgefordert, diese Situation zu verbessern.

Der zweite Ansatz besteht aus der unvermeidlichen Notwendigkeit, den Verkehr in der Stadt in andere Bahnen zu lenken. Dieser Bereich wird für die Öffentlichkeit immer wichtiger, was die stark gestiegene Medienpräsenz der Themen Verkehr und Stadt besagt.

Pundigam erweist sich hier als ein Leidentlicher Bindeglied in den Konzepten. Den öffentlichen Verkehr mit dem Individualverkehr zu verknüpfen. Es besteht also der dringende Wunsch, an dieser Stelle ein kräftiges Darvoimen zu schaffen, und es ist zu erwarten, daß hier für den Verkehr und für die Nachfrage zu erfüllen sein wird.

Das Projekt "Benekreuzung" (Bund) ist ein Lösungsvorschlag für diese Verkehrssituation, wenn man allen die vorgeschlagenen Maßnahmen und die Größenordnung des Projekts als eine Fachbereichsfrage

Die grundsätzlichen Überlegungen in diesem Bereich ergeben sich aus dem absolut unbefriedigenden Ist-Zustand. Als bedeutendstes Manko erschienen mir dabei immer die fehlenden Bauvolumen in einem doch wichtigen Stadtgebiet.

Die "neue" Verkehrslösung der B 67a (Südgürtel) - die allerdings höchst antiquiert erscheint - hat diese Situation durch die Schaffung einer großen Leere (den tiefgelegten Südgürtel) noch wesentlich verstärkt. Man ist geradezu herausgefordert, diese Situation zu verbessern.

Der zweite Ansatz besteht aus der dringenden Notwendigkeit, den Verkehr in der Stadt in andere Bahnen zu lenken. Dieser Bereich wird für die Öffentlichkeit immer wichtiger, was die stark gestiegene Medienpräsenz der Themen Verkehr und Stadt beweist.

Puntigam erweist sich hier als ein bedeutendes Bindeglied in den Konzepten, den öffentlichen Verkehr mit dem Individualverkehr zu verknüpfen. Es besteht also der dringende Wunsch, an dieser Stelle ein kräftiges Bauvolumen zu schaffen, und es ist weiters zu erwarten, daß hier für den Verkehr und die Bürger eine Nachfrage zu erfüllen sein wird.

Das Projekt "Bezirkszentrum Puntigam" macht einen Lösungsvorschlag für diese Aufgabenstellung, wobei vor allem die vorgeschlagenen Nutzungen und die Größenordnung des Projekts als erste Machbarkeitsstudie

zu verstehen sein soll. Es ist durchaus denkbar, daß weitere Nutzungen für ein Projekt dieser Art möglich sind, und bei einem Erfolg des Konzepts ist sogar ein größerer Bedarf zu erwarten. Zu erwägen wäre dann eine Ausweitung des "Zentrums" nach Süden bis Frachtgasse und Norden bis Schwarzer Weg.

Für dieses erste Projekt habe ich mich aber auf die kostengünstigsten Varianten beschränkt, um ein möglichst realisierbares und auch politisch durchsetzbares Projekt vorzulegen.

Der aufwendigste Aspekt des Projektes ist der "Betondeckel" über die B 67a, der jedoch durch die Schaffung sehr wertvollen Baulandes und Aufwertung der bestehenden Gründe volkswirtschaftlich durchaus zu vertreten ist. Die bestehenden Auffahrten zum Triestergürtel werden bis auf eine belassen. Aus diesen Gründen führe ich die Straßenbahn niveaugleich (mit Ampelvorrangschaltung) über die Triesterstraße zum Zentrum und verzichte auf eine weiterführende Trasse.

Auch Gebiete mit kleinteiliger Struktur (viele private Eigentümer) lasse ich vorerst unangetastet, obwohl auch hier zum Teil Änderungen wünschenswert wären.

Die Rahmenmaßnahmen zum Bezirkszentrum (Park & Ride, Wohnbebauung, Verkehrskonzept Mitterstraße, Gradnerstraße, Triesterstraße und Schwarzer Weg) scheinen durchaus mit vertretbarem Aufwand realisierbar zu sein.

auf dem Achsensystem der B 67a - einen Winkel von ca.

Erste Entwürfe beschäftigen sich weniger mit genauen Funktionsuntersuchungen, als mit den raumbildenden Auswirkungen der neuen Baukörper. Wichtig dabei ist immer die Schaffung einer gewissen Torsituation im Bereich der Brauerei und die Schaffung eines öffentlichen Platzes, der teilweise auch witterungsgeschützt sein soll.

Die Forderung nach einem zentralen Platz erfüllen die Varianten 1 - 3 eher schlecht - die unterschiedlichen räumlichen Auswirkungen sind aus den Grundrissen zu ersehen. Diese Projekte wären zum Teil nur mit einer Erweiterung bis über die Frachtengasse denkbar gewesen. Das Projekt 4 hat Schwierigkeiten mit der Torsituation. Das abgewandelte Projekt 5 schafft zwar eine klare Torsituation, bekommt aber die Zurdnung der Platzsituationen nicht in den Griff. Beim Projekt 6 bin ich an den Proportionen der Baukörper gescheitert. Diese hätten, um nicht gedrungen zu wirken, sondern als Türme, wie es ihrem Grundriß entspricht, 25 m hoch (8 Stockwerke) werden müssen. Diese Türme hätten zwar der Forderung nach kräftigen Bauvolumina entsprochen, aber die Brauerei wohl zu stark dominiert. Das führte zur Version 7, die deutlich längsgestreckte Proportionen aufweist und eine Traufenhöhe von 12 m erreicht.

Das ausgeführte Projekt basiert auf der Variante 7 und sieht zwei waggonförmige Baukörper vor, die - basierend

auf dem Achsensystem der B 67a - einen Winkel von ca. 23° mit der Triesterstraße einschließen. Dazwischen liegt die etwas hochgesetzte "Kupplung", unter der die Verbindung Triesterstraße/B 67a erhalten bleiben soll.

Daran schließt die zentrale Halle an, die zu den seitlichen Baukörpern vermittelt, die im rechten Winkel zur Achse der Bahn bzw. Triesterstraße stehen. Zwischendiesen Baukörpern und dem vorgesehenen Bahnhof ergibt sich der "Puntigamer Hauptplatz".

Die Nutzungen der Gebäude sind wie folgt:

In den Hauptgebäuden im EG Supermarkt bzw. Läden.

Die daran anschließende Halle sollte auch als Marktplatz verwendet werden und zu mindestens 2/3 zum Platz öffentbare Elemente besitzen.

Im OG der Hauptgebäude ist ein kleiner Gemeinde-/Bezirkssaal untergebracht, bzw. das Bezirksamt Puntigam. Dessen Aufgabe sollten auch erweitert sein und über die derzeitigen Intentionen des Magistrats hinausgehen. Dank EDV und steigender Vernetzung scheint es hier möglich, den Bürger mit zusätzlichen Leistungen zu verwöhnen. Beispielsweise könnten Grundbuchsauszug, Kataster und andere amtliche Auskünfte von hier eingeholt werden.

Im Dachgeschoß des Haupttraktes soll Büronutzung stattfinden. Der Grundriß stellt einen Vorschlag dar. Dieser ist aber wandlungsfähig und für veränderte Bedingungen adoptierbar.

Die Seitentrakte haben im EG gemischte Nutzung; auch hier soll der Baukörper eine Hülle anbieten, die je nach Bedarf unterschiedlich "gefüllt" werden kann. Die kleinste Rastereinheit beträgt hier ebenso 4 m, die kleinste Ladeneinheit somit 32 m². Kleinere Einheiten sollen direkt in der Halle angesiedelt werden. Zum Platz hin sollen verglaste Arkadengänge, die im Sommer geöffnet werden können, die Nutzung über das ganze Jahr hindurch optimal ermöglichen.

Ebenso soll auch die Halle eigentlich über ihre gesamte Hofseite geöffnet werden können. Trotzdem wird für die "kältere Zeit" ein klar definierter Eingangsbereich geschaffen, damit man sich daran orientieren kann. Als wichtigste Nutzung wird hier auch ein Cafe vorgeschlagen, dessen Tischbereich sich im Sommer auf den Platz ausdehnen soll, im Winter in die Halle.

Ein Restaurant ist nicht vorgesehen - dies ist eher im Bahnhof denkbar und so auch deutlicher von der Brauhausrestauration abgesetzt.

In den OG der Seitentrakte sollen Wohnungen errichtet werden. Dabei sind zwei kleine Wohnungstypen vertreten - A 70 m², B 60 m² - und ein großer Wohnungstyp (140 m²). Verstärkt sollen allerdings die kleinen Varianten gebaut werden, da die Nachfrage nach diesem Typus wesentlich größer ist.

Abschließend noch einige Worte zur Konstruktion.

Die Hauptgebäude sind in Skelettbauweise mit Stahlbetonstützen, Stahlbetonrandträgern und Stahl-Fachwerk-Deckenträgern ausgebildet. Der Achsabstand der Deckenträger beträgt 4 m und die lichte Weite 11,40 m. Aussteifende Stahlträger verlaufen im gleichen Rasterabstand mit geringerer Trägerhöhe in Längsrichtung des Gebäudes.

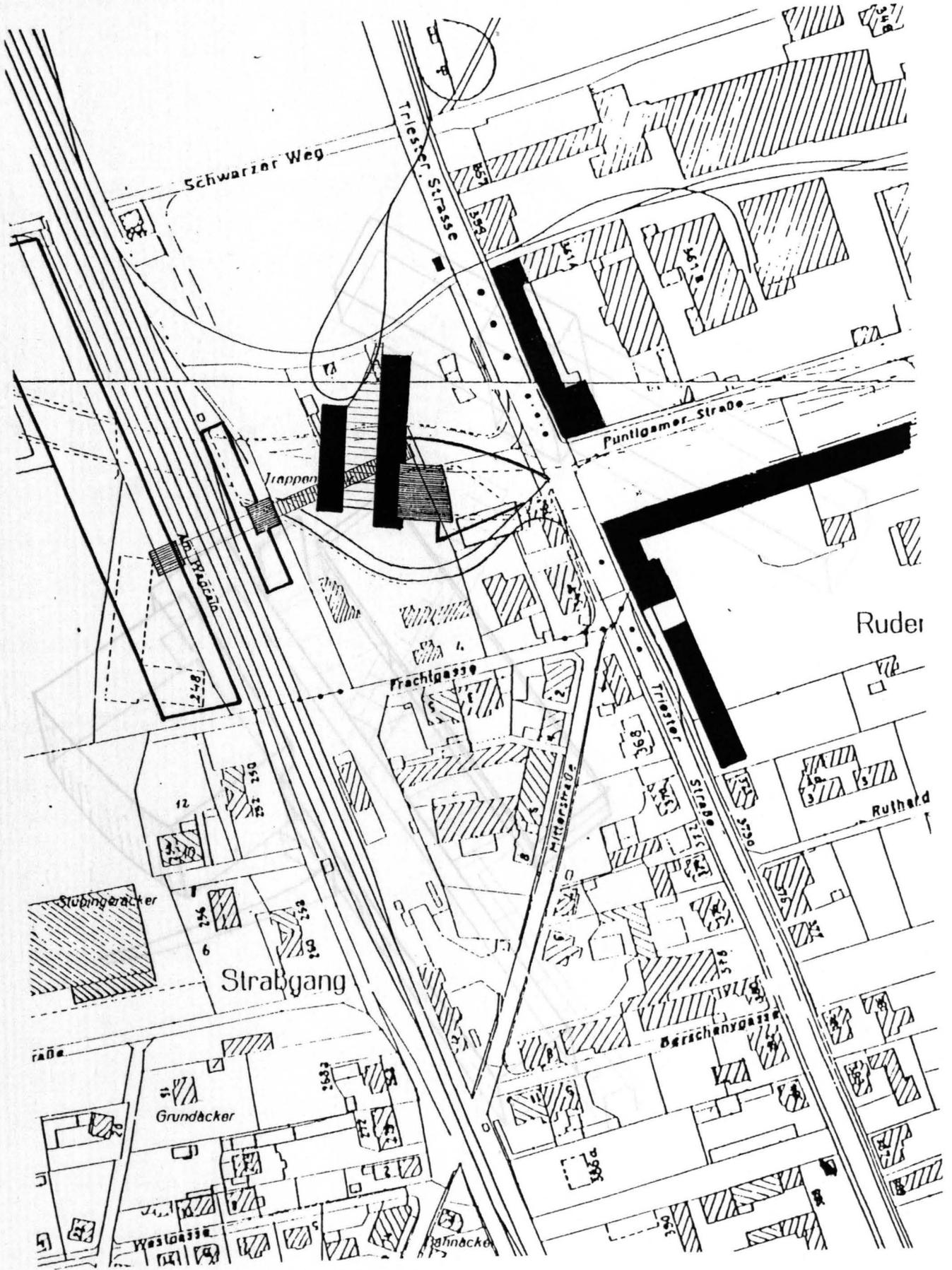
Die Geschoßdecken bestehen aus Trapezblechschalung mit Aufbeton.

Die Dachkonstruktion ist ein tonnenförmiger Stahl-Fachwerkträger, der in Längsrichtung mit einem Trapezblech ausgesteift ist. Die Dachhaut ist aus verzinktem Blech.

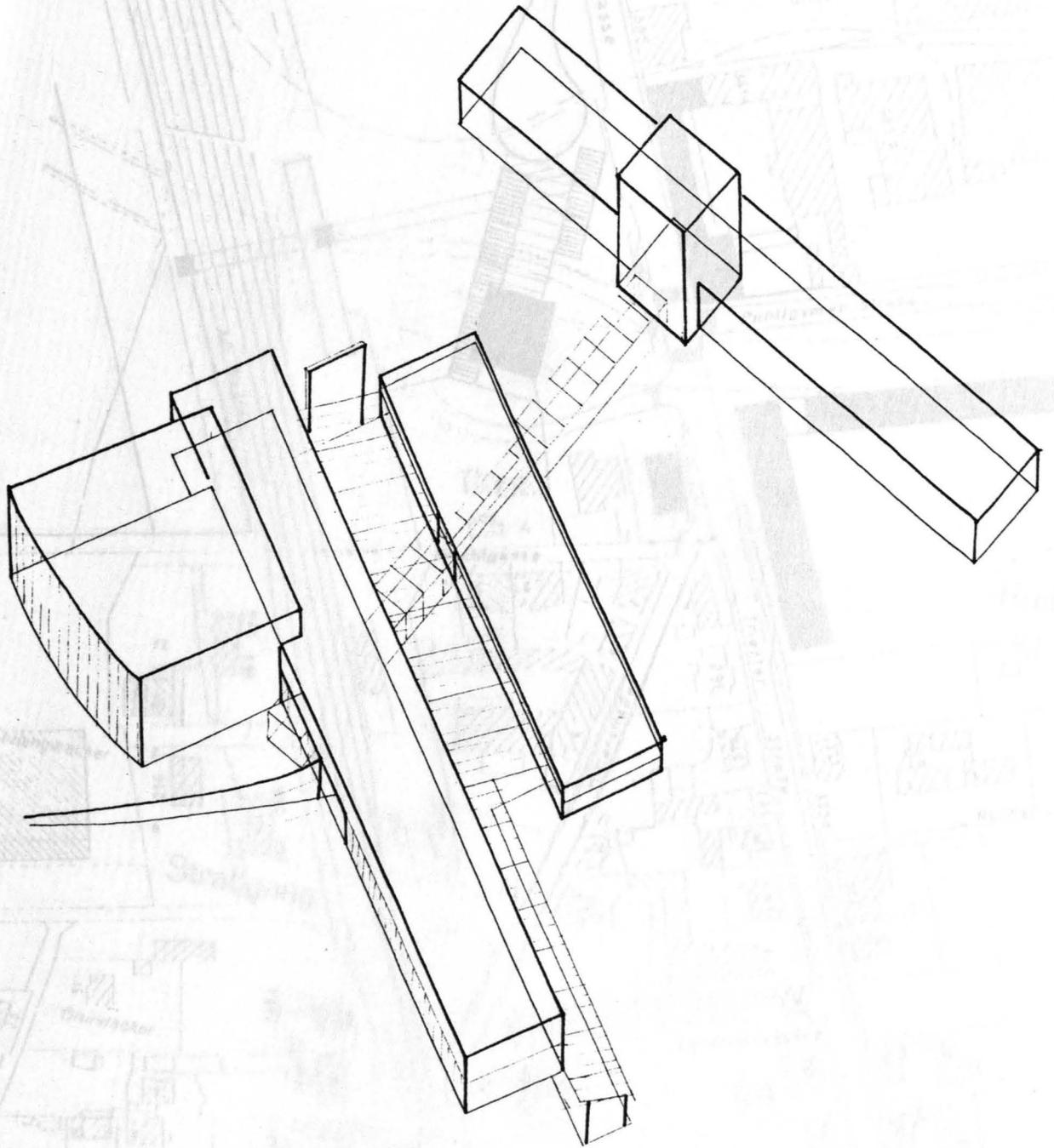
Ausfachende Außenwände sind aus Ziegelmauerwerk, Zwischenwände aus Ziegelmauerwerk bzw. Gipskarton.

Die oberen Geschosse des Hauptgebäudes sind mit einer hinterlüfteten Wellblechfassade versehen.

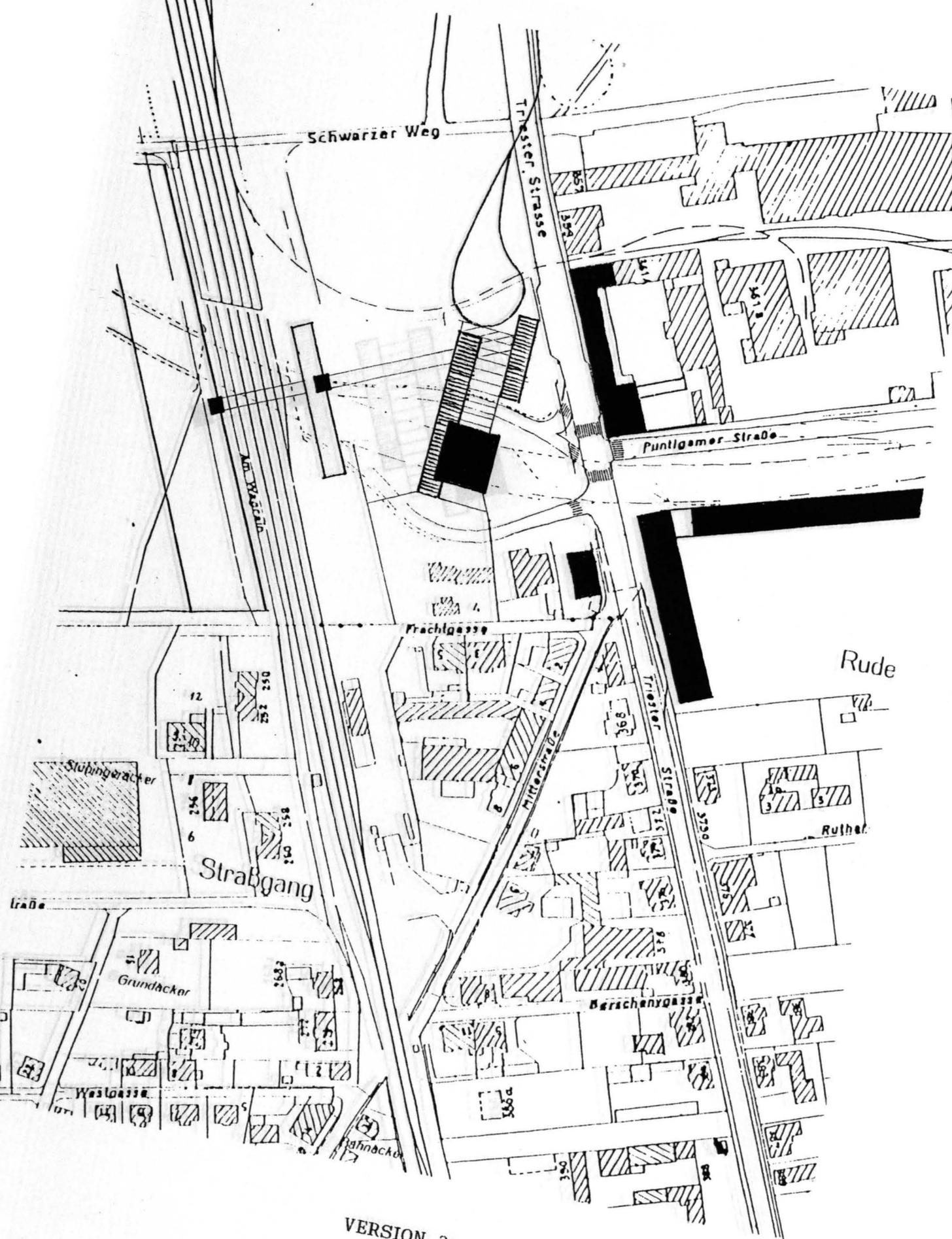
Die Hallenkonstruktion ist eine Stahl-Fachwerk-Konstruktion mit darüberliegenden, wärmedämmenden Profilen und Lüftungsflügeln im Firstbereich. Innenliegender Sonnenschutz durch verstellbare Lamellen.



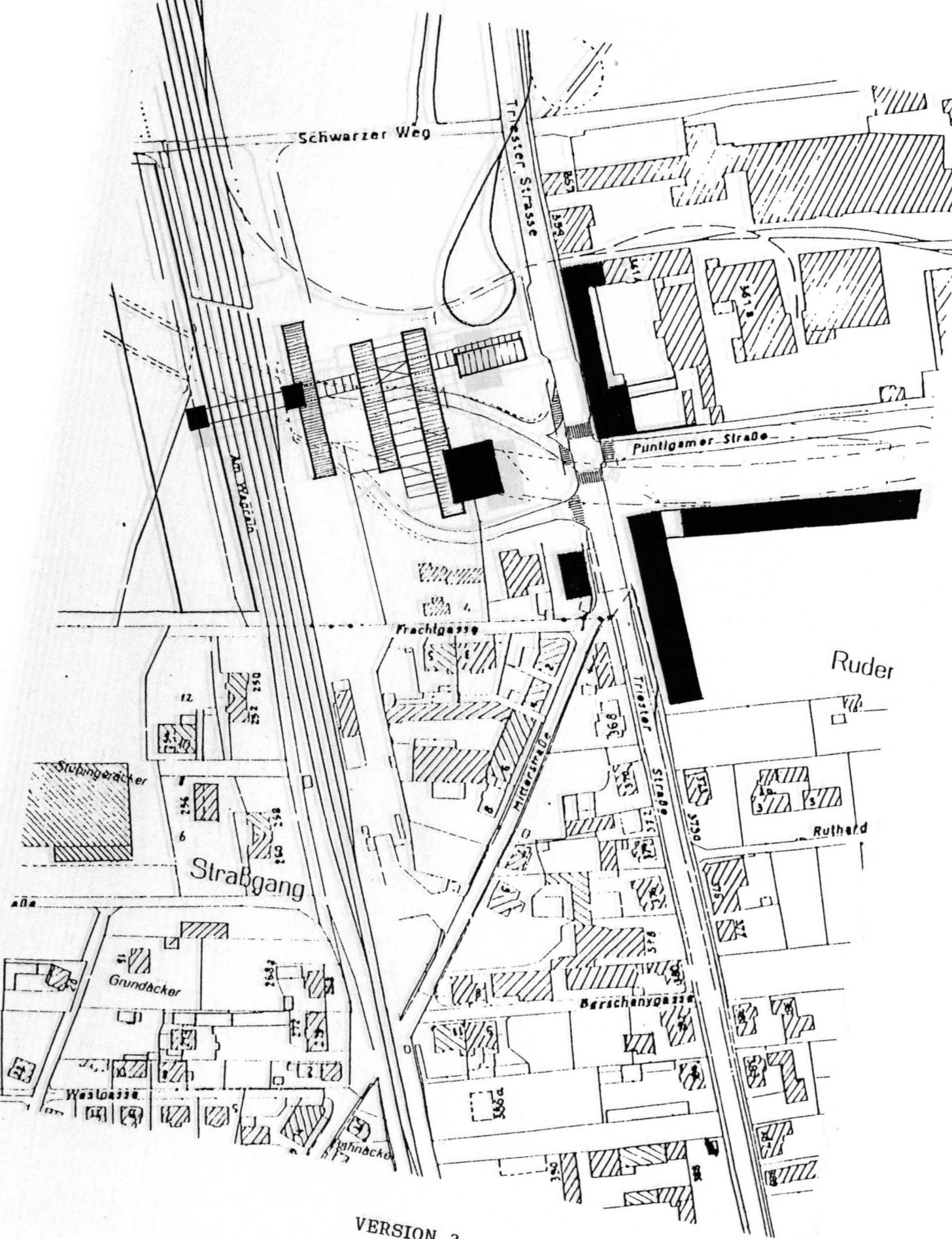
VERSION 1



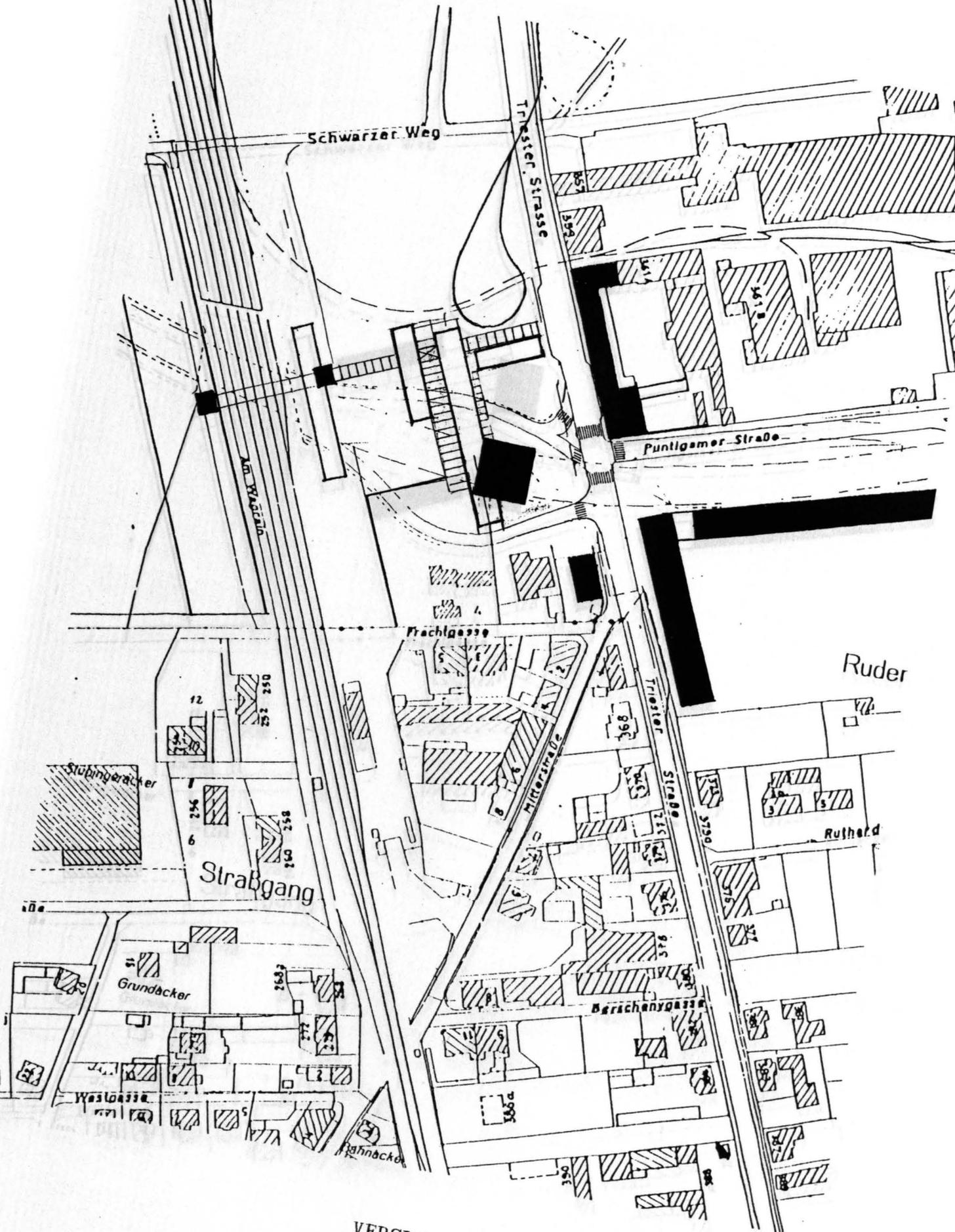
VERSION 1



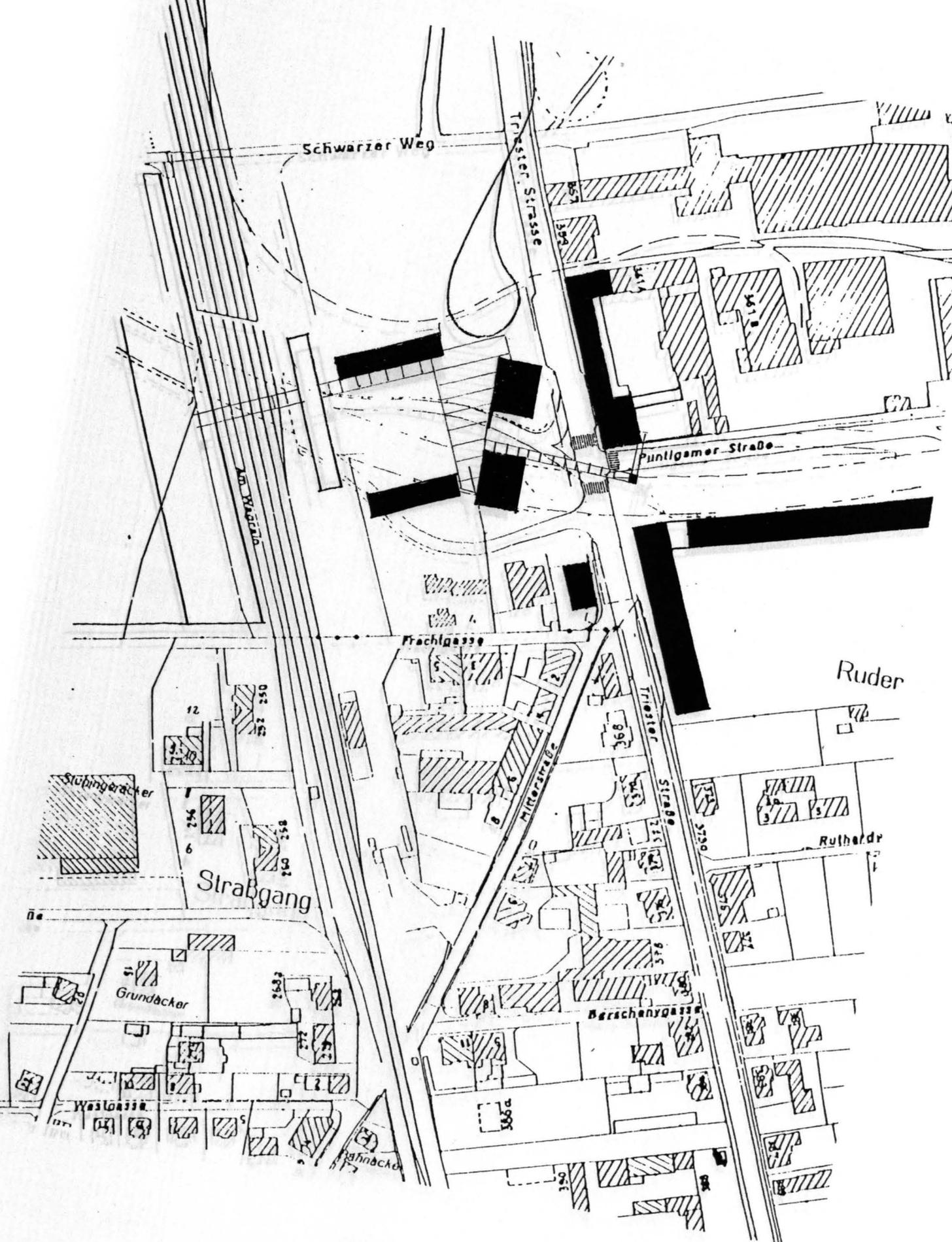
VERSION 2



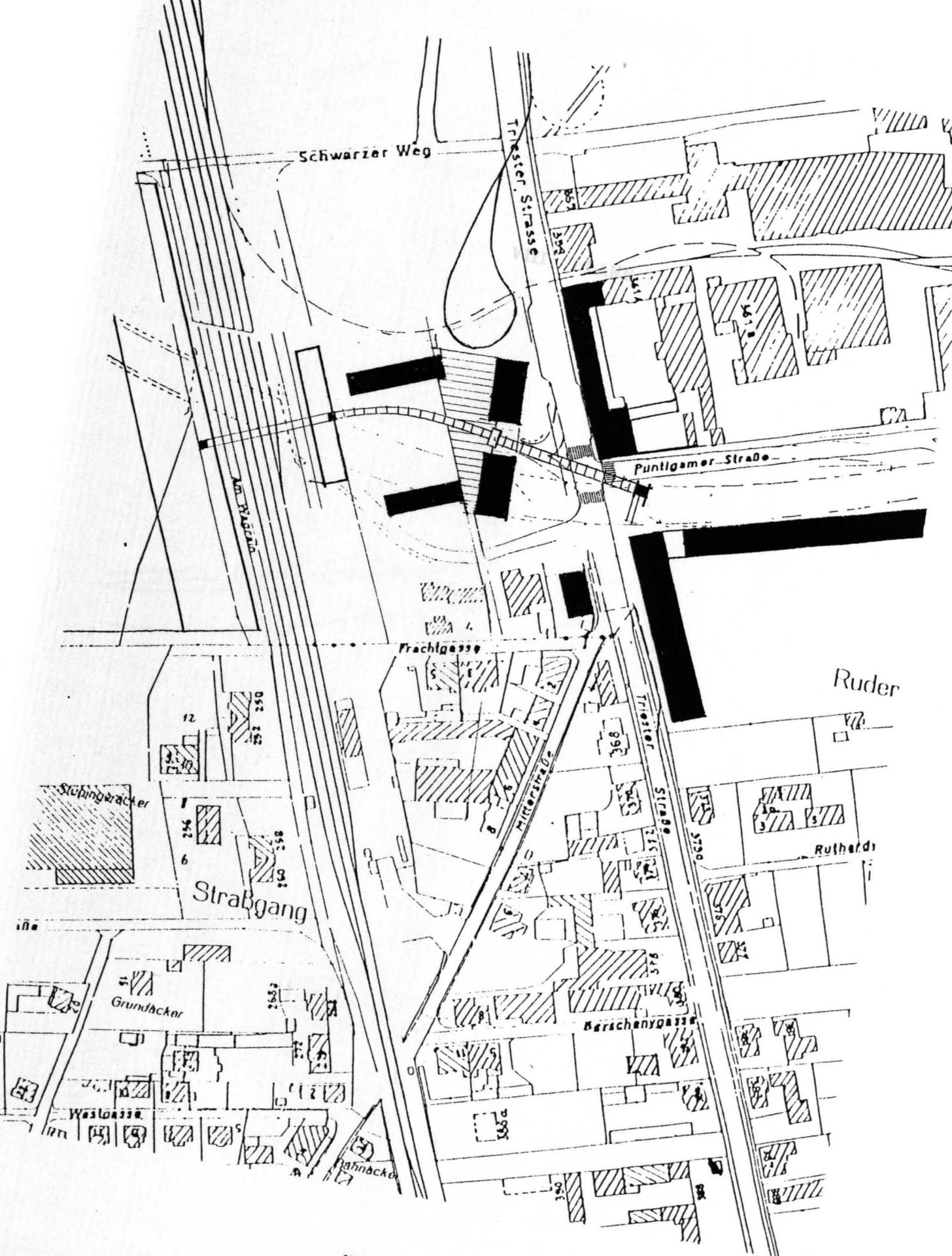
VERSION 3



VERSION 5

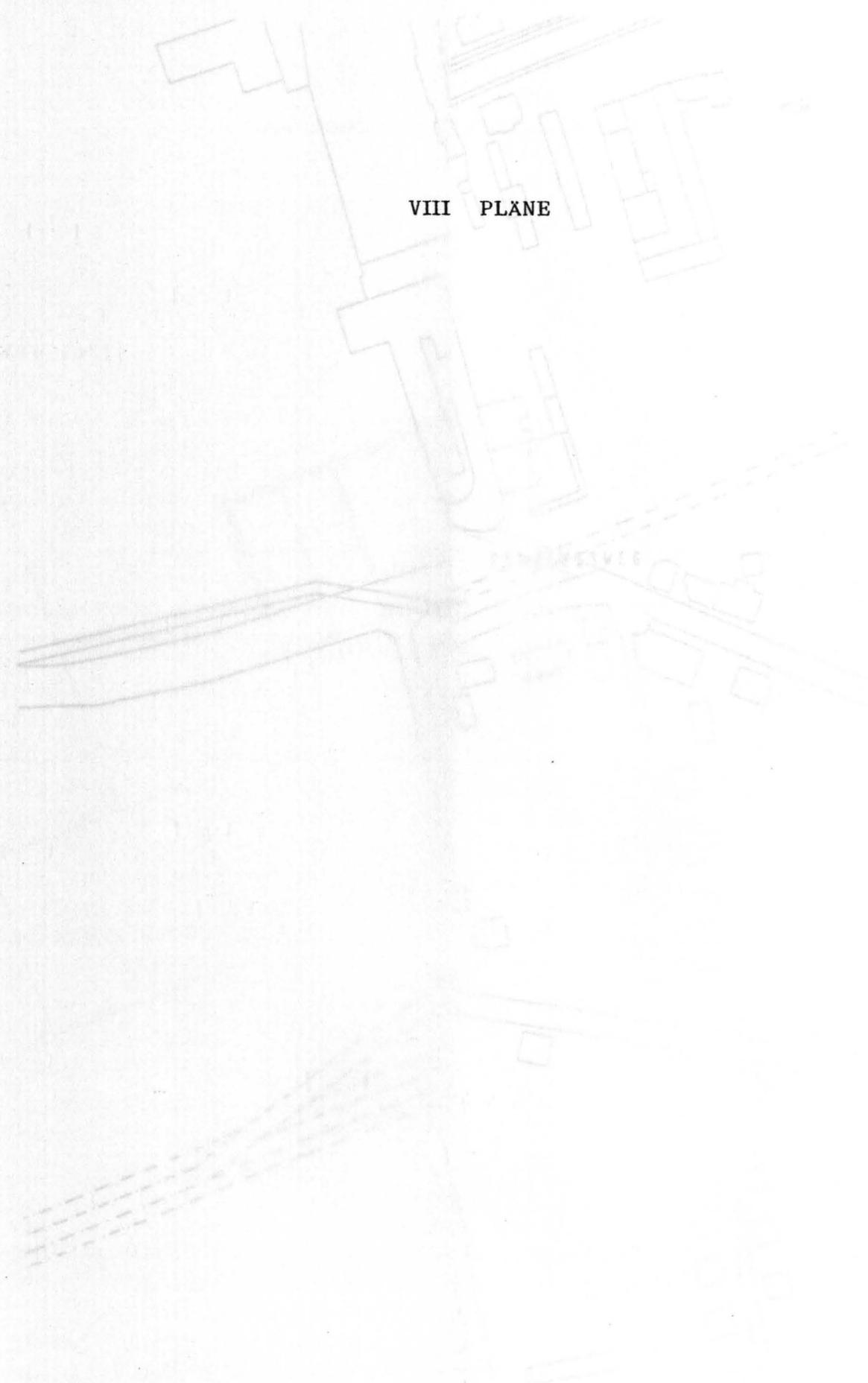


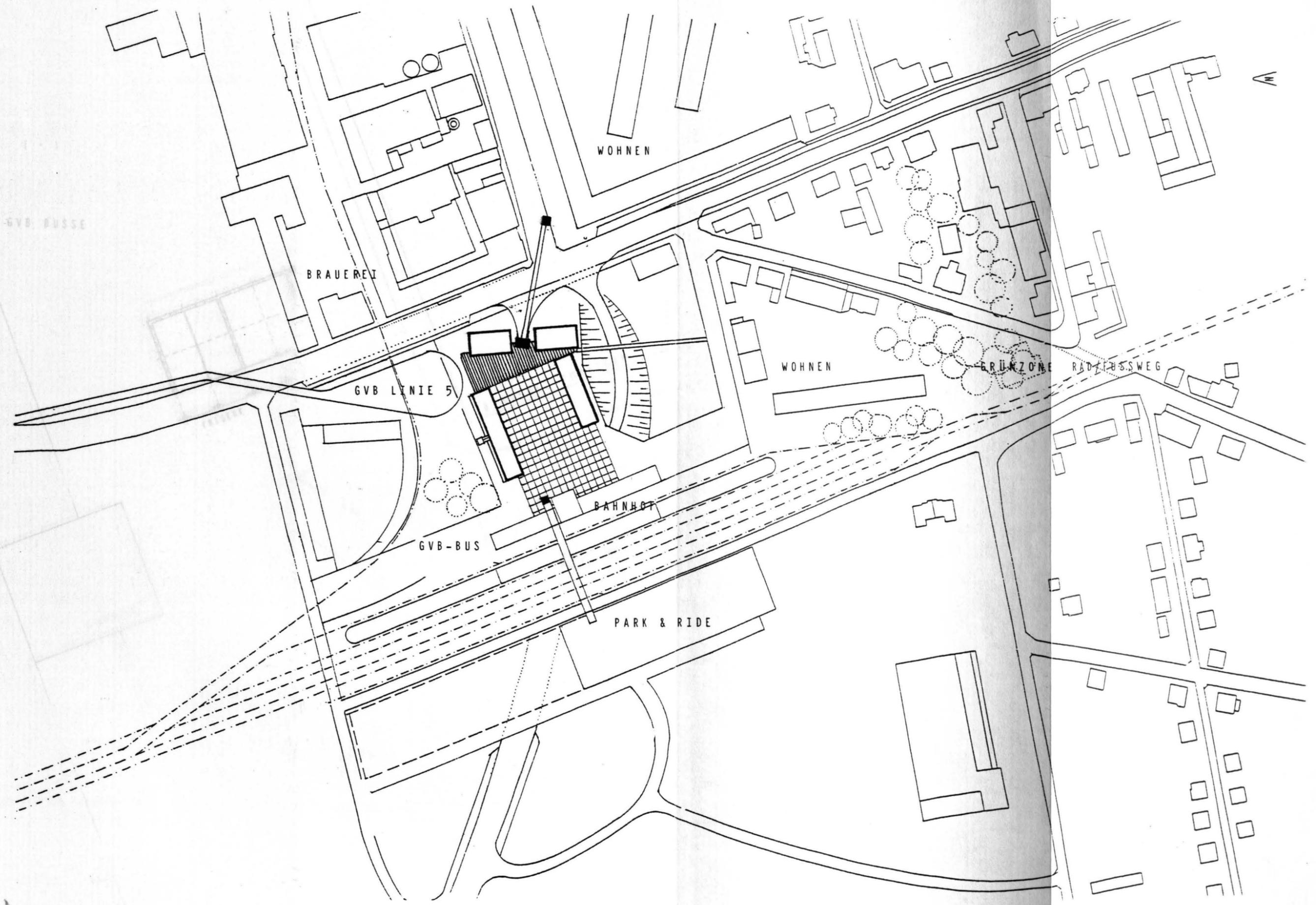
VERSION 6



VERSION 7

VIII PLANE





GVV BUSSE

BRAUEREI

WOHNEN

GVV LINIE 5

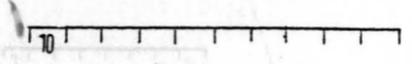
WOHNEN

GRÜNZONE RADFUSSWEG

GVV-BUS

BAHNHOF

PARK & RIDE

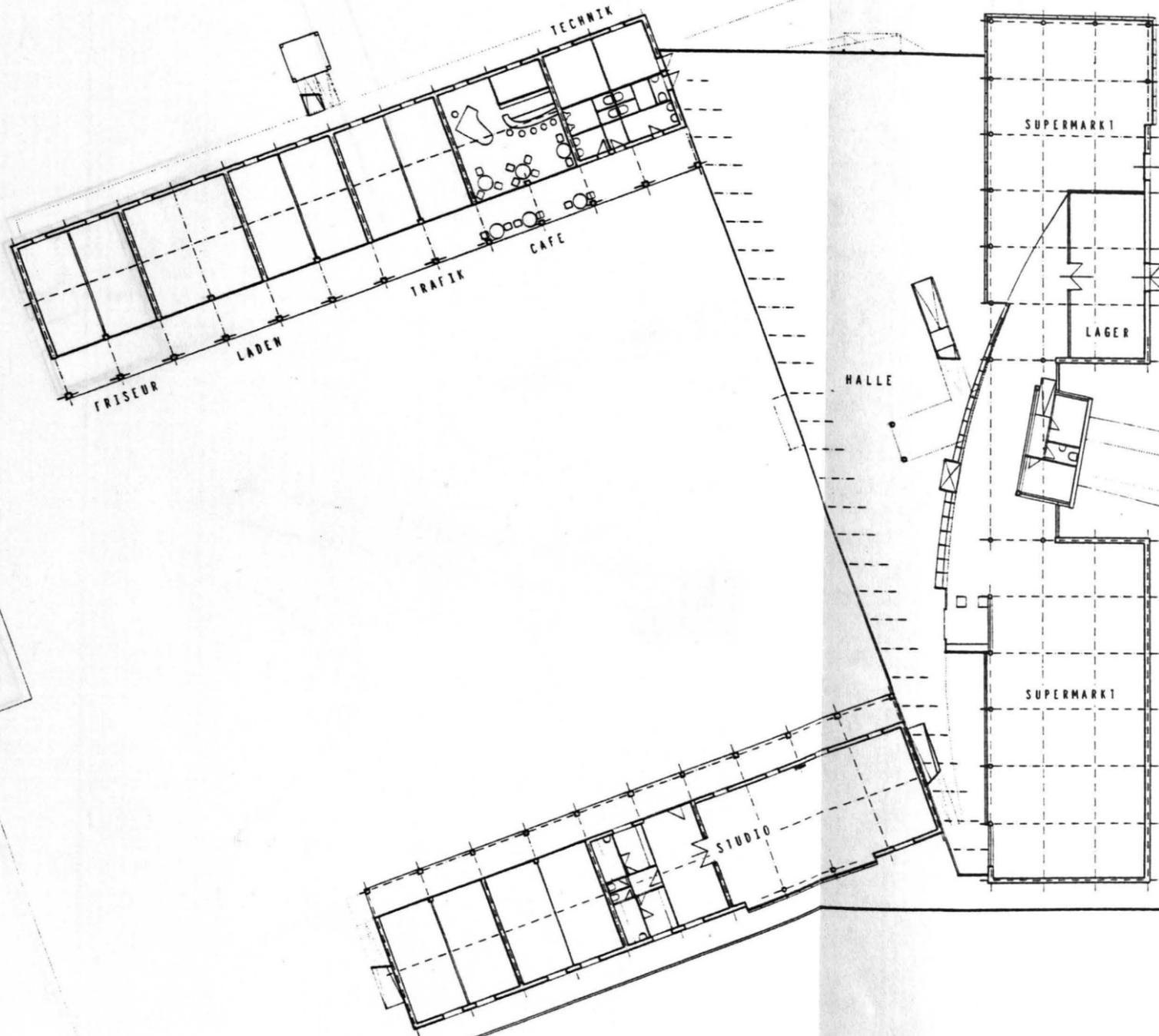


DIPLOMARBEIT
 BEZIRKSZENTRUM
 LAGEPLAN

WOLFGANG DOKONAL
 PUNTIGAM

STRASSENBAHN LINIE 5

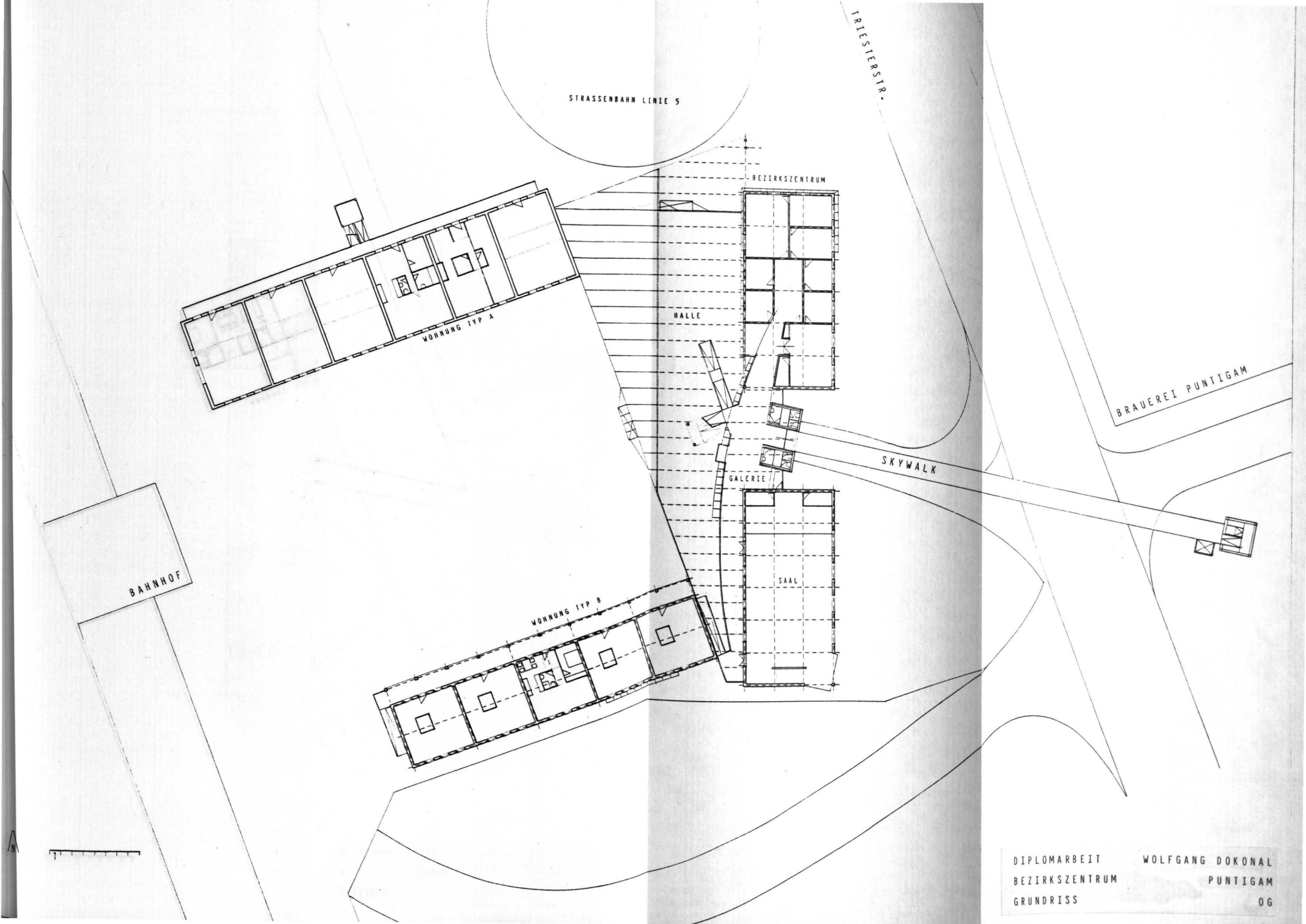
GVB BUSSE



BRAUEREI PUNTI GAN

DIPLOMARBEIT
BEZIRKSZENTRUM
GRUNDRISS

WOLFGANG DOKONAL
PUNTI GAN
EG



STRASSENBAHN LINIE 5

TRIESERSTR.

BEZIRKSZENTRUM

HALLE

WOHNUNG TYP A

BRAUEREI PUNTIGAM

SKYWALK

GALERIE

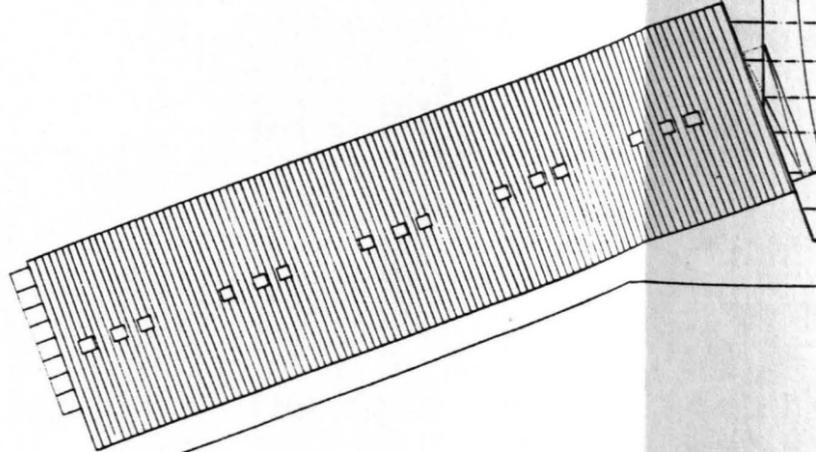
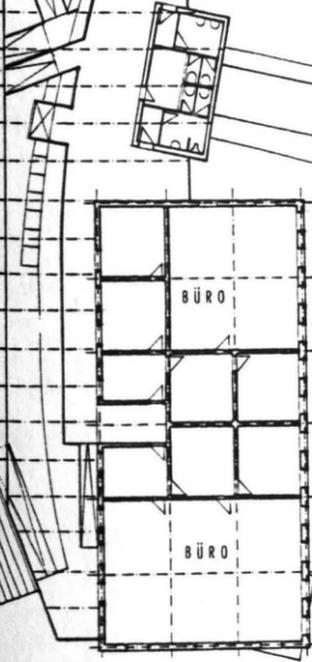
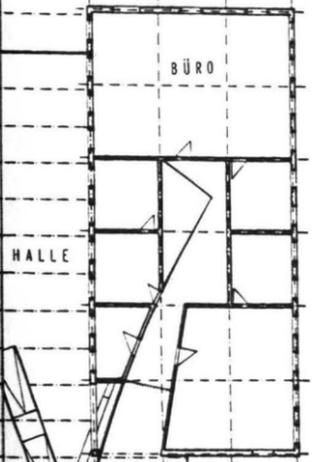
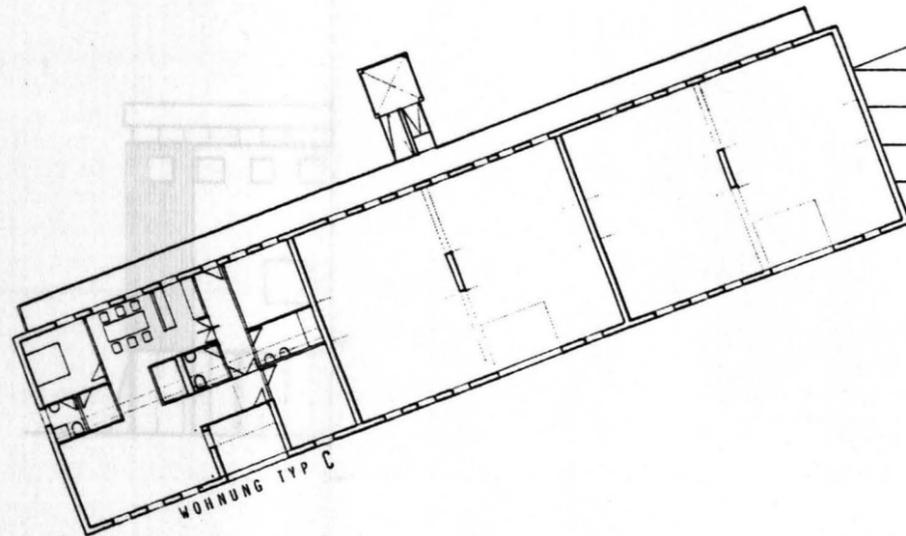
BAHNHOF

SAAL

WOHNUNG TYP B



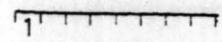
DIPLOMARBEIT WOLFGANG DOKONAL
BEZIRKSZENTRUM PUNTIGAM
GRUNDRISS 06



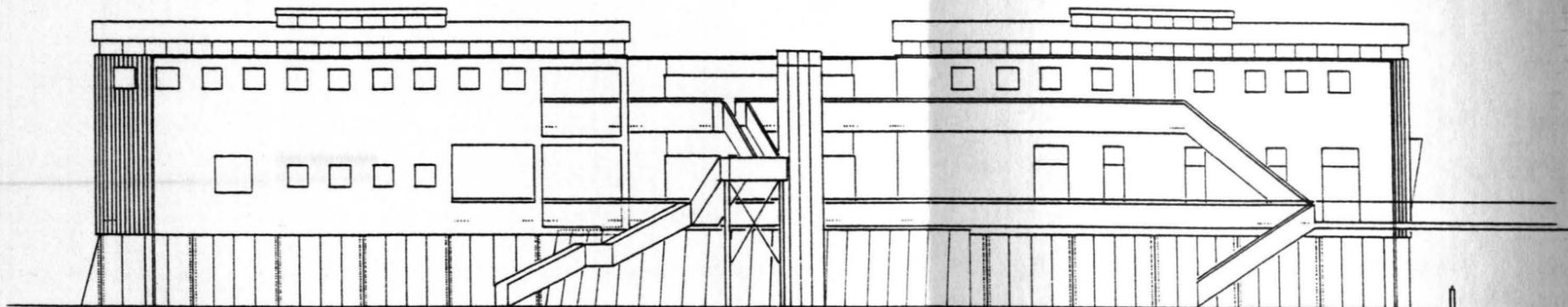
TRIESERSSTR.

BRAUEREI PUNTIGAM

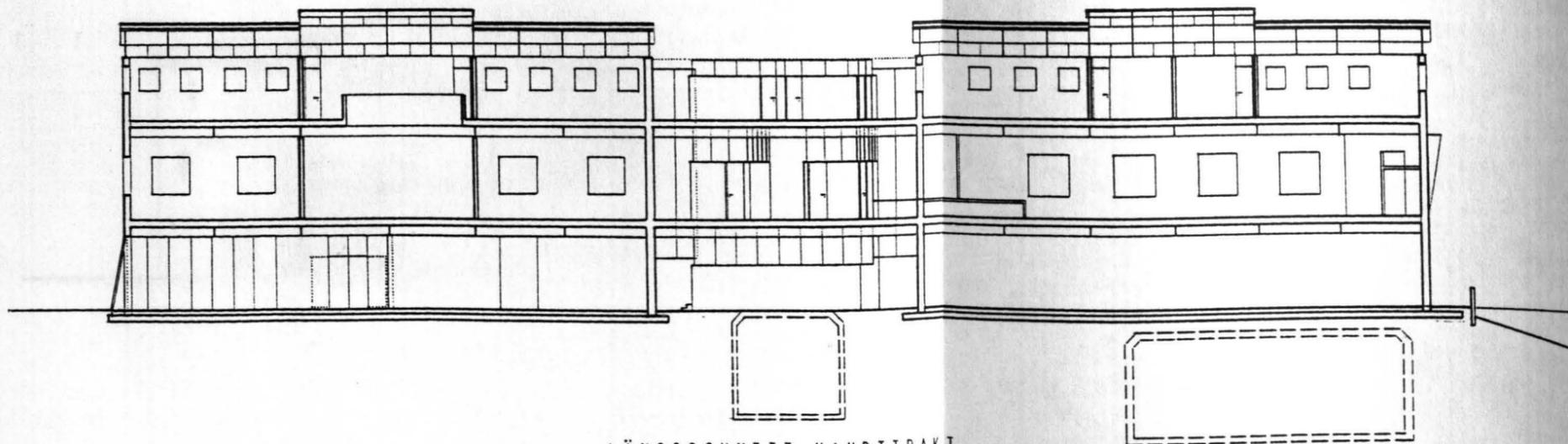
SKYWALK



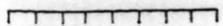
DIPLOMARBEIT WOLFGANG DOKONAL
BEZIRKSZENTRUM PUNTIGAM
GRUNDRISS DG



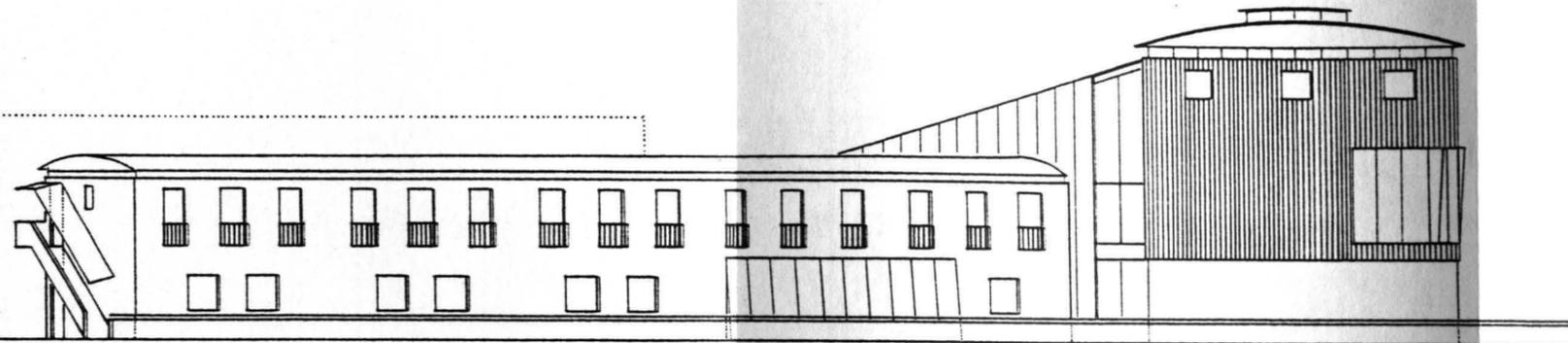
ANSICHT WEST / HALLE



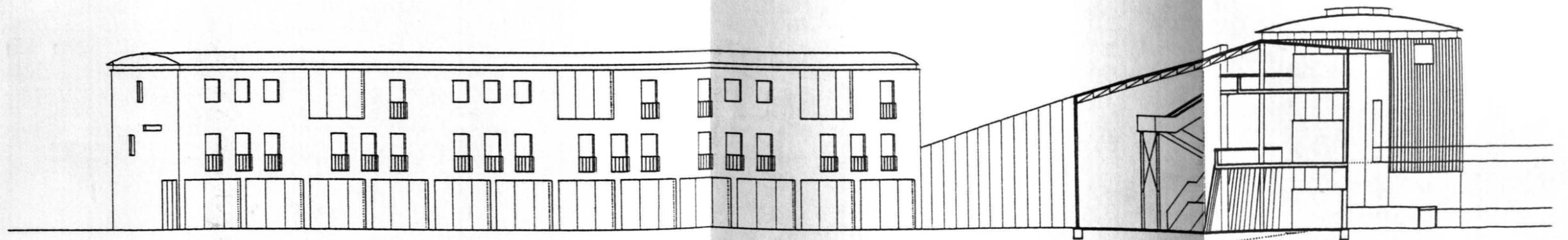
LÄNGSSCHNITT HAUPTTRAKT



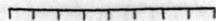
DIPLOMARBEIT WOLFGANG DOKONAL
BEZIRKSZENTRUM PUNTIGAM
ANSICHTEN SCHNITTE



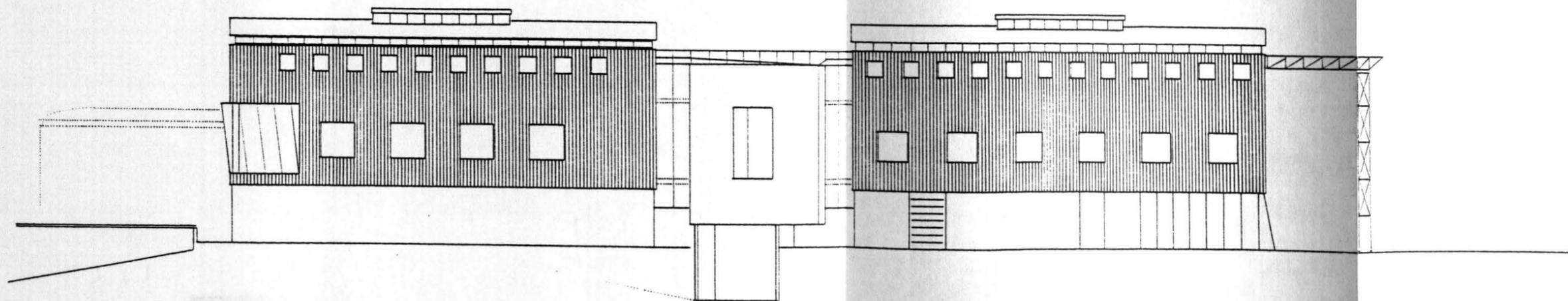
ANSICHT SÜD



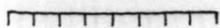
ANSICHT SÜD / INNENHOF



DIPLOMARBEIT WOLFGANG DOKONAL
BEZIRKSZENTRUM PUNTIGAM
ANSICHTEN SCHNITTE

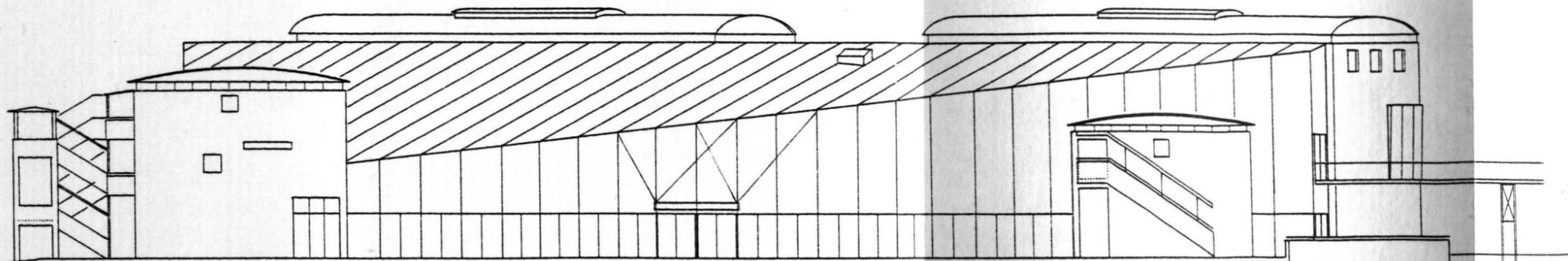


ANSICHT OST

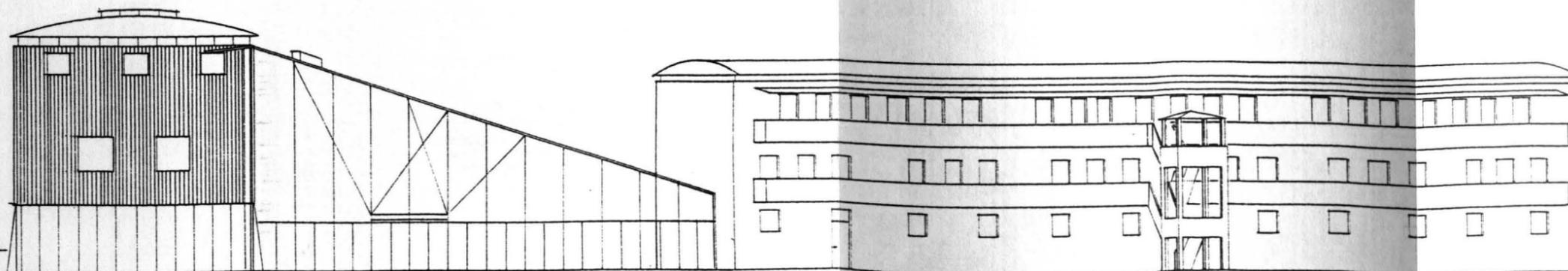


DIPLOMARBEIT
BEZIRKSZENTRUM
ANSICHTEN

WOLFGANG DOKONAL
PUNTIGAM



ANSICHT WEST



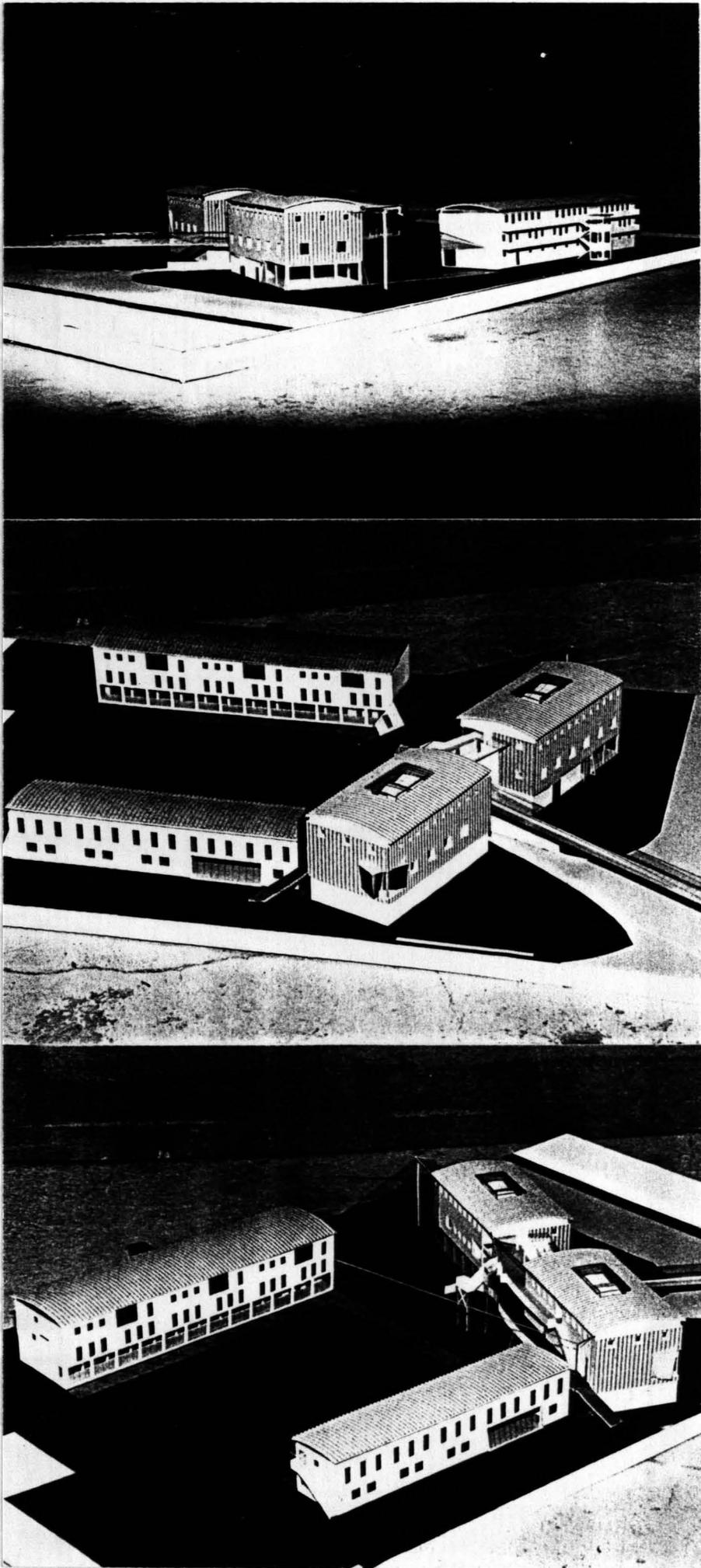
ANSICHT NORD



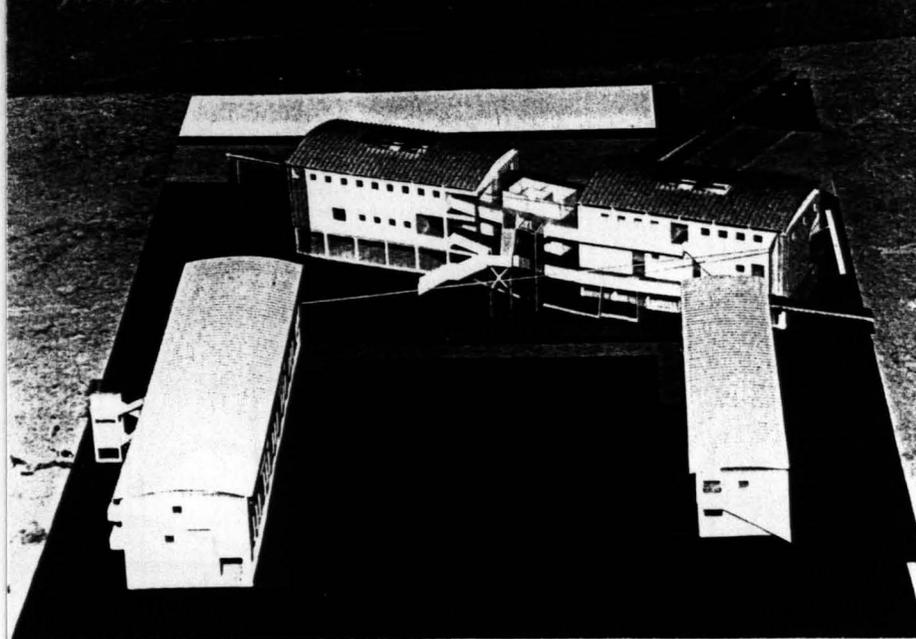
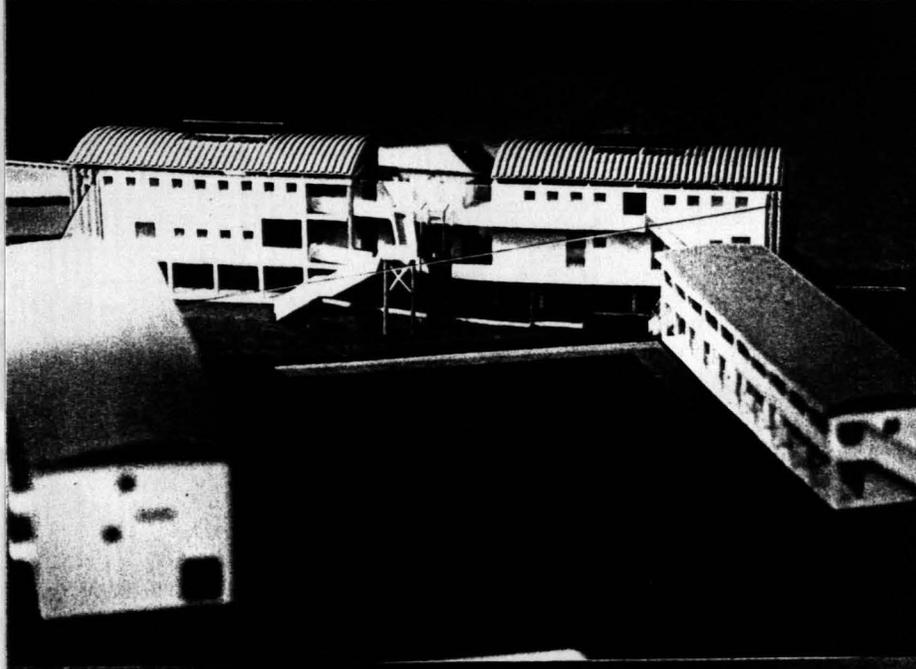
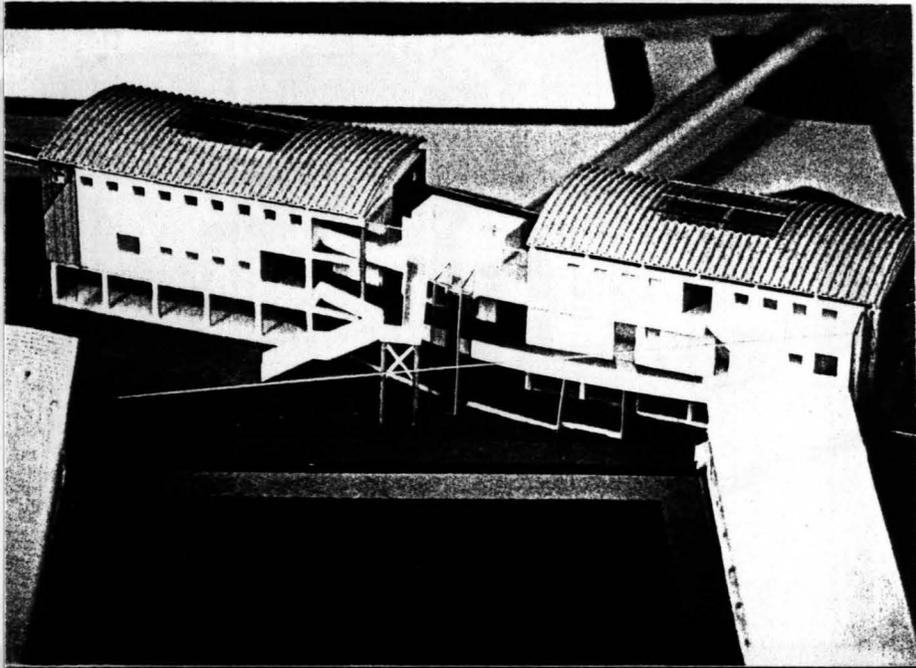
DIPLOMARBEIT
BEZIRKSZENTRUM
ANSICHTEN

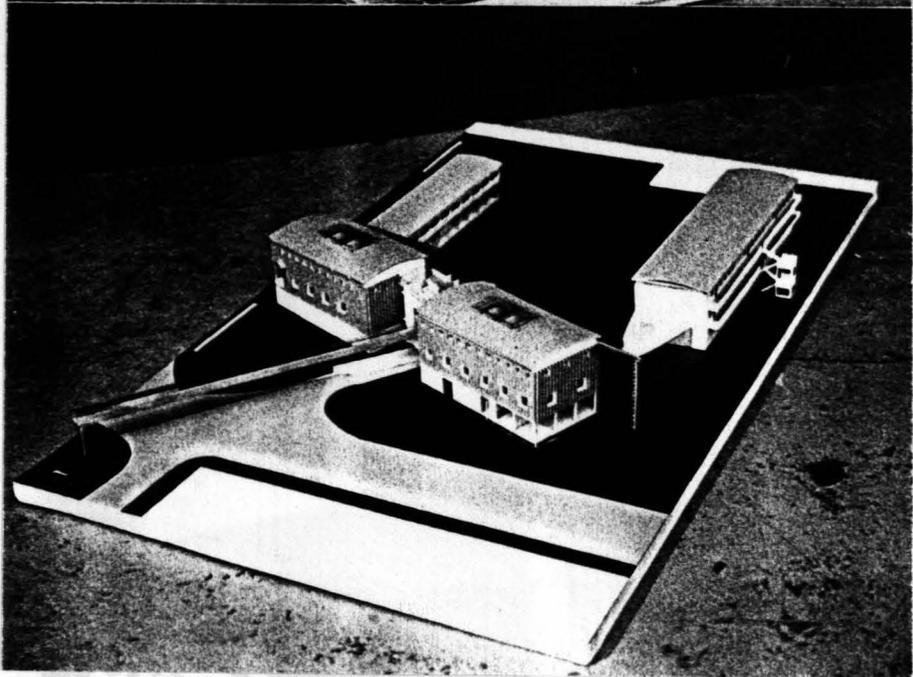
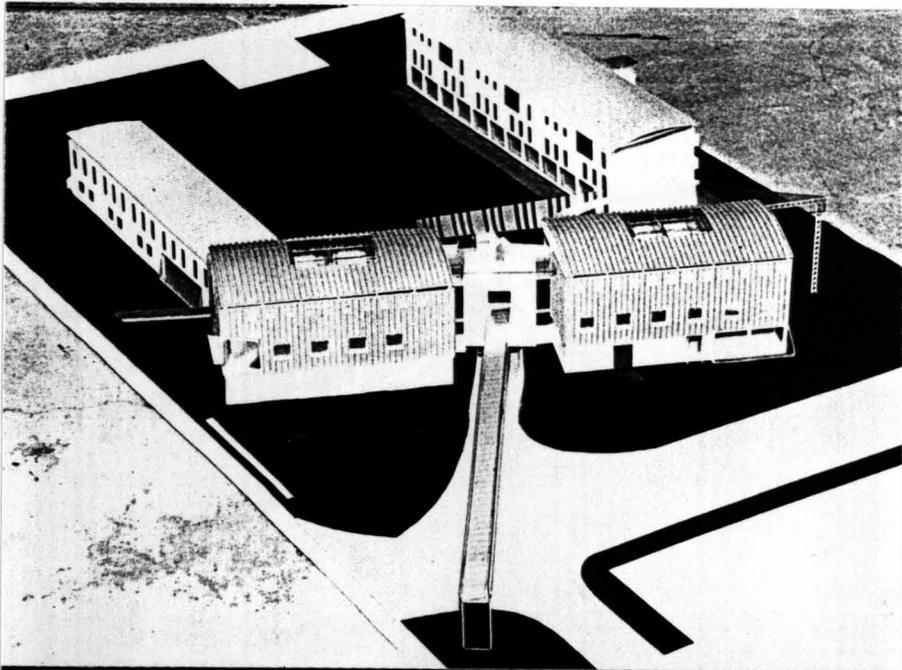
WOLFGANG DOKONAL
PUNTIGAM

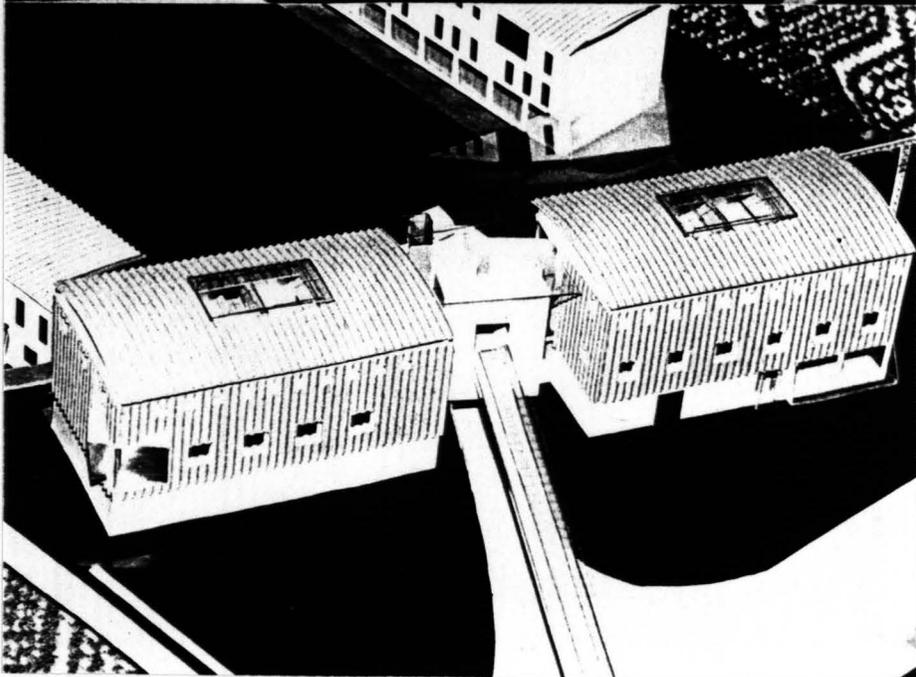
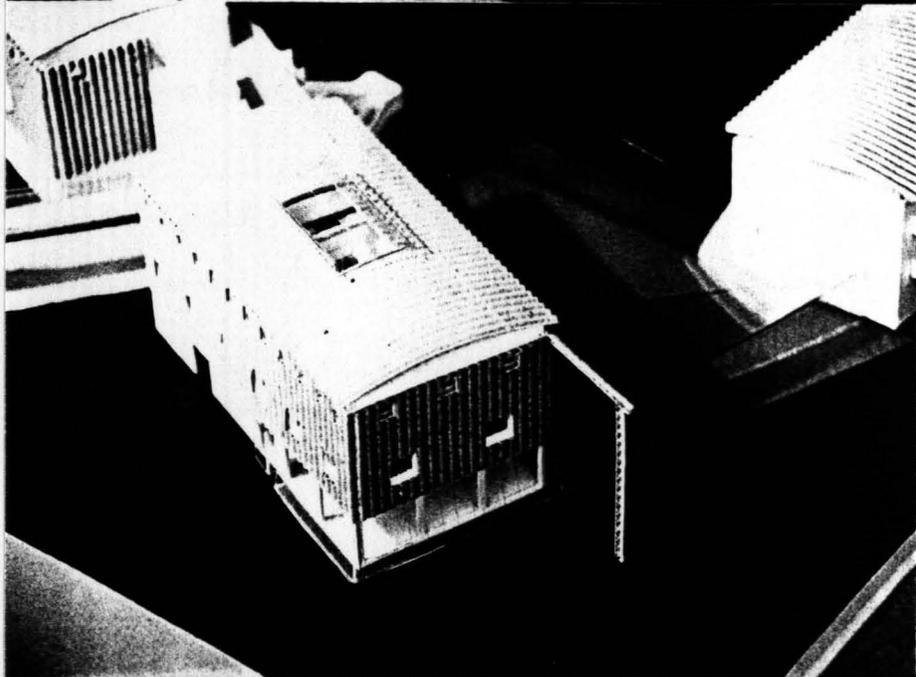
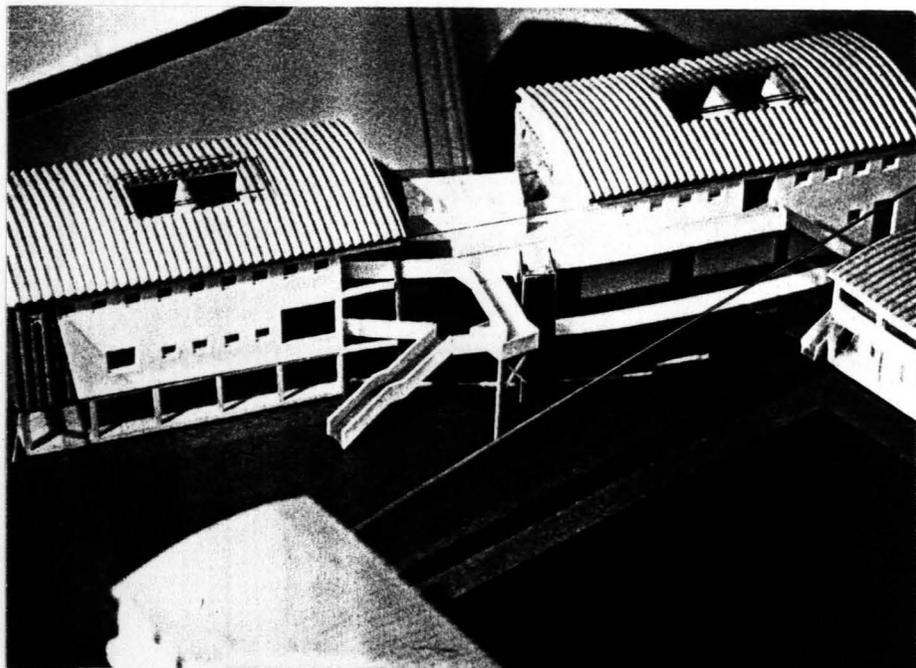
IX MODELLFOTOS











Da meine Arbeit über das Bezirkszentrum stark von verkehrstechnischen Anpassungen geprägt ist und genau auf die Verknüpfung verschiedener öffentlicher

X ALS BEISPIEL - CITYTERMINAL IN STOCKHOLM

versuche ich ein artverwandtes, wenn auch in den Dimensionen ganz anderes, modernes Bauwerk vorzustellen.

Das City-Terminal in Stockholm.

Die Stockholmer Buslinien

Für die vielen Tausenden von Stockholmern, die täglich in die Stadt zur Arbeit fahren, sind im Laufe der Jahrzehnte viele Autobuslinien geschaffen worden, die bislang alle an verschiedenen, weit auseinanderliegenden Stellen ihre Ausgangspunkte hatten. Menschen, die mit dem Zug ankamen, hatten einen langen Weg zurückzulegen, um zum Busplatz an dem Busbahnhof Arlanda, dem 30 Kilometer nördlich liegenden Flughafen zu kommen. Dazu existierten viele Fernbuslinien und Fernschnellbusse nach Nachbargebieten und nach ganz Schweden, ferner Wochenbusse vor allem auf die Inseln, soweit sie mit Brücken mit dem Festland verbunden sind, und zuletzt die vielbenutzte Seebahn zur Fähre nach Gotland.

Um alle diese Buslinien zusammenzufassen, plante die Stadt ein "Busbahnhof", den Cityterminal, direkt über den Gleisen des Hauptbahnhofes.

Da meine Arbeit über das Bezirkszentrum stark von verkehrstechnischen Anpassungen geprägt ist und genau auf die Verknüpfung verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel und den Individualverkehr eingeht, möchte ich ein artverwandtes, wenn auch in den

Dimensionen ganz anderes, modernes Bauwerk vorstellen: In dem national ausgeschriebenen Wettbewerb gewannen drei Stockholmer den ersten Preis. Es sind Das City-Terminal in Stockholm.

Die Stockholmer Buslinien

Für die vielen Tausenden von Stockholmern, die täglich in die Stadt zur Arbeit fahren, sind im Laufe der Jahrzehnte viele Autobuslinien geschaffen worden, die Hauptcharakteristikum dieses ersten Preises ist die große Duschleife, die vom Eingangsniveau (Niveau 1) ins darüberliegende Niveau 2 und wieder zurück zum Eingangsniveau führt.

zurückzulegen, um zum Beispiel zu den Bussen nach Arlanda, dem 30 Kilometer nördlich liegenden Flugplatz, zu kommen. Dazu existieren viele Vorortbusse und Fernschnellbusse nach Nachbarstädten und nach ganz Schweden, ferner Weekendbusse vor allem auf die Inseln, soweit sie mit Brücken mit dem Festland verbunden sind, und zuletzt die vielbenutzte Buslinie zur Fähre nach Gotland.

Um alle diese Buslinien zusammenzufassen, plante die Stadt einen "Busbahnhof", den Cityterminal, direkt über den Geleisen des Hauptbahnhofes.

Der Wettbewerb von 1981

In dem national ausgeschriebenen Wettbewerb gewannen drei Stockholmer den ersten Preis. Es sind dies die durch viele Großbauten bekannten Architekten Anders Tengbom, Ralph Erskine und die Firma Arken mit den Architekten Alqvist und Culjat. Diese Gruppe zeigte im Wettbewerb CAD-gezeichnete Perspektiven aller wichtigen Innenräume, vor allem der großen geplanten Hallen.

Hauptcharakteristikum dieses ersten Preises ist die große Busschleife, die vom Eingangsniveau (Niveau 1) ins darüberliegende Niveau 2 und wieder zurück zum Eingangsniveau führt.

Der Neubau

Als Bauherr fungierten die Stadt Stockholm, die schwedischen Staatsbahnen und ein privates Großbauunternehmen. Die Staatsbahnen stellten für den Neubau einen Teil der Geleiseanlagen in einer Länge von 270 Metern zur Verfügung. Über den Geleisen wurde eine Betonplatte von 60270 m² gegossen. Sie trägt die

sieben Geschosse des Neubaus. Zwei Geschosse dienen dem Busbahnhof, fünf Geschosse dem Welthandelszentrum, das zur Finanzierung des gesamten Busbahnhofs. Der Reisende hat also eine direkte Schweizer Franken. Die tragende Idee war, die Busse von der das Baugelände im Norden begrenzenden Kungsgatan einfahren und dorthin auch wieder ausfahren zu lassen.

Ein Teil der Halteplätze dieser Buslinien liegt auf diesem Niveau 1. Von dort läuft eine Wenderampe hinauf ins Niveau 2, wo weitere Busse ihre Halteplätze haben. Über die Wenderampe kehren die Busse zurück zum Eingang auf Niveau 1.

Die Stockwerke des Busbahnhofs

Im Geschöß 1 liegen die beiden Haupteingänge zum Busbahnhof und zum Welthandelszentrum, der erste in der Klarabergsgata in nächster Nähe des alten Bahnhofs und des Pendelzugbahnhofs. Das Welthandelszentrum betritt man von der Kungsgatan aus. Zum Busterminal gehören ein Reisebüro, ein Cafe, Kioske, eine Bankfiliale, Restaurants, kleine Läden und eine Garage mit 300 Plätzen.

Zwei Lift- und Treppengruppen führen ins Geschöß 2 und in die anderen Obergeschosse. Über dieselben Treppen gelangt man auch abwärts ins Geschöß 0, das

sich auf der Höhe der alten Stockholmer "Bahnhofstraße", der Vasagatan, befindet. Hier trifft man auf die verlängerten Bahnsteige und einen Wartesaal des Hauptbahnhofs. Der Reisende hat also eine direkte Innen-Hausverbindung zwischen Hauptbahnhof und Busbahnhof.

Im Geschöß 2 nimmt die Busrampe den Hauptanteil des Raumes ein, lediglich ein Hotel mit 60 Betten ergänzt das Etagenprogramm.

Entsprechend der inneren Organisation des Neubaus World Trade Center WTC entstanden, aus dessen Mieten die Gesamtanlage finanziert werden soll.

Hier stehen den Mietern 3000 m² Büroflächen, Schauräume und Kongresszimmer sowie ein Hörsaal mit 180 Plätzen, dann Ausstellungsräume von 900 m² und sieben Büros vom Typ "für einen Tag", die man mieten kann, wobei aller denkbare Sekretariatsservice angeboten wird, zur Verfügung. Den Eintritt in das WTC gewährleistet eine Passagekarte, die einesteils gruppenweise Räume erschließt, andernteils Plätze in der Garage im Busbahnhof. Dadurch soll dem Mieter weitgehend Sicherheit gewährleistet werden.

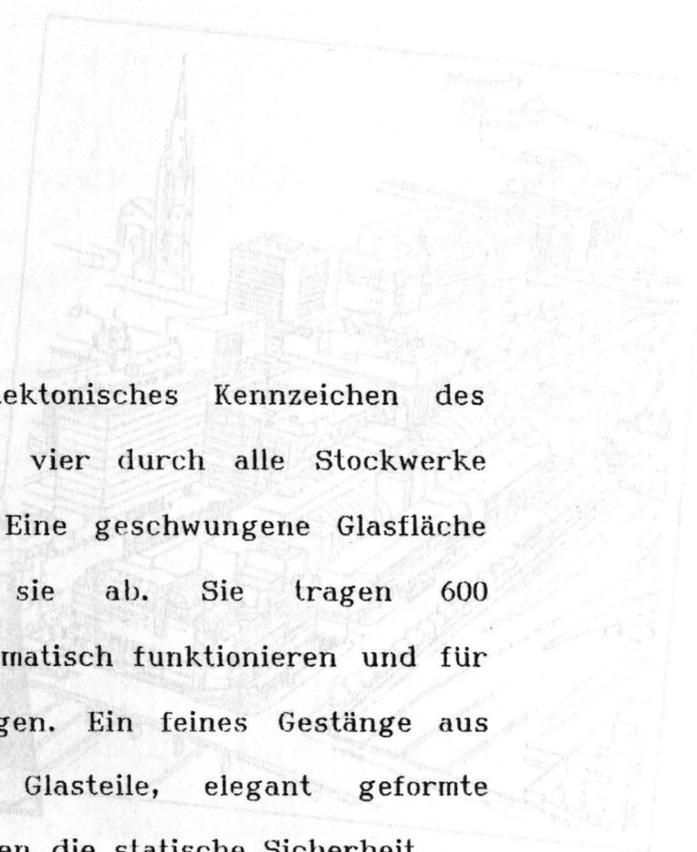
Beide Straßen liegen jetzt ein Stockwerk über der Stockholmer "Bahnstraße", der Vasagatan. Alle Busse befahren den Busbahnhof von Kungsgatan aus.

Städtebauliche Einbindung

Das neue Gebäude des Cityterminals bindet sich unauffällig in das städtebauliche Gefüge der Stadt ein. Es ist gegliedert in vier Teile, die dem Bauvolumen von vier "Quartieren" entsprechen, wie sie für die Struktur der alten und der neuen Stadtteile typisch sind. Jedes dieser bestehenden "Quartiere" ist von vier Straßen umgeben und trägt einen eigenen Namen. Entsprechend der inneren Organisation des Neubaus erscheinen in den Fassaden schmale Einschnitte, die den Gesamtkomplex gliedern und in ihrer Feinmaßstäblichkeit alles pompöse Gehabe vermeiden.

Erschließung des Geländes

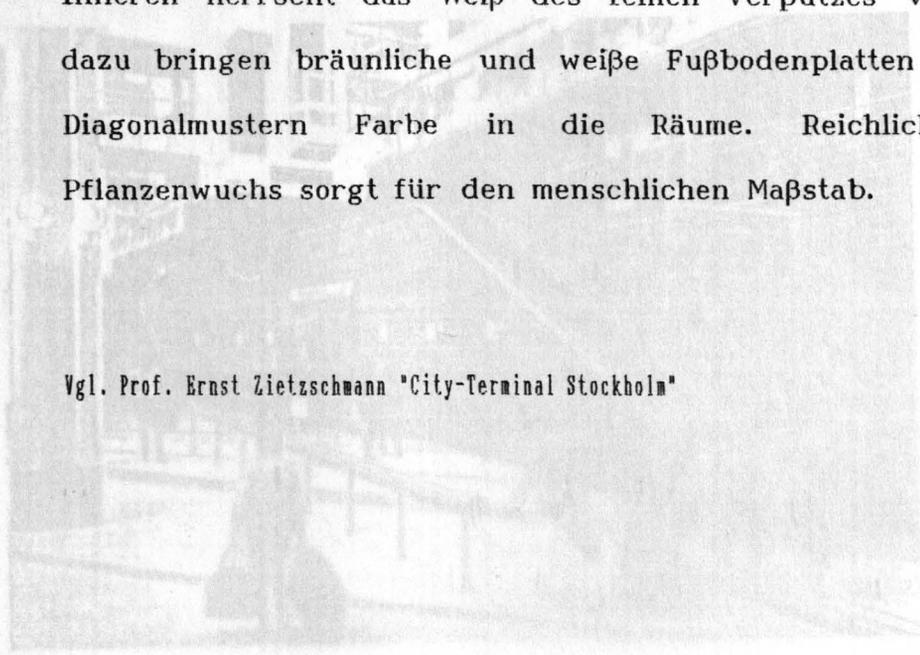
Im Norden und Süden des Terminals überqueren zwei Hauptstraßen die Bahngeleise. Kungsgatan, die Hauptgeschäftsstraße, die vom Stureplan und Hötorget bis in den Inselstadtteil Kungsholmen führt, läuft über die Geleiseanlage hinweg schon seit vielen Jahrzehnten. Klarabergsgatan ist erst vor wenigen Jahren über die Bahnanlage geführt worden und verbindet heute Sergels Torg, einen wichtigen Verkehrsplatz mit Kungsholmen. Beide Straßen liegen jetzt ein Stockwerk über der Stockholmer "Bahnstraße", der Vasagatan. Alle Busse befahren den Busbahnhof von Kungsgatan aus.



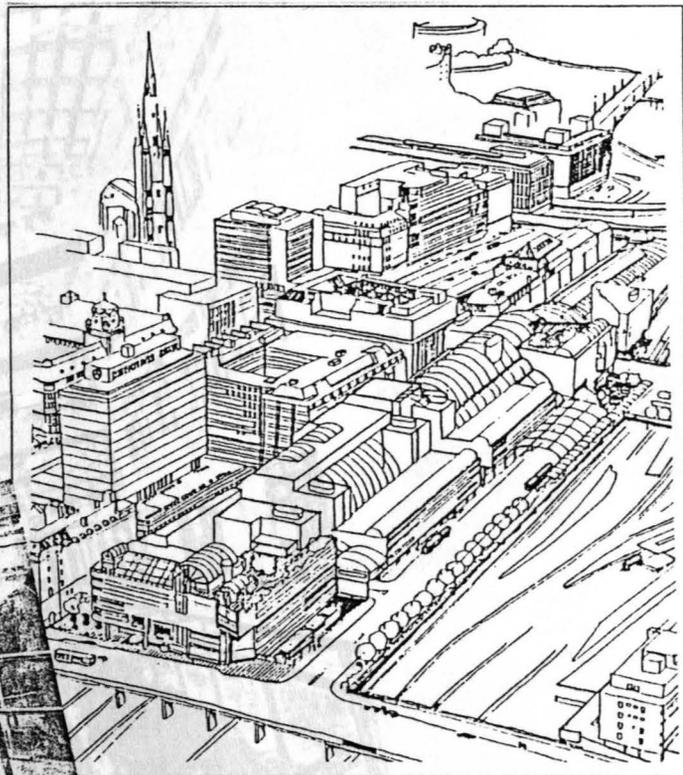
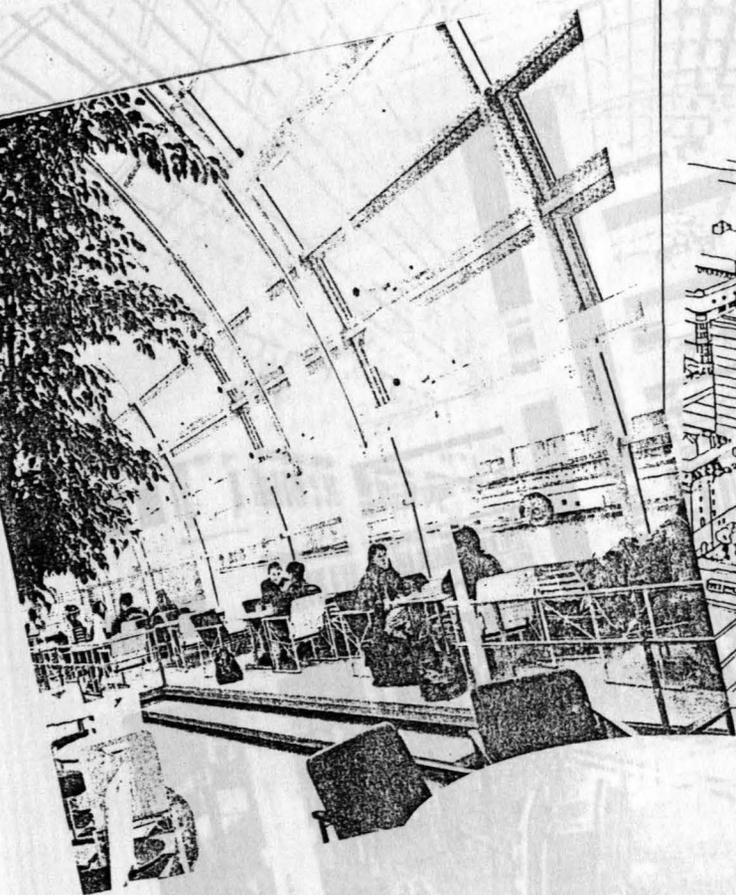
Die Glasdachhallen

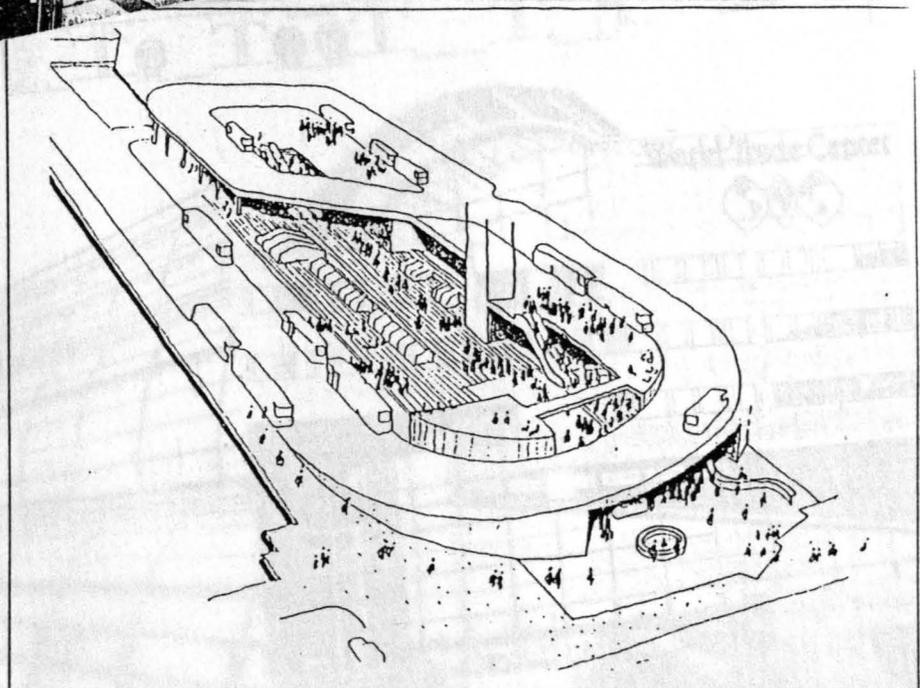
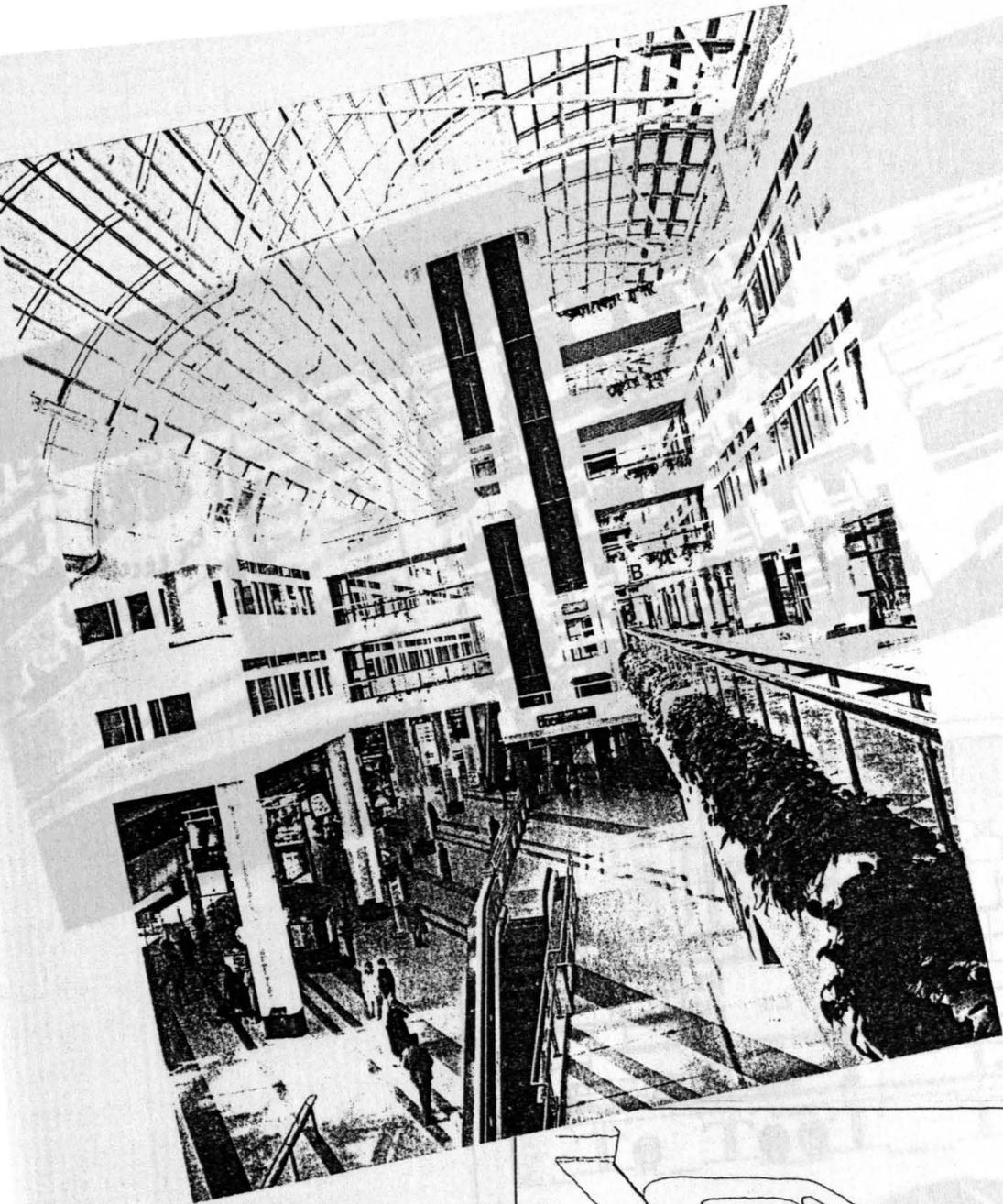
Hauptmerkmal und architektonisches Kennzeichen des gesamten Bauwerkes sind vier durch alle Stockwerke führende Glasdachhallen. Eine geschwungene Glasfläche von 6000 m² deckt sie ab. Sie tragen 600 Lüftungsklappen, die automatisch funktionieren und für das beste Raumklima sorgen. Ein feines Gestänge aus Rundstählen trägt die Glasteile, elegant geformte Verstreben gewährleisten die statische Sicherheit.

Roter finnischer Granit bildet die Fassadenplatten, im Inneren herrscht das Weiß des feinen Verputzes vor, dazu bringen bräunliche und weiße Fußbodenplatten in Diagonalmustern Farbe in die Räume. Reichlicher Pflanzenwuchs sorgt für den menschlichen Maßstab.



Vgl. Prof. Ernst Zietzschmann "City-Terminal Stockholm"



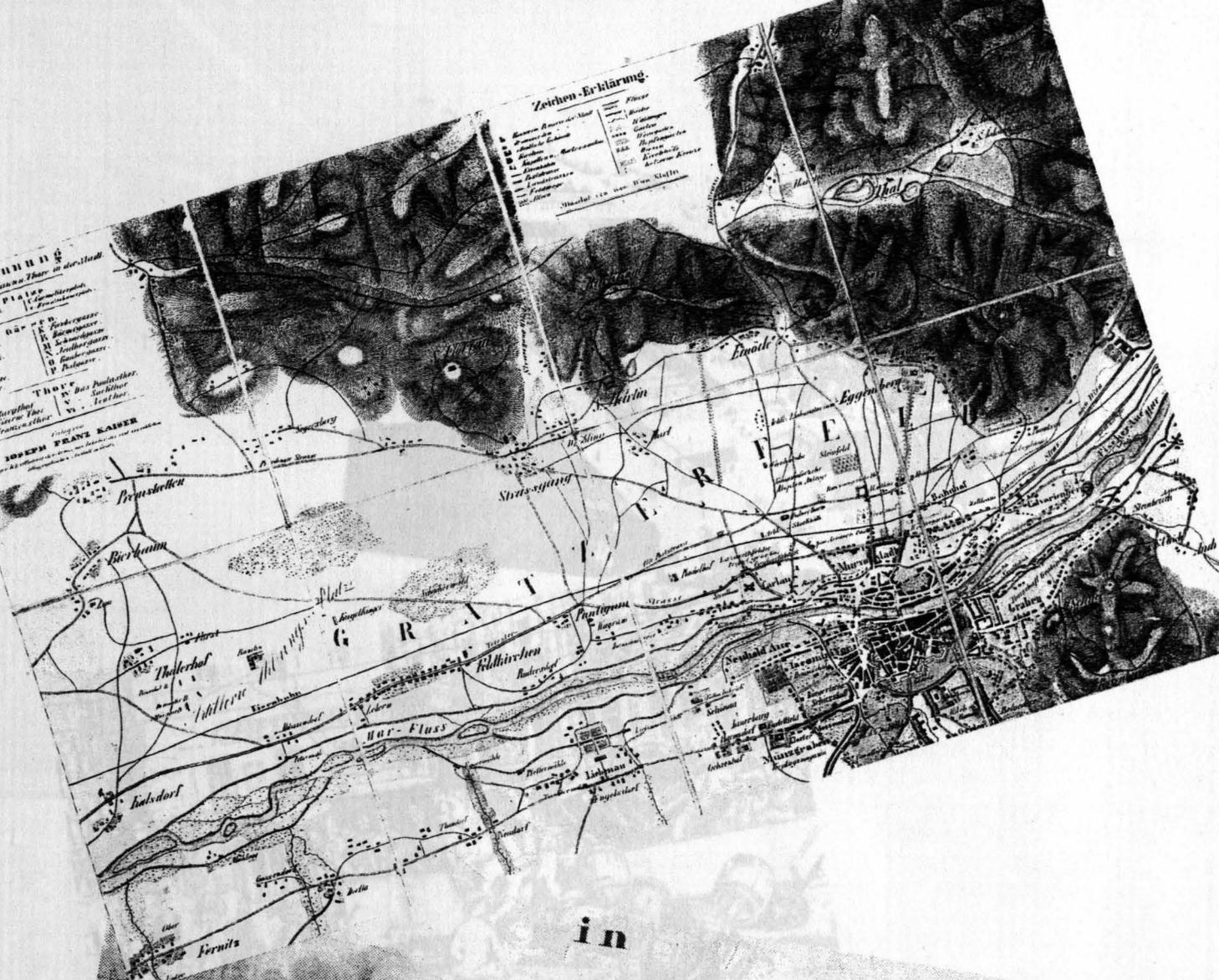


XI IMPRESSIONEN - STIMMUNGEN - DOKUMENTE

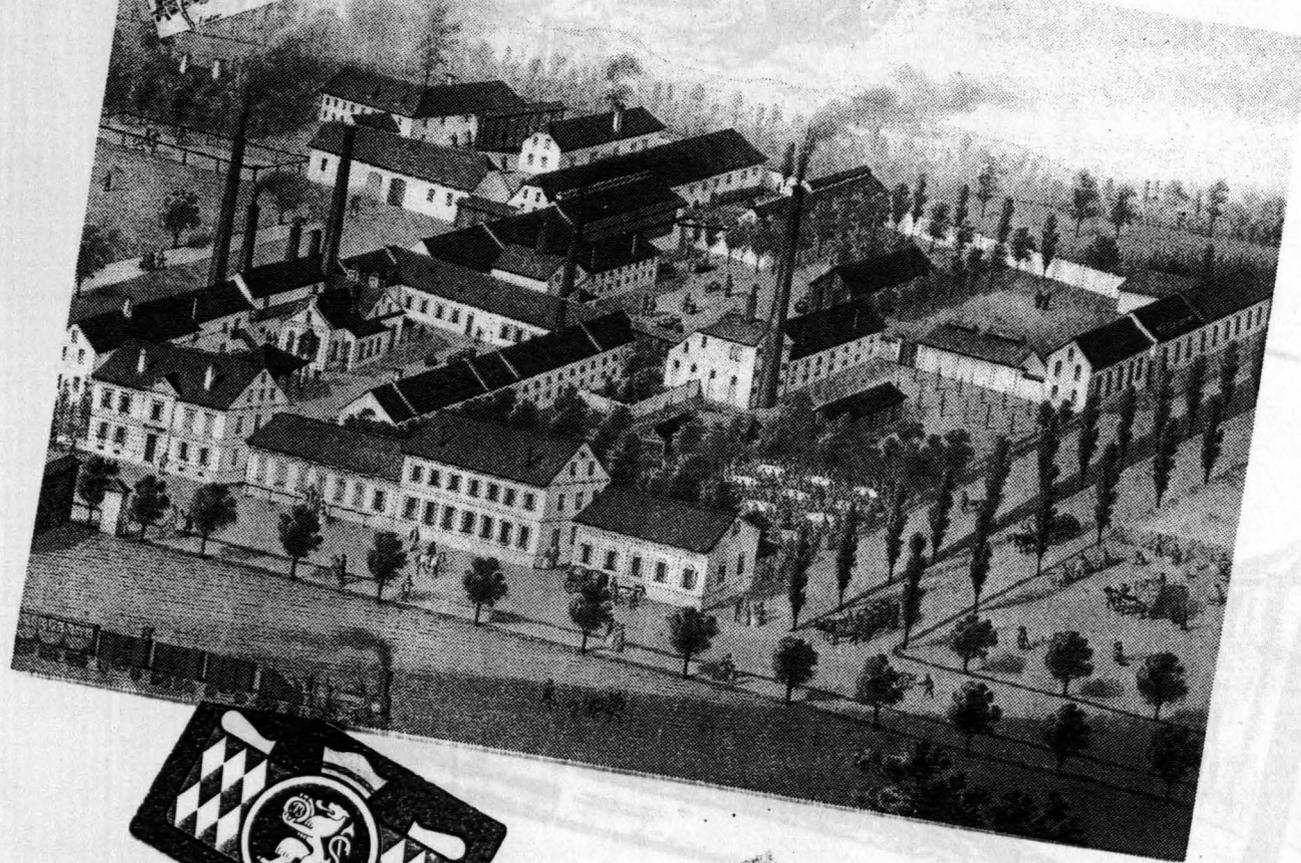


BEZEICHNUNG
 1. Platznamen ohne in der Stadt
 2. Plätze
 3. Hauptplätze
 4. Hauptstraßen
 5. Hauptbahnen
 6. Hauptkanäle
 7. Hauptflüsse
 8. Hauptbäche
 9. Hauptwälder
 10. Haupthöhen
 11. Haupttälern
 12. Hauptberge
 13. Hauptseen
 14. Hauptinseln
 15. Hauptküsten
 16. Haupthäfen
 17. Hauptfeste
 18. Hauptburgen
 19. Hauptklöster
 20. Hauptkirchen
 21. Hauptmünzen
 22. Hauptmünzstätten
 23. Hauptmünzstätten
 24. Hauptmünzstätten
 25. Hauptmünzstätten

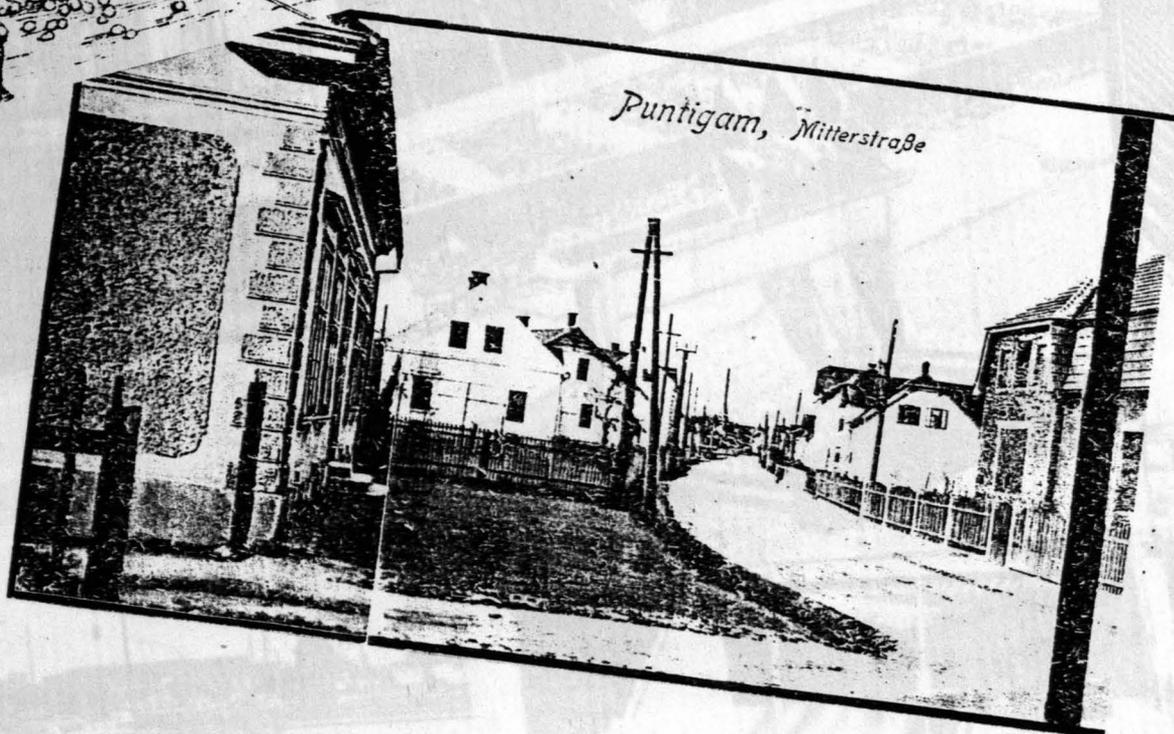
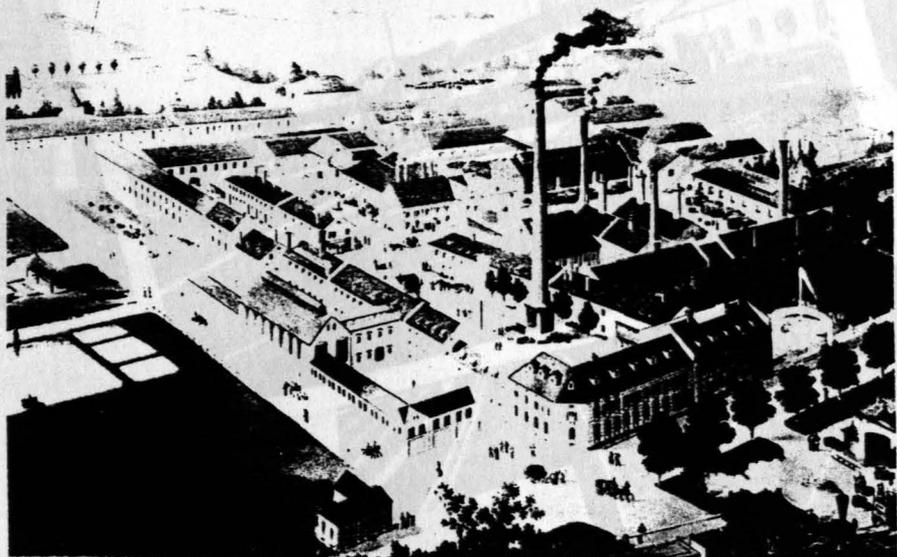
Zeichen-Erklärung.
 1. Hauptplätze
 2. Hauptstraßen
 3. Hauptbahnen
 4. Hauptkanäle
 5. Hauptflüsse
 6. Hauptbäche
 7. Hauptwälder
 8. Haupthöhen
 9. Haupttälern
 10. Hauptberge
 11. Hauptseen
 12. Hauptinseln
 13. Hauptküsten
 14. Haupthäfen
 15. Hauptfeste
 16. Hauptburgen
 17. Hauptklöster
 18. Hauptkirchen
 19. Hauptmünzen
 20. Hauptmünzstätten
 21. Hauptmünzstätten
 22. Hauptmünzstätten
 23. Hauptmünzstätten
 24. Hauptmünzstätten
 25. Hauptmünzstätten

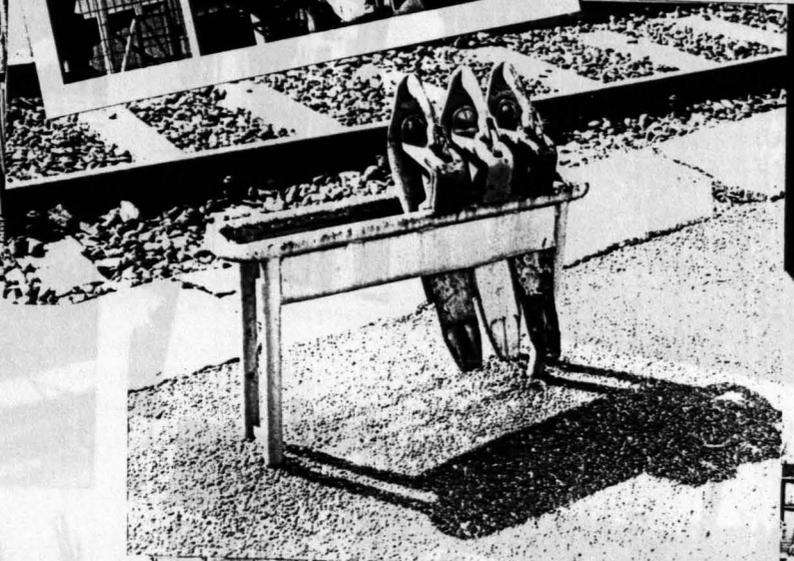
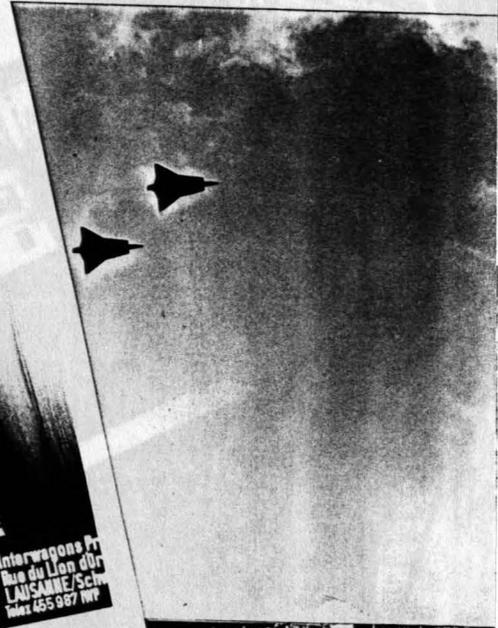
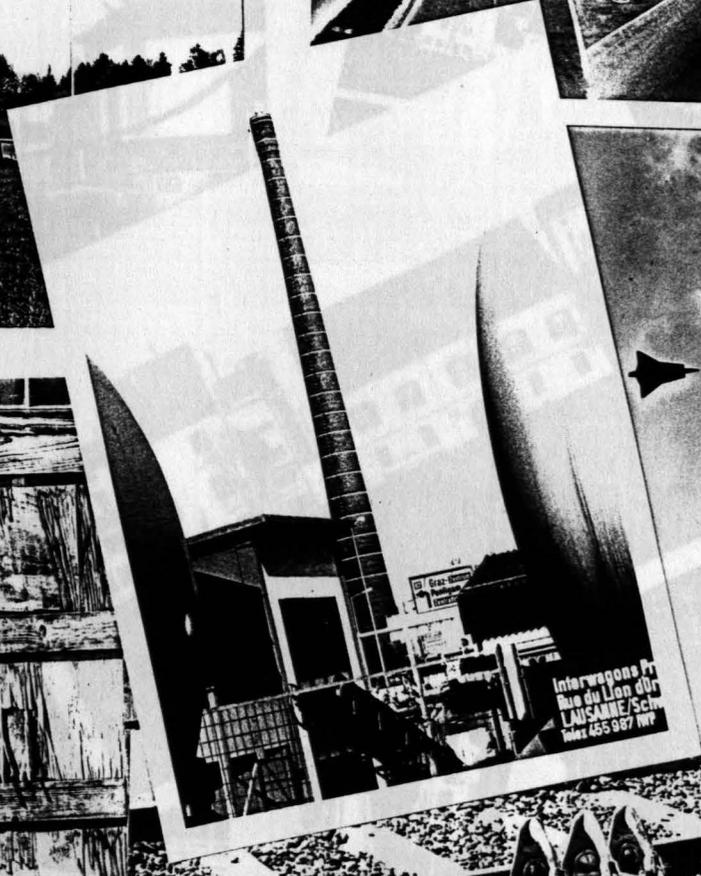
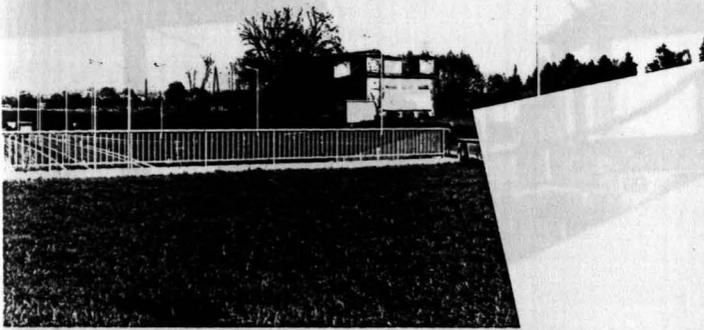


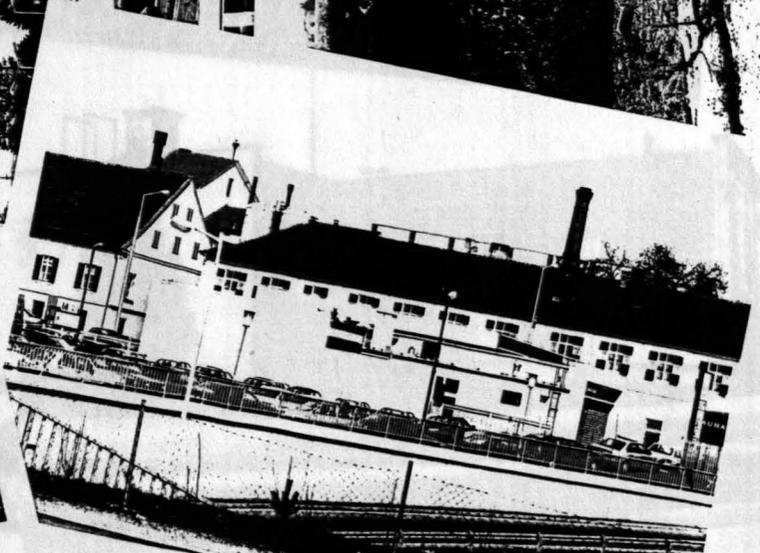
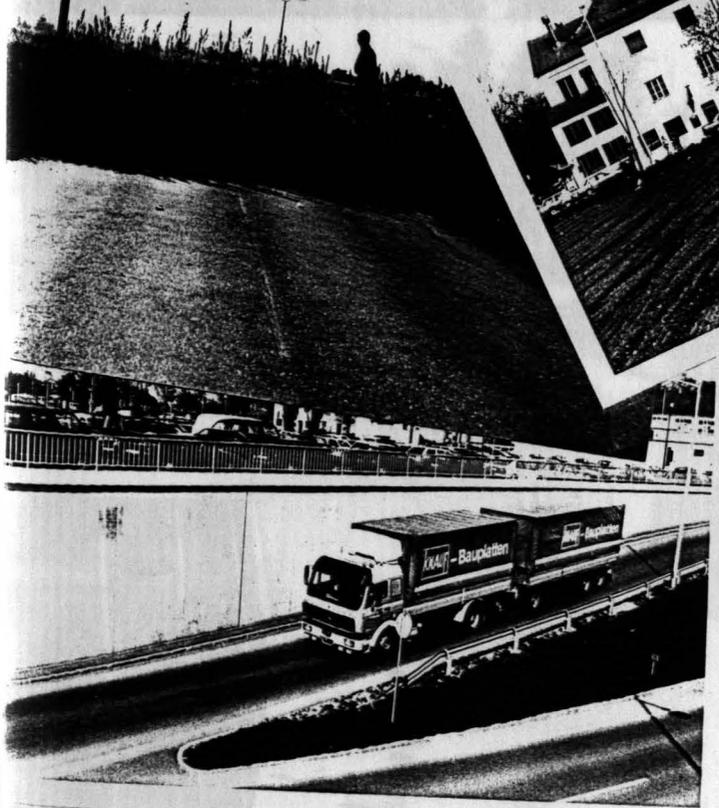
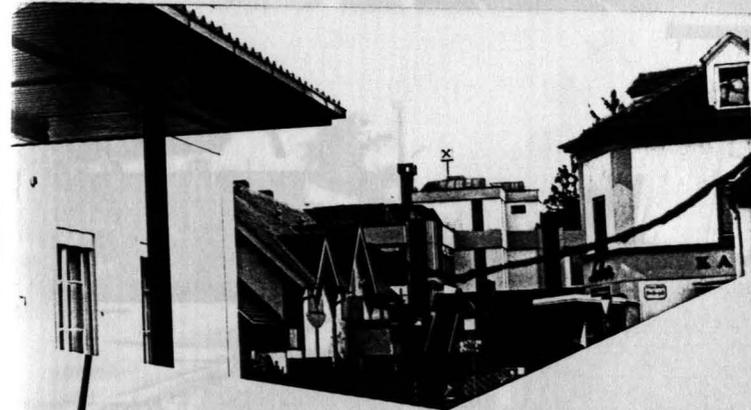
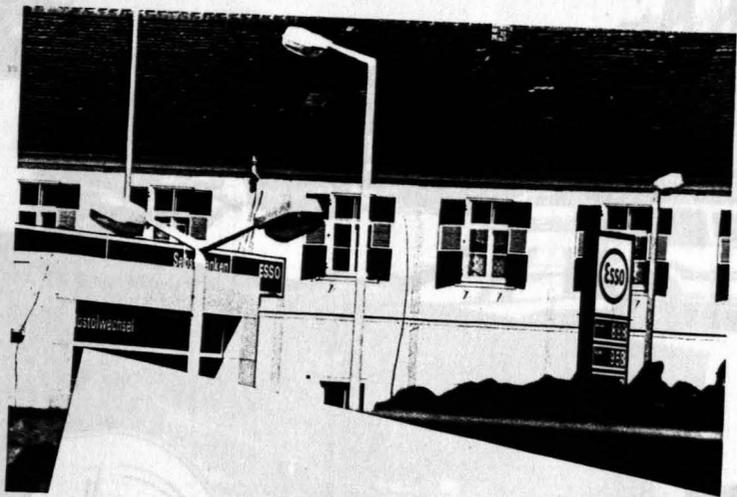
in

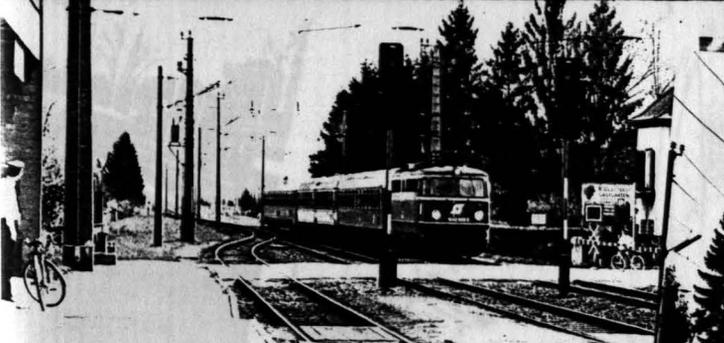


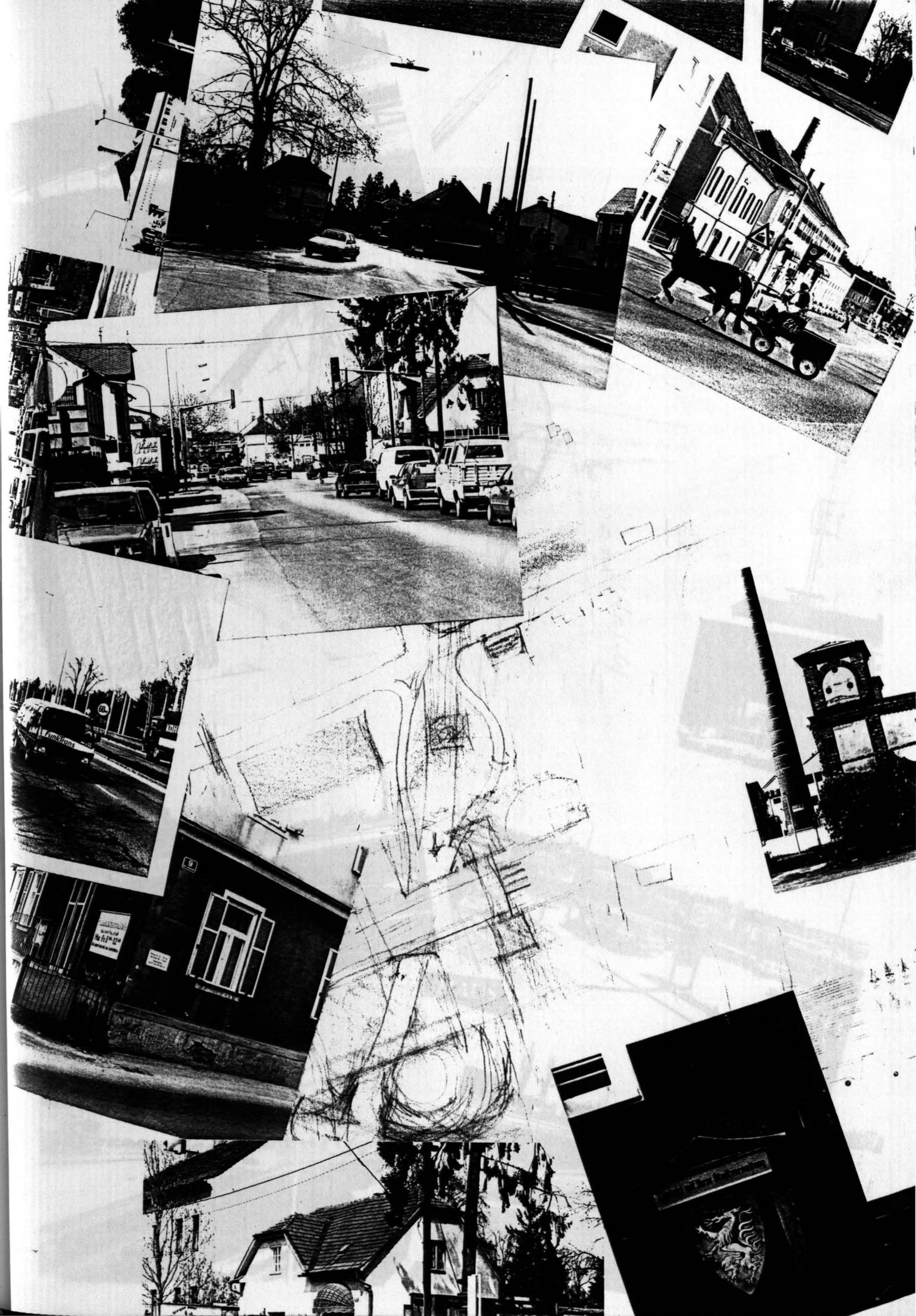
Duplex
 der Eisenbahn

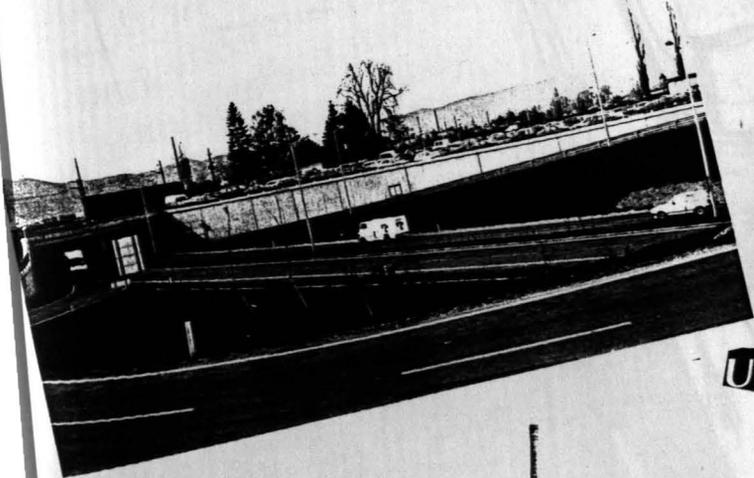
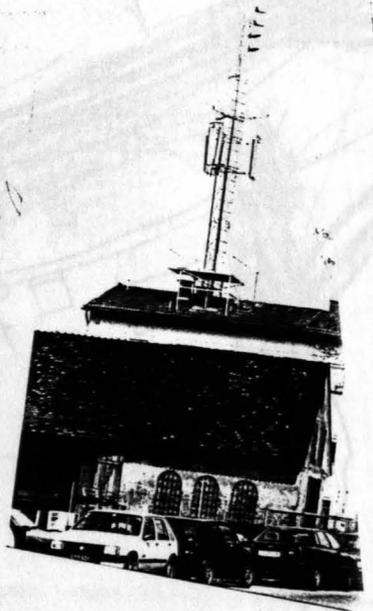
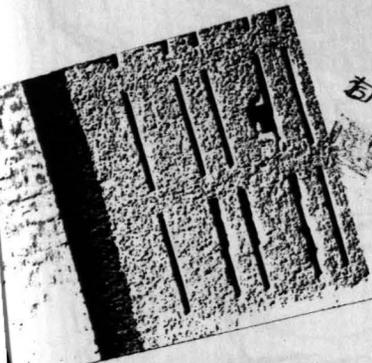
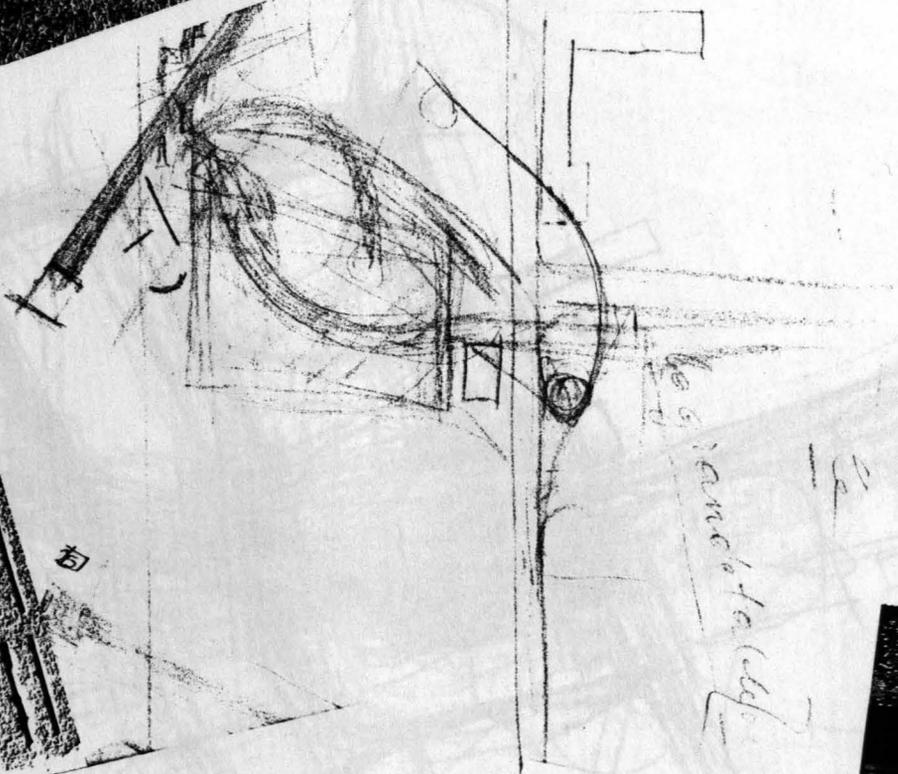
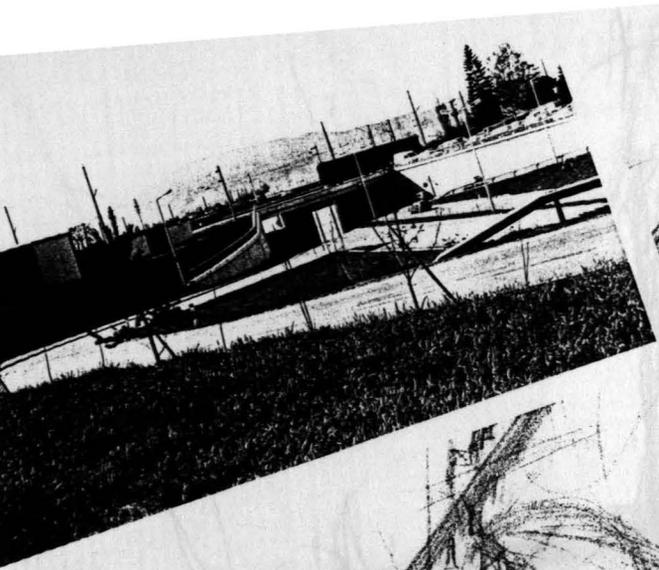




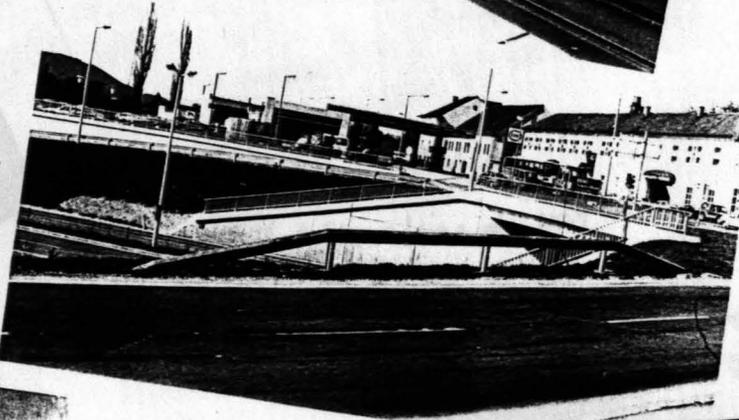


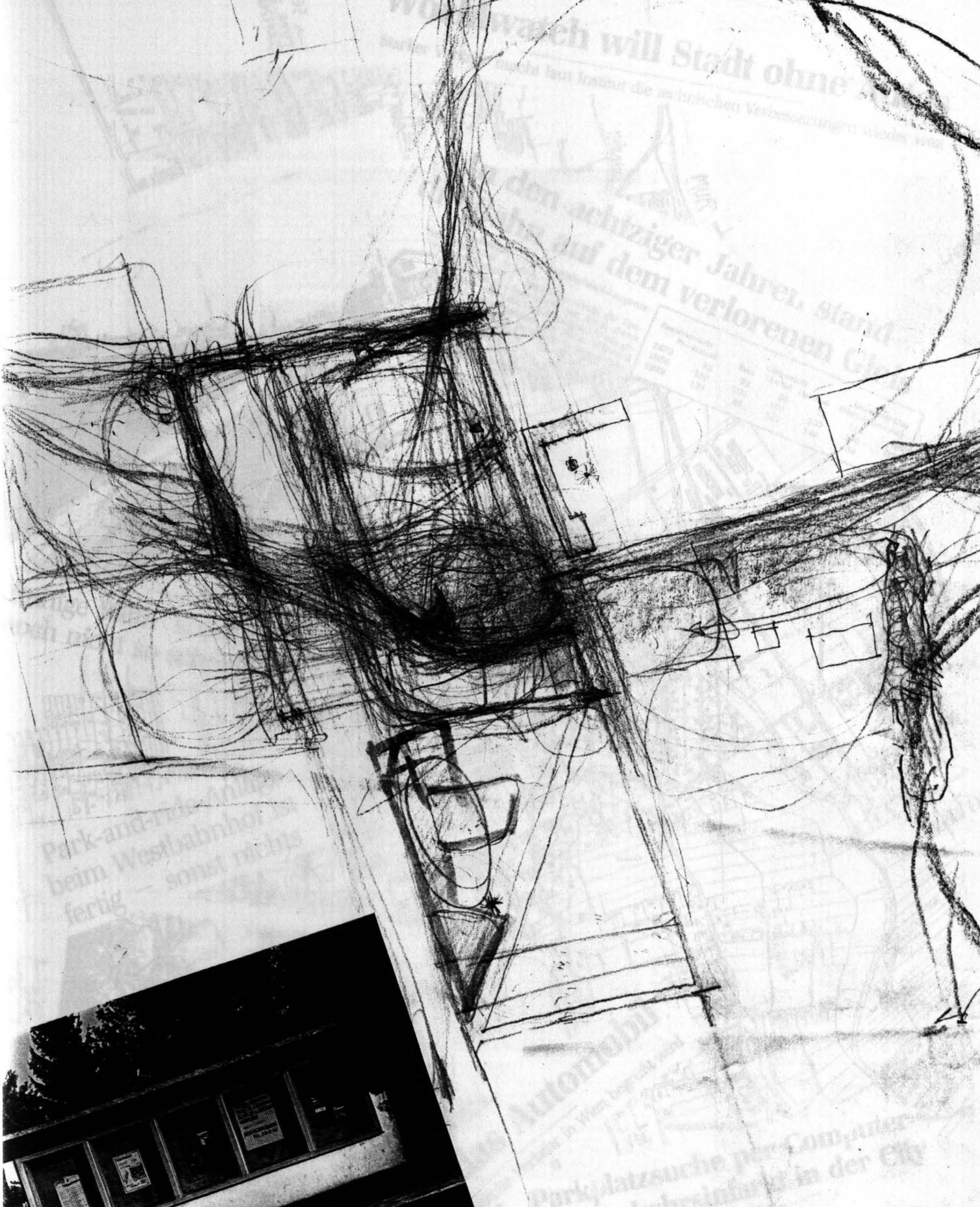
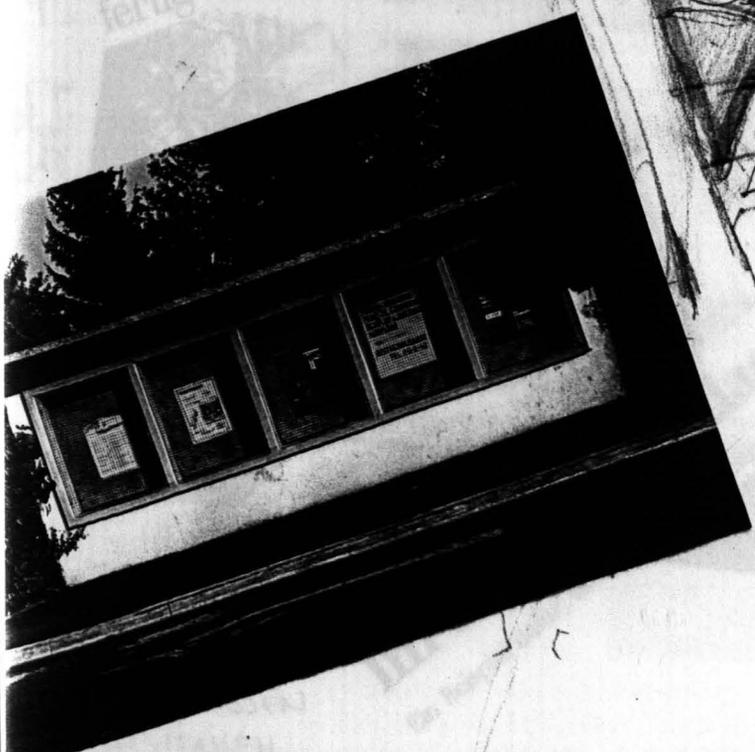






UHAUS





Warum überhaupt Puschigam ?
Wal frühe e kino do war
Verkehr

Worldwatch will Stadt ohne Autos

Starker Verkehr macht laut Institut die technischen Verbesserungen wieder wett

In den achtziger Jahren stand die Bahn auf dem verlorenen Gleis

Alle Anstrengungen der Verkehrsplaner in den letzten Jahren, Verkehr auf die Bahn zu lenken, sind bisher umsonst geblieben. Die Erhöhung der Bahngebühren und die Verbilligung der Straßengebühren haben die Bahn gegenüber der Straße in diesem Jahr um das Vierfache angestiegen. Begünstigt wurde der Straßenverkehr vor allem durch die Erhöhung der Straßengebühren. Während die Bahngebühren in diesem Jahr um das Vierfache angestiegen sind, sind die Straßengebühren um das Vierfache gesunken.

Personenverkehr		Güterverkehr		Index: 1980=100	
Jahr	Pkw-Bestand	Bahn	Lkw-Anst.	Bahn-Anst.	Lkw-Anst.
1970	53	92	69	113	86
1980	100	100	100	100	100
1989	130	96	122	88	130

„Ruhige Bahn“ kommt noch nicht so schnell

Park-and-ride-Anlage beim Westbahnhof ist fertig – sonst nichts



Im Zweifel für das Automobil

Ein Beispiel dafür, wie wenig der öffentliche Verkehr in Wien begrüßt wird

Parkplatzsuche per Computer statt Verkehrsinfarkt in der City

- EISENBAHN
- ÖFFENTLICHER RAD- UND FUSSWEG
- SAMMELSTRASSEN
- HAUPTSTRASSEN

BAU-LINIE GR2 → SP

Versch. Buslinien



PUNTIGAMER VERKEHR IM GEMEINDERAT

1. GEHSTEG IN DER MITTERSTRASSE UND GRADNERSTRASSE



Die Mitterstraße wie die Gradnerstraße ist neben ihrer Funktion als Verkehrsträger für den motorisierten Verkehr gleichzeitig Fußweg und vor allem auch Schulweg. In beiden Straßenzügen befinden sich jedoch entweder keine oder von ihrem baulichen Zustand her äußerst mangelhafte Gehsteige. Über die Notwendigkeit solcher Einrichtungen braucht in diesem Hause ja weiter nicht gesprochen zu werden. Diese Einrichtung kostet Geld, das ist mir und auch der Bevölkerung bewußt. Die Sicherheit unserer Kinder müßte uns dieses Geld wert sein.

2. SCHUTZWEG IN DER MITTERSTRASSE

Die Mitterstraße ist das Einkaufs- und Nahversorgungszentrum der Puntigamer Bevölkerung. Dementsprechend ist ein Einkaufstagen und vor allem an Wochenenden die Fußgängerfrequenz. Gleichzeitig ist dieser Straßenzug einer derjenigen, die die

höchste Verkehrsdichte im Bezirk Puntigam aufweisen. Wir vertreten daher die Ansicht, daß ein Schutzweg in Höhe der Mitterstraße 14 auf alle Fälle seine Rechtfertigung finden würde. Vor allem auch deshalb, weil sich südlich des Bahnhofsüberganges der nächste Schutzweg erst wieder an der Kreuzung Gradnerstraße-Mitterstraße befindet. Dieser Umstand führt zu einem „wildem“ und daher für den Fußgänger äußerst gefährlichen Überqueren der Fahrbahn.

3. „GELBBLINKEN“ AB 20 UHR AN DER KREUZUNG MITTERSTRASSE-GRADNERSTRASSE

Seit längerem schon wird diese Kreuzung durch eine Verkehrssignalanlage geregelt. Was tagsüber der Verkehrssicherheit dient, stößt jedoch während der Abend- und Nachtzeit auf Unverständnis. Diese Ampel könnte ab 20 Uhr ohne weiteres auf gelbes Blinklicht geschaltet werden, ohne daß die Verkehrssicherheit darunter leiden würde. Unnütze Wartezeiten und damit verbundene Lärm- und Abgasemissionen könnten dadurch wesentlich verringert werden.

4. FAHRBAHNMARKIERUNGEN ZUEINORDNEN ...

... an der Kreuzung Am Wagrain-Hafnerstraße werden von der dortigen Bevölkerung schon lange gefordert. Die sehr großflächige Kreuzung gereicht ohne Markierung für das Einordnen den Kraftfahrern immer öfter zum Problem. Vor allem auch deshalb, weil durch den dortigen Wirtschaftsverkehr eine relativ hohe Frequenz gegeben ist.

5. GMEINSTRASSE-PUNTIKAMER STRASSE

Der Kreuzungsbereich Puntigame Straße-Herrgottswiesgasse-Gmeinstraße ist dermaßen unübersichtlich, daß es vor allem für die aus der Herrgottswiesgasse bzw. aus der Gmeinstraße ausfahrenden Fahrzeuglenker ein großes Erschwernis bedeutet, gefahrlos diese Stelle zu passieren. Einige Unfälle in der letzten Zeit lassen auf die Notwendigkeit schließen, in diesem Bereich Einrichtungen zu überlegen, die bis zur Fertigstellung des dritten Städtgürtels eine höhere Verkehrssicherheit gewährleisten. Durch die relativ breite und bereits ausgebaute Fahrbahn sind die Fahrgeschwindigkeiten dort auch entsprechend hoch. Ob eine provisorische Verkehrssignalanlage oder eine andere Maßnahme die gewünschte Verkehrssicherheit bringen, sollte von Fachleuten geklärt und einer raschen Realisierung zugeführt werden.

Oft schon wurde über diesen Schutzweg schon geschrieben und debattiert. Tatsache ist, daß durch die äußerst hohen Geschwindigkeiten, die in der Triesterstraße gesetzeswidrig gefahren werden, dieser Fußgängerübergang als einer der gefährlichsten im Grazer Raum bezeichnet werden muß. Eine „Überkopfpampe“, vor allem mit Halogenlicht (was an dieser Straßenstelle wegen des schräg einfallenden



neue Kabinen mit einer weiteren Überwachungskamera für das Grazer Stadtgebiet zur Verfügung stehen. Auch möchte ich an den Umstand erinnern, daß der seinerzeitige Bautechniker ÜBLEIS der Puntigamer Bevölkerung bei einer Bürgerversammlung den Rückbau des gesamten Straßenzuges zugesichert hat. Spätestens mit dem Zeitpunkt, wo eine neue Fahrbahndecke notwendig wird, sollte laut damaligem Bautechniker der Umbau stattfinden.

7. ERRICHTUNG EINES RADWEGES AUF DER NEBENFAHRBAHN DER TRIESTERSTRASSE

Wer sich in der vierspurig ausgebauten Triesterstraße jemals auf dem Rad bewegt hat, wird diese Forderung verstehen, ohne daß ich weitere Worte zu verlieren brauche. Diese Einrichtung ist zum Schutze jener notwendig, die sich zu Alternativen bekennen, und diese sollten nicht neben den anderen Nachteilen, die sie durch den Automobilverkehr hinnehmen müssen, auch noch ein erhöhtes Sicherheitsrisiko tragen.



geführt wird, schnell und sicher beigelegt werden könnte. Namens der ÖVP-Gemeinderatsfraktion richte ich daher an Sie, sehr geehrter Herr Bürgermeister, die Anfrage, ob Sie bereit sind, die im Motivenbericht enthaltenen Punkte 1 bis 8 den zuständigen Abteilungen zuzumitteln und einer raschest möglichen Erledigung zuzuführen.

Soweit die Initiative. Über den weiteren Fortgang werden wir berichten. Wenn „Ihr“ Verkehrsproblem nicht behandelt wurde, schreiben Sie uns.

Wir sind unter der Adresse: „Wir Puntigamer“, Postfach 110, 8055 Graz, erreichbar.

RADWEG IN DER MITTERSTRASSE

Wie vorhin schon erwähnt, ist die Mitterstraße das Nahversorgungs- und Einkaufszentrum der Puntigamer Bevölkerung. Geldinstitute, das Postamt, Kaufhäuser und verschiedenste Dienstleistungsunternehmen befinden sich entlang dieses Straßenzuges, der ab dem Bahnhof als Einbahn geführt ist. Will man jetzt mit dem Rad diese Nahversorgungseinrichtung erreichen, muß man auf die hochfrequentierte Triesterstraße und muß, um dorthin zu gelangen, zweimal links abbiegen. Eine äußerst gefährliche Situation, die durch einen Radweg, der gegen die Einbahn in der Mitterstraße



6. ABSICHERUNG DES SCHUTZWEGES IN DER TRIESTERSTRASSE-PLACIENHOFSTRASSE

Sonnenlichtes besonders notwendig erscheint), wurde bereits von mir beantragt. Diese Einrichtung muß nach meinem Dafürhalten auch schnellst möglich installiert werden. Gleichzeitig wäre zu überprüfen, ob die Grünphase für den Fußgänger nicht verlängert werden sollte. Vor allem ältere Bewohner klagen über eine viel zu kurze Grünphase.

Von den dort lebenden Bürgern wurde auch vorgeschlagen, ob nicht auch durch entsprechende Bodenmarkierungen unmittelbar vor dem Schutzweg eine höhere Verkehrssicherheit erreicht werden könnte.

Gleichzeitig appelliere ich wiederholt, im Bereich der Triesterstraße alles zu unternehmen, daß dort eine stationäre Radaranlage installiert wird. Meines Wissens nach sollen in der nächsten Zeit acht



WIE SICHER IST PUNTIKAMER?

Ein Gespräch mit dem Abteilungskommandanten der „Sicherheitswachabteilung 3“, Hauptmann P. Fahrner, in den Puntigamer Wachen. Die Wachzimmer Kulturstraße, Eggenberg u. „modernsten Wachzimmer von Graz ist auch für die Sicherheit der Puntigamer Bevölkerung“

Ich führte ein Gespräch mit Hauptmann Peter FAHRNER, Wachkommandanten mit rund 30 Mann versehen in diesem Wachzimmer um die Uhr ihren Dienst. Bereits um 1 Uhr wird mit der Schutzwegsicherung insgesamt acht Schulen beauftragt im Einzugsbereich dieser Dienststation die bereits zur Routine gehörenden Aufgaben: (das sind rund 30 Schulen im Monat), Aufnahme von Unfällen und ähnliches mehr. Im Bereich der Triesterstraße ereignen sich im Durchschnitt 2 bis 3 Unfälle im Monat. Im Bereich der Triesterstraße ereignen sich im Durchschnitt 2 bis 3 Unfälle im Monat.

Statistik:
Das Rayon des Wachzimmers Kulturstraße gehört mit den rund 18 Quadratkilometern zu den flächmäßig größten der Sicherheitswachabteilung 3. Zirkum 20.500 Einwohner haben die 11 Geldinstitute zu betreuen. 3 Postämter, 1 Landeskrankenhaus, 4 Volksschulen, 4 Hauptschulen, zirkum 30 Einbruchdiebstähle im Monat, zirkum 25 abgenommene Führerscheine.



Persönliches:
Hauptmann Peter Fahrner (35) ist ein gebürtiger Oberösterreicher (Bad Ischl), der im Besonderen der Volksschule in Wels angehört. Nach dem Erfolg der Polizei in Graz, hier schließlich in die „oberste Ebene“ des Polizeidienstes und ist in die Offizierslaufbahn eingestiegen.

Bezirksamt Puntigam – seine Aufgaben

Mit der Schaffung des neuen Bezirkes erhielt Puntigam den längst fälligen gleichberechtigten Stellenwert mit den anderen 16 Grazer Stadtbezirken.

Eine Aufgabe der neuen Bezirksvorstehung wird es sein, bei den mehr als 6500 Puntigamern das Bezirksbewußtsein zu wecken und die Vorteile, die sich für die Bewohner des neuen Bezirkes ergeben, herauszustellen.

Einem modernen Bürgerservice entsprechend werden im Bezirksamt zahlreiche Hilfestellungen besonders für Familien, Betagte und Bedürftige durchgeführt, wie zum Beispiel:

Ausstellung

- Vermögensbekenntnisse für die Befreiung von der Fernsprechkosten- bzw. Rundfunk- und Fernsehgebühr,
- Mittellosigkeitszeugnisse,
- Ehegemeinschaftszeugnisse,
- Hausgemeinschaftsbestätigungen,
- Bestätigungen für Sozialversicherungsträger,
- Wohnsitzerhebungen für schulpflichtige Kinder,
- Lehrlingsbestätigungen für Berufsschüler,
- Produzentennachweise

Ausgabe

- Krankenkassenscheckhefte für Pensionisten (normale und rezeptgebührenfreie),
- Brennstoffgutscheine,
- Formulare für Bauansuchen,
- Verbilligte Messekarten für Mindestrentner

Antragsentgegennahme

- Kindergartenbeihilfe,
- Pendlerbeihilfe,
- Fahrzeugabschleppung (Autowracks) von öffentlichen Verkehrsflächen oder privatem Grund,
- Anträge für GVB-Jahreskarten zum Nulltarif,
- Übernahme der zehnpromzentigen Spitalskosten für Angehörige,
- Sperrstundenverlängerung (Gaststätte)

Verkauf

- Kehrbücher,
- Kontrollbücher für Kläranlagen,
- Müllsäcke der Stadt Graz

Darüber hinaus werden in allen Bezirksämtern Anmeldungen von Alters- und Ehejubilaren, die Teilnahme am städtischen Blumenschmuckwettbewerb sowie Beschwerden, Anregungen und Wünsche jederzeit gerne entgegen genommen.

XVII. Bezirk

PUNTIGAM

Plan M 1 : 20.000

Daten:

Fläche: 617 ha 48 a 43 m²
Bevölkerungszahl: 7224 (Stichtag 26. September 1986)
Haushalte: 2157 (Volkszählung 1981)
Prozentueller Anteil der Fläche zur gesamten Stadtfläche: 5 Prozent
Anzahl der Objekte (Orientierungsnummern): 1790
Bevölkerungsdichte: 1170 Einwohner pro km²



Legende:

- Stadtgrenze
- Bezirksgrenze

"Alles , was an einem Tag erarbeitet wurde, war am nächsten genau um einen Tag veraltet. Niemand sah mehr die Mißstände, denn alle waren auf den aktuellen Planungszustand fixiert. Sie lebten im Glück der Zukunft ..."

Friedrich Achleitner

