



# Ganzheitliche Entwicklungsplanung im periurbanen Raum (Graz)





Alexandra Duschek, BSc

Sabine Gindl, BSc

# **Ganzheitliche Entwicklungsplanung im periurbanen Raum (Graz)**

## **DIPLOMARBEIT**

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

**Technische Universität Graz**

Betreuerin

Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros

Institut für Städtebau

Graz, März 2019



## EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Wir erklären an Eides statt, dass wir die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht haben. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Diplomarbeit identisch.

---

Datum

---

Unterschrift

---

Datum

---

Unterschrift

# Inhalt

	<b>Abstract   Kurzfassung</b>	<b>6   7</b>
<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>11</b>
<b>2.</b>	<b>Annäherung an den periurbanen Raum</b>	<b>19</b>
a.	Abgrenzung	22
b.	Definition	34
c.	Historische Entwicklung	38
<b>3.</b>	<b>Aspekte</b>	<b>41</b>
a.	Funktionen	44
b.	Infrastruktur	46
c.	Morphologie	47
d.	Verkehrsnetz	49
e.	Öffentlicher städtischer Freiraum	51
f.	Öffentlicher Grünraum	52
g.	Privater Freiraum	53
h.	Entwicklungsstand	54
<b>4.</b>	<b>Status Quo</b>	<b>57</b>
a.	Instrumente der überörtlichen Raumplanung	60
b.	Instrumente der örtlichen Raumplanung	68
c.	Adäquanz und Probleme heutiger Planungsinstrumente	74
d.	Alternative Ansätze	76
<b>5.</b>	<b>Ganzheitliche Entwicklungsplanung</b>	<b>91</b>
a.	Definition	94
b.	Relevanz und Positionierung	96
c.	Ideal der "ganzheitlichen" Planung	99

d.	Best Practice	101
<b>6.</b>	<b>Planungsgrundsätze</b>	<b>113</b>
a.	Funktionen	116
b.	Infrastruktur	118
c.	Morphologie	120
d.	Verkehrsnetz	122
e.	Öffentlicher städtischer Freiraum	126
f.	Öffentlicher Grünraum	128
g.	Privater Freiraum	130
h.	Entwicklungsstand	132
<b>7.</b>	<b>Analyse</b>	<b>135</b>
a..	Analysemethode	138
b.	Grundlagenanalyse	139
c.	Analyse-Triade	143
<b>8.</b>	<b>Entwicklungsstrategie</b>	<b>171</b>
a.	Entwicklungsstrategie Ebene 1	175
b.	Entwicklungsstrategie Ebene 2	187
c.	Entwicklungsstrategie Ebene 3	212
<b>9.</b>	<b>Conclusio</b>	<b>237</b>
	<b>Anhang</b>	<b>243</b>
	Glossar	244
	Abbildungsverzeichnis	246
	Literaturverzeichnis	252
	Danksagung	262

## **Abstract**

In growing cities, periurban space takes in a special role. It offers affordable living space and thus a way of escaping the rising cost of living in the centres. In addition, it is the interface between the city and the countryside and promises a rural idyll near the center with a connection to the urban infrastructure. These characteristics make the periurban area a place of growth. However, this growth is unplanned and uncontrolled. This creates urban densities without any urban space or infrastructure.

This masterthesis will first examine the phenomenon of periurban space and will define general aspects of periurban space. In addition, planning principles for periurban spaces will be defined. An analysis of the contemporary planning processes and instruments should provide an understanding of the existing structures and developments. The periurban area of Graz will then be subjected to a detailed analysis. Based on this analysis, development strategies for the periurban areas of Graz North and South will be developed.

## Kurzfassung

In wachsenden Städten nimmt der periurbane Raum eine besondere Rolle ein. Er bietet günstigen Wohnraum und damit eine Möglichkeit den steigenden Lebenshaltungskosten in den Zentren zu entkommen. Zudem liegt er in der Schnittstelle zwischen Stadt und Land, die ländliche Idylle in unmittelbarer Nähe sowie die Anbindung an die städtische Infrastruktur verspricht. Diese Eigenschaften machen den periurbanen Raum zu einem Ort des Wachstums. Allzu oft jedoch geschieht dieses Wachstum ungeplant und ungesteuert. Dadurch entstehen zwar städtische Dichten, diese weisen jedoch qualitativ weder städtische Räume noch Infrastrukturen auf.

Diese Masterarbeit soll zunächst das Phänomen des periurbanen Raums näher beleuchten und allgemeine Aspekte des periurbanen Raumes definiert. Danach werden Planungsgrundsätze für den Umgang mit dem periurbanen Raum aufgezeigt. Eine Analyse der zeitgenössischen Planungsabläufe und -instrumente soll ein Verständnis für die bestehenden Strukturen und Entwicklungen liefern. Danach wird der periurbane Raum Graz einer eingehenden Analyse unterzogen. Aufbauend auf dieser werden Entwicklungsstrategien für die periurbanen Räume Graz Nord und Süd erstellt.

<sup>1</sup> Bernhard 1988, zit. n. <https://www.zitate.eu/author/bernhard-thomas/zitate/38141>, 12.02.2019.

*„Ich sehne mich immer nach dem Alleinsein, aber bin ich allein,  
bin ich der unglücklichste Mensch.“<sup>1</sup>*





# 1 Einleitung



**Wie bedeutsam ist ganzheitliche Entwicklung  
im periurbanen Raum?**

“Zum ersten Mal leben mehr Menschen in Städten als auf dem Land.” Dieser Satz wird häufig als Rechtfertigung dafür eingesetzt, sich in Raum- und Entwicklungsplanung auf die Stadt – das heißt die Kernstadt eines Gebietes – zu konzentrieren.

Dies entspricht haargenau dem Trend, unsere Welt als Netzwerk bzw. „Archipel“<sup>2</sup> aus von ihrer Umwelt abgekoppelten Metropolen zu betrachten, den Pierre Veltz in seinem Beitrag zu GAM 15 – „Territorial Justice“ beschreibt.<sup>3</sup>

Dabei wird aber augenscheinlich an der tatsächlichen Entwicklung „vorbeigeplant“. Faktisch finden wir die großen Entwicklungen und das eigentliche Wachstum städtischer Gebiete immer mehr im unmittelbaren Umland der Kerngebiete – dem periurbanen Raum.

Den Grund für die Zunahme dieser Entwicklung außerhalb der Kernzonen beschreibt Pierre Veltz als „centrifugal effect“<sup>4</sup>; In erfolgreichen Städten steigen die Lebenshaltungskosten in den Stadtzentren stetig an. Dies wird durch Immobilienspekulationen weiterverstärkt, wodurch Mittel- und Niedrigverdiener und schließlich sogar die „oberen Mittelschichten, die eine Schlüsselrolle in Forschung, Technologie und Kultur spielen“<sup>5</sup>, immer stärker aus den Zentren und in den periurbanen Raum gedrängt werden.<sup>6</sup>

Hierher lockt sie die Vorstellung eines leistbaren Einfamilienhaus-Lebens „im Grünen“ und doch in unmittelbarer Nähe eines städtischen Zentrums.

So rückt der periurbane Raum mehr und mehr ins Zentrum des städtischen Wachstums und kann dabei die unterschiedlichsten Ausprägungen annehmen: „von gewachsenen Groß-, Mittel- und Kleinstädten sowie Dörfern über Trabantenstädte, Gartenstädte vergangener Zeit, geplante Wohnquartiere und amorphe Einfamilienhaussiedlungen bis hin zu verantwortungsvoll geplanten Freiräumen, großen und kleinen Gewerbearealen oder solitären, sich selbst genügenden Einzelhandelsstandorten“.<sup>7</sup>

Die Folgen einer derartigen ungeplanten Entwicklung und der dadurch entstehenden Aneinanderreihung individueller Parzellen ohne funktionale, emotionale oder gesellschaftliche Verbindung untereinander, sind allerdings enorm.

Gleichzeitig tragen viele Faktoren zu immer schnelleren und drastischeren Veränderungen und Entwicklungen im periurbanen Raum bei. Dazu gehören unter anderem demographische Veränderungen, Arbeitsplätze- aber auch Fachkräfte-Mangel sowie der Klimawandel. Ungeachtet dessen fokussieren sich PolitikerInnen, JournalistInnen und WissenschaftlerInnen weiterhin fast ausschließlich auf die Situation in den (Kern-) Städten.<sup>8</sup>

<sup>2</sup> Veltz 2019.

<sup>3</sup> Vgl. Ebda.

<sup>4</sup> Veltz: Fractures sociales, fractures territoriales?, 20.02.2017, [http://www.metiseurope.eu/fractures-sociales-fractures-territoriales\\_fr\\_70\\_art\\_30504.html](http://www.metiseurope.eu/fractures-sociales-fractures-territoriales_fr_70_art_30504.html), 14.11.2018.

<sup>5</sup> Veltz 2019.

<sup>6</sup> Vgl. Veltz: Fractures sociales, fractures territoriales?, 20.02.2017, [http://www.metiseurope.eu/fractures-sociales-fractures-territoriales\\_fr\\_70\\_art\\_30504.html](http://www.metiseurope.eu/fractures-sociales-fractures-territoriales_fr_70_art_30504.html), 14.11.2018.

<sup>7</sup> Vogel 2010, 1.

<sup>8</sup> Vgl. Technische Universität Graz (Hg.) 2018, GAM 15. - Call for Papers, 1.

Darüber hinaus wird in der zeitgenössischen Planung allzu häufig – sowohl in den Kernstädten, als auch im periurbanen Raum – die Qualität der öffentlichen Freiräume vernachlässigt und deren Einfluss auf die Lebensqualität stark unterschätzt. Oft wird Freiraum lediglich als „noch nicht bebautes Gebiet“ verstanden und dementsprechend auch nicht als das wertvolle und immer knapper werdende Gut betrachtet und geplant, das dieser darstellt.

Besonders gefährdet ist der Freiraum im periurbanen und ländlichen Raum, da er dort vor allem aus „normalen, alltäglichen Landschaften“<sup>9</sup> besteht, deren Qualitäten nicht für jedermann klar und selbstverständlich wahrnehmbar sind – zumindest nicht, solange sie noch vorhanden sind. Ist einmal der Punkt erreicht, an dem keine „freien Räume“, in denen öffentliches Leben, Erholung, Sport, udg. stattfinden können, mehr verfügbar sind, wird deren Qualität plötzlich sichtbar.<sup>10</sup>

Neben der Qualität der öffentlichen Freiräume werden aber auch andere wichtige Aspekte bei der Entwicklung periurbaner Räumen allzu oft nicht berücksichtigt bzw. nicht mitbedacht. Dazu gehört die Mobilitäts- genauso wie die soziale und die Versorgungsinfrastruktur. Die gängige Betrachtungsweise des periurbanen Raums als „Speckgürtel“, der aus den Einfamilienhaussiedlungen einer PKW-affinen oberen Mittelschicht besteht und auch als solcher weiterwachsen soll, ist nicht nur längst überholt, sondern hat auch fatale Folgen für die Entwicklung dieser Gebiete. Sie führt dazu, dass der wachsende periurbane Raum eben nicht als der vollwertige Teil der Stadt gesehen und geplant wird, der er sein könnte. Deshalb lässt man ihn als monofunktionales, ausschließlich für PKW erschlossenes Gebiet, ohne ausreichende öffentliche Freiraumqualitäten, Fußgänger-, ÖV- oder Fahrradverbindungen, mit geringer Dichte und ohne Identität weiter in die Fläche wachsen. Erst wenn es schon fast zu spät ist, wird schließlich versucht die Infrastruktur „nachzurüsten“, und den „Speckgürtel“ doch noch zu einem Teil der Stadt zu machen.

Frei nach dem Motto „prepare is cheaper than repair“<sup>11</sup> möchten wir diesen Prozess umkehren. Es ist an der Zeit, ein Bewusstsein für diese Prozesse und deren Folgen zu entwickeln und ein Umdenken in der Planung und Regulierung der Entwicklungen anzustreben. An die Stelle des „Hinterher-Planens“ soll ein ganzheitlicher systemischer Ansatz treten, der nicht nur den ökonomischen Interessen weniger, sondern möglichst allen relevanten Kriterien gerecht wird und somit eine solide Grundlage für nachhaltige Entwicklungen bietet.

<sup>9</sup> Henke/Marcel et al 2006, 560.

<sup>10</sup> Henke/Marcel et al 2006, 553 – 554.

<sup>11</sup> Vortrag von Paul Goedknecht, Graz, 06.06.2018.

Im ersten – dem theoretischen – Teil der nachfolgenden Arbeit wird deshalb der periurbane Raum gewachsener europäischer Städte zunächst im Allgemeinen sowie im speziellen Kontext von Graz und ganz konkret für die Bedürfnisse dieser Arbeit definiert. Danach wird die überörtliche und örtliche Raumplanung, wie sie heute geschieht, analysiert, kritisiert und alternativen, innovativen Planungsmethoden gegenübergestellt. Schließlich wird der Begriff der „ganzheitlichen Entwicklungsplanung“ definiert und mithilfe von Best Practice-Beispielen ein Katalog von Planungsgrundsätzen entworfen. Der zweite – praktische – Teil der Arbeit bezieht sich ganz konkret auf den periurbanen Raum der Stadt Graz. Deshalb werden in einem ersten Schritt Graz und sein periurbanen Räume vorgestellt. Diese werden anschließend anhand dreier Methoden analysiert. Es werden eine grafisch-räumliche Analyse basierend auf Planunterlagen, eine klassische SWOT-Analyse auf Basis von Geodaten und Begehungen sowie eine Dokumentenanalyse auf Basis verschiedener Planungsinstrumente durchgeführt. Die einzelnen periurbanen Räume und ihre Eigenschaften, Funktionen und Situationen sollen dabei möglichst ganzheitlich erfasst und schließlich einander vergleichend gegenübergestellt werden. Ziel ist es, die Räume, die für eine nähere Betrachtung herangezogen und für eine detailliertere Entwicklungsplanung empfohlen werden können, zu ermitteln. Für sie werden konkrete Handlungsempfehlungen entwickelt, die in einem letzten Schritt in Entwicklungsstrategien umgesetzt werden.







## **2** Annäherung an den periurbanen Raum



## **Was ist periurbaner Raum?**

Auch wenn sich der Begriff der Periurbanität im deutschen Sprachraum noch nicht durchgesetzt hat, empfinden wir ihn doch als passend, um den Bereich der Stadt, mit dem wir uns in dieser Arbeit beschäftigen, zu beschreiben. Im Folgenden werden wir nun versuchen uns diesem Begriff zu nähern, indem wir ihn zuerst von thematisch verwandten Termini abgrenzen und anschließend einige gebräuchliche Definitionen aus verschiedenen Literaturen zusammentragen, um schließlich den periurbanen Raum für uns und im Speziellen für diese Arbeit definieren zu können.

## a. Abgrenzung | Was ist periurbaner Raum nicht?

*„So bleibt die Stadt der Raum zum Überleben im Alltag, während das Land der Raum der Imagination eines besseren Lebens ist.“<sup>12</sup>*

Das Thema - wie auch der Begriff - des periurbanen Raums bewegen sich im Dunstkreis einer ganzen Reihe von Begrifflichkeiten und Diskursen, mit deren Hilfe wir versuchen, dem Phänomen der Periurbanität auf den Grund zu kommen. Dazu gehören:

### I. Stadt



Es ist schwer, wenn nicht sogar unmöglich eine einheitliche Definition von Stadt zu geben. Der Grund dafür liegt in der Tatsache, dass ihre Ausprägung vom jeweiligen regionalen, kulturellen und historischen Kontext abhängt und die jeweiligen „juristischen und verwaltungsrechtlichen Definitionen zu stark variieren“<sup>13</sup>. Wesentliche Charakteristika einer räumlichen städtischen Erscheinungsform, sind eine „geschlossene Ortsform mit deutlichem Kern, städtische Hausformen, zum Zentrum hin zunehmende Bebauungsintensität, Vielfalt und innere Differenziertheit sowie eine bedeutende Verkehrslage“<sup>14</sup>. Eine Stadt weist zudem zentralörtliche Funktionen für ihr Umland auf und bildet für dieses zumeist ein „Verkehrs- und Innovationszentrum“.<sup>15</sup>

Besonders häufig aber wird Stadt auch als das Gegenteil von Land betrachtet. Diese Dichotomie ist bis heute sehr stark in unseren Köpfen verankert und beruht in erster Linie auf Vorurteilen gegenüber dem was Land ist. Interessanterweise bestehen davon zwei vollkommen gegenteilige Bilder zur selben Zeit. Einerseits wird Land stark romantisiert und als Ideal betrachtet („Romantisiere ich das Land, stelle ich mir leicht unscharfe, überbelichtete Landschaften im Sommer vor, ruhig und unaufgeregt, bis Mensch sich das nimmt was sie/er braucht, das Land bewirtschaftet. Verkläre ich diese Landwirtschaft, stelle ich mir die Schafhirtin in den Bergen vor, die Jungbäuerin beim Kühe Melken [sic!] und die Altbäuerin am Bankerl vor dem Wohnhaus. Färbe ich das Land schön, stelle ich mir eine Gemeinschaft vor, die das Allgemeinwohl vor das eigene stellt, teilt und hilft.“<sup>16</sup>. Andererseits wird der Begriff Land aber auch negativ und abwertend verwendet, um „das Bild eines unrentablen ländlichen Raumes“<sup>17</sup> zu skizzieren.

Beide Ideen von Land bestehen nebeneinander spätestens seit der Industrialisierung und bis heute, ungeachtet der eindeutigen Abminderung der Unterschiede und des bewussten Angleichens der beiden vermeintlichen Gegensätze in Projekten wie Ebenezer

<sup>12</sup> Stumfol/Zech o.J., 8.

<sup>13</sup> O. A.: Stadt, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/stadt/7509>, 03.07.2018.

<sup>14</sup> O. A.: Stadt, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/stadt/7509>, 03.07.2018.

<sup>15</sup> O. A.: Stadt, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/stadt/7509>, 03.07.2018.

<sup>16</sup> Stumfol/Zech o.J., 1.

<sup>17</sup> Stumfol/Zech o.J., 2.

Howards Gartenstadt-Bewegung, Leberecht Migges „Grünem Manifest“, bis hin zu Gated Communities und Urban Gardening-Projekten. Beschrieben werden und wurden diese Prozesse der Angleichung nicht zuletzt in Henri Lefebvres Metapher des „urbanen Gewebes“ und Sigrun Langners Bild der „rurbanen Landschaften“.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Vgl. Ebda., 1.

## II. Ländlicher Raum



„Sieht man den ländlichen Raum nicht durch die städtische Brille, so ist er – knapp und positiv formuliert – ein naturnaher, von einer immer noch vorhandenen Land- und Forstwirtschaft geprägter Siedlungs- und Landschaftsraum mit geringer Bevölkerungs- und Bebauungsdichte sowie niedriger Zentralität der Orte, aber höherer Dichte der zwischenmenschlichen Beziehungen.“<sup>19</sup>

Oft wird der ländliche Raum als Gegensatz des städtischen/urbanen Raumes betrachtet. Als Unterscheidungskriterien zwischen den beiden Teilen der Stadt-Land-Dichotomie werden beispielsweise Agrarquote, Bevölkerungsdichte, Freiflächenanteil, Bruttoinlandsprodukt und öffentliche Infrastruktur angeführt.

Der Ländliche Raum wird vor allem zur Nahrungsmittelerzeugung und für regenerative Zwecke verwendet. Er verfügt über einen großen Anteil an Freiflächen, die durch Verkehrsanlagen zerschnitten und unterteilt werden. Oftmals wird der Ländliche Raum in der Raumordnung, aufgrund der starken Fokussierung vieler PlanerInnen, PolitikerInnen und WissenschaftlerInnen auf den urbanen Raum, lediglich als Flächenreserve bzw. als eine Restgröße betrachtet und dementsprechend vernachlässigt. Dieses Nicht-Planen des ländlichen Raumes führt zu teilweise folgenschweren Entwicklungen in den unterschiedlichen Ausprägungen ländlicher Räume und der in ihnen befindlichen Agglomerationen (vor allem Dörfer). Während manche Dörfer in den „Sog von Verdichtungsräumen“<sup>20</sup> geraten und dadurch Aufschwung (z. B. Verbesserung der Erreichbarkeit und Verknüpfung zur Kernstadt, Zuzug von Pendlern, neue Wohngebiete, Dorfverschönerungs- und Erneuerungsmaßnahmen, kulturelle Entwicklung etc.) erleben, kann in anderen der Rückgang an land- und forstwirtschaftlichen sowie handwerklichen Arbeitsplätzen nicht kompensiert werden und es kommt zu Abwanderung (schrumpfende Orte) und zum Verfall bzw. zur Aufgabe von Infrastrukturen.<sup>21</sup>

Eine Möglichkeit, die verschiedenen Ausprägungen des ländlichen Raums zu fassen, gibt Dr. Gerlind Weber in ihrer Vorlesung „Sozialer Zusammenhalt im ländlichen Raum“ an der Universität für Bodenkultur Wien. Hier wird der ländliche Raum in 5 Raum-Typen unterteilt: periurbane ländliche Räume, ländliche Räume im Umfeld überregionaler Verkehrsachsen, touristisch geprägte ländliche Räume, periphere ländliche Räume in inneralpiner Lage und periphere ländliche Räume entlang der Grenzen zum ehemaligen Ostblock.<sup>22</sup> (Die genauere Beschreibung der ersten Kategorie, periurbane ländliche Räume, ist in Kapitel 2.b. zu finden.)

<sup>19</sup> O. A.: Ländlicher Raum, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/laendlicher-raum/4553>, 03.07.2018.

<sup>20</sup> O. A.: Ländlicher Raum, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/laendlicher-raum/4553>, 03.07.2018.

<sup>21</sup> Vgl. o. A.: Ländlicher Raum, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/laendlicher-raum/4553>, 03.07.2018.

<sup>22</sup> Vgl. Weber, Wien, 2009, 3.

Eine einheitliche Definition des ländlichen Raumes kann also wiederum nicht in der Literatur gefunden werden, was nicht zuletzt auch im Umgang der österreichischen Planungsinstrumente mit dem Thema dieses Raumes erkennbar ist. Beispielsweise finden sich im „Masterplan Ländlicher Raum“ zwar Handlungsschwerpunkte und Ziele für eine Entwicklung im ländlichen Raum, eine österreichweite Plandarstellung bzw. räumlich-grafische Abgrenzung der betreffenden Gebiete gibt es aber nicht.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Vgl. Stumfol/Zech o.J., 6.

### III. Urbanisierung



Die Urbanisierung also die Abwanderung der Bevölkerung aus ländlichen Gebieten und deren Zuzug in größere Agglomerationen (auch „Landflucht“ genannt), gilt nach wie vor als ein sogenannter Megatrend. Vor allem in Europa geht damit stetiges Wachstum der Städte aber auch die Entwicklung neuer Beziehungen der StadtbewohnerInnen zu ihren Städten einher. Das Leben in der Stadt ist vielerorts nicht mehr nur eine ökonomische Notwendigkeit, sondern gilt als ein selbstgewählter Lebensstil bzw. eine Kulturform.<sup>24</sup>

Dementsprechend leben Städte heute auch von ihrem Label, ihrem einzigartigen Image und natürlich auch der Lobby, die dieses vermarktet. Die Entscheidung in dieser oder jener Stadt zu leben, ist gleichzeitig oft auch eine Entscheidung für den Lebensstil, den diese verkörpert.

In Verbindung damit ist vor allem noch ein Aspekt der Urbanisierung, oder besser der Urbanität, anzuführen, der, obwohl er von jedermann erfahrbar ist, dennoch immer sehr abstrakt und damit schwer zu beschreiben bleibt: Es handelt sich um die persönliche Erfahrung der Urbanität.

Diese steht in engem Zusammenhang mit Henri Lefebvres Definition des Raumes in „La révolution urbaine“. Ebenso wie bei dieser nicht nur der physische, sondern auch der prozesshafte Raum miteinbezogen wird, ist bei der Beschreibung von Urbanität auch deren imaginärer Mehrwert zu berücksichtigen. Dieser geht über eine rein technische Definition weit hinaus und ist verantwortlich für das Gefühl von Urbanität, also eine „spezifisch städtische Erfahrung der Offenheit, Abwechslung und Differenz, die sich nur einstellt, wenn man von ihr lässt“.<sup>25</sup>

Das Phänomen der Urbanisierung ist aber nicht nur fernab von Städten zu finden. Es betrifft auch Teile einer Stadt bzw. deren Ränder, die sich im Zuge des städtischen Wachstums von ländlich geprägten zu urbanen Gebieten entwickeln. Damit stellt die Urbanisierung auch für periurbane Räume eine wesentliche Entwicklung dar. (vgl. Kapitel 2.b.)

<sup>24</sup> Vgl. o. A.: SWOT-Analyse, o. J., [https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-urbanisierung/?gclid=EAlalQobChMlRyY-GLzZfL3AIVLJPtCh12gQp1EAAAYASA-AEgJUOPD\\_BwE, 01.09.2018.](https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-urbanisierung/?gclid=EAlalQobChMlRyY-GLzZfL3AIVLJPtCh12gQp1EAAAYASA-AEgJUOPD_BwE, 01.09.2018.)

<sup>25</sup> Dörfler 2011, 103.

## IV. Suburbanisierung

Unter Suburbanisierung oder Stadtflucht versteht man die Expansion bzw. Verlagerung einer Stadt. Dies geschieht durch Abwanderung von Teilen der Bevölkerung, Produktion, Handel und Dienstleistungen aus der Kernstadt in das städtische Umland und darüber hinaus. Damit verbunden sind die Ausdünnung bzw. Zerstreuung der Stadt und ihrer Funktionen sowie ihrer zentralörtlichen Bedeutung. Dabei kommt es zu einer Verstädterung ländlicher Gemeinden sowie zu einer Übertragung städtischer Lebensweisen ins städtische Umland.<sup>26</sup>

Dabei kann man zwischen drei Teilprozesse der Suburbanisierung unterscheiden: der Bevölkerungssuburbanisierung, der Industriesuburbanisierung und der Suburbanisierung des tertiären Sektors. Alle drei führen allerdings zu starken Pendlerbewegungen zwischen Stadt und Umland und damit zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und unter Umständen sogar zu Funktionsverlusten der Kernstadt.<sup>27 28</sup>

In jedem Fall kommt es zu einer Umverteilung und Dekonzentration von Funktionen bzw. der Wohnbevölkerung. Das heißt, während die Einwohnerzahlen im Verdichtungsraum insgesamt steigen, schrumpfen die Einwohnerzahlen in der Kernstadt und die im suburbanen Raum wachsen. Zunächst zielen die Abwanderungen meist auf die Stadtrand-

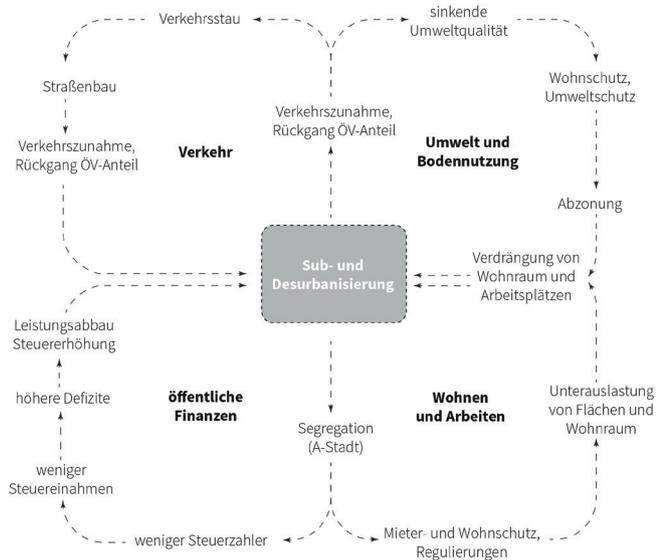


Abb.01: Teufelskreis der Suburbanisierung

<sup>26</sup> Vgl. Wikipedia: Suburbanisierung, 2018, <https://de.wiktionary.org/wiki/Suburbanisierung>, 07.08.2018.

<sup>27</sup> Vgl. o. A.: Suburbanisierung, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/suburbanisierung/7841>, 03.07.2018.

<sup>28</sup> Vgl. Wikipedia: Suburbanisierung, 2018, <https://de.wiktionary.org/wiki/Suburbanisierung>, 07.08.2018.

gemeinden. Aufgrund der besseren Erschließung oder dem steigenden Druck auf den Wohnungsmarkt, verschieben sich die Zielgebiete dann immer weiter ins Umland. Dadurch dehnt sich die jeweilige Stadt flächenhaft aus oder es kommt zu Neugründungen von Entlastungs-, Schlaf-, Satelliten- bzw. Trabantenstädten. Diese sind von den zentralörtlichen Funktionen der Kernstadt abhängig und dadurch funktional eng mit dieser verbunden.<sup>29 30</sup>

### **Entlastungsstadt**

Bei Entlastungsstädten handelt es sich um Siedlungsgebiete, die zur „Entlastung“ einer nahe gelegenen Kernstadt angelegt werden. Das heißt sie nehmen verschiedene Funktionen – vor allem Wohnen, aber auch Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätze – aus der Kernstadt auf und entwickeln sich unter Umständen im Laufe der Zeit zu eigenständigen und weitestgehend unabhängigen Städten weiter.<sup>31</sup>

Bekannte Umsetzungsbeispiele für Entlastungsstädte sind bzw. waren die „Newtowns“, die Ende der 1960er Jahre in Großbritannien gebaut wurden, um vor allem London zu entlasten. Diese wurden entsprechend dem Konzept der Gartenstadt von Ebenezer Howard, als autarke Kommunen geplant und angelegt. Obwohl die neuen Städte stetig wuchsen und dementsprechend erfolgreich waren, konnten sie den Anspruch der Autarkie jedoch nie erfüllen und verschmolzen somit zu den amorphen Großräumen der so genannten Suburbs.<sup>32</sup>

### **Schlafstadt | Satellitenstadt**

Eine besondere Form der Suburbanisierung stellt die Entwicklung von so genannten Satelliten- bzw. Schlafstädten dar. Diese sind aufgrund ihrer Monofunktionalität als reine Wohngebiete (bzw. „Schlaf“-Gebiete) von einem hohen Auspendleranteil geprägt und damit in Bezug auf Erwerbsmöglichkeiten, Versorgungsgüter und zentralörtlicher Funktionen vollkommen von ihrer jeweiligen Kernstadt abhängig.<sup>33</sup>

### **Trabantenstadt**

Trabantenstädte verfügen im Gegensatz zu Satelliten- oder Schlafstädten auch über eigene Erwerbs- und Versorgungsbereich und sind daher funktional weniger stark mit der Kernstadt verbunden.<sup>34</sup>

Dementsprechend können sie leicht mit Entlastungsstädten verwechselt werden. Allerdings werden Entlastungsstädten in der Regel zielgerichtet geplant und angelegt, wohin gegen Trabantenstädte sich vergleichsweise ungeplant entwickeln.

<sup>29</sup> Vgl. o. A.: Suburbanisierung, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/suburbanisierung/7841>, 03.07.2018.

<sup>30</sup> Vgl. o. A.: Suburbanisierung, o. J., <https://de.wiktionary.org/wiki/Suburbanisierung>, 07.08.2018.

<sup>31</sup> Vgl. o. A.: Entlastungsstädte, <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/entlastungsstaedte/2059>, 07.08.2018.

<sup>32</sup> Vgl. Vogel 2010, 2.

<sup>33</sup> Vgl. o. A.: Satellitenstadt, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/satellitenstadt/6881>, 07.08.2018.

<sup>34</sup> Vgl. o. A.: Satellitenstadt, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/trabantenstadt/8202>, 07.08.2018.

## Pendlergemeinde

Eine Pendlergemeinde oder auch Aus- bzw. Wegpendlergemeinde, verfügt über zu wenige Arbeits- und Ausbildungsplätze für die in ihr lebende Bevölkerung. Dies führt dazu, dass der Großteil der Bevölkerung ihrem Beruf bzw. ihrer Ausbildung in einer anderen (Einpendler)-Gemeinde nachgeht, in die er täglich oder sogar wöchentlich pendelt. Diese räumliche Trennung der Funktionen Arbeit/Ausbildung und Wohnen generiert also ein enormes Verkehrsaufkommen – den Pendlerverkehr. Bei Pendlergemeinden handelt es sich meist um ländliche Gemeinden oder periurbane Vororte und Speckgürtel am Rande größerer Städte, die sehr oft nur für den PKW-Verkehr ausreichend erschlossen sind (siehe Kapitel 3.d. Aspekt Verkehrsnetz). Dies verursacht enorme Abhängigkeiten der Bevölkerung vom eigenen PKW und dadurch die bekannterweise mit steigendem PKW-Verkehr einhergehenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt und den öffentlichen Raum. Pendlergemeinden können reine Wohngemeinden (auch Schlafgemeinden, vgl. Schlafstädte) oder Wohn- und Einkaufsgemeinden mit Wohnsiedlungen und Einzelhandelszentren sein. In jedem Fall aber herrscht in Pendlergemeinden eine starke infrastrukturelle Unausgewogenheit.<sup>35 36</sup>

## Urban Sprawl – Periurbane Zersiedelung

Eine extreme Form der Suburbanisierung, die seit Ende des 1. Weltkrieges die Vorstadtentwicklung in den USA prägt ist als Urban Sprawl (wörtlich übersetzt: „städtische Zersiedelung“) bekannt. Die wesentlichen Motoren dieser rasanten Entwicklung waren der wirtschaftliche Aufschwung der Zwischen- und Nachkriegszeit, die damit einhergehende Verbreitung des Automobils sowie die preisgünstige Serienfertigung von standardisierten Wohnhäusern und nicht zuletzt die Vorfinanzierung von Einfamilienhäusern und Ausweisung ganzer Einfamilienhaussiedlungen. Weiter verstärkt wurde dieser Trend durch den Zuzug von Einzelhandelszentren, was schließlich zu einer enormen flächenhaften Ausweitung dieser „Suburbs“ führte.<sup>37 38 39 40</sup>

Die unkontrollierte und großflächige Zersiedelung dauert bis heute an und wird durch den Wettbewerb der Gemeinden und privaten Grundbesitzer sowie übergeordnete Planungen weiter begünstigt und vorangetrieben. Dadurch kommt es zu einem Zerfall bzw. zu einer Diffusion der Städte (vgl. Ländliche Zersiedelung) und der Entstehung von so genannten „Non-Places“.<sup>41 42 43 44 45</sup>

<sup>35</sup>Vgl. Anderhalden 2001, 33f.

<sup>36</sup>Vgl. Wikipedia: Pendlergemeinde, 2018, <https://de.wikipedia.org/wiki/Pendlergemeinde>, 03.07.2018.

<sup>37</sup>Vgl. Vogel 2010, 2.

<sup>38</sup>Vgl. o. A., urban Sprawl, <https://www.collinsdictionary.com/de/worterbuch/englisch/urban-sprawl>, 07.08.2018.

<sup>39</sup>Vgl. o. A., Suburbanisierung, o. J., <https://de.wikipedia.org/wiki/Suburbanisierung>, 07.08.2018.

<sup>40</sup>Vgl. o. A., urban Sprawl, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/urban-sprawl/8486>, 07.08.2018.

<sup>41</sup>O. A., urban Sprawl, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/urban-sprawl/8486>, 07.08.2018.

<sup>42</sup>Vgl. Vogel 2010, 2.

<sup>43</sup>Vgl. o. A., urban Sprawl, o. J., <https://www.collinsdictionary.com/de/worterbuch/englisch/urban-sprawl>, 07.08.2018.

<sup>44</sup>Vgl. o. A., Suburbanisierung, o. J., <https://de.wikipedia.org/wiki/Suburbanisierung>, 07.08.2018.

<sup>45</sup>Vgl. o. A., urban Sprawl, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/urban-sprawl/8486>, 07.08.2018.

Zu den Gründen für diese Abwanderung gehören: ein starker Zuwanderungsdruck in die Stadt und der damit verbundene Siedlungs- und Flächendruck (beispielsweise verursacht durch steigenden individuellen Flächenverbrauch und hohen Miet-/Baulandpreis in der Stadt), ein Image-Vorteil des „idyllischen, ruhigen, grünen Umlandes“ gegenüber der „verkehrlich überlasteten, grauen, lauten“ Kernstädte, die bessere Erreichbarkeit des Umlandes durch den Ausbau des Verkehrswegenetzes und die steigende Zahl an privaten PKWs sowie die Ausbreitung neuer Arbeitsformen (z. B. Homeoffice).<sup>46</sup>

Erstmals beschrieben wurde das Phänomen der Suburbanisierung in der Kolonialzeit des 18. Jahrhunderts, als Niederländer und Briten, größere Agglomerationen mit Vorstädten in der baulichen Tradition ihrer Heimatländer versahen. Um 1870 schloss sich in England der Trend, Villen außerhalb der großen Städte zu bauen, an. Daraus entwickelten sich schließlich die Vorstädte und Suburbs, die bald in den USA, Australien, Neuseeland und letztendlich weltweit nachgeahmt wurden.<sup>47</sup>

Mit der Verbreitung des PKW wurde dieser Trend weiter verstärkt, bald zogen auch Schulen, Kindergärten, Gesundheitsdienste sowie Einzelhandel nach und die Verbindungen für den Eisenbahn- und PKW-Verkehr wurden ausgebaut.<sup>48</sup>

Im Weiteren verstärkte die Anhebung der Miet- und Kaufpreise für Wohnraum in der Kernstadt den Prozess der Suburbanisierung und suburbane Strukturen wurden zunehmend komplexer und entwickelten immer mehr urbane Funktionen.<sup>49</sup>

Gleichzeitig ist aber in den vergangenen Jahren auch eine Umkehrung dieses Prozesses – also eine Reurbanisierung – zu beobachten, bei den einkommensstarken Gruppen wiederum Wohnlagen in den Kernstädten bevorzugen.<sup>50</sup>

Innerhalb dieses Prozesses entwickelte sich wiederum der Begriff der „innerstädtischen Suburbanisierung“ („inner-city suburbanization“). Dieser Begriff versucht einen Trend zu beschreiben, durch den typologisch suburbane Wohnquartiere innerhalb oder nahe der Stadtzentren angesiedelt werden. Es handelt sich dabei meist um abgeschirmte Familienenklaven, die versuchen innerhalb ihrer Townhouse-Quartiere eine idealtypisch suburbane, homogene, sichere, saubere und grüne „heile Welt“ in zentraler Lage zu schaffen.<sup>51</sup>

<sup>46</sup> Vgl. Wikipedia: Suburbanisierung, 2018, <https://de.wikipedia.org/wiki/Suburbanisierung>, 07.08.2018.

<sup>47</sup> Vgl. Vogel 2010, 2.

<sup>48</sup> Vgl. Ebda., 2.

<sup>49</sup> Vgl. Ebda., 2.

<sup>50</sup> Vgl. o. A.: Suburbanisierung, 2018, <https://de.wikipedia.org/wiki/Suburbanisierung>, 07.08.2018.

<sup>51</sup> Vgl. Frank 2016, 123ff.

## V. Ländliche Zersiedelung

Der Begriff Ländliche Zersiedelung beschreibt den Prozess der unregelmäßigen und unstrukturierten Diffusion von bebauten Siedlungsgebieten in deren ländliches Umland. Dies geschieht durch Bebauung von Flächen weit außerhalb von zusammenhängenden Siedlungsstrukturen mit geringer Dichte und dementsprechend hohem Flächenverbrauch. Die Gründe für diese Entwicklung liegen einerseits bei der Bevölkerung und deren Wunschvorstellung eines Häuschens im Grünen sowie den hohen Bodenpreisen im städtischen Gebiet. Gleichmaßen sind die Gründe aber auch bei der Verwaltung bzw. Politik zu finden, die die Umsetzung dieser Wünsche durch entsprechende Baulandausweisungen, infrastrukturellen Erschließung der betreffenden Grundstücke und sogar Eigenheimförderungen, ermöglichen. Aufgrund seines enormen Flächenverbrauchs, der Zerstörung unberührter Landschaften, des enormen Aufwandes für Erschließung und Erhaltung der Infrastruktur, die mangelnde Energieeffizienz dieser Bebauung und des durch sie generierten Verkehrs (Pendlerverkehr) sowie der Auflösung kompakter städtischer Strukturen gilt der Prozess der Zersiedelung als äußerst negative Entwicklung. Für das Problem der Zersiedelung werden deshalb nach wie vor bewussteinbildende und verwaltungstechnische bzw. politische Gegenmaßnahmen gesucht.<sup>52 53</sup>



<sup>52</sup> Vgl. Bußwald 2011, <http://zersiedelt.at/zersiedelt-motivation-klimapolitik-energiepolitik-oesterreich.php>, 30.07.2018.

<sup>53</sup> Vgl. o. A., Zersiedelung, o. J., <https://de.wikipedia.org/wiki/Zersiedelung>, 07.08.2018.



## VI. Smart City

Unter dem Begriff Smart City werden verschiedenste Entwicklungen, Handlungsansätze und Projekte angeführt. Sie alle sollen mithilfe von technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Innovationen intelligente Systeme entwickeln, die Probleme zeitgenössischer Städte nachhaltig und effizient lösen können.<sup>54 55</sup>

Diese Konzepte behandeln unterschiedliche Themen wie z. B. Sharing-Systeme, Elektromobilität, Energieeffizienz, Ressourcenschonung, Emissionsminderung und seit Kurzem auch autonomes Fahren.

Obwohl Smart City Projekte in der zeitgenössischen Stadtplanung großen Aufschwung erfahren, stehen sie und der Begriff der Smartness an sich aber auch immer wieder unter starker Kritik. Diese ist vor allem darauf begründet, dass es keine einheitliche Definition davon, was Smartness bzw. das Adjektiv smart bedeutet, gibt. Dennoch finden diese Begriffe seit den 2000er Jahren in Politik, Wirtschaft, Stadt- und Mobilitätsforschung, Stadtplanung, Technologie und Marketing immer stärkere Verwendung. Sie sollen kommunizieren, dass eine Technologie oder ein System nachhaltig oder effizient arbeitet bzw. alltägliche Aufgaben erleichtert. Beispiele dafür sind neben dem Smart Cities auch Smart Economies, Smart Mobility, Smart People, Smart Governance, Smart Buildings und natürlich Smart Phones.<sup>56</sup>

Diese Ungenauigkeit in der Verwendung des Begriffs Smartness führte auch dazu, dass viele unterschiedliche Definitionen von Smart City kursieren.

Oft wird darunter eine Art der Stadtentwicklung verstanden, die generell nachhaltig und fortschrittlich und damit in der Lage ist, globale zeitgenössische Probleme wie den demografischen Wandel, das steigende Bevölkerungswachstum, Umweltverschmutzung, Klimawandel und die Verknappung von Ressourcen zu lösen. Wie diese Lösungen allerdings konkret aussehen sollen, wird meist nicht näher definiert oder nur angedeutet. (z. B. „Neueste Informations- und Kommunikationstechnologien kommen so zum Einsatz, dass Ressourcen geschont werden“<sup>57</sup>) Dadurch bleibt Smart City ein scheinbar rein theoretisches Konzept, das erst genauer ausgearbeitet werden müsste, um es tatsächlich in die Praxis umsetzen zu können.

Andere Nutzer der Marke Smart City wählen bestimmte Aspekte dieses weitläufigen Begriffs aus, um ihre Definition darauf zu fokussieren.

Smartcitygraz.at beschreibt eine Smart City zum Beispiel als „eine energieeffiziente, ressourcenschonende und emissionsarme Stadt höchster Lebensqualität [...] wo neueste Energietechnologien zur Anwendung kommen“.<sup>58</sup> Besonderer Wert soll bei der Schaffung

<sup>54</sup> Vgl. o. A., Smart City, o. J., <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/mtglossar/urbanisierung-glossar/>, 07.08.2018.

<sup>55</sup> Vgl. o. A., Smart City, o. J. [https://de.wikipedia.org/wiki/Smart\\_City](https://de.wikipedia.org/wiki/Smart_City), 07.08.2018.

<sup>56</sup> Vgl. o. A., Smart City, o. J., [https://de.wikipedia.org/wiki/Smart\\_City](https://de.wikipedia.org/wiki/Smart_City), 07.08.2018.

<sup>57</sup> Tutanch, Was ist eine Smart City?, 2016, <https://www.bigdata-insider.de/was-ist-eine-smart-city-a-599409/>, 01.12.2018.

von Smart Cities auf „attraktive öffentliche Parks und Plätze als wichtige Lebensräume für die Bevölkerung“<sup>59</sup> sowie „die Umsetzung zukunftsfähiger Energie- und Verkehrskonzepte“<sup>60</sup> gelegt werden. Der Fokus liegt hier also eindeutig auf den Themen Energieeffizienz und öffentlicher Raum.

Andere verstehen unter Smart City-Konzepten solche, die dazu beitragen Städte mithilfe „neuer technischer Entwicklungen und der Informations- und Kommunikationstechniken im Hinblick auf Ökologie, sozialem Zusammenleben, politischer Partizipation etc. zu modernisieren und lebenswerter zu gestalten“.<sup>61</sup> Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet ist also mehr oder weniger jede Neuerung, die eine Stadt lebenswerter bzw. attraktiver macht, ein Beitrag zur Entstehung einer Smart City. Im Umkehrschluss wäre also eine besonders lebenswerte Stadt auch besonders smart. Bezieht man dies auf die Rangliste der weltweit lebenswertesten Städte wäre Wien also das Paradebeispiel einer Smart City. (vgl. „The Economist“; Rangliste der Lebenswertesten Städte 2018 und Mercer Quality of Life Ranking 2012-2018). Mithilfe dieser Definition kann der Begriff der Smart City jedenfalls um den Aspekt der Lebensqualität einer Stadt erweitert werden.

Die Stadt Wien bzw. die Wiener Stadtwerke Holding AG wiederum veröffentlichte 2011 ebenfalls eine Beschreibung des Begriffs und schrieb darin: „Dabei werden mindestens die Bereiche Energie, Mobilität, Stadtplanung und Governance berücksichtigt. Elementares Kennzeichen von Smart City ist die Integration und Vernetzung dieser Bereiche, um die so erzielbaren ökologischen und sozialen Verbesserungspotenziale zu realisieren. Wesentlich sind dabei eine umfassende Integration sozialer Aspekte der Stadtgesellschaft sowie ein partizipativer Zugang“.<sup>62</sup> Hier soll der Fokus also auf sozialen, gemeinschaftlichen bzw. partizipatorischen Aspekten der Stadtplanung liegen. Open Government Data und Online-Dienstleistungen werden dabei als wichtige Bestandteile einer Smart City Entwicklung gesehen.<sup>63</sup>

Als Gemeinsamkeit kann bei all diesen Definitionen jedoch die „Zukunftsfähigkeit“<sup>64</sup> einer Stadt festgemacht werden. Dementsprechend kann man davon ausgehen, dass mit dem Bekenntnis zur Idee einer Smart City anerkannt wird, dass Verhaltensänderung und innovative Lösungskonzepte nötig sind, um das Ziel der Zukunftsfähigkeit einer Stadt zu erreichen.<sup>65 66 67</sup>

Solche Innovationen können natürlich am effizientesten im Rahmen von größeren (Stadt-) Entwicklungen umgesetzt werden. Die stetig wachsenden und sich verändernden Teile der Stadt werden dadurch zum idealen Testfeld der Smartness. Sie bieten die Chance, neue und innovative Ideen zu entwickeln, erproben und umzusetzen und sind daher häufiger Schauplatz von Smart City Projekte.

58 O. A., Was ist eine „Smart City“?, o.J., <http://www.smartcitygraz.at/>, 01.12.2018.

59 O. A., Was ist eine „Smart City“?, o.J., <http://www.smartcitygraz.at/>, 01.12.2018.

60 O. A., Was ist eine „Smart City“?, o.J., <http://www.smartcitygraz.at/>, 01.12.2018.

61 Siepermann, Smart City, o. J., <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/smart-city-54505>, 01.12.2018.

62 Loew/Rohde 2015, 5-6.

63 Vgl. o. A., Smart City Wien, o. J., <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/smartcity/>, 01.12.2018.

64 Loew/Rohde 2015, 9.

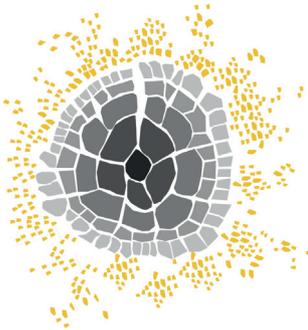
65 Vgl. Jaekel/Bronnert, zit. n. Roedig 2015, 27.

66 Vgl. Christian, zit. n. Roedig 2015, 27.

67 Vgl. Rohde/Loew, zit. n. Roedig 2015, 27.

## b. Definitionen | Was ist der periurbane Raum?

*“You can´t define the periurban, it is always moving. [...] You can´t draw a periurban map because it will be wrong the next day.”<sup>68</sup>*



Die Begriffe des Periurbanen, der Periurbanität bzw. der Periurbanisierung leiten sich von dem französischen Wort „périurbanisation“ ab, das in Frankreich und der Schweiz Verwendung findet.<sup>69</sup>

Wie die wörtliche Konstruktion aus dem Präfix „peri“ („um – herum, über – hinaus“) und dem Adjektiv „urban“ („größtstädtisch, zur Stadt gehörend“) bereits vermuten lässt, bezieht sich der Begriff des periurbanen Raumes auf ein Gebiet, das gleichzeitig außerhalb des Zentrums der Kernstadt (also um die Stadt herum) liegt und dennoch Teil dieser Stadt ist bzw. zu ihr gehört. Konkret handelt es sich also um die Randgebiete vor allem wachsender Städte. Das heißt, um die Zone zwischen der urbanen Kernstadt und dem peripheren ländlichen Raum, die sich die (wachsende) Stadt im Laufe der Zeit einverleibt. Dieser Prozess geschieht zumeist aber nicht, wie man vielleicht vermuten könnte, durch die Ausbreitung typisch städtischer Funktionen wie Handel, Bildung oder Verwaltung oder typisch städtischer Qualitäten wie Dichte, Kultur oder Diversität. Im Gegenteil beginnt dieser Prozess meist mit der Ansiedlung von monofunktionalen, weitläufigen Wohngebieten – den Einfamilienhaussiedlungen.<sup>70 71</sup>

Der periurbane Raum kann somit als „die Schnittstelle zwischen urbanem und ländlichem Raum innerhalb des urbanen Schattens“<sup>72</sup> definiert werden. Charakteristisch für ihn sind „gemischte Landnutzung (ländliche und städtische), hybride Nutzungen, die Erwartung kommender Entwicklung bzw. Immobilienspekulation, eine kontinuierliche Veränderung von produktiver Landnutzung zu postproduktiver Landnutzung und damit verbundene Konflikte, sub-optimale institutionelle Strukturen und schwach entwickelte Infrastrukturen“.<sup>73</sup>

Die European Landscape Convention beschreibt „peri-urban“ und „suburban“ synonym als „intermediate categories“ bzw. Zwischenkategorien zwischen urbanen und ruralen Landschaften, die sowohl konzeptuell als auch räumlich zwischen diesen liegen.<sup>74</sup>

Weitere mögliche Definitionen charakterisieren diese Räume als Gebiete, in denen urbane und rurale Funktionen nebeneinander bestehen (“territories, where urban and rural features co-exist”<sup>75</sup>). Demnach stehen sie vor der Herausforderung, die Vorteile ihrer Standorte nahe den Kernstädten zu maximieren und die nachteiligen Einflüsse auf ihre

<sup>68</sup> O. A., Petersson/Kickenweitz/Linortner/Krejs (Hg.): *intensified DENSITY* 2018, 31.

<sup>69</sup> Vgl. Wikipedia, Peri-urbanisation, o. J., <https://en.wikipedia.org/wiki/Peri-urbanisation>, 03.07.2018.

<sup>70</sup> Vgl. o. A., peri, o. J., [https://www.duden.de/rechtschreibung/peri\\_](https://www.duden.de/rechtschreibung/peri_), 03.07.2018.

<sup>71</sup> Vgl. o. A., urban, o. J., <https://www.duden.de/rechtschreibung/urban>, 03.07.2018.

<sup>72</sup> Intensified density, Der periurbane Raum, 2018, <http://intensified-density.org/project/der-periurbane-raum>, 06.06.2018.

<sup>73</sup> Ebd.

<sup>74</sup> Vgl. Council of Europe 2012, 15.

<sup>75</sup> O. A., Introduction, 06.11.2017, PURPLE. peri-urban regions platform Europe, <http://www.purple-eu.org/about/>, 30.07.2018.

jeweilig spezifischen Charaktere, Landschaften und Umwelten zu minimieren („maximise the advantages resulting from their location in proximity to large cities while minimising adverse impacts on the character, landscape and environment that make them distinct and special“).<sup>76 77 78 79</sup>

Eine weitere Möglichkeit den periurbanen Raum zu definieren bietet das Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung ARE in seiner problem- und potenzialorientierten Raumtypologie. Diese teilt Gemeinden nach ihrer Erreichbarkeit in vier Klassen von Gebietsräumen ein:

- periurbaner ländlicher Raum (wird durch kurze Fahrzeiten zur nächstgelegenen Agglomeration definiert und verfügt über periurbane ländliche Zentren)
- alpine Tourismuszentren
- peripherer ländlicher Raum (wird durch längere Fahrzeiten zur nächstgelegenen Agglomeration und liegt außerhalb des Mittellandes, besteht aus peripheren ländlichen Zentren, Kleinzentren und den übrigen peripheren, bevölkerungsarmen Gemeinden)
- Agglomerationen und Einzelstädten (bilden den urbanen Raum)<sup>80</sup>

Hier wird im „Periurbanen ländlichen Raum“ zwischen Gemeinden mit „guter OeV- und guter MIV-Erreichbarkeit: max. 20 Minuten Fahrzeit bis zur nächstgelegenen Agglomeration“, solchen mit „mässiger [sic!]: über 20 Minuten Fahrzeit bis zur nächstgelegenen Agglomeration für Gemeinden im Mittelland“, mit „OeV- und guter MIV-Erreichbarkeit“, solchen mit „mässiger [sic!] OeV- und mässiger [sic!] MIV-Erreichbarkeit“ und „periurbanen ländlichen Zentren“ unterschieden.<sup>81</sup>

Dr. Gerlind Weber beschreibt periurbane ländliche Räume als strukturstarke Gebiete mit einer großen Menge an Flächenreserven, sehr guter Erreichbarkeit, einem vielfältigen Angebot aus der Kernstadt und hoher Lebens- und Freizeitqualität. Sie weist aber auch darauf hin, dass diese Räume unter anderem mit demografischen Herausforderungen, dem PKW-abhängigen Lebensstil ihrer Bevölkerung, Fehlallokation von Wohnraum, den hohen Preisen, der Pflegeintensivität von Haus und Garten, mangelnder innerfamiliärer Hilfe, loser Integration in Dorfgemeinschaften und teilweise hoher Rückwanderungsbereitschaft in den Kernraum zu kämpfen haben.<sup>82</sup>

Thomas Sieverts entwickelte 1997 den Begriff der „Zwischenstadt“ und untertitelte seine gleichnamige Publikation mit „zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“. Wie dieser Untertitel bereits andeutet, ist die „Zwischenstadt“ komplex und (mit

<sup>76</sup> O. A., Introduction, 06.11.2017, PURPLE. peri-urban regions platform Europe, <http://www.purple-eu.org/about/>, 30.07.2018.

<sup>77</sup> Vgl. Intensified density, Der peri-urbane Raum, 2018, <http://intensified-density.org/project/der-peri-urbane-raum>, 06.06.2018.

<sup>78</sup> Vgl. O. A., Introduction, 06.11.2017, PURPLE. peri-urban regions platform Europe, <http://www.purple-eu.org/about/>, 30.07.2018.

<sup>79</sup> Vgl. Wikipedia, Peri-urbanisation, o. J., <https://en.wikipedia.org/wiki/Peri-urbanisation>, 03.07.2018.

<sup>80</sup> Vgl. ARE Bundesamt für Raumentwicklung o. J., 2.

<sup>81</sup> ARE Bundesamt für Raumentwicklung o. J., 2.

<sup>82</sup> Vgl. Vorlesung von Gerlind Weber, Wien, 2009, 6-7.

Worten) schwer zu fassen. „Zwischenstadt meint die Verstädterung der Landschaft und ebenso die Verlandschaftlichung der Stadt.“ (Intensified density, Der peri-urbane Raum, 2018, <http://intensified-density.org/project/der-peri-urbane-raum>, 06.06.2018.) Sie ist unabhängiger als ein Vorort und gehört dennoch zur Stadt obwohl sie erst aus deren Diffusion ins Umland entstanden ist.<sup>83 84</sup>

Die belgischen Architekten Jan de Boeck und Xaveer de Geyter analysierten in ihrem 2002 erschienen Buch „After Sprawl“ plangrafisch und fotografisch sieben wichtige Metropolregionen Europas. Anlass für diese Studie war der Wunsch, den meist negativ belasteten Zustand des zersiedelten periurbanen Raums neu zu definieren. Die Architekten stellten durch ihre Beobachtungen die These auf, dass die Grenzen zwischen Stadt und Land verschwommen sind und es dadurch planerisch nur noch möglich ist, diesen Zustand als After Sprawl zu betrachten und zu bearbeiten. Des Weiteren gelangten sie zu dem Ergebnis, dass ca. 60% des periurbanen Raumes der untersuchten Metropolregionen unbenutzten und nicht zusammenhängenden Freiraum darstellen und prägten damit den Begriff des „Negative Space“.<sup>85</sup>

Pierre Veltz schlägt einen weiteren Ansatz für die Definition des periurbanen Raums vor. Er beschreibt in seinem Beitrag zu „GAM 15 – territorial justice“ das sich verändernde Verhältnis zwischen Kernstädten, ihrem näheren und dem weiter entfernten Umland. Eine Schlüsselrolle nimmt für ihn dabei das Fehlen der funktionalen Verflechtungen zwischen den Gebieten ein. Während in früherer Zeit die Großstädte von ihrem Umland mit seinen Agrar- und Industrieflächen sowie dessen BewohnerInnen und ihrer Arbeit funktional abhängig waren, entwickeln sich die Metropolen durch Globalisierung, technische Kommunikation, wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen mehr und mehr zu einem „Archipel“<sup>86</sup>. Um dieses Archipel von Zentren herum scheint wiederum nichts zu sein. Die Räume außerhalb des Netzwerkes der Metropolen werden oft als Last verstanden – als Raum, der von seiner Nähe zu den Metropolen lebt und von ihnen mitgetragen wird. Diesem wird in der Planung auch keinerlei Beachtung geschenkt. Städtebau und Politik planen und handeln ungeachtet dieser Polarisierungsbewegung und beziehen sich dabei auf eine Welt der Staatsgrenzen, die es so nicht mehr gibt. Die notwendige regionale Verflechtung wird somit nicht gefördert. Die Frage und Sorge drängt sich immer mehr in den Vordergrund, was nun aus den Räumen zwischen den Inseln des Archipels werden soll.<sup>87</sup>

Marie-Christine Jaillot beschreibt in ihrem Text „Faut-il en finir avec le < périurbain >? Retour sur son < histoire >“ den periurbanen Raum oder vielmehr die Periurbanisierung

<sup>83</sup> Vgl. Sieverts 1997, zit. n. Intensified density 2018, <http://intensified-density.org/project/der-peri-urbane-raum>, 06.06.2018.

<sup>84</sup> Vgl. Vicenzotti 2011, zit. n. Intensified density 2018, <http://intensified-density.org/project/der-peri-urbane-raum>, 06.06.2018.

<sup>85</sup> Vgl. De Boeck/De Geyter 2002.

<sup>86</sup> Veltz 2019.

<sup>87</sup> Vgl. Ebda.

selbst als eine „konstitutive Dimension der zeitgenössischen Stadt“ („une dimension constitutive de la ville contemporaine“<sup>88</sup>). Diese Überlegung macht also den periurbanen Raum zu einem wesentlichen Bestandteil der zeitgenössischen Stadt und das Periurbane gleichsam zu einem Entwicklungsschritt, den die Teile der Stadt in ihrer Geschichte durchleben müssen. Jaillet empfiehlt deshalb, die periurbanen Stadtteile auf dem Weg der (Peri)-Urbanisierung zu unterstützen und sie dabei möglichst vorteilhaft zu lenken.<sup>89</sup>

All diese Definitionen beleuchten je einen oder auch mehrere Teile dessen, was periurbaner Raum ist. Jedoch wird in keiner, der periurbane Raum in seiner Gesamtheit und unter Berücksichtigung möglichst aller Aspekte, die bei seiner Beschreibung - und vor allem bei seiner Planung - eine Rolle spielen, zu beschreiben. In Kapitel 3 versucht deshalb diese Arbeit, den periurbanen Raum anhand der für seine Entwicklung relevanten Aspekte zu definieren. Um ein noch tieferes Verständnis für das Periurbane zu erlangen, wird zunächst noch erläutert, wie der periurbane Raum sich historisch entwickelt hat.

<sup>88</sup> Jaillet 2017, 113.

<sup>89</sup> Vgl. Jaillet 2017, 113.

### c. Historische Entwicklung | Wie entstand der periurbane Raum?

*„Wer die Enge seiner Heimat begreifen will, der reise. Wer die Enge seiner Zeit ermessen will, studiere Geschichte.“<sup>91</sup>*

Die Zersiedelung des periurbanen Raums geschah nicht zufällig, sondern basiert auf einigen städtebaulichen Entscheidungen, die bereits Jahrhunderte zurückliegen, aber das Stadtbild bis heute prägen.

Europäische Städte wuchsen zunächst allmählich und orientiert an einem Zentrum das häufig Sakralbauten oder Amtssitze beinhaltete.

Der Ausbruch des Industriezeitalters brachte dann die ersten großen Siedlungen entfernt von historischen Zentren. Arbeiterviertel entstanden an nahegelegenen Fabriken, die sich in der Peripherie der großen Städte niederließen.

Aber auch durch das Aufkommen der Massenverkehrsmittel kam es zu einem verstärkten Außenwachstum der Städte entlang von Schienen. Hier kam es nun zu einer Umkehrung des zentral-peripheren Sozialgefälles. Die ersten Villenviertel entstanden in den grünen Außenbezirken in krassem Gegensatz zu den armen Innenstadtquartieren. Dazu kamen die Umstände, dass viele Stadterweiterungspläne nur Straßen- und Fluchtpläne enthielten und die „Restflächen“ komplett den Eigentümern mit nur wenigen Auflagen überlassen wurden. Auf diesen Restflächen wurden Mietskasernen errichtet, in denen mitunter katastrophale Lebensbedingungen herrschten.

Sozialreformerische Ansätze wie die einer Gartenstadt beinhalteten erste Lösungsansätze, um dem Elend in den Städten entgegenzuwirken. Sie deklarierten ein idyllisches Leben und Arbeiten im Grünen jenseits der „unsauberen“ Stadt. Obwohl diese Art von Planstädten ein besseres Leben für die untere Gesellschaftsschicht hervorbrachte, waren diese nicht komplett autark und orientierten sich in vielerlei Hinsicht nach wie vor an den ursprünglichen Kernstädten.

Planstädte jenseits einer Kernstadt verbesserten demnach erheblich die Lebensbedingungen, brachten aber den problematischen Seiteneffekt des Pendlerverkehrs mit sich. Dieser Umstand wurde auch dann nicht optimiert, als das „Auto für Jedermann“ den Durchbruch schaffte und die europäische Politik umgehend mit einer auf den PKW zugeschnittene Stadt antwortete. Was blieb, sind überbelastete Einzugsstraßen und die Verschmutzung durch Abgase.

„Gesundes“, zentrumsnahes Wohnen im Grünen und ein motorisierter Individualverkehr sind gesellschaftliche Paradigmen, die sich aus einer Vielzahl von historischen Ereignissen in der europäischen Gesellschaft gefestigt haben.

<sup>90</sup> Blotevogel 2003, 2ff.

<sup>91</sup> Tucholsky 1997, zit. n. <http://zitate.net/zitat?id=852>, 18.02.2019.

Die Anziehungskraft historischer Zentren ist trotz vieler Versuche der Ausgliederung nach wie vor vorhanden. Doch aufgrund vieler bedenkenswerter globaler ökologischer Umstände sollte ein Umdenken stattfinden. Wie wird heute gewohnt? Wie werden Wege zurückgelegt? Wie kann der periurbane Raum sinnvoller nachverdichtet werden? Und wie gestaltet sich das mobile Netz um ihn herum? Dies sind unausweichliche Fragen, die helfen, den periurbanen Raum zukünftig möglichst sinnvoll und ressourcenschonend zu gestalten.<sup>90</sup>

Um also diesen komplexen und vielschichtigen Begriff des Periurbanen auf Graz und die hier nachfolgende wissenschaftliche Analyse anwendbar zu machen, werden im Folgenden die Aspekte des periurbanen Raumes festgelegt und erläutert, die als Definition desselben dienen und für die weitere Beschäftigung mit dem periurbanen Raum in und um Graz relevant sind.





### **3** Aspekte



## **Wodurch wird der periurbane Raum definiert?**

Im Zuge der vorangegangenen Analyse, der damit verbundenen umfassenden Bearbeitung des Themas des periurbanen Raumes an sich sowie der Betrachtung des periurbanen Raumes in und um Graz im Speziellen konnten wir die folgenden acht Aspekte des periurbanen Raumes definieren.

Diese Aspekte werden im Zuge dieser Arbeit zur Untersuchung des periurbanen Raumes in und um Graz angewendet, können aber – davon sind wir überzeugt – bei der Definition und Beschreibung der periurbanen Räume jeder mitteleuropäischen gewachsenen Stadt zur Anwendung kommen.

## a. Funktionen



Die Hauptfunktion des periurbanen Raumes ist in der Regel Wohnen. Die momentan stark wachsende Bedeutung der Planung und die rasante Entwicklung im periurbanen Raum beruhen in erster Linie darauf, dass dieser nun als Wohnraum „entdeckt“ wurde und als solcher immer größere Bedeutung erlangt.

Diese Entwicklungschance birgt aber gleichzeitig auch eines der größten Probleme des periurbanen Raumes; die weitestgehende Monofunktionalität der Räume sowie der Gebäude. Während die überwiegende Zahl der Gebäude ausschließlich für private Wohnzwecke verwendet wird, ist ein Großteil der öffentlichen Räume ausschließlich Verkehrsraum für den motorisierten Individualverkehr.

Dadurch entstehen scheinbar ausgestorbene Schlafstädte (vgl. Kapitel 2.a.IV) ohne wahrnehmbares öffentliches Leben. Außerdem werden enorme Verkehrsmengen generiert, da alle anderen Funktionen (u.a. Arbeit, Bildung, Sport, Einkaufen, Freizeit, etc.) an anderen Orten bzw. in anderen Stadtteilen konsumiert werden müssen.

Diese funktionalen Probleme ziehen wiederum negative ökologische Effekte nach sich. Allen voran sind hier natürlich der durch den Pendlerverkehr produzierte Schadstoffausstoß sowie massive Energieverbrauch zu nennen. Darüber hinaus werden für monofunktionale kleinteilige Einfamilienhausstrukturen enorm große Flächen verbraucht. Diese sind in Bezug auf Infrastrukturen und Versorgung weder effizient noch wirtschaftlich sinnvoll. Die monofunktionale Nutzung der öffentlichen Räume als reine MIV-Verkehrsräume hat zudem nicht nur für das öffentliche Leben negative Auswirkungen. Durch den hohen Versiegelungsgrad der Flächen werden auch Überhitzungs- und Regenwasserentsorgungsprobleme produziert.

Dennoch finden sich im periurbanen Raum auch ganz andere Funktionen als Wohnen und Mobilität, die in der Planung keinesfalls vernachlässigt werden dürfen. Diese „Sonderfunktionen“ bilden markante Punkte und können, richtig verwendet, durchaus identitätsbildend sein und eine Bereicherung für ihre Umgebung darstellen. Dazu gehören Einkaufszentren, Industrien und Industriebrachen sowie Produktionsstätten, Sport- und Freizeitflächen, landwirtschaftliche Betriebe, aber auch Orte mit historischer Bedeutung (z. B. Schlösser und Ruinen). Diese „Sonderfunktionen“ lagen ursprünglich aus verschiedensten Gründen außerhalb der Stadt – im peripheren Raum – und wurden im Laufe der Zeit vom periurbanen Raum inkorporiert. Ihnen sollte bei der Planung dieser Räume besondere Aufmerksamkeit zukommen, um ihre Potenziale zu erkennen und zu nutzen und sie sinnvoll und lohnend zu integrieren.

Nach dem Ansatz der „kreativen Milieus“ der französischen GREMI-Forschergruppe ist räumliche Nähe unterschiedlicher sozialer Akteure (Unternehmen aus verschiedenen Branchen sowie Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen) für die Entstehung eines kreativen und innovationsorientierten Potenzials ausschlaggebend. Ebenso wird in der Clustertheorie darauf verwiesen, dass ein Cluster – also ein Netzwerk aus verschiedenen Unternehmen und Institutionen – durch größere Effizienz und die Möglichkeit des lokalen Wissensaustausches massive Vorteile für seine Mitglieder bringt.<sup>92</sup>

Wie also die Vielfalt der Nutzungen und Akteure in einem gewerblich genutzten Raum ökonomische Vorteile bringt, so ist auch im periurbanen Raum die Durchmischung verschiedener Funktionen und Akteure wichtig für dessen Entwicklung zu einem lebendigen und nachhaltigen Stadtteil.

<sup>92</sup> Vgl. Musil/Eder 2016, 95.

## b. Infrastruktur



Die Infrastruktur eines periurbanen Raumes entspricht in der Regel nicht dem städtischen Standard. Wie bereits erwähnt, geschieht die Entwicklung eines peripheren bzw. ländlichen Raumes zu einem periurbanen Teil der Stadt meist fast ausschließlich durch die Ansiedlung von kleinteiligen Wohnformen und mitunter Einkaufszentren. Währenddessen bleiben die Infrastrukturen, wenn sie nicht rechtzeitig mitgeplant werden, sehr lange auf dem Stand eines peripheren Gebietes. Die dadurch entstehende Unterversorgung mit sozialen (Kindergärten, Schulen, Ärzten, etc.) aber auch technischen Infrastrukturen (Fernwärmeanschluss, Glasfaser-Versorgung, etc.) müssen schließlich im Nachhinein im bereits bebauten Gebiet nachgerüstet werden. Es wird zumeist eben nicht mit oder vor der baulichen Verdichtung, sondern erst im Nachhinein, wenn bereits eine Unterversorgung besteht, mit der Adaptierung der Infrastrukturen begonnen. Zu diesem späten Zeitpunkt ist jedoch eine optimale Lösung sehr oft nicht mehr möglich. Ein zeitgerechtes Mitplanen der notwendigen Infrastrukturen, würde die Bedürfnisse allerdings viel kostengünstiger und effizienter erfüllen. Zusätzlich würde die Attraktivität des Entwicklungsgebietes gesteigert, wodurch das Potenzial des neu erschlossenen Gebietes und die Notwendigkeit seiner verantwortungsvollen Planung und Verwendung auch viel stärker vermittelt werden.

Während einige Elemente einer städtischen Infrastruktur fast ausschließlich im Zentrum einer Kernstadt zu finden sind (z. B. Universität, Gericht, etc.), sollten andere „täglich notwendige“ Elemente (z. B. Nahversorger, Grundschule, Apotheke, etc.) möglichst flächendeckend im dicht besiedelten Gebiet verteilt sein. Zusätzlich gibt es eine dritte Kategorie, die eine Art Zwischenposition zwischen den beiden eben genannten einnimmt. Zu dieser zählen Funktionen wie Gymnasien und Berufsbildende Höhere Schulen, aber auch Einkaufszentren sowie Schwimmbäder, Kinos und andere Sport- und Freizeiteinrichtungen, Krankenhäuser und Therapiezentren. Diese Infrastrukturen können durchaus von periurbanen Räumen aufgenommen werden, denen dadurch eine Spezialisierung ermöglicht wird. So entstehen nicht nur jeweilige Identitäten einzelner Räume, sondern zwischen diesen auch ein infrastrukturelles Netzwerk.

## c. Morphologie

Aus der Morphologie von (Stadt)-Räumen lassen sich in der Regel die Dichte ihrer Besiedelung, ihr Entwicklungsstand und ihre Funktionen ableiten. Dementsprechend erkennt man beim Betrachten des Schwarzplanes den periurbanen Raum an der Kleinteiligkeit seiner (meist Einfamilienhaus-) Bebauung.



Der Wohnungsdruck auf den periurbanen Raum macht eine bauliche Entwicklung unumgänglich. Die Weiterführung der vorherrschenden kleinteiligen Morphologie von Einfamilienhausstrukturen ist aber aufgrund ihres enormen Flächenverbrauchs, der Unwirtschaftlichkeit in Bezug auf Energie und Infrastrukturen sowie des generierten Verkehrsaufkommens nicht anzustreben und sollte dementsprechend auch nicht mehr toleriert und keinesfalls staatlich gefördert werden. Besonders im Bereich der äußeren Grenzen des periurbanen Raumes besteht ohne eine gezielte, kompakte Entwicklung und einer Reglementierung des Wachstums der Stadt die Gefahr einer „Ausdünnung“ bzw. Diffusion des Raumes in das periphere Umland, also einer Zersiedelung.

Ergebnisse der Studien von „zersiedelt.at“ zeigen, dass die verbrauchte „Graue Energie“ pro Wohneinheit je nach Bau- und Siedlungsform um das bis zu 5-fache variiert. Trotzdem werden aber von den 2,5 bis 3 Milliarden Euro, die die öffentliche Hand jährlich in die Wohnbauförderung investiert, zwischen 0,5 und 1,0 Milliarden für die Förderung neuer Einfamilienhäuser verwendet.<sup>93</sup>

In einem Forschungsprojekt zur Integration von Wohnungs- und Nahrungsmittelproduktionslandnutzung in periurbanen Regionen wurden 5 Entwicklungsszenarios betrachtet, bei denen auf 1 ha periurbanen Raumes je ein Wohnbausystem in Verbindung mit einem Gartenbau-System und teilweise zusätzlich in Kombination mit Aufforstung geplant wurde. In jedem Szenario wurde für dieselbe Menge an BewohnerInnen geplant und dieselbe Menge an Nahrung produziert. Die verschiedenen Szenarios wurden schließlich auf ihre Umwelt-Einflüsse überprüft. Besonders interessant ist hierbei, dass das Wohnbausystem in jedem Szenario mit Abstand den größten Einfluss auf das Ausmaß der verursachten negativen Umwelteinflüsse hatte.<sup>94</sup>

Dies unterstreicht die Notwendigkeit einer qualitätsvollen baulichen Verdichtung. Diese sollte unter Berücksichtigung der Schaffung attraktiver öffentlicher Räume und mit einer zeitgleichen angemessenen infrastrukturellen Entwicklung das gesetzte Ziel darstellen.

Der periurbane Raum fällt morphologisch aber nicht nur durch die vorherrschenden Kleinteiligkeit auf, sondern zeigt meist auch relativ große Freiflächen, Brachen sowie Industrie-, Gewerbe- und Agrarflächen, die auf seine Vergangenheit als peripheres

<sup>93</sup>Vgl. Bußwald, Siedlungspolitik und Nachhaltigkeit, 2011, <http://zersiedelt.at/zersiedelt-motivation-klimapolitik-energiepolitik-oesterreich.php>, 30.07.2018.

<sup>94</sup>Vgl. Rothwella/Ridouttb/Pagea/Bellotti 2015, 377-388.

Umland verweisen. Diese Restbestände von „Elefanten“ der Produktion (Vgl. Vortrag Läßle, Graz 02.05.2018.) aus einer Zeit der strikten Trennung zwischen Produktion und anderen Funktionen stellen uns heute vor die Herausforderung mit ihnen umzugehen und ihnen gegebenenfalls neue Bedeutungen zu geben. Gleichzeitig können sie aber auch eine Motivation darstellen, neue so genannte saubere Industrie bzw. kleinere Produktionsstätten (Vgl. Läßle Graz 02.05.2018.; „Gazellen“ der Produktion) im Sinne einer funktionalen Durchmischung in den periurbanen Raum zu integrieren.

Diese wie auch andere bereits bestehende „Sonderfunktionen“ (vgl. Kapitel 3. a. Funktionen) treten meist als „große Flecken“ inmitten der kleinteiligen Grundstruktur des Gebietes zutage. Der harte Gegensatz zwischen enorm großen und sehr kleinteiligen Strukturen wirkt oft ungeplant und kontextlos. Dieser Eindruck spiegelt sich in planlichen Darstellungen sowie den Situationen vor Ort gleichermaßen wider.

Darüber hinaus gibt die Betrachtung der Morphologie auch ein erstes Gefühl für das Verhältnis zwischen bebauten und Freiflächen. Dieser kann jedoch trügerisch sein, da für die Beurteilung des Freiraumangebotes natürlich auch die Besitzverhältnisse, Nutzungsrechte und -angebote sowie Zustand und Qualität der Freiräume berücksichtigt werden müssen.

## d. Verkehrsnetz

Die Quantität und Qualität der Verkehrsinfrastruktur sind wichtige Aspekte nicht nur für periurbane, sondern für alle menschlichen Lebensräume. Die Erreichbarkeit des eigenen Wohn- und Arbeitsplatzes sowie der nächsten Kernstadt haben enormen Einfluss auf die Lebensqualität. Aus diesen Gründen wird die Erreichbarkeit auch häufig als bestimmende Größe zur Raumdefinition angewendet.<sup>95</sup>



Die meisten Verkehrsrouten haben sich dabei aus historischen Verbindungen entwickelt und wurden im Laufe der Zeit für neue Herausforderungen und Aufgaben adaptiert. Bei der Entwicklung des periurbanen Raumes wird die Notwendigkeit, die Verkehrsverbindungen mitzuentwickeln, oft aber nicht rechtzeitig erkannt bzw. umgesetzt. Gehandelt wird meist erst, wenn die Erweiterungen und Ausbesserungen nicht länger aufgeschoben werden können. Allzu oft sind dann die räumlichen Voraussetzungen für eine adäquate Anpassung aber nicht mehr gegeben.

Die aktuellen Entwicklungen im periurbanen Raum generieren aber dennoch immer größere Verkehrsmengen. Dies könnte einerseits direkt in den jeweiligen Räumen durch eine bessere Nutzungsdurchmischung abgemindert werden. Andererseits gilt es besonders auch den PKW-Verkehr auf verschiedene andere Verkehrsmodi – ganz besonders auf den Bereich der aktiven Mobilität – zu verlagern. Eines der größten Probleme ist dabei, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur im periurbanen Raum meist fast ausschließlich auf den PKW-Verkehr ausgerichtet ist. Andere Verkehrsarten werden entweder gar nicht berücksichtigt oder lediglich als Zusatz an die dominanten PKW-Straßen angeschlossen – beispielsweise werden fußläufige Verbindungen oft nur in Form von Gehsteigen und nur dort, wo neben der Fahrbahn noch Platz übrig war, angelegt.

Wie gravierend diese Entwicklung das soziale Leben beeinflussen und einschränken kann, zeigt das Beispiel des Zeit-Hilfs-Netz Steiermark. Hierbei handelt es sich um eine Art von organisierter Nachbarschaftshilfe in Form von „Zeitbanken“, bei der bargeldloser Leistungs- und Warentausch zwischen den Teilnehmenden gefördert wird, um ein Selbsthilfe-Netzwerk aufzubauen. Erschreckend ist dabei, dass die PKW-Fahrtüchtigkeit als „zentrale Voraussetzung, um aktiv helfen zu können“<sup>96</sup> betrachtet wird bzw. werden muss.<sup>97</sup>

Tatsächlich sollten Verkehrsinfrastrukturen für alle Verkehrsteilnehmer rechtzeitig mitgeplant werden, um sicherzustellen, dass jeder Bewohner und jede Bewohnerin des Raums über genügend qualitativ hochwertige Verbindungen für seinen jeweiligen Verkehrsmodus verfügt und Mobilitätsarmut effektiv bekämpft bzw. verhindert werden kann.

<sup>95</sup> Vgl. ARE Bundesamt für Raumentwicklung o. J., 2.

<sup>96</sup> Fischer/Himmelbauer/Jobst 2017, 545.

<sup>97</sup> Vgl. Ebda.

Ein weiteres Problem bildet die starke Ausrichtung des Verkehrs auf die Kernstadt. Die meisten Verkehrsverbindungen – sowohl für den PKW- als auch für den öffentlichen und den Radverkehr – werden in oder durch das Zentrum geführt. Tangentiale Verbindungen zwischen den periurbanen Räumen sowie innerhalb dieser fehlen hingegen häufig. Konkret bedeutet das, dass der gesamte Verkehr innerhalb der Stadt über das Zentrum geführt wird, wodurch es zur Überlastung vieler radialer Hauptverbindungen kommt.

## e. Öffentlicher städtischer Freiraum

Attraktiver öffentlicher städtischer Freiraum ist eine – wenn nicht sogar die entscheidende – Voraussetzung für öffentliches Leben in einer Stadt. Dazu gehören Plätze, Aufenthalts-, Warte- und Spielzonen sowie Räume für aktive Mobilität. Sie bilden nicht nur die Rahmenbedingungen für einen wachsenden Fußgänger- und Radfahreranteil im Modal Split, sondern geben den Menschen auch die Möglichkeit, sich in ihrer Stadt (und nicht nur innerhalb bestimmter Gebäude) aufzuhalten, sich zu treffen, kennenzulernen und eine gemeinsame Identität zu entwickeln. In kleinerem Maßstab (beispielsweise innerhalb von Wohnsiedlungen) geschieht derselbe Vorgang in gemeinschaftlich genutzten Freiräumen. Diese Art der halböffentlichen Freiräume ist aufgrund der kleinteiligen Bebauung, bei der sich private Grundstücke dicht an dicht reihen und private Gärten direkt an öffentliche Verkehrsflächen grenzen, im periurbanen Raum kaum zu finden. Die dennoch vorhandenen sind indes meist zu wenig, zu klein, unzusammenhängend und wenig attraktiv. Die Resultate dieser Situationen sind „tote“ Straßenzüge ohne öffentliches Leben oder Aufenthaltsqualitäten.

Noch vorhandene Freiräume werden besonders im periurbanen Raum oft nicht geschützt, da sie aus „normalen, alltäglichen Gebieten, in denen Menschen wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen“<sup>98</sup> bestehen und daher nicht als wertvoller Raum wahrgenommen werden.

Manche vernachlässigten Brach- oder Restflächen werden dennoch, ohne vorhergehende Planung, zu (halb)-öffentlichen gemeinschaftlich genutzten Flächen. Sie werden sich von den Anwohnern angeeignet und erhalten dadurch neue Funktionen und Bedeutungen (beispielsweise als Pendlerparkplatz).

Ein Aspekt, der beim Planen öffentlicher städtischer Freiräume immer mehr an Bedeutung gewinnt, ist der Versiegelungsgrad der geschaffenen Flächen. Ein hoher Anteil an versiegelten Flächen wirkt sich durch die Bildung urbaner Hitzeinseln sowie Probleme bei der Regenwasserversickerung bis hin zu urban floods ausgesprochen negativ auf die Qualität öffentlicher Räume aus. Durch die Schaffung grüner Aufenthaltszonen und Verbindungen im öffentlichen Raum können diese negativen Effekte jedoch effektiv und attraktiv verhindert werden.



<sup>98</sup> Henke/Marcel et al 2006, 560.

## f. Öffentlicher Grünraum



Im periurbanen Raum wird öffentlicher Grünraum oft vernachlässigt oder auch überhaupt nicht als solcher wahrgenommen. Er wird oft als Rest- bzw. noch nicht verbaute Fläche betrachtet und sein Potenzial und seine Qualitäten werden deshalb weder erkannt noch genutzt. Eine derartige Missachtung birgt selbstverständlich die Gefahr, dass diese Räume verschwinden – also verbaut oder privatisiert und dadurch unzugänglich gemacht werden. Ein Beispiel dafür gibt die „Amalfi“ Siedlung in Graz St. Peter, die 2018 fertiggestellt wurde und an deren Stelle sich bis vor Kurzem einer der letzten Haine in St. Peter befand.

Um derartigen Entwicklungen und der mit ihnen einhergehenden Verschwendung von Flächenressourcen Einhalt zu gebieten, initiierte der flämische Chefarchitekt, der Bouwmeester, mit staatlicher Unterstützung das Programm „Beton stop“. Dieser Aktionsplan soll nicht nur das Bauen auf neu erschlossenen Grundstücken limitieren, sondern auch die Rückführung von un- und untergenutzten Baugrundstücken in Grünflächen anregen. Ziel ist es, die bebaute Fläche bis zum Jahr 2050 um 20% zu reduzieren.<sup>99</sup>

Sind die Potenziale der Grünräume bereits bekannt, gilt es noch die Hürde der Erreichbarkeit zu meistern. Oft sind öffentliche Grünräume im periurbanen Raum von privaten Grundstücken umringt und dadurch von ihrer Umgebung abgeschnitten.

Tatsächlich ermöglichen öffentliche Grünräume die Entstehung öffentlichen Lebens in einem (periurbanen) Stadtteil. Sie bieten Raum für verschiedenste Funktionen wie Spiel, Sport, Aufenthalt und Erholung. Ein Stadtteil, in dem diese Aktivitäten stattfinden können, bietet seinen BewohnerInnen hohe Lebensqualität und minimiert darüber hinaus – durch seine vielfältigen Angebote nahe den Wohngebieten – den Freizeit-Verkehr.

<sup>99</sup> Vgl. Degros 2018, 240.

## g. Privater Freiraum

Privater Freiraum bildet den größten Anteil an Freiräumen im periurbanen Raum. Er nimmt dabei unterschiedlichste Gestalten an. Diese reichen von Privatgärten rund um Einfamilienhäuser, über private Wälder und Wiesen bis hin zu Parkplatzflächen vor und um Einzelhandelszentren und nehmen erstaunlich große Flächen in Anspruch.

Besonders problematisch ist dies, wenn private Grundstücke Verbindungen zwischen öffentlichen Räumen einschränken oder sogar unterbinden. Dies geschieht, wenn durch direkt angrenzende Privatgrundstücke Straßenquerschnitte verengt oder Grünräume sowie potenzielle blau-grüne Verbindungen (Routen für aktive Mobilität entlang von Fluss- und Bachläufen) ringsum durch Privatgrundstücke vom öffentlichen Raum abgeschnitten werden.

Auch (eigentlich halböffentliche Räume wie) Schulsportplätze können aufgrund ihrer Nutzungseinschränkungen zur Gruppe der privaten Freiräume gezählt werden. Entsprechend ihrer unterschiedlichen Ausformungen bergen diese Räume auch verschiedenste Chancen für Veränderungen. Parkplätzen und Sportflächen ist aber in der Planung besondere Beachtung zu schenken, da sie aufgrund ihrer monofunktionalen und zeitlich eingeschränkten vorgesehenen Verwendung enorme Potenziale für intensivere und mehrfache Nutzungen (beispielsweise abends, an Wochenenden und in den Schulferien) beinhalten, die einen Mehrwert für die Bevölkerung generieren.

In ihrem Text „Density and the Common“ betont Aglaée Degros die Wichtigkeit der Entwicklung gemeinschaftlich genutzter Flächen gerade im periurbanen Raum. Sie weist darauf hin, dass neue Formen der Stadtentwicklung nicht auf potenziellen Gewinnen aus dem Verkauf von Grundstücken, sondern auf Investitionen in Gemeinschaftsflächen und damit in die Lebensqualität und die Qualität unserer Umwelt basieren sollten.<sup>100</sup> “The big challenge of periurban densification will thus lie in the capacity of urban design to prioritise ecological and quality-of-life priorities over financial objectives.”<sup>101</sup>



<sup>100</sup> Vgl. Degros 2018, 240.

<sup>101</sup> Degros 2018, 240.

## h. Entwicklungsstand



Die gegenwärtige intensive Beschäftigung mit periurbanen Räumen wachsender Städte wird durch das Faktum ausgelöst, dass dort stetig Entwicklungen stattfinden.

Diese Entwicklung geschieht allzu oft nicht nachhaltig, ohne Qualitätssicherung, ohne Berücksichtigung urbaner Anforderungen, des Kontextes und der Folgen für den Raum, seine BewohnerInnen und das Gesamtsystem der Stadt. Die Entwicklungen werden zu wenig, gar nicht oder unwirksam reguliert und so geschehen sie auf unterschiedlichen Ebenen (bauliche Verdichtung, Verkehr, Funktionsmischung, etc.) ungleichmäßig und in unterschiedlichen Geschwindigkeiten.

Die Nachfrage nach nahe an der Innenstadt und dennoch im Grünen gelegenen Wohnflächen ist aber definitiv vorhanden und wird von privaten Investoren befriedigt. Land wird gekauft und Wohnungen werden gebaut, solange bis die Nachfrage wieder sinkt (z. B. weil die gebauten Wohnungen dann nicht mehr „im Grünen“ liegen, die Räume aber auch nicht mit den urbanen Qualitäten der Innenstadt konkurrieren können). Dann verschiebt sich der Fokus der Investoren wiederum auf andere – noch nicht verbaute – Räume.

Will man in diesen Prozess eingreifen, muss man auch den derzeitigen Stand der Entwicklung kennen. Man muss also wissen, in welcher Phase der Entwicklung sich ein periurbaner Raum befindet. Aufgrund eigener Beobachtungen und der Beschäftigung mit Entwicklungen und Prozessen in unterschiedlichen periurbanen Räumen wird bei der folgenden Analyse (siehe Kapitel 7) für den Aspekt des Entwicklungsstands unterschieden in:

**Phase 0:** Es finden keine oder kaum Entwicklungen im periurbanen Raum statt.

**Phase 1:** Der periurbane Raum wird entdeckt und steht am Beginn seiner Entwicklung. Er ist deshalb noch weitestgehend frei und birgt die Chance, von Grund auf ganzheitlich, nachhaltig und effizient entwickelt zu werden.

**Phase 2:** Der periurbane Raum befindet sich mitten in einer Entwicklung. Diese kann gezielt und geplant oder „zufällig“ und ungeplant, langsam und schleichend oder rasant vor sich gehen. Noch kann eine eventuell ungünstige Entwicklung relativ leicht beeinflusst und in „nachhaltige Bahnen“ gelenkt werden.

**Phase 3:** Der periurbane Raum befindet sich im Endstadium seiner baulichen Entwicklung. Die meisten Flächen sind bereits bebaut oder verplant und eine positive

Beeinflussung der entstandenen Qualitäten ist lediglich noch durch „Nachschärfen“ der Funktionen und Verwendung bzw. durch kleinere bauliche, infrastrukturelle, gesellschaftliche und soziale Interventionen möglich.





## 4 Status Quo



## Wie geschieht Entwicklung im periurbanen Raum jetzt?

Die Entwicklung europäischer Städte basiert auf einem zentrifugalen Prozess, ausgehend vom Stadtzentrum. Aufgrund von steigenden Immobilienpreisen sehen sich viele Menschen gezwungen, in die periurbanen Bereiche einer Stadt zu ziehen. Die Lösung ist jedoch keineswegs die kontextlose Nachverdichtung von bezahlbarem Wohnraum. Spätfolgen sind überlastete Durchzugsstraßen, Luftverschmutzung und letztlich eine Stagnation des fließenden Verkehrs.<sup>102</sup>

Die Instrumente der verschiedenen Planungsebenen – von der gesamteuropäischen bis zur lokalen – wurden ins Leben gerufen, um derartige Fehlentwicklungen zu verhindern. Die in ihnen verankerten Reglementierungen sollen dazu dienen, eine möglichst sinnvolle Verwendung des Raumes zu gewährleisten und die (Siedlungs)-Entwicklung in nachhaltige Bahnen zu lenken.

Nachfolgend werden planerische Instrumente der verschiedenen Handlungsebenen vorgestellt, die sich um eine sinnvollere Raumstruktur von wachsenden europäischen Städten bemühen. Es wird analysiert, welche Reglementierungen getroffen werden und warum es trotzdem immer wieder zu offensichtlich negativen Entwicklungen kommen kann.

## a. Instrumente der überörtlichen Raumplanung

*„Das heißt, lokale und regionale Regierungs- und Verwaltungsstellen sollten bei ihren raumbedeutsamen Planungen inselhaftige Betrachtungen ihres Territoriums überwinden und europäische Bezüge und Verflechtungen von vornherein berücksichtigen.“<sup>103</sup>*

### I. Europäisches Raumentwicklungskonzept

Das EUREK (Europäisches Raumentwicklungskonzept) wurde 1999 als Masterplan für die gesamteuropäische Raumentwicklung verabschiedet und ist richtungswesend bei raumplanerischen Ansätzen, ohne jedoch die nationale und regionale Identität zu schwächen. Es dient also lediglich zur Orientierung durch festgelegte Ziele, die unter anderem die Reduktion der CO<sup>2</sup> Emissionen – eine Folge von unkontrollierter Siedlungs- und Straßenentwicklung – verfolgen. Ein weiterer Aspekt ist die polyzentrische Entwicklung des europäischen Städte- und Raumsystems, die eine primäre Anpassung an die Weltwirtschaft von regionalen Gebieten und nicht einzelner Städte optimieren soll, um letztlich das Leistungsgefälle zwischen europäischen Regionen aufzuheben.

Der Europäische Wirtschaftsraum definiert sich zurzeit ausschließlich über Metropolregionen um die Städte London, Paris, Mailand, München und Hamburg, wohingegen Städte in peripheren Regionen unter Abwanderungen und somit einem enormen Urbanisierungsdruck leiden. Wenn also diese Gebiete zukünftig nicht zur Gänze in Abhängigkeit der Metropolregionen stehen sollen, bedarf es einer dezentralen Siedlungsstruktur und einer abgestuften Hierarchie von Städten, welche die Anforderungen flächendeckend erfüllen können und sich dadurch ergänzend anstatt parallel zu europäischen Metropolregionen entwickeln.<sup>104</sup>

Ein Ansatz dezentraler Raumentwicklung ist die Förderung von „Gateway Städten“, die sich außerhalb der Metropolregionen befinden, aber dennoch die peripher gelegenen Regionen miteinbeziehen und ihre spezifischen Vorteile wie zum Beispiel niedrige Arbeitskosten und besondere Beziehungen zu außereuropäischen Wirtschaftszentren stärker ausbauen können. Voraussetzung für eine Stärkung der „Gateway Städte“ ist die grenzüberschreitende Kooperation der wirtschaftlich starken Städte mit peripheren Regionen.<sup>105</sup>

Um einen gleichwertigen Zugang zu Infrastruktur und Wissen zu gewährleisten, schlägt das EUREK die Stärkung des sekundären Verkehrsnetzwerkes vor, das lückenschließend von den Hauptverkehrsnetzen auf die regionalen und lokalen übergreift. Dadurch können periphere und ultra-periphere Gebiete ausreichend angebunden werden. Zusätz-

<sup>103</sup> EUREK 1999, 48.

<sup>104</sup> Vgl. EUREK, 1999, 25.

<sup>105</sup> Vgl. Ebda., 1999, 27.

<sup>106</sup> Vgl. Ebda., 1999, 79.

lich sollte ein flächendeckendes Angebot von öffentlichen und alternativen Fortbewegungsmitteln in verkehrlich stark belasteten Regionen gefördert werden.<sup>106</sup>

Damit Ziele des EUREK effizient umgesetzt werden können, sollten nationale, regionale und lokale Politiken neben den sektoralen Zielen immer wieder die europäischen Raumentwicklungen berücksichtigen. Allzu oft wird gerade bei kommunalen raumplanerischen Entscheidungen der gesamteuropäische Aspekt nicht herangezogen, da das EUREK, wie schon erwähnt, lediglich ein richtungweisendes Konzept und weder verpflichtend noch rechtsbindend ist.

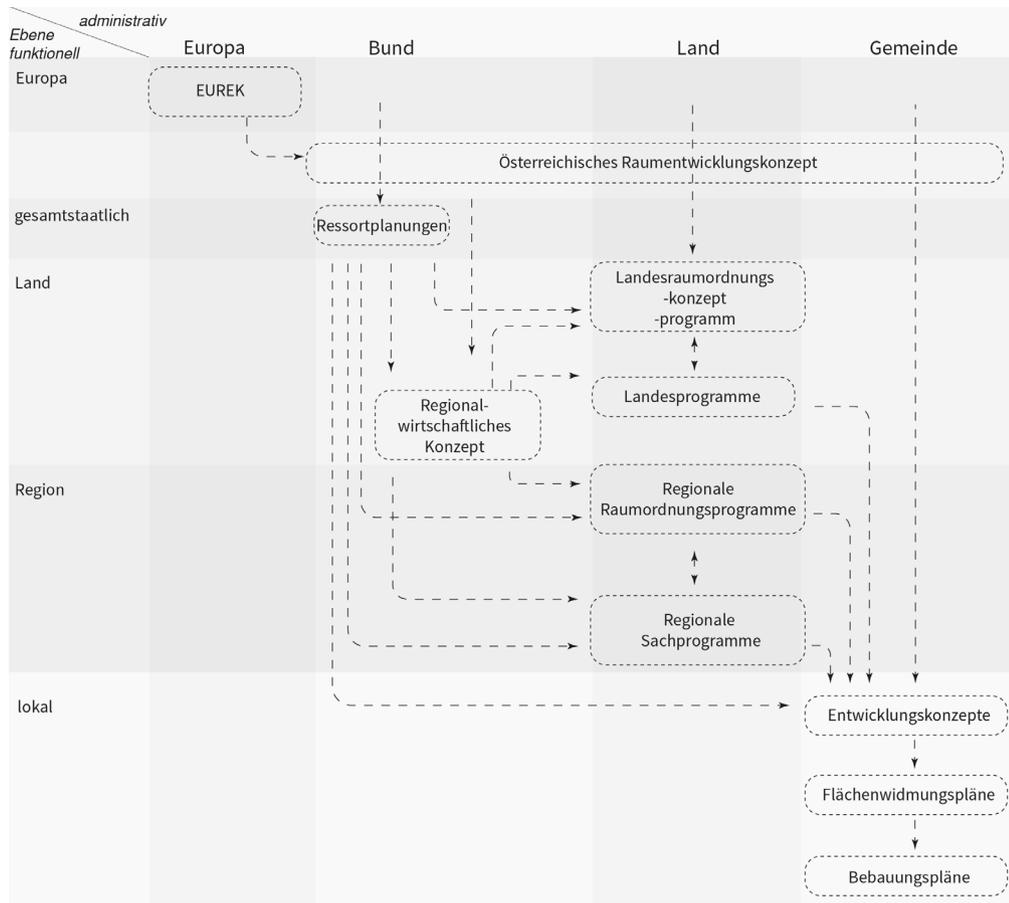


Abb.02: Ebenen und Instrumente der Raumplanung

## II. Österreichisches Raumentwicklungskonzept

Das ÖREK (Österreichische Raumentwicklungskonzept) arbeitet inhaltsgetreu abgestimmt auf europäische Leitbilder wie z. B. dem EUREK und gliedert sich thematisch in vier Säulen (Regionale und Nationale Wettbewerbsfähigkeit, Gesellschaftliche Vielfalt und Solidarität, Klimawandel - Anpassung und Ressourceneffizienz, Kooperative und effiziente Handlungsstrukturen), die sich wiederum in 14 Handlungsfeldern und 36 Aufgabenbereichen gliedern.<sup>107</sup>

In Bezug auf die Säule „Klimawandel, Anpassung und Ressourceneffizienz“ beschäftigt sich das ÖREK unter anderem mit flächen- und ressourcenschonender Raumplanung, die idealerweise eine Zersiedelung und die damit einhergehende erhöhte Emissionsabgabe eindämmt, aber auch gewährleistet, dass wertvolle Grünflächen erhalten bleiben können. Ebenfalls sollte die Flächenbeanspruchung von hochrangigen Straßen minimiert werden und in die Entwicklung und Umsetzung von energie- und klimasensiblen Verkehrs- und Mobilitätssystemen investiert werden. Bezüglich des Ökosystems fordert das ÖREK den Erhalt und die Förderung der großen Waldareale und eine größere Gewichtung der Freiraumnutzung und Naherholungsgebiete in Flächenwidmungsplänen.<sup>108</sup>

Die großen österreichischen Städte bilden infrastrukturelle, verkehrliche und soziale Knotenpunkte, die aber auch mit den umliegenden kleineren Städten ein ausgewogenes polyzentrisches System bilden sollten, sodass die Bedürfnisse der umliegenden peripheren Regionen flächendeckend befriedigt werden können. Deshalb ist es wichtig, funktionelle Verflechtungen zwischen Stadt und Land zu schaffen und den Wettbewerb zwischen den Regionen einzudämmen.<sup>109</sup>

Aus diesen Beweggründen heraus wurden die österreichischen Länder in Regionen gegliedert, die sich in ihrer topografischen, wirtschaftlichen und sozialen Lage ergänzen. Das Land Steiermark wurde in sieben Regionen untergliedert. Die Stadt Graz stellt mit Graz Umgebung und Voitsberg den „Steirischen Zentralraum“ dar. Das ÖREK arbeitet zwar eng angelehnt an europäische Konzepte, ist aber dennoch, wie das EUREK, ein richtungsweisendes Dokument.

<sup>107</sup> Vgl. ÖEK, 2011, 25.

<sup>108</sup> Vgl. Ebda., 25.

<sup>109</sup> Vgl. Ebda., 34- 37.

## Grundhaltungen & Ziele

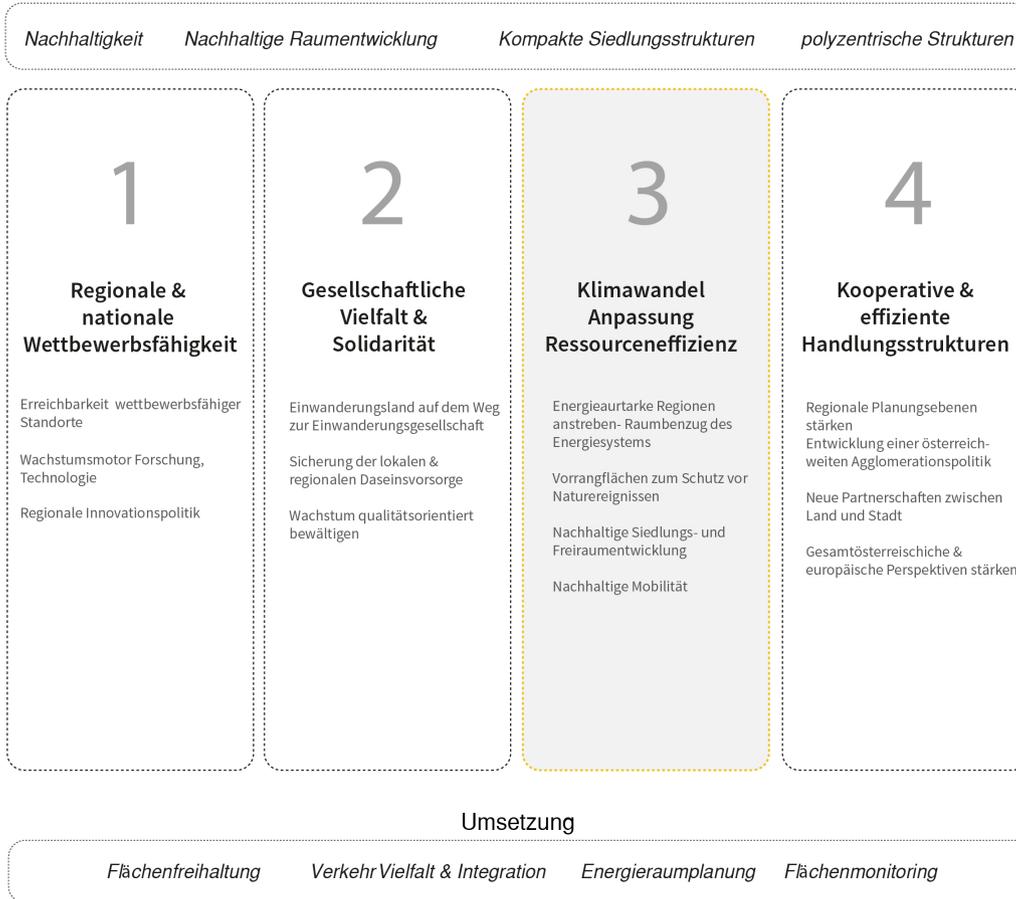


Abb.03: Vier Säulen Diagramm des ÖREK

### III. Landesentwicklungsprogramm

Das LEP (Landesentwicklungsprogramm) legt die sieben steirischen Regionen räumlich fest – Graz bildet mit Voitsberg und Graz Umgebung den Steirische Zentralraum (siehe Grafik, Abb.04) – und ist die Basis aller nachfolgender Regionalentwicklungen, deren Maßnahmen und Ziele dann in der jeweiligen Regionalentwicklung ausgearbeitet werden müssen.<sup>110</sup>

Das Landesentwicklungsleitbild dient als entwicklungspolitische Ergänzung zur Kommunikation zwischen Regionen, Ländern, dem Bund und der Europäischen Union und ist nicht rechtsbindend. Es ist aber auch ein Koordinator zwischen den vom LEP festgelegten Forderungen und den ausgearbeiteten Maßnahmen der einzelnen Regionen.<sup>111</sup>

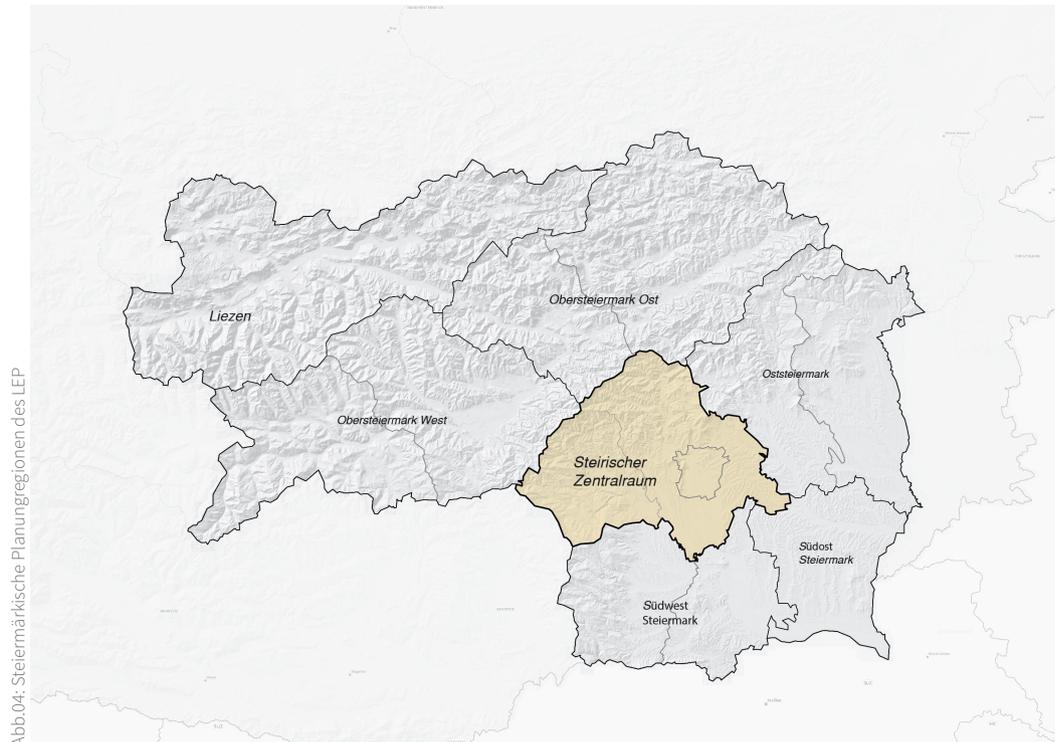


Abb.04: Steiermärkische Planungsregionen des LEP

<sup>110</sup> Vgl. LEP, 5-7.

<sup>111</sup> Vgl. Land Steiermark- Amt der steiermärkischen Landesregierung, Landesentwicklungsprogramm Steiermark 2009, 2018, <http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/beitrag/12636036/141975683/>, 27.08.2018.

#### **IV. Regionales Entwicklungsprogramm**

Das REPRO (Regionales Entwicklungsprogramm) bezieht sich auf die vom Landesentwicklungsprogramm vorgegebenen Maßnahmen und ist individuell für je eine der sieben Planungsregionen der Steiermark entwickelt. Es kann Stärken und Schwächen einer jeden Region erfassen, wobei in allen sieben Entwicklungsprogrammen die Kooperation zwischen Stadt und Land vordergründig ist.<sup>112</sup>

In Bezug auf den Steirischen Zentralraum stellt es sich zwei hauptsächlichen Herausforderungen: dem geordneten Wachstum der Städte und der Erhaltung der Lebensqualität in ländlichen Räumen. Es befasst sich aber auch mit der Stärkung der Kernstadt Graz auf ökonomischer internationaler Ebene, einer guten nationalen Anbindung durch den Ausbau von weiteren Eisenbahnstrecken – z. B. der Koralmbahn – und der Senkung des Emissionsausstoßes innerhalb der Kernstadt.

Prinzipiell achten alle Regionalen Entwicklungsleitbilder auf den Erhalt der Lebensqualität sowohl in ländlichen als auch in städtischen Regionen und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Stadt und Land.<sup>113</sup>

<sup>112</sup> Vgl. Repro 2016, 1-9.

<sup>113</sup> Vgl. Land Steiermark- Amt der steiermärkischen Landesregierung, Regionalplanung, 2018, <http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/ziel/141975702/DE/>, 27.08.2018.

## V. Regionales Verkehrskonzept

Das RVK (Regionales Verkehrskonzept) bearbeitet die Region des vom Landesentwicklungsprogramm festgelegten Steirischen Zentralraum (Vgl. Kapitel 4.a.III.) und behandelt den motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Verkehr.

Es adaptiert diese Verkehrsmodi an den transnationalen, nationalen und lokalen Verkehr im steirischen Zentralraum mit dem Ziel, den MIV (Motorisierten Individualverkehr) bei gleichbleibender Mobilität bis 2021 einzudämmen.<sup>114</sup>

Die Ergebnisse des RVK werden integrativ in das Regionale Entwicklungsprogramm und das Räumliche Leitbild eingearbeitet, was ein erster Ansatz für eine ganzheitliche Planung im Steirischen Zentralraum ist.

Bei einer eingehenden Verkehrsanalyse des Steirischen Zentralraums ist der nicht motorisierte Individualverkehr das schwächste Glied der Verkehrsmittel und bedarf somit besonderer Aufmerksamkeit. Die ÖV-Hauptachsen sind gut ausgebaut, wohingegen Defizite im flächigen Busverkehr vorhanden sind. Der motorisierte Individualverkehr ist wie erwartet sehr stark und dominiert vor allem in regionaler und überregionaler Erreichbarkeit. Das Straßennetz ist demnach gut ausgebaut, sollte aber weiterhin in Bezug auf die Sicherheit, vor allem bei gemischter Nutzung der Verkehrsmodi, verbessert werden.<sup>115</sup>

Ein Schwerpunkt des Konzeptes ist die kontrollierte Siedlungsentwicklung entlang der Schienen, womit die Umwelt geschont und der nicht motorisierte Individualverkehr gestärkt sowie der motorisierte Pendlerverkehr eingedämmt, aber auch eine bessere Vernetzung zwischen Graz und der Umgebung geschaffen wird.

Dabei stellt das RVK zwei Entwicklungsszenarien einander gegenüber und unterscheidet zwischen „Trend“ und „Raum und Umwelt“. Im Trendszenario wird eine Zunahme der Suburbanisierung und unkontrollierter Siedlungsentwicklung angenommen, die eine Zunahme der Belastung von Landesstraßen im Ausmaß von 10-30 % zur Folge hat. Im Zielszenario „Raum und Umwelt“ sieht das RVK durch einen zufriedenstellenden Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und einer kompakten Siedlungsentwicklung keine Zunahme der motorisierten Verkehrsbelastung. Der überregionale Verkehr erfährt eine Abnahme von 10% und die Verkehrsbelastung ist nur noch lokal begrenzt.

Um die festgesteckten Ziele erreichen zu können, bedarf es verschiedener Maßnahmen, die sich in Regionalplanung und Infrastrukturelle und verkehrliche Maßnahmen untergliedern.

Bezüglich der Regionalplanung schlägt das Konzept vor, eine Bevölkerungszielzahl für

<sup>114</sup> Vgl. RVK 2010, 2.

<sup>115</sup> Vgl. Ebda., 3-4.

den steirischen Zentralraum festzulegen und räumlich klar definierte Vorrangzonen entlang von ÖV-Achsen im Stadtentwicklungskonzept auszuweisen. In Bezug auf verkehr-intensive wirtschaftliche Einrichtungen sollte eine gemeindeübergreifende Standortentwicklung stattfinden, um die Zersiedelung durch eine willkürliche Anordnung ebendieser zu stoppen. Zusätzlich ist darauf zu achten, etwaige neu geplante Einkaufszentren an Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs zu errichten. Eine bessere öffentliche Anbindung sollte von der Kernstadt ausgehend in das Grazer Umland errichtet werden, um der Bevölkerung flächendeckend die Erholung im Grünen zu ermöglichen, ohne dabei auf den PKW angewiesen zu sein.

Bezüglich der infrastrukturellen und verkehrlichen Maßnahmen wäre es sinnvoll, die Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel, die in die Kernstadt hinein und wieder hinausführen, stark zu erhöhen, damit insbesondere Berufspendler flexibler sind und ihren Arbeitsplatz schneller und bequemer erreichen als mit dem PKW. Diese Maßnahme kann nur umgesetzt werden, wenn das Netz der S-Bahnen vermehrt ausgebaut und verdichtet, aber auch auf die Taktung der höherrangigen Eisenbahn abgestimmt wird. Additiv könnten an den Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs bereits in suburbanen Regionen ausreichend Park and Ride Plätze errichtet werden, sodass bereits hier ein großer Anteil des MIV abgefangen und somit die Kernstadt entlastet wird. Damit die Fortbewegung mit öffentlichen Verkehrsmitteln lückenlos funktionieren kann, müssen für den lokalen Busverkehr im gesamten Bereich der Kernstadt Beschleunigungsmaßnahmen mit einer besseren Vernetzung des regionalen Busverkehrs angestrebt werden.

Die vorgestellten Maßnahmen können nur dann finanziert und zur Gänze umgesetzt werden, wenn es im steirischen Zentralraum zu einer Fahrgasterhöhung von ca. 30% kommt.

Das RVK stellt ebenfalls Defizite bezüglich des nicht motorisierten Individualverkehrs fest und sieht vor allem in zentralen Gebieten Handlungsbedarf bei der Durchgängigkeit der aktiven Mobilität. Aber auch Hauptverkehrsrouten für Fahrräder müssen so konzipiert werden, dass ein Wechsel vom Freizeit- zum Alltagsverkehr stattfindet und dadurch viele Wege mit dem Rad anstatt dem PKW zurückgelegt werden können, wobei zusätzliche tangentielle Verbindungen zu einem flächendeckenden Radwegenetz führen.<sup>116</sup>

Doch die alleinige Verankerung der Maßnahmen im Raumordnungsgesetz reichen nicht aus, um ein gutes Netz von öffentlichen Verkehrsmitteln und Straßeninfrastruktur für aktive Mobilität zu bieten. Vor allem das Verhalten eines jeden Haushaltes muss durch gezielte Kampagnen mobilisiert und aktiviert werden, sodass aus einer autoaffinen eine proaktive und umweltbewusste Gesellschaft wird.

<sup>116</sup> Vgl. Ebda., 6-28.

## **b. Instrumente der örtlichen Raumplanung**

Die Instrumente der örtlichen Raumplanung beziehen sich auf eine Stadt oder Gemeinde – in diesem Fall auf Graz – und legen Ziele für deren Entwicklung fest.

### **1. Örtliches Entwicklungskonzept/Stadtentwicklungskonzept**

Das STEK (Stadtentwicklungskonzept) verfolgt die planerischen Ziele der Stadt Graz im Zeitraum der nächsten 15 Jahre.

Dabei wird besonders auf das Flächenrecycling und die Umnutzung in infrastrukturell gut ausgebauten Gebieten geachtet.

Aber nicht nur die Schaffung von Wohnbauland im Stadtgebiet selbst ist vordergründig, sondern auch die in angrenzenden Bezirken, wodurch infrastrukturelle Maßnahmen ebenfalls ausgebaut werden müssen, ohne dabei den Grazer Grünraum im Bestand zu verändern.

Dem Stadtentwicklungskonzept ist das REPRO (Regionale Entwicklungsprogramm) für Graz und Graz Umgebung vorangestellt, wobei die Vorgaben für Grünzonen, Vorrangzonen und Siedlungsentwicklung richtungsweisende und rechtswirksame Anhaltspunkte sind. Die Vorgaben des STEKS wirken sich auf den Grazer Flächenwidmungsplan rechtsbindend aus.

Ein „Bindeglied“ zwischen den rechtswirksamen Instanzen bieten die 10 Grundsätze der Stadtentwicklung, die sich wiederum aus – von BürgerInnen und VertreterInnen verschiedener Fachdisziplinen bearbeiteten – Sachbereichen zusammensetzen.<sup>117</sup>

Im Folgenden werden die 10 Grazer Grundsätze kurz erläutert.

#### **1. Graz entwickelt sich zu einer „Smart City“**

Synergien aus einzelnen Sachbereichen führen zu einem energieoptimierten und umweltfreundlichen urbanen Charakter. Trotz prognostiziertem Anstieg der EinwohnerInnen kommt es zu einer deutlichen Reduzierung des Energie- und Ressourcenverbrauchs.

#### **2. Graz versteht sich als wesentlicher Akteur der regionalen Entwicklung**

Die Stadt Graz sieht sich als großen Akteur in dauernder Wechselwirkung mit transnationalen und regionalen Gebieten. Dadurch wächst die Stadt zu einer optimierten Synergie im Bereich Wirtschaft, Tourismus und Bildung.

<sup>117</sup> Vgl. STEK 2012, 7.

### **3. Graz stellt ein ausgewogenes Gesamtsystem dar**

Um das Gleichgewicht in den Sachbereichen Ökonomie, Ökologie und Soziologie zu erreichen, bedarf es einer vorausschauenden ganzheitlichen Entwicklungsstrategie, die kleinere Einschnitte in Kauf nimmt, um schlussendlich ein ausgewogenes Ganzes für alle zu bieten.

### **4. Graz bekennt sich zu einer integrierten Stadtentwicklung**

Um die Stadtentwicklung nicht ausschließlich der Raumplanung zu überlassen, werden interdisziplinäre Kooperationen angestrebt, welche die vielschichtigen Interessen der einzelnen Disziplinen decken können.

### **5. Graz bietet attraktive Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet**

Die Stadt bemüht sich die Lebensqualität flächendeckend auf hohem Niveau zu halten. Sie ruft BürgerInnen der Stadt dazu auf, sich mit Eigeninitiative und Kreativität für ein schöneres Stadt-Bezirksbild einzusetzen. Sie verspricht wertvolle Aufenthaltsorte durch das Grüne Netz Graz und den Grazer Grüngürtel zu schaffen.

### **6. Graz bekennt sich zu einem qualitätvollen Wachstum**

Um dem Bevölkerungswachstum sinnvoll entgegenzutreten setzt Graz auf eine Nachverdichtung in infrastrukturell gut ausgebauten Gebieten. Hier setzt die Stadt auch auf Flächenrecycling wie zum Beispiel beim Projekt der Reininghausgründe. Dies soll jedoch ohne den Verlust von attraktiven Grünflächen, die flächendeckend in Graz vorzufinden sind, geschehen.

### **7. Graz bietet Urbanität und Vielfalt**

Die Wechselwirkung zwischen „unzersiedeltem Grünraum“ und dem dichten Stadtgefüge ist ein qualitatives Merkmal der Stadt Graz. Der Naherholung im Grünen steht eine ausgeprägte Palette von kulturellen Angeboten gegenüber.

### **8. Graz erhält seine Handlungsspielräume**

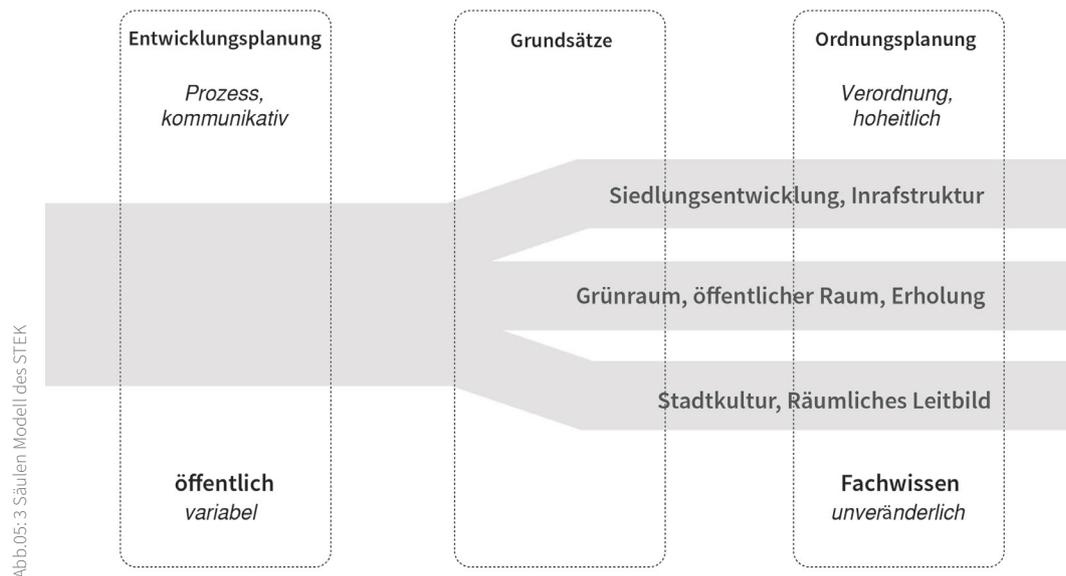
Durch das „New Public Management“ sind transparente Zielsetzungen von Politik und Verwaltung gesichert. Es wird ausreichend Zeit einkalkuliert, um auf öffentliche Bedürfnisse auch nach etwaigen Beschlüssen einzugehen.

### **9. Graz bekennt sich zu einer gelebten Baukultur mit seinem Weltkulturerbe**

Die Stadt bemüht sich als architektonisches, städtebauliches, soziales, ökologisches und ökonomisches Gesamtbild aufzutreten, ohne jedoch die divergierenden Interessen zu untergraben.

## 10. Graz bekennt sich zum Schutz seines Grünraumes

Um eine flächendeckend hohe Lebensqualität zu gewährleisten, setzt Graz auf den Erhalt von bereits bestehenden Grünflächen, Ausweisung von Wald- und Sportflächen und die konsequente Begrünung von neu aufgeschlossenen Baugebieten.<sup>118</sup>



<sup>118</sup> Vgl. Ebda., 7.

## II. Räumliches Leitbild

Das RLB (Räumliche Leitbild) ist eine erweiterte Institution des Stadtentwicklungskonzeptes und beschäftigt sich mit der dritten Dimension der Stadt. Es beinhaltet die Silhouette der bebauten Struktur und die Lage im Makro- und Mikroraum und wurde erstmalig als „Räumliches Leitbild 1.0“ 2012 in Graz verabschiedet.<sup>119</sup>

Die Art, eine Stadt in der dritten Dimension zu betrachten, beginnt sich erst zu etablieren, obwohl die Problematik der different entwickelten Bebauungsstruktur allgegenwärtig ist. In Bezug auf Graz wird das Stadtgebiet im RLB in Bereichstypen untergliedert. Diese definieren – im Gegensatz zum Flächenwidmungsplan – die städtebauliche Struktur, die Höhe von Gebäuden, die Lage der Gebäude zum Straßenraum und Freiraumqualitäten.<sup>120</sup>

<sup>119</sup> Vgl. Stadt Graz, „4.0 Stadtentwicklungskonzept – Änderungen, 2018, [https://www.graz.at/cms/beitrag/10250025/7758015/Stadtentwicklungskonzept\\_Aenderungen.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10250025/7758015/Stadtentwicklungskonzept_Aenderungen.html), 27.08.2018.

<sup>120</sup> Vgl. Lichtenberger, 2002.

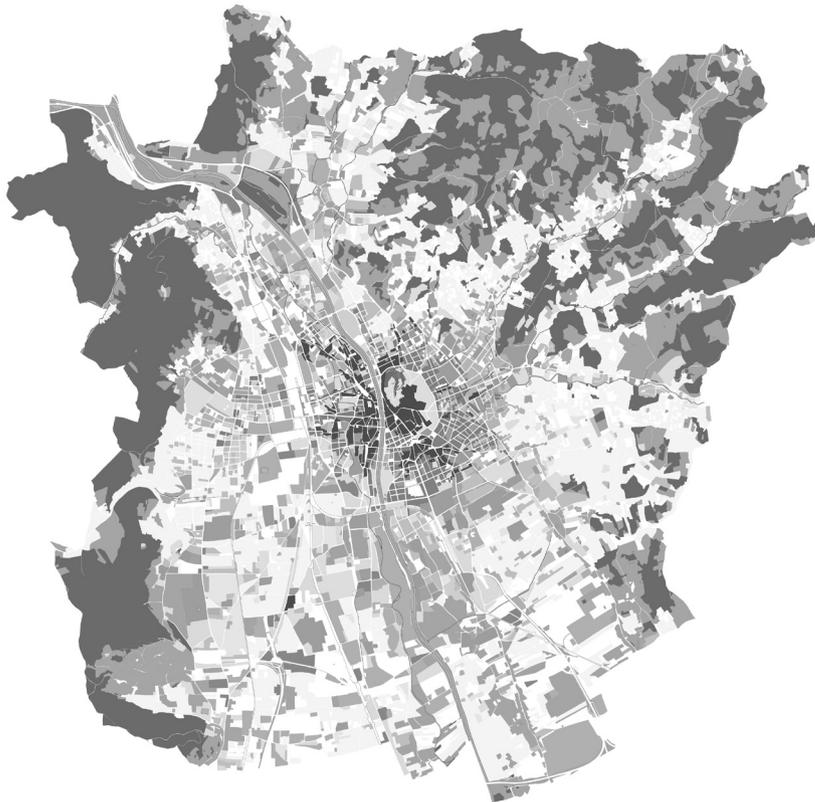


Abb.06: RLP Graz, Karte 1 Stadtmorphologie

### III. Flächenwidmungsplan

Der Flächenwidmungsplan ist ein rechtsgültiges Dokument, in dem zu verwaltende Flächen einer Stadt ausgewiesen sind, und ist die Basis aller weiteren Planungen, die das Stadtbild beeinflussen.

Ihm ist in Graz das Stadtentwicklungskonzept rechtlich vorangestellt. Er besteht aus einem Plan und einem dazugehörigen Textteil – dem Erläuterungsbericht. Die festgelegten Flächen werden mit einem Wortkürzel und der zu bebauenden Dichte versehen. Ist ein Gebiet bebauungsplanpflichtig und wird ein Bebauungsplan erstellt, muss sich dieser an die Vorgaben des Flächenwidmungsplans halten.<sup>121</sup>

In Graz wird der Flächenwidmungsplan zehnjährig überarbeitet. Informationen bezüglich der Änderungen können BürgerInnen nur durch Eigeninitiative erfahren. – Es herrscht die Holschuld.<sup>122</sup>



Abb.07: Bsp. Flächenwidmungsplan Graz

<sup>121</sup> Vgl. Land Steiermark - Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Digitaler Flächenwidmungsplan, 2018, [https://www.graz.at/cms/beitrag/10250025/7758015/Stadtentwicklungskonzept\\_Aenderungen.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10250025/7758015/Stadtentwicklungskonzept_Aenderungen.html), 27.08.2018.

<sup>122</sup> Vgl. Schaupp, Der neue Flächenwidmungsplan bringt Spannungsfelder zwischen Wohnpolitik und Wirtschaft., 2017, <https://www.meinbezirk.at/graz/lokales/flaewi-40-zu-wenig-info-fuer-die-buerger-d2117264.html>, 25.08.2018.

#### IV. Bebauungsplan

Der Bebauungsplan ist die weiterführende Konkretisierung des Flächenwidmungsplans in Bezug auf Struktur und Gestaltung und muss sich in allen Fällen an die Vorgaben des Flächenwidmungsplans halten. Hier ist in einem Maßstab von 1:10.000 die Form, die Dichte, die Anordnung und die Höhenentwicklung der Bebauung zu erkennen. Des Weiteren können zusätzliche Informationen darin erhalten sein, wie der Baumbestand und das Verhältnis der Bebauung zur öffentlichen Infrastruktur. Für welche Flächen ein Bebauungsplan erstellt werden muss, wird im Zuge des Aufstellungsverfahrens für den Flächenwidmungsplan im Bebauungsplanzonierungsplan festgelegt.<sup>123</sup>

<sup>123</sup> Vgl. Landesrecht konsolidiert Steiermark: Gesamte Rechtsvorschrift für Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010, Fassung vom 30.06.2012, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000069&FassungVom=2012-06-30>, 30.9.2018.



Abb.08: Bsp. Bebauungsplan Graz Prochaskagasse

Bei der örtlichen Raumplanung werden spezifische Ziele für bestimmte Gebiete einer Stadt ausgearbeitet. Das STEK ist eine rechtsbindende Vorgabe für den Flächenwidmungsplan, dieser wiederum für den Bebauungsplan. Während dieser planerischen Verfahren ist leider wenig Platz für eine bürgerliche Mitsprache. Idealerweise sollte eine Ebene zwischen dem Flächenwidmungsplan und dem Bebauungsplan eingeschoben werden, die Platz für öffentliche Meinungen lässt. Dies beugt vor allem dem Unmut der BürgerInnen über größere planerische Entscheidungen vor. Des Weiteren wäre es sinnvoll, kleinere, individuelle Änderungen am Flächenwidmungsplan jederzeit durchführen zu können.

### c. **Adäquanz und Probleme heutiger Planungsinstrumente**

Bei der Analyse der hier angeführten Instrumente, stößt man auf viele logische, sinnvolle und auch ganzheitliche Zielsetzungen zur Raumentwicklung. Viele davon sind allerdings sehr theoretisch bzw. abstrakt formuliert. Sie geben keine konkreten Handlungsempfehlungen oder gar Verordnungen vor, sondern bleiben zumeist strategisch und konzeptuell. Um eine geregelte und geplante Entwicklung garantieren zu können, sollte jedes Instrument die Ziele und Maßnahmen seiner übergeordneten Ebenen lediglich noch konkretisieren und ergänzen und ihnen keinesfalls widersprechen oder sie ignorieren.

Tatsächlich handlungsfähig erscheinen aber lediglich die örtlichen parzellenscharfen Regelungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes, in denen oft kaum noch etwas von den übergeordneten Zielsetzungen ablesbar ist.

Doch auch auf der Umsetzungsebene der Planungsabläufe wären Überarbeitungen nötig, um transparente und effektive Entwicklungen zu gewährleisten. Derzeit werden bereits, um ein geplantes Unterfangen umsetzen zu können, Pläne im Voraus an die Öffentlichkeit gegeben. BürgerInnen haben in diesem Zeitraum die Möglichkeit, sich ein eigenes Bild der Lage zu verschaffen und wenn nötig Einspruch zu erheben. Dieses Verfahren kann oft zu einem sehr aufwendigen Planungs- und Realisierungsprozess führen, der sich nicht selten in einem Zeitraum von bis zu 2,5 Jahren abspielt. Dieser Praxis liegt nicht nur reiner „Goodwill“ von Seiten der Bauträger zugrunde, sie stärkt meistens die öffentliche Akzeptanz und minimiert die Kluft zwischen dem Bauträger und der öffentlichen Meinung. Doch die Bekanntmachung des Bauvorhabens kommt zu einem sehr späten Zeitpunkt, da essentielle Eckpunkte für die Gestaltung des Freiraums bereits weit im Voraus festgelegt und der Großteil der Entscheidungen über die Art der Bebauung und die Dichte schon längst getroffen wurden und zum Zeitpunkt der Kundmachung bereits rechtsbindend sind. Der rechtsbindende Flächenwidmungsplan ist ein Ergebnis weit voraus gegangener Planungsinstitutionen und lässt nur noch wenig Spielraum für öffentliche Meinungen. Zudem herrscht nach wie vor die „Holschuld“. Nur BürgerInnen, die unmittelbar von dem Bauvorhaben in der Nachbarschaft betroffen sind, müssen von Seiten des Bauträgers in Kenntnis gesetzt werden. Ansonsten müssen sich BürgerInnen proaktiv die Informationen beschaffen, was sich gerade als Laie oft als eine komplizierte Angelegenheit entpuppt. Bürgerliche Beteiligung müsste demnach, um eine tatsächliche Mitgestaltung zu ermöglichen, bereits zu einem viel früheren Zeitpunkt stattfinden. Durch gezielte Informationskampagnen sollten Bürger mit unterschiedlichen Interessen angesprochen und in den Diskurs aufgenommen werden.

Es drängt sich also zwangsläufig die Frage auf, inwieweit derartige Planungsinstru-

mente und -abläufe in der heutigen Zeit noch ihre Daseinsberechtigung haben und ob es nicht an der Zeit für eine „neue Generation“ oder zumindest eine Überarbeitung des bestehenden Systems der österreichischen Planungsinstrumente ist.

Ein Idealbild einer wachsenden Stadt findet sich auf allen planerischen Ebenen wieder, beginnend auf europäischer Ebene im EUREK bis hin zum örtlichen Entwicklungskonzept. In alle diesen Papieren werden sinnvolle Ansätze vorgeschlagen, die aber nur auf dem Blatt funktionieren. Die größte Problematik besteht hier in einer vertikalen Planungshierarchie, die nicht miteinander verknüpft wird. Folglich kann jedes einzelne Konzept für sich verstanden werden. Leider stellen sie auch nur richtungsweisende Papiere dar, die meist innerhalb einer Legislaturperiode verabschiedet wurden. Kein Politiker und keine Politikerin ist demnach verpflichtet, die Vorhaben in seiner bzw. ihrer Amtszeit umzusetzen oder sich daran zu halten. Letztendlich bleiben deshalb viele Konzepte zahnlos.

Ein Ansatz, der versucht das bestehende System der Planungsinstrumente zu ergänzen, ist der der Rahmenplanungen. Diese sollen grundsätzliche Rahmenbedingungen für die Bebauung eines zusammenhängenden Entwicklungsgebietes festsetzen und kommunizieren und bilden somit einen Zwischenschritt zwischen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan.

#### d. Alternative Ansätze

*„Schafft Ihr uns nicht entsprechende Umwelten, dann kommen wir als High Potentials und Bestverdiener erst gar nicht in eure langweilige Stadt.“<sup>124</sup>*

Die Städte sind im Zeitalter der individuellen und arbeitskulturellen Entfaltung vor neue Herausforderungen gestellt. So ist gerade nach dem Verlangen der Work-Life-Balance die kreative und anpassungsfähige Stadt gefragter denn je, denn nicht nur das ausgeprägte Angebot von Waren und Gütern ist ausschlaggebend für eine Wohnortwahl, sondern auch das flächendeckende Angebot von qualitativ hochwertigen Freiraumflächen, ein gutes Netzwerk von öffentlichen Verkehrsmitteln und eine sichere Straßeninfrastruktur, die sanfte Mobilität fördert. So entsteht zwischen den Städten und Kommunen ein Konkurrenzkampf um die Attraktivität und die Lebensqualität der Orte. Die Städte müssen sich der Herausforderung stellen, radikale städtebauliche Maßnahmen der 60er Jahre bestmöglich zu kompensieren, um dadurch hochqualifizierte Menschen, und somit das BIP, halten zu können. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf Gemeinschaftsflächen und Freiflächen zu legen, deren Gestaltungspotential essenziell für den Wohlühlcharakter der Städte ist.

Ein erster ganzheitlicher Ansatz für eine europäische Raumentwicklung ist im EUREK (vgl. Kapitel 4.a.l.) zu finden, in dem sich Politik und Verwaltungsinstitutionen erstmalig mit einem allumfassenden Konzept der Freiraumlösung befassen. Dabei sind sich die Verfasser des EUREKs bewusst, dass die europäischen Freiräume kategorisch unterschieden werden müssen und entwickelten deshalb ein Schichtmodell dieser Raumstruktur, das dabei helfen soll, Raumentwicklungen im Freiraum zu analysieren. Das Modell besteht aus der ersten, der geogenen Schicht, einer zweiten mit Straßen und Schienen sowie Wasser und Städtenetzen und der dritten Schicht, der primären Landnutzung. Für Planungsinstrumente ist besonders die zweite und dritte Schicht von Bedeutung. Dieser erste analytische Schritt mag eine gute Basis für weiterführende Planungen sein, doch darf zukünftig der Aspekt der Identitätsbildung nicht außenvor gelassen werden, damit eine optimale Freiraumentwicklung entstehen kann.

Im folgenden Kapitel werden alternative Planungsansätze vorgestellt, die sich allem voran mit dem Menschen als Planungsindikator auseinandersetzen. Manche dieser Ansätze sind hochgradig abstrakt, andere nur als theoretische Denkanstöße zu sehen. Und dennoch sollte gerade die Abstraktion der Planungsgedanken als ein Kompromiss zwischen Gesetz und Bedürfnissen gesehen werden, um aus dem Teufelskreis der unbeweglichen Städte zu gelangen.<sup>125</sup>

<sup>124</sup> Dörfler, zit. n. Hörning/Gerhard/ Michailow, 48.

<sup>125</sup> Vgl. Henke/ Wijermans et.al. O.J., 4-6.

## I. Regional-Entwicklung

Die Zusammenarbeit diverser Akteure auf staatlichen, privatwirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Ebenen umschreibt der Begriff „Regional Governance“. Dabei sollen hierarchische Strukturen der herkömmlichen Regionalpolitik aufgelöst werden, um gewisse Vorstellungen und Bedürfnisse der Zivilgesellschaft rascher und kostengünstiger umsetzen zu können. Deshalb ist es wichtig, die Liquidation der Projekte zu gewährleisten, um ein rasches und effizientes regionales Erfolgserlebnis zu garantieren. Allumfassendes Ziel des Regional Governance ist also eine Missplanung der entfernten Institutionen zu vermeiden, indem es starke Synergien auf regionaler Ebene schafft.

Doch wie sehen die organisatorischen Grundmodelle für Stadtregionen zurzeit aus? Vereinfacht kann man die Konzepte in drei Kategorien einteilen: Die kleinteiligste und unübersichtlichste Lösung ist die Verbandslösung. Kleine und große Gemeinden bleiben bestehen und konzentrieren sich meistens auf einzelne Handlungsfelder. Zur zweiten Kategorie gehören kreisähnliche Lösungen, bei der die Kreisstadt als Kernstadt der umliegenden Gemeinden dient. Die letzte Kategorie stellt die effizientere Lösung einer Regionalstadt dar. Hier werden viele kleine Gemeinden zu einer Metropolstadt zusammengelegt, wobei die Gemeinden zwar ihre kommunalrechtliche Selbständigkeit verlieren, der Verbund jedoch aus transregionaler Sicht stärker wird.

Die aktuellen Herausforderungen einer Stadtregion bildet in erster Linie das starke regionale Verhalten der Menschen, welche die Nähe einer Stadt mit einem starken Zentrum suchen, aber gleichzeitig das Bedürfnis nach Erholung und Wohnen im Grünen haben. Dadurch schwinden zwar die Stadt-Land-Gegensätze, die Akteure der Regionalplanung werden jedoch durch unüberwindbare Verwaltungsgrenzen in ihrem Handeln eingeschränkt.

Daher bedarf es einer Bereitschaft zur Überwindung traditionell aufrechterhaltener Grenzen. Netzwerke in der Zivilgesellschaft und Governance-Strukturen sollten wirksam und nachhaltig gestärkt und durch ein geeignetes planerisches Instrumentarium gestützt werden. Sinnvoll wäre hier, einen gemeinsamen Flächennutzungsplan zu erstellen, dem ein Regionalplan als Leitfaden vorangeht. Zusätzlich sollten nur zwei Ebenen – die engere und die weitere Stadtregion – betrachtet werden, denn zu viele Institutionen auf regionalem Level schwächen die Handlungsfähigkeit auf gesamtregionaler Ebene. Unter den engeren und weiteren Stadtregionen werden „harte“ und „weiche“ Aufgaben verteilt. Die „harte“ öffentliche Aufgabe stellt die formalisierte Or-

ganisation dar, die keinesfalls autonom handeln darf, und immer durch eine „weiche“ informelle Struktur ergänzt werden sollte. Die weiche Struktur findet auf der regionalen Ebene statt und fördert die strategische Regionsbildung und vielfältige Kooperationen. Diese Innovationen sollen die schon längst überalterte Stadt-Land-Regierung auflösen, denn die Menschen handeln und leben schon lange Zeit „stadtreional“. Sie genießen die kulturellen und infrastrukturellen Vorteile einer Stadt und leben und wohnen gleichzeitig in „ländlicher“ Umgebung.<sup>126</sup>

## II. Lieven de Boecks und Xaveer de Geysters After Sprawl

Die städtische Zersiedelung „Sprawl“ wurde erstmalig durch Peter Blake in seinem Buch „Gods own Junkyard: the planned deterioration of America´s Landscape“ definiert, in dem er bildlich und textlich die wachsende Zersiedelung in amerikanischen Vorstädten festhielt und diesen Zustand stark kritisierte.

*“No people has inherited a more naturally beautiful land than we: ... the only trouble is that we are about to turn this beautiful inheritance into the biggest slum on the face of the earth.”<sup>127</sup>*

Die belgischen Architekten Lieven de Boeck und Xaveer de Geyter versuchten in ihrem 2002 erschienen Buch „After Sprawl“ eine eigene Definition der meist negativ belasteten urbanen Zersiedelung zu finden und analysierten alle relevanten Ballungszentren Europas (London, Randstad, „Flämischer- Diamant“, Ruhrgebiet, Dreistädteck Basel-Zürich-Bern und Venetien) sowohl plangrafisch als auch fotografisch. Erste Ergebnisse zeigten, dass die Grenzen zwischen Stadt und Land schon markant ineinander übergingen, was annehmen ließ, dass sich das „städtische“ Leben schon längst nicht mehr ausschließlich an den historischen Stadtzentren orientierte.

Durch die allmähliche Siedlungsentwicklung um diese Kernstädte entstanden aber auch 60% Restflächen, die hier als „Negative Space“ definiert wurden. Ausgehend vom historischen Siedlungsverhalten der Stadtbevölkerung, nämlich im Einklang mit der Natur zu wohnen und doch den Vorteil einer Großstadt nutzen zu können, kann dieser „Negative Space“ eine tragende Rolle einnehmen. De Boeck und De Geyter haben neun Szenarien entwickelt, wie dieser als verbindende Grünfläche zwischen einer Kernstadt und dem periurbanen Raum umgestaltet werden kann, um die Grenzen zwischen Stadt

<sup>126</sup> Vgl. Priebes 2014.

<sup>127</sup> De Geyter, zit. n. Blake, 1964, 8.

und Land durch grüne Verbindungen aufzuheben, sodass ein komplementärer urbaner Zustand entsteht.

Die Form der Ansätze sind beabsichtigt hochgradig künstlerisch, sollen zu neuen Denkansätzen über den periurbanen Raum führen und sind keineswegs dafür gedacht, die Realität bestmöglich darzustellen.<sup>128</sup>

<sup>128</sup> Vgl. De Geyter, 2002.



Bebautes Land in der Peripherie von Brüssel



“Negative Space” in der Peripherie von Brüssel

Abb.09: Schema Negative Space

### III. Jan Gehls Städte für Menschen

*„Leben, Raum, Bauten – in dieser Reihenfolge“<sup>129</sup>*

Jan Gehl hat mit seinem Buch „Städte für Menschen“ eine ganze Generation an StadtplanerInnen und ArchitektInnen nachhaltig geprägt. Er beschreibt und befördert mit diesem Werk die Neuorientierung der Werte und Schwerpunkte in Bezug auf die städtebauliche Planung des 21. Jahrhunderts weg von der Stadt als Ort der maschinellen Geschwindigkeit und materiellen Härte, hin zur Stadt als Lebensraum einzelner Personen im gleichen Maße wie der Gesellschaft als Gesamtheit.

Er vertritt dabei die These, dass eine Stadt nur dann als Lebensraum funktionieren und attraktiv sein kann, wenn sie „für Menschen“ geplant bzw. gestaltet ist. Dabei muss „das menschliche Maß“<sup>130</sup> als der universelle Ausgangspunkt für die Planung, Gestaltung und Organisation der öffentlichen Räume – sowohl Aufenthalts- als auch Verkehrsräume – gelten. Der Begriff des menschlichen Maßes bezieht sich dabei auf funktionale Bedürfnisse und das menschliche Sicherheitsgefühl genauso wie auf Geschwindigkeiten und sämtliche Sinneswahrnehmungen des Menschen. Ziel einer Stadtplanung muss dabei immer die Schaffung einer „lebendigen, sicheren, nachhaltigen und gesunden Stadt“<sup>131</sup> sein. All diese Eigenschaften erhält eine Stadt durch eine auf dem menschlichen Maß basierende Gestaltung ihrer öffentlichen Räume, die wiederum eine Vielzahl an Aktivitäten in diesen Räumen fördert. Diese variieren dabei von notwendigen Aktivitäten, wie dem Weg zur Arbeit oder dem Warten auf den Bus bis hin zu freiwilligen und sozialen Aktivitäten wie Spaziergehen, Sich-treffen oder Spielen. All das soll im öffentlichen Raum möglich und angenehm sein. So entsteht eine lebendige Stadt, die von ihren BewohnerInnen und Gästen geschätzt und gerne genutzt wird.

Einen wichtigen Punkt bei der (Neu)-Gestaltung von Städten bildet dabei die Förderung der aktiven Mobilität. Sich aktiv (zu Fuß oder mit dem Fahrrad) im öffentlichen Raum fortzubewegen bildet eine der zentralen Aktivitäten, die in einer Stadt sicher und attraktiv ermöglichen muss. Dadurch wird nicht nur das öffentliche Leben (vgl. „die lebendige Stadt“<sup>132</sup>) gefördert, sondern auch das Sicherheitsgefühl der BewohnerInnen wird durch die Mehrzahl an Menschen im öffentlichen Raum sowie die menschliche und überschaubare Geschwindigkeit der Mobilitätsformen gesteigert (vgl. „die sichere Stadt“<sup>133</sup>). Darüber hinaus sind diese Mobilitätsformen natürlich besonders umweltschonend und sollten daher in Kombination mit öffentlichem Verkehr einen möglichst großen Anteil im Modal Split bilden (vgl. „die nachhaltige Stadt“<sup>134</sup>). Auch im Sinne einer sozialen

<sup>129</sup> Gehl 2016, 225.

<sup>130</sup> Ebda., 13.

<sup>131</sup> Ebda., 79.

<sup>132</sup> Vgl. Ebda., 80ff.

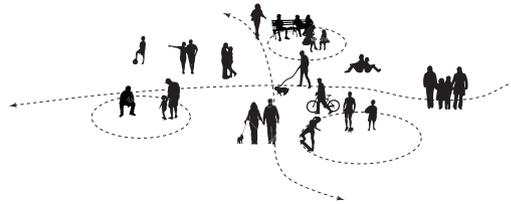
<sup>133</sup> Vgl. Ebda., 110ff.

Nachhaltigkeit bildet die Förderung des aktiven und öffentlichen Verkehrs eine Basis für gleichen Zugang zu Mobilität und öffentlichen Räumen für alle gesellschaftlichen Gruppen. Zu guter Letzt hilft ein wachsender Anteil an aktiver Mobilität, immer stärker verbreiteten Problemen wie Bewegungsmangel und Übergewichtigkeit entgegenzuwirken und vorzubeugen (vgl. „die gesunde Stadt“<sup>135</sup>).

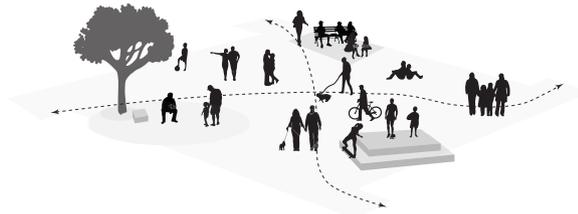
<sup>134</sup> Vgl. Ebda., 124ff.

<sup>135</sup> Vgl. Ebda., 131ff.

### 1. Life



### 2. Space



### 3. Buildings



Abb.10: Schema Prinzip. Leben, Raum, Bauten

## IV. Partizipative Raumentwicklung

Ist eine Bürgerbeteiligung in einer Entwicklung, die in der Vergangenheit meistens auf ExpertInnen und PolitikerInnen beschränkt wurde, ein reines Hoffen auf ein zufriedenstellendes Ergebnis? Oder läuft sie aufgrund großer Scheinbeteiligung ins Nichts? Solche Fragen, aber auch Best-Practice-Beispiele von Städten bzw. Stadtteilen werden im Rahmen des Urbanize Festival in Wien von einem breitgefächerten Publikum debattiert und sollen eben den PlanerInnen eine Bühne geben, die bereits erfolgreiche Projekte mit Beteiligung der Bevölkerung gemeistert haben.<sup>136</sup>

Deshalb wurde das Projekt „Granby Four Streets“ der Architekturgruppe „Assemble“ vorgestellt, die maßgeblich dafür verantwortlich ist, dass das Elendsviertel Toxteth in Liverpool zu einem lebenswerteren Bezirk wurde, ohne jedoch den ursprünglichen Charakter – vor allem der Gebäude – zu verlieren. Anders als bei herkömmlichen Verfahren, gingen die Architekten zuerst auf BewohnerInnen des Viertels zu, um deren Vorlieben und Leben zu analysieren und entwickelten allein durch Gespräche ein Gespür für das Viertel. Gemeinsam mit den BewohnerInnen erstellten sie Strategien zur Verbesserung des städtischen, öffentlichen Freiraums und des Wohnraums, die schrittweise umgesetzt wurden.

Aufgrund ihrer Leistungen erhielt „Assemble“ 2015 den renommierten „Turner-Preis“ für zeitgenössische Kunst, der normalerweise nur Künstlern vorbehalten ist, weswegen die Jury stark kritisiert wurde. Doch „Assemble“ besteht neben Architekten auch aus Designern, Künstlern und Philosophen, wodurch dieser ganzheitliche Ansatz auf einer interdisziplinären Planungsebene zu erfolgreichen Ergebnissen wie dem des „Granby Four Streets“-Projekts führen konnte.<sup>137</sup>

Ein weiteres Beispiel für eine alternative Form der Bürgerbeteiligung liefert Wien, wo es seit 2018 die interaktive Städtebau-Kampagne „Wien wird WOW“ gibt, die in einem Zeitraum von zwei Jahren durch die ganze Stadt reist, um für BürgerInnen visuell ansprechend aufbereitete Themen der Stadtplanung näherzubringen. Dabei werden sie aufgefordert, Ideen zur Problemlösung spielerisch und fernab jeglichen Fachwissens miteinzubringen. Durch die Kampagne soll ein interaktives Miteinander zwischen Amt und BürgerInnen, aber auch die Akzeptanz für städtebauliche Entscheidungen geschaffen werden.<sup>138</sup>

<sup>136</sup> Vgl. Krautsack, Daniela, Partizipative Stadtentwicklung, 2016, <https://www.stadtmarketing.eu/partizipative-stadtentwicklung/>, 29.09.2018.

<sup>137</sup> Vgl. o.A., History of Granby Four Streets, o.J., <https://www.granby4streetsclt.co.uk/>, 26.10.2018.

<sup>138</sup> Vgl. o.A., Ausstellung: Wien wird „WOW“, 2018, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/veranstaltungen/ausstellungen/wien-wird-wow.html>, 4.10.2018.

PolitikerInnen und ExpertInnen sehen auch im E-Government Chancen für ein kommunikativeres Miteinander. Durch die neue Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) sieht der Staat hier neue Möglichkeiten, um BürgerInnen mehr in den Planungsprozess miteinzubeziehen.

Um die Planungsunterlagen mit dem entsprechenden Erläuterungstext für alle zugänglich zu machen, werden diese zum Download ins Netz gestellt und sind dadurch jederzeit erreichbar und einsehbar. Auf einer Online-Karte können BürgerInnen mittels eines Bearbeitungstools ihre Änderungen und Meinungen direkt verorten und dem zuständigen Amt schicken. Vorteile des E-Government sind unter anderem das Einsparen der Druck- und Portokosten sowie natürlich die Transparenz gegenüber dem Bürger bzw. der Bürgerin. Problematisch ist nach wie vor, dass städtebauliche Unterlagen voller Fachausdrücke sind, die viele BürgerInnen überfordern. Zudem kann es sich für viele als schwierig erweisen, den meist zweidimensionalen Plan zu verstehen und als Werkzeug zu sehen. Es ist also trotz der uneingeschränkten Einsicht der Unterlagen immer noch kein Dialog auf Augenhöhe.<sup>139</sup>

<sup>139</sup> Vgl. Lübcke/ Lührs/ Rüttschle 2011.

## V. 18 Innovationen Grazer Verkehr

In diesem Konzept setzt sich der Grazer Umweltsystemwissenschaftler Dr. Christian Kozina mit den alltäglichen Verkehrsproblemen in Graz auseinander und stellt zuallererst die bedeutende Frage, ob alternative Ansätze diese verringern könnten.

Kozina prangert des Weiteren die passive Verkehrspolitik der Stadt Graz an, die zwar den Handlungsbedarf erkannt hat und sich mit der verkehrspolitischen Leitlinie und dem Mobilitätskonzept 2020 für eine Konzentration auf die sanfte Mobilität entschied, während der MIV in der Realität jedoch konstant steigt.<sup>140</sup>

Kozinas 18 Innovationen für das Verkehrssystem im Großraum Graz sind in fünf Kapitel – Fuß-, Rad-, Öffentlicher, Kfz- und Multimodaler Verkehr – untergliedert und werden im Folgenden kurz erläutert.<sup>141</sup>

### Fußverkehr

**Innovation 1** Errichtung neuer Fußgängerzonen und eine gute Sichtbarmachung

**Innovation 2** Graz baut Abkürzungen für FußgängerInnen

Gehen ist attraktiv, wenn es schneller ist, als das Autofahren. Deshalb sollte im gesamten Stadtgebiet ein ausgeprägtes Wegenetz für Fußgänger vorhanden sein.<sup>142</sup>

### Radverkehr

**Innovation 3** Graz bekommt ein flächendeckendes Radwegenetz

Das derzeitige Radwegenetz ist linear geprägt. Die tangentialen Verbindungen fehlen fast zur Gänze. Nebenrouten sind oft besser ausgebaut und genutzt als die Hauptrouten und Zentren der jeweiligen Bezirke (z. B. Andritz) sind schlecht erreichbar. Es sollte in Zukunft ein so gut ausgebautes Radwegenetz vorhanden sein, dass es von den BewohnerInnen intuitiv benutzt werden kann.

**Innovation 4** Graz errichtet ausreichend Fahrrad-Abstellplätze

Ansätze wie am Hauptbahnhof Graz zeigen in der Praxis, dass diese gut angenommen werden. Zudem sollte die Serviceleistung für Fahrradfahrer ausgebaut werden. Diese kann zum Beispiel ein zentrales Diebstahlmeldesystem und ausreichend Lufttankstellen mit Serviceboxen beinhalten.<sup>143</sup>

<sup>140</sup> Vgl. Kozina, 2018, 2ff.

<sup>141</sup> Vgl. Ebda., 2018, 15.

<sup>142</sup> Vgl. Ebda., 2018, 16-18.

<sup>143</sup> Vgl. Ebda., 2018, 19-23.

## Öffentlicher Verkehr

**Innovation 5** Graz ermöglicht es PendlerInnen, mit dem ÖV aus allen Richtungen gut in die Stadt zu gelangen

Zurzeit sind nur wenige Park-and-Ride-Plätze (P+R) für PendlerInnen in nicht attraktiven Gegenden vorhanden. Zusätzlich sind Busse und Bahnen in ihrer Taktung nicht aufeinander abgestimmt. Zukünftig sollen entlang der Hauptverkehrsstraßen Haupttrouten definiert werden, die sternförmig von und nach Graz führen. S-Bahnen und Regionalbusse sollen mindestens alle 30 Minuten verkehren, in der unmittelbaren Nähe zu Graz alle 15 Minuten. An den großen Knotenpunkten sollte ein ausreichendes Angebot an TIM-Stationen verfügbar sein.

**Innovation 6** Graz bindet die S-Bahn in den städtischen ÖV ein

Die S-Bahn ist auch in Graz rein theoretisch das rascheste Fortbewegungsmittel. Mit einer Taktung von 60 Minuten ist sie jedoch im öffentlichen Verkehr nicht wirksam. Um diese attraktiver gestalten zu können, sollten die Intervalle deutlich verkürzt werden. Ebenso sollten neue attraktive S-Bahn-Haltestationen errichtet werden, an denen es Umsteigemöglichkeiten zum Stadtverkehr gibt.

**Innovation 7** Graz bindet die Regionalbusse als Schnellbusse in den städtischen ÖV ein

Auch Regionalbusse sind schlecht an den innerstädtischen ÖV angebunden. Um das zukünftig zu vermeiden, sollten die Haupttrouten, auf denen die Busse nach Graz gelangen, innerstädtisch fortgesetzt werden. Gut ausgebaute Busspuren sollen dafür sorgen, dass die Busse weniger im Stau stehen und somit attraktiver sind. Regionalbusse sollten auch in wichtige Verkehrsknotenpunkte integriert werden. Dadurch könnten die jetzigen Regionalbusse zu „Schnellbussen“ mutieren.

**Innovation 8** Graz baut ein Straßenbahnnetz auf

Die Straßenbahn ist ein attraktives Fortbewegungsmittel im öffentlichen Verkehr. In Graz findet eine starke Verdichtung auf nur wenigen Routen statt. Momentan handelt es sich um eine sternförmige Anordnung der Straßenbahn und kein ordentliches Straßenbahnnetz. Ein solches war jedoch in der Vergangenheit vorhanden und wurde ab den 50er Jahren sukzessive zurückgebaut, um Platz für den PKW-Verkehr zu schaffen. Mit einer Rückgewinnung und Neubauten von Straßenbahnlinien könnte wieder ein vollständiges Netz entstehen, das viele markante Punkte an- und verbindet.

**Innovation 9** Graz bekommt ein Busnetz ohne Lücken

Die Buslinien sollten eine Adaption der Veränderungen im S-Bahn-, Regionalbus- und

Straßenbahnnetz werden, um somit alle Lücken im öffentlichen Verkehrsnetz zu schließen.

**Innovation 10** Graz schafft ein durchgehendes ÖV-Angebot – auch abends, am Wochenende und zu Ferienzeiten

Um eine wirkliche Unabhängigkeit vom PKW zu schaffen, sollten auch zu den weniger attraktiven Zeiten Angebote des ÖV vorhanden sein.

**Innovation 11** Graz bekommt attraktive Umsteigeplätze

Derzeit gibt es in Graz wenig attraktive Umsteigeplätze. Durch die siedlungsstrukturelle Entwicklung in den umgebenden Bezirken wird das Umsteigen zu einem immer wichtigeren Thema. Ziel ist es, angenehme, überdachte und ausreichend große Wartebereiche zu gestalten. Eine gute Taktung ist ebenfalls notwendig, um ein zügiges Umsteigen zu ermöglichen.

**Innovation 12** Graz ermöglicht Fernreisenden eine unkomplizierte An- und Abreise mit Bahn und Bus

Dafür sollten auch die Fernverbindungen auf den Regionalverkehr abgestimmt werden. Die Taktung der Züge zu strategisch wichtigen Zielen wie Wien und Linz sollte erhöht werden.<sup>144</sup>

## **Kfz- Verkehr**

**Innovation 13** Graz stellt Parkflächen nur mehr für AnrainerInnen und Ladetätigkeiten zur Verfügung

Zurzeit werden 90% der Flächen, die dem ruhenden Verkehr dienen, für das Parken von PKWs reserviert. Wenn jedoch genügend Kapazität von Carsharing und ÖV vorhanden ist, stellt sich die Frage nach dem Parkplatz für den privaten PKW nicht mehr. Die innerstädtischen Parkplätze werden nur noch AnrainerInnen, gehbehinderten Menschen und für Ladetätigkeiten zur Verfügung gestellt.

**Innovation 14** Graz definiert seine Durchzugsstraßen neu

Um dem Fahrrad und dem Fußgänger mehr Platz zu geben, werden die Durchzugsstraßen neu definiert. An manchen Stellen werden die Durchzugsstraßen zur Gänze aufgehoben, und an anderen Stellen stärker ausgebaut.<sup>145</sup>

## **Multimodaler Verkehr**

**Innovation 15** Graz errichtet flächendeckend TIM-Stationen.

<sup>144</sup> Vgl. Ebda., 2018, 25-49.

<sup>145</sup> Vgl. Ebda., 2018, 51-52.

Um eine intelligente Mobilität gewährleisten zu können, sollte TIM flächendeckend vorhanden sein. Das Leihen von E-Autos, E-Bikes und Lastenräder sollte an allen Stationen möglich sein.

**Innovation 16** Graz optimiert die Kreuzungen für einen flüssigen Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr

Die jetzt benachteiligten Verkehrsteilnehmer sollten prinzipiell immer bevorzugt werden. Dadurch rückt das Auto automatisch in den Nachteil – folglich dauert es länger, mit dem Auto eine Strecke zurückzulegen, als mit alternativen Fortbewegungsmitteln.

**Innovation 17** Graz nutzt seine Straßen anders

Die Straßenquerschnitte in Graz sind weitgehend gleich. Auf größeren Straßen ist eine Durchmischung ohne deutliche Abgrenzung der einzelnen Fortbewegungsmittel vorhanden. Der stärkere PKW verdrängt dadurch schwächere Verkehrsteilnehmer. Die Stadt Graz sollte darauf reagieren, indem sie ein weitgefächertes Angebot an klar definierten Nutzungsschwerpunkten für Straßen ausarbeitet. Dadurch fühlen sich alle Verkehrsteilnehmer sicher und nicht nur die Nutzer des MIV.

**Innovation 18** Graz sorgt dafür, dass sich die verschiedenen Verkehrsmittel nicht gegenseitig blockieren

In der Vergangenheit wurde dem PKW mehr Platz zugesagt als anderen Verkehrsmitteln. Zukünftig soll eine Rückgewinnung zu Gunsten der anderen Verkehrsteilnehmer stattfinden. An Stellen, bei denen sich Verkehrsmittel konkurrieren, werden der öffentliche, Fuß- und Radverkehr bevorzugt.<sup>146</sup>

<sup>146</sup> Vgl. Ebda., 2018, 55-62.

## VI. Transit-oriented Development (TOD)

*„Bevor das Automobil den Stadtraum eroberte, waren alle Städte gut funktionierende TOD-Städte.“<sup>147</sup>*

Transit-oriented Development (TOD) bzw. transit-orientierte Entwicklung beschreibt eine Art der Stadtplanung, die urbane Funktionen wie Wohnen, Arbeiten und Freizeitangebote vermehrt an Transitstation bzw. Transitkorridoren ansiedelt. Dadurch werden täglich zurückgelegte Strecken auf fußläufige Entfernung (also auf 300m bis maximal 800m bzw. 3 bis 10 Gehminuten) reduziert bzw. für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs attraktiviert. Kurz gesagt sollen bestehende öffentliche Verkehrsinfrastrukturen als Voraussetzung für Siedlungsentwicklungen betrachtet werden und kompakte Stadtteile in unter diesem Gesichtspunkt günstigen Lagen entstehen. Diese sollen ihren Bewohnern lebendige öffentliche Räume bieten und aktive Mobilität sowie den öffentlichen Verkehr fördern. Im Umkehrschluss soll der Anteil des MIV im Modal Split reduziert werden.<sup>148 149 150 151</sup>

TOD Projekte werden zumeist sehr großmaßstäblich gedacht. Das heißt, sie beschäftigen sich mit großen Siedlungsentwicklungen an regionalen Verkehrs-Hotspots. Allerdings birgt TOD auch in kleinerem Maßstab enormes Potenzial. Unter der Grundvoraussetzung eines gut funktionierenden urbanen ÖV-Netzwerks, stellt schließlich jede ÖV-Haltestelle einen Einstiegspunkt in das Gesamtnetzwerk dar. Dementsprechend können auch kompakte Entwicklungen an innerstädtischen ÖV-Haltestellen bzw. Umsteigepunkten der TOD-Idee voll und ganz entsprechen. Hier ist allerdings besonders auf eine gute Verknüpfung des ÖV mit Modi der aktiven Mobilität zu achten. Die ÖV-Haltestellen sollen für Rad- und Fußverkehr besonders gut erreichbar sein. Diese Art der Anbindung fördert das öffentliche Leben sowie die Sicherheit und Attraktivität der Freiräume. Sie wird vor allem durch zielgerichtete (Neu-)Organisation und Gestaltung der öffentlichen Räume bewerkstelligt.

Einen Gegensatz zum TOD bildet der so genannte “Development-Oriented Transit“ (DOT).<sup>152</sup> DOT wurde erstmals Anfang des 20. Jahrhunderts beschrieben, als Eisenbahn- und (über)regionalen Straßennetze ausgebaut wurden um bereits bestehende Siedlungen besser erreichbar zu machen. Er entwickelte sich schließlich zu “Auto-Oriented Transit“ (AOT)<sup>153</sup>, der einen Zustand beschreibt, in dem Stationen des öffentlichen Verkehrs nur mit dem privaten PKW erreichbar sind.<sup>154</sup>

<sup>147</sup> Gehl 2016, 128.

<sup>148</sup> Vgl. Degros/Rainer/Malderle o. J., 7.

<sup>149</sup> Vgl. Gehl 2016, 127-128.

<sup>150</sup> Vgl. Wikipedia, Transit-oriented development, o. J., [https://en.wikipedia.org/wiki/Transit-oriented\\_development](https://en.wikipedia.org/wiki/Transit-oriented_development), 24.10.2018.

<sup>151</sup> Vgl. o.A., What is TOD?, o. J., <https://www.itdp.org/library/standards-and-guides/tod3-0/what-is-tod/>, 24.10.2018.

<sup>152</sup> Vgl. Peter Calthorpe “Urbanism in the Age of Climate Change” (Randelhoff, ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung: Transit Oriented Development (TOD) vs. Transit Adjacent Development (TAD), 31.03.2018, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/166082/analyse/oepnv-orientierte-siedlungsentwicklung-transit-oriented-development-tod-vs-transit-adjacent-development-tad/>, 24.10.2018.

<sup>153</sup> Ebda.

<sup>154</sup> Vgl. Ebda.

Heute, im 21. Jahrhundert, sind TOD-Konzepte populärer denn je und werden immer häufiger Vorbilder für Stadtentwicklungen. In der Praxis scheitern diese ambitionierten Projekte aber allzu oft und werden schließlich lediglich als “Transit Adjacent Development (TAD)” (Transit-nahe Entwicklungen)<sup>155</sup>, das heißt als mehr oder weniger traditionelle Vorstadtsiedlungen in der Nähe einer öffentlichen Verkehrsstation, umgesetzt. Der Grund für dieses Scheitern vieler TOD Projekte liegt wohl in der Komplexität der Planungsaufgabe, die schließlich Infrastruktur-, Straßen-, Raum- sowie Gebäudeplanung und -design kombinieren und verschiedenste InteressensvertreterInnen aus Politik, Wirtschaft und Planung sowie Techniker, Entwickler, Investoren und Zivilbevölkerung zusammenbringen müsste.<sup>156</sup>

*„Transit Oriented Development scheitert häufig nicht an der Grundidee, sondern vielmehr an der Umsetzung. Die Idee macht sich zunächst in Katalogen von Immobilienentwicklern gut, bedarf aber aufgrund der im Vergleich zu konventionellen Immobilienprojekten höheren Komplexität einer besseren Planung mit ganzheitlichem Ansatz.“*<sup>157</sup>

<sup>155</sup> Ebda.

<sup>156</sup> Vgl. Ebda.

<sup>157</sup> Ebda.

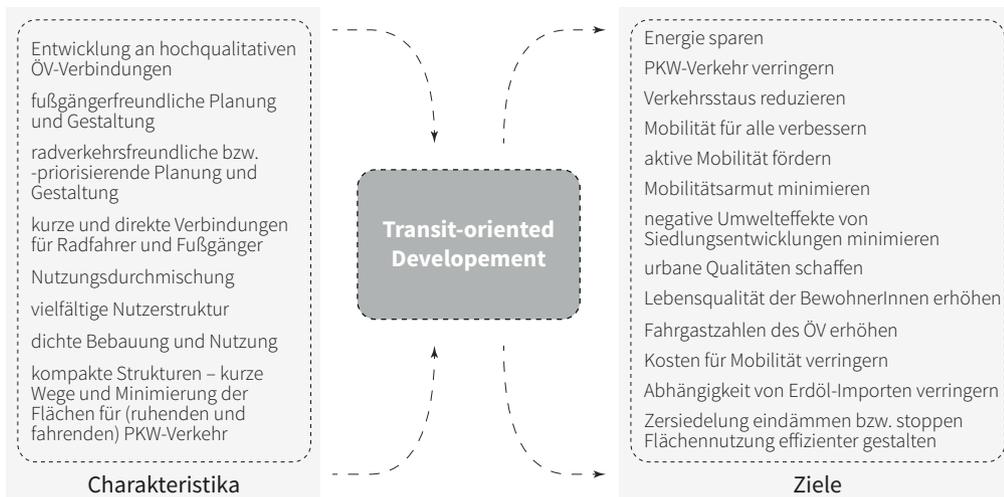


Abb.11: TOD, Charakteristika und Ziele





## 5 Ganzheitliche Entwicklungsplanung



## Was ist gute Entwicklungsplanung im periurbanen Raum?

Unter Planung versteht man „die gedankliche Vorbereitung zielgerichteter Entscheidungen“. Sie besteht aus „der Bestimmung von Zielen, der Auswahl von Mitteln zur Erreichung dieser Ziele, aus Überlegungen zur wirksamen Anwendung dieser Mittel und einer Kontrolle über die Erreichung dieser Ziele“.<sup>158</sup>

Orientiert man sich an dieser Definition, ist schnell klar, wie man an eine (Entwicklungs)-Planung herangehen sollte: Ziele setzen, Mittel auswählen und wirksam anwenden und schließlich das Ergebnis evaluieren. Wie aber gewährleistet man, dass diese Planung „gut“ ist, also die Evaluierung das gewünschte Ergebnis bestätigt? – Die vorangegangene Analyse des periurbanen Raumes, seiner Aspekte und Probleme sowie der vorherrschenden Planungsabläufe zeigt uns, dass die Entwicklungen im periurbanen Raum zumeist zu unkoordiniert, zu monoperspektivisch, zu stark gewinnorientiert und ökonomisch motiviert, nur wenige oder eine Interessensgruppe vertretend und oft schlichtweg un- oder nicht effizient genug geplant geschehen. Wir sind deshalb der Überzeugung, dass eine möglichst ganzheitliche Betrachtung der Probleme gefolgt von der Entwicklung möglichst ganzheitlicher Planungen und konsequenter Umsetzungen derselben den Schlüssel zu guter Entwicklungsplanung im periurbanen Raum bilden.

## a. Definition | Was ist ganzheitliche Planung?

Ganzheitlich – also „auf eine Ganzheit bezogen, über einzelne Fächer o. Ä. hinausgreifend und so einen größeren Zusammenhang darstellend“<sup>159</sup> – kann eine Planung dann genannt werden, wenn sie (möglichst) alle relevanten Aspekte berücksichtigt. Das heißt, dass in einer ganzheitlichen Planung stets nach einer möglichst optimalen Lösung für alle durch diese beeinflussten Bereiche, unabhängig von ökonomischen und ideologischen Vor- oder Nachteilen gesucht wird.<sup>160 161 162</sup>

Die ganzheitliche Planung verschreibt sich somit dem ganzheitlichen Denken, das über spezifisch fachliche Details hinaus auch stets angrenzenden Inhalte und Zusammenhänge – also den Kontext des Problems – berücksichtigt.<sup>163 164</sup>

In gewisser Hinsicht ist der Begriff also auch eng mit dem der integralen bzw. integrierten Planung verwandt.

### Die integrale Planung

Die integrale Planung ist ein zielgerichtetes und gesteuertes Netzwerk voneinander unabhängiger FachplanerInnen unter der Leitung eines Generalplaners bzw. einer Generalplanerin. Unterschiedliche Experten und Expertinnen arbeiten gleichzeitig an einem komplexen Problem, um zu einer bestmöglichen Lösung zu gelangen. Somit kann die integrale Planung als ein ganzheitliches System betrachtet werden. Es ist darauf zu achten, dass alle Disziplinen schon früh in den Planungsprozess miteinbezogen werden. Ziel der integralen Planung ist es, ein möglichst ressourcenschonendes Projekt umzusetzen. Nachteile der integralen Planung bestehen darin, dass es viele Ansprechpartner gibt und eine flache Hierarchie unter den Beteiligten herrscht, wodurch der Planungsprozess oft langwierig und diskussionsintensiv sein kann.<sup>165 166</sup>

### Die integrierte Planung

Unter integrierter Planung versteht man die Herangehensweise an eine Planungsaufgabe in Form einer Veranschaulichung. Man versucht dabei also das gesamte Problem inklusive der es beeinflussenden und der von ihm beeinflussten Umstände zu betrachten. Im Gegensatz dazu hat man in früherer Zeit nur das jeweilige Problem an sich – also quasi eine einzige Aufgabe – betrachtet (z. B. ein verkehrstechnisches Problem) und hat es ohne Rücksicht auf andere Aspekte (wie z. B. die Umwelt und den Menschen) gelöst. „Integriert“ wird eine Problematik durch Einbeziehung vieler Ebenen betrachtet,

<sup>159</sup> O. A., 2018, [https://www.duden.de/rechtschreibung/peri\\_](https://www.duden.de/rechtschreibung/peri_), 03.07.2018.

<sup>160</sup> Vgl. o. A., 2018, [https://www.duden.de/rechtschreibung/peri\\_](https://www.duden.de/rechtschreibung/peri_), 03.07.2018.

<sup>161</sup> Vgl. o. A., 2018, <https://www.duden.de/rechtschreibung/urban>, 03.07.2018.

<sup>162</sup> Vgl. o. A., 2018, <https://www.duden.de/rechtschreibung/ganzheitlich>, 08.08.2018.

<sup>163</sup> Vgl. o. A., Personale Kompetenz. Ganzheitliches Denken, o. J., [http://kompetenzatlas.fh-wien.ac.at/?page\\_id=506](http://kompetenzatlas.fh-wien.ac.at/?page_id=506), 08.08.2018.

<sup>164</sup> Vgl. o. A., Ganzheitliches Denken, o. J., <https://nex-world.weebly.com/ganzheitliches-denken.html>, 08.08.2018.

<sup>165</sup> Vgl. Wikipedia, Integrale Planung, 16.04.2018, [https://de.wikipedia.org/wiki/Integrale\\_Planung](https://de.wikipedia.org/wiki/Integrale_Planung), 05.08.2018.

<sup>166</sup> Vgl. Institut für Interdisziplinäres Bauprozessmanagement, o. J., 4ff.

um zu einer nachhaltigen Lösung für alle Beteiligten zu gelangen. So wird zum Beispiel heute ein Verkehrsproblem unter Einbeziehung vieler verschiedener Aspekte wie etwa Sicherheit und Gesundheit der AnrainerInnen oder Auswirkungen auf die Gestaltung des Straßenzuges gelöst.<sup>167 168</sup>

Im Gegensatz zum idealistischen Konzept der ganzheitlichen Planung beschreiben die Begriffe integrierte bzw. integrale Planung also eine konkrete Vorgehensweise, nämlich die Integration verschiedenster Experten und Expertinnen aus unterschiedlichen Fachdisziplinen in den Planungsprozess. Ziel eines solchen integrierten bzw. integralen Prozesses soll allerdings ein möglichst ganzheitliches Planungsergebnis sein.

Die Entscheidung, welche Aspekte nun aber als „relevant“ betrachtet werden und daher in einer solchen Planung Berücksichtigung finden müssen, unterliegt selbstverständlich aber immer auch subjektiven Beurteilungskriterien und ist außerdem von (Planungs)-Fall zu Fall neu zu beurteilen.<sup>169 170 171 172</sup>

<sup>167</sup> Vgl. Wikipedia, Integrierte Planung, 22.09.2017, [https://de.wikipedia.org/wiki/Integrierte\\_Planung](https://de.wikipedia.org/wiki/Integrierte_Planung), 05.08.2018.

<sup>168</sup> Vgl. Krebs, Identity and City – Identitäten planen, aber wie?, 29.07.2013, <http://www.roland-krebs.net/identity-and-city-identitaeten-planen-aber-wie/>, 05.08.2018.

<sup>169</sup> Vgl. o. A., peri, 2018, [https://www.duden.de/rechtschreibung/peri\\_](https://www.duden.de/rechtschreibung/peri_), 03.07.2018.

<sup>170</sup> Vgl. o. A., urban, 2018, <https://www.duden.de/rechtschreibung/urban>, 03.07.2018.

<sup>171</sup> Vgl. o. A., ganzheitlich, 2018, <https://www.duden.de/rechtschreibung/ganzheitlich>, 08.08.2018.

<sup>172</sup> Vgl. o. A., Planung, 2018, <http://www.wirtschaftslexikon24.com/d/planung/planung.htm>, 15.07.2018.

## **b. Relevanz und Positionierung | Wie relevant ist der ganzheitliche Planungsansatz?**

Beim Studium der verschiedenen Planungsinstrumente und Richtlinien zur städtischen und regionalen Entwicklungsplanung auf den verschiedensten Ebenen entdeckt man reihenweise Anspielungen auf ein angestrebtes Ideal einer „ganzheitlichen“ Planung, auch wenn diese in den seltensten Fällen tatsächlich als solche benannt wird. Dennoch wird die Notwendigkeit der Berücksichtigung verschiedenster Disziplinen fortwährend betont.

### **EUREK, 1999**

*„Unkontrolliertes Wachstum führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen im Individualverkehr, vergrößert den Energieverbrauch, verteuert Infrastruktur und Dienstleistungsangebote und hat nachteilige Auswirkungen auf die Landschaftsqualität und die Umwelt.“<sup>173</sup>*

*„Der Siedlungsdruck auf das städtische Umland stellt in vielen städtischen Gebieten der EU ein Problem dar. Deshalb müssen gemeinsam nachhaltige Lösungen exemplarisch zur Planung und zum Management des Städtewachstums gefunden werden [...] Hierzu gehört der Ansatz der ‚kompakten Stadt‘ aus den Niederlanden ebenso wie die Ansätze eines ‚Flächen-Recycling‘ im Vereinigten Königreich und in Deutschland oder gezielte Ansätze zur Befriedigung der Wohnungsnachfrage spezifischer sozialer Gruppen.“<sup>174</sup>*

### **STEK, 2012**

*„Der Großraum Graz positioniert sich in den nächsten Jahren als „Modellregion Elektromobilität“, deren übergeordnetes Ziel ist die nachhaltige Senkung von CO2-Emissionen im Großraum Graz mittels rascher und nachhaltiger Einführung von elektrischer Mobilität.“<sup>175</sup>*

*„Im partnerschaftlichen Zusammenspiel der Kräfte Stadt-Umland und im gemeinsamen Auftritt als Wirtschafts- und als Fremdenverkehrsregion können langfristige Synergien genutzt und effiziente Maßnahmen zur positiven Konjunkturentwicklung gesetzt werden.“<sup>176</sup>*

<sup>173</sup> EUREK 1999, 74.

<sup>174</sup> EUREK 1999, 74.

<sup>175</sup> STEK 2012, 9.

<sup>176</sup> STEK 2012, 9.

*Graz bekennt sich zu einer integrierten Stadtentwicklung*

*„Stadtentwicklung ist kein reines Thema der Raumplanung, vielmehr betrifft sie als fachübergreifende Querschnittsmaterie alle Lebensbereiche. [...] Durch interdisziplinäre Kooperationen werden Chancen und Herausforderungen umfassend betrachtet und genutzt. Die Einbeziehung von ExpertInnen aus Forschung und Wissenschaft sowie von lokalen Vereinen und Multiplikatoren verbreitert das Feld Stadtentwicklung zusätzlich und bringt neue Ideen und Ansätze in den Prozess ein.“<sup>177</sup>*

### **RVK G-GU, 2010**

*„Das Funktionskonzept und die funktionale Bewertung des Verkehrsnetzes Graz und Graz-Umgebung orientieren sich an den Zielvorgaben*

*Nur wenn es gelingt diese **derzeit noch getrennt agierenden Handlungsfelder intensiv abzustimmen und zu koordinieren**, werden die notwendigen verkehrspolitischen Ziele erreicht werden können.“<sup>178</sup>*

*„Wünschenswert wäre auch, dass in verwandten bzw. ergänzenden Fachbereichen Komplementärmaßnahmen bzw. gemeinsam Instrumente zur Erreichung der Umweltziele entwickelt werden.“<sup>179</sup>*

### **ÖREK, 2011**

*„Thematische Arbeitsgruppen von Fachleuten haben zunächst die inhaltlichen Herausforderungen beschrieben, die dann in zahlreichen Veranstaltungen mit Vertreterinnen und Vertretern von öffentlichen Stellen, Wirtschafts- und Sozialpartnern sowie zivilgesellschaftlichen Organisationen im Rahmen von Reflexionsveranstaltungen in ganz Österreich diskutiert wurden.“<sup>180</sup>*

### **Vorlesung Geschichte der Stadtplanung, WS 2002/03**

*„Berufsbild: Dem Architekten und Städtebauer war eine neue gesellschaftliche Rolle zugewachsen, die er auch beim Wiederaufbau Ostpreußens ab 1916 bereits eingenommen hatte. Dem Berufsstand ging es nicht mehr allein darum,*

<sup>177</sup> STEK 2012, 10.

<sup>178</sup> RVK-GU, 2010, 4.

<sup>179</sup> RVK-GU, 2010, 21.

<sup>180</sup> ÖREK, 2011, 8.

*Räume zu schaffen, in denen Menschen tätig werden, sondern zunehmend unterbreiteten Architekten und Städtebauer ganzheitliche Weltentwürfe.“<sup>181</sup>*

### **Radverkehrsstrategie Steiermark, 2016**

*„Ganzheitliche Planung: Radverkehrskonzepte als Basis Die Radverkehrsplanung ist künftig ein selbstverständlicher Bestandteil von Mobilitätsentwicklungs- und Raumentwicklungsplanungen. Die integrative Planung (Kooperation verschiedener Disziplinen) ist deutlich effizienter als die bis dato geübte Praxis der nachträglichen Anpassung an suboptimale Planungen und Umsetzungen.“*

*„Starker Antritt Das grüne Trikot für die Steiermark“<sup>182</sup>*

Die Vision einer Zusammenarbeit und Vernetzung der verschiedenen betroffenen Fachbereiche in Entwicklungsplanungen ist also auf allen Ebenen der Raumplanung – von der europäischen bis zur (Stadt)-regionalen – vorhanden und als Ziel deklariert. Dennoch scheitert es bislang zumeist an der Umsetzung. Unser langfristiges Ziel muss es also sein, diese Vision durch Veränderung der Planungs-Kultur und -Praxis Schritt für Schritt in ein real erreichbares und schließlich in ein erreichtes Ziel zu verwandeln.

<sup>181</sup> Vorlesung Geschichte der Stadtplanung, Institut für Geographie, Uni Duisburg, 7.

<sup>182</sup> Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 2016, 12.

### c. Ideal der ganzheitlichen Planung

*„Idealisten sind Menschen, die so tun, als könnte man Ideale verwirklichen.“<sup>183</sup>*

Wie bereits in Kapitel 5.b. beschrieben, findet sich der Wunsch nach besserer Abstimmung und Kommunikation in allen untersuchten Planungsdokumenten. Das Problem der Umsetzung liegt dabei deutlich erkennbar daran, dass viele Entwicklungskonzepte nur richtungsweisend und keineswegs rechtsbindend sein dürfen. Wünschenswert wäre, einen ganzheitlichen Ansatz bereits auf konzeptioneller Ebene als eine Pflicht für Bauträger und Investoren einzuführen. Denn das aus dem Bau geschlagene Kapital ist nur für wenige Beteiligte ein Nutzen. Was bleibt, prägt aber den Raum und die Menschen für immer.

Das Ideal einer wortwörtlich „ganzheitlichen“ Planung – also einer Planung, die tatsächlich alle relevanten Aspekte berücksichtigt und zu einer für jeden Teilbereich „idealen“ Lösung führt – ist aber selbstverständlich kaum bzw. gar nicht erreichbar. Dennoch sollte es stets unser Ziel sein, diesem Ideal so weit wie möglich nachzueifern und uns insofern mehr und mehr einer möglichst „ganzheitlichen“ Planungskultur anzunähern.

<sup>183</sup> Faulkner 1971, zit. n. <http://zitate.net/zitat?id=3199>, 18.02.2019.



#### **d. Best Practice | Woran soll sich Entwicklungsplanung orientieren?**

*„Die Glücklichen haben viele Vorbilder, die Unglücklichen viele Nachahmer.“<sup>184</sup>*

Um das eben angeführte Ziel einer möglichst ganzheitlichen Planungskultur zu erreichen, wollen wir uns an Best-Practice-Beispielen orientieren, die jeweils in einem bestimmten Aspekt einen vorbildlich ganzheitlichen Ansatz verfolgt und umgesetzt haben. Diese anschließend vorgestellten planerischen Interventionen in Städten zeigen durch ganz unterschiedliche Maßnahmen, zu welchen spannenden Ergebnissen ganzheitliche Planung führen kann.

<sup>184</sup> Schumacher o. J., zit. n.  
[https://www.aphorismen.de/suche?f\\_thema=Unzufriedenheit&f\\_rubrik=Aphorismen&f\\_au-tor=3387\\_peter+e.+schumacher](https://www.aphorismen.de/suche?f_thema=Unzufriedenheit&f_rubrik=Aphorismen&f_au-tor=3387_peter+e.+schumacher),  
18.02.2019.

## I. Malmö/Öresund-Region

Die Öresund Region, auch als Greater Copenhagen Region bekannt, ist eine transnationale Metropolregion bestehend aus den Kernstädten Kopenhagen und Malmö, Lund, Helsingborg, Roskilde und Kristianstad. Die Region setzt sich aus dem östlichen Teil Dänemarks und dem südlichen Teil Schwedens zusammen. Sie beherbergt ca. 3,6 Mio. Menschen und zeichnet sich durch eine hohe Lebensqualität und eine der wirtschaftsfreundlichsten Regionen der Welt aus. Mit der Fertigstellung der Öresund Brücke und dem Drogdentunnel über die Meeresenge Öresund im Jahr 2000 entstand die physische Verbindung zwischen den Teilen der Region. Diese deckt staatsübergreifend alle wirtschaftsökonomischen und ökologischen Anforderungen der sechs Kernstädte und derer periurbanen Räume.<sup>185</sup>

Des Weiteren ist eine zukünftige Ausweitung der Region auf den deutschen Raum mit der Kernstadt Hamburg angedacht. Städtebaulich und politisch war die Fusion der zwei Länder, die bereits nach fünf Jahren 9.200 Pendler vorzuweisen hatten, ein voller Erfolg. Das Projekt droht jedoch durch die aktuelle weltpolitische Lage zu scheitern. Das Land Schweden hat nach der ersten Flüchtlingswelle im Jahr 2015 Grenzkontrollen eingeführt, Dänemark folgte ein Jahr später. Anstatt einer verträglichen Dauer von einer Stunde, müssen Pendler mittlerweile bis zu drei Stunden auf sich nehmen. Zu Spitzenzeiten fallen bis zu acht Züge aus, was zu überfüllten Wagons der Züge führt, die noch fahren. Das Pendeln mit dem Auto ist sehr teuer – es bleibt also keine Alternative als den Job jenseits des Öresund zu kündigen. Nach dem Bau der Brücke ist die Region für die meisten Bewohner zu einer natürlichen Lebensumgebung geworden, die mittlerweile droht, in sich zu verfallen.

Dieses Musterbeispiel der Regionalentwicklung zeigt, welche Potenziale das Planen über Stadt- und Staatsgrenzen hinaus bietet – solange ihm seitens der Politik keine Steine in den Weg gelegt werden.<sup>186</sup>

<sup>185</sup> Vgl. Wikipedia: Öresund, <https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96resundregion>, 06.10.2018.

<sup>186</sup> Vgl. Fischer: Revolution an der Öresundbrücke. In: Die Furche, 43/2016, 43.



Abb.12: Schema Malmö/Oresund Region

## II. Zürich

Die Stadt Zürich liegt im östlichen Schweizer Mittelland am Ausfluss des Zürichsees. Das Züricher Umland ist dicht besiedelt, sodass in der Agglomeration ca. 1.3 Mio. Menschen leben.<sup>187</sup>

Die räumliche Entwicklungsstrategie (RES) baut auf einem übergreifenden Raumkonzept der Schweiz auf, das unter anderem das Ziel einer polyzentrischen Vernetzung zwischen Städten und Gemeinden verfolgt, sodass eine gute Lebensqualität, unabhängig von Raum und Ort, vorhanden ist. Dabei baut das Raumkonzept vor allem auf eine ausreichende Kommunikation zwischen Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden.<sup>188</sup>

Die räumliche Entwicklungsstrategie der Stadt Zürich zeigt auf, welche entwicklungsspezifischen Handlungen bis zum Jahr 2025 durchgeführt werden und wirkt dabei als Grundlage für rechtsverbindliche Planungsinstrumente und planerischer Prozesse. Es setzt sich aus zwei Hauptteilen zusammen. In ersterem werden die fünf für die Stadt Zürich herausstechenden Erfolgspositionen – vielfältige Durchmischung, effiziente Vernetzung, diskrete Urbanität, erlebbare Offenheit und ausgezeichnete Lage und Umweltqualität – hervorgehoben.<sup>189</sup> Aus diesen werden acht Teilstrategien – vielfältige Wohnstadt weiterentwickeln, Räume für Erholung, Freizeit und Kultur anbieten, Siedlungsstrukturen gebietsspezifisch stärken, Landschaftsräume erhalten und aufwerten, die Attraktivität des öffentlichen Raums erhöhen, die Mobilität stadtverträglich ermöglichen und Stadt und Region gemeinsam gestalten – ausgearbeitet.<sup>190</sup>

Das dazugehörige Umsetzungsprogramm koordiniert die einzelnen Planungsinstanzen und ist die Grundlage für einen ständigen Kommunikations- und Informationsaustausch. Um möglichst flexibel auf die einzelnen Legislaturen reagieren zu können, wird die RES alle vier Jahre erneuert bzw. geändert.<sup>191</sup>

Das Fallbeispiel von Zürich veranschaulicht die effizient strukturierte überregionale Planung bis hin zu kommunaler Planung, bei der die Bürgerbeteiligung einen hohen Stellenwert einnimmt.

<sup>187</sup> Vgl. Wikipedia: Zürich, <https://de.wikipedia.org/wiki/Z%C3%B4righ>, 25.10.2018.

<sup>188</sup> Vgl. Raumkonzept Schweiz 2012, 41.

<sup>189</sup> Vgl. RES 2010, 23ff.

<sup>190</sup> Vgl. Ebda., 29ff.

<sup>191</sup> Vgl. Ebda., 107 ff.

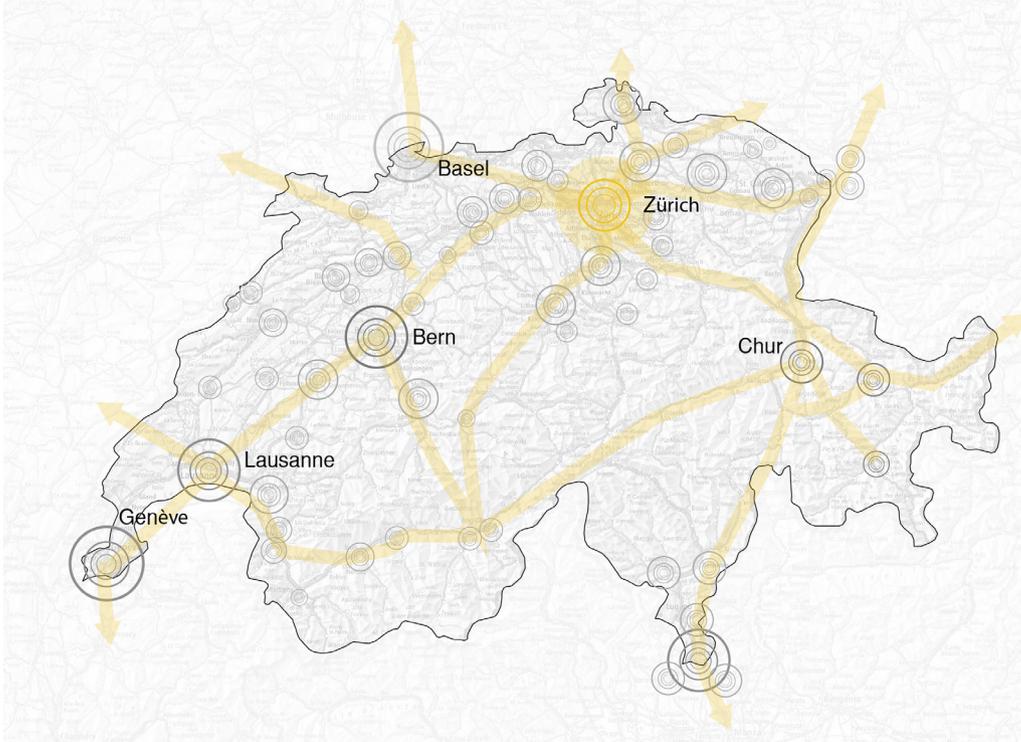


Abb.13: Schema polyzentrische Vernetzung der Schweizer Städte

### III. Kopenhagen

Mit gezielten Kampagnen und städtebaulichen Maßnahmen wurde das Fahrradfahren zu einer Lebenseinstellung in Kopenhagen, das man als BesucherIn deutlich spüren kann, denn fast 40% der Bevölkerung bewältigen ihren Alltag mit dem Fahrrad.<sup>192</sup>

So selbstverständlich das Radfahren im heutigen Kopenhagen ist, waren doch zunächst – wie in den meisten europäischen Städten – PKWs ein fester Bestandteil des Kopenhagener Stadtbildes. Doch heute ist davon kaum noch etwas zu erkennen und genau deshalb ist Kopenhagen ein beliebtes Beispiel für eine gelungene Stadtplanung und einen überzeugenden Lobbyismus des Radfahrens.

Neben sanfter Mobilität setzte Kopenhagen planerische Paradigmen wie die „auf den Mensch zugeschnittene Stadt“ um. So fühlt man sich auch als Fußgänger geborgen inmitten von Plätzen, Einkaufsmöglichkeiten und Cafés.

Zudem hat sich Kopenhagen von übergroßen Parks gelöst und stattdessen viele kleine Grünflächen über die gesamte Stadt angelegt, wodurch von jedem beliebigen Punkt eine Grünfläche in unter 300m erreichbar ist.

Doch nicht nur der Stadtkern als solches ist fahrrad- und fußgängerfreundlich ausgebaut, sondern auch die Anbindung an die umliegende Region, „Greater Copenhagen Region“, die mehrere Städte umfasst. Der Ursprung der Infrastruktur fand bereits 1947 anhand des legendären Fünf-Fingerplans statt, wobei der Handballen die Kernstadt Kopenhagen ist, von der die periurbanen Regionen fingerartig ausstrahlen. Entlang dieser sind verdichtete Anbindung des öffentlichen Verkehrs und kompakte Siedlungsentwicklungen zu finden, wobei der Raum zwischen den Fingern genügend Platz für Naherholungsaktivitäten im Grünen bietet. Ebenfalls ist um Kopenhagen ein allumfassendes Netz von Radwegen angelegt, das tangentielle Verbindungen zwischen den „Fingern“ sicherstellt. Mittlerweile gibt es 24 dieser Routen, welche die Peripherie in der Region Kopenhagen, aber auch strategisch wichtige Punkte im Stadtzentrum, wie zum Beispiel Universitäten und Theaterhäuser, anbinden. Der Fünf-Fingerplan ist eine beispielhafte vorbeugende Maßnahme gegen die periurbane Zersiedelung.<sup>193</sup>

Die Stadt Kopenhagen verwandelte sich binnen weniger Jahrzehnte von einer autoaffinen zu einer fahrrad- und fußgängerfreundlichen Stadt. Die dabei unternommenen Schritte können für viele Städte als Vorbild dienen, wie man aktive Mobilität stärken und in den Vordergrund einer Stadt rücken kann.

<sup>192</sup> Vgl. Norman, A Brief Look at Urban Planning in Copenhagen, 2015, <http://www.scandinaviastandard.com/a-brief-look-at-urban-planning-in-copenhagen/>, 15.10.2018.

<sup>193</sup> Vgl. o.A., The Green Path, o.J., <https://www.kobenhavnergron.dk/place/den-gronne-stinorrebroturten/?lang=en>, 15.10.2018.



Abb.14: Radinfrastrukturelles Netzwerk Kopenhagen

#### IV. Aspern

Die Seestadt Aspern befindet sich im nordöstlichen Raum Wiens und ist eines der größten Stadtentwicklungsgebiete Europas. Sie umfasst 240ha Fläche und soll bis zur Fertigstellung Wohn- und Arbeitsraum für knapp 40.000 Menschen schaffen.

Das planerische Ziel ist vor allem eine urbane Dichte, ergänzt durch großzügige Erholungsflächen. Trotz der beachtlichen Größe des Gebietes soll Aspern eine Stadt der kurzen Wege mit Mischnutzungen und kleinteiligen Strukturen werden, wobei besonderer Wert auf umweltfreundliche und aktive Mobilität gelegt wird.

Organisatorisch und planerisch wurde die 18 Jahre lange Bauzeit in drei Etappen (2010-2020, 2017-2024, 2023-2028) unterteilt, wobei erst der öffentliche Raum, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen und die öffentliche Infrastruktur angelegt wird.

Die Seestadt ist ein Gebiet, das die Bewohner schon jetzt als ihren natürlichen Lebensraum sehen, obwohl erst ein Drittel der baulichen Ziele erreicht wurde.<sup>194</sup>

Aspern zeigt, wie wichtig eine identitätsbildende Umgebung für BewohnerInnen sein kann. Durch den baulichen Umkehrprozess (erst die Anbindung, dann der Freiraum und später die Bebauung) gelang es der Stadt Wien in einer bereits sehr frühen baulichen Phase, BewohnerInnen für das Baugebiet zu gewinnen.<sup>195</sup>

<sup>194</sup> Vgl. o.A.: Entwicklungsetappen, [https://www.aspernseestadt.at/wirtschaftsstandort/quartiere\\_\\_stadtraeume/entwicklungsetappen,o.J.,25.09.2018](https://www.aspernseestadt.at/wirtschaftsstandort/quartiere__stadtraeume/entwicklungsetappen,o.J.,25.09.2018).

<sup>195</sup> Vgl. o.A.: Wien 3420 AG, [www.wien3420.at](http://www.wien3420.at), o.J., 25.09.2018.



Abb.15: Entwicklungsetappen Wien Seestadt Aspern

## V. Hamburg

Ursprünglich war das Areal der Hafen City bis Ende des 19. Jahrhunderts Marschland mit einer bunten Durchmischung von Kleingartenanlagen, Industrieanlagen und dem modernen Hafen mit einem infrastrukturell hochentwickelten Netz geprägt von tiefen, tideoffenen Häfen und Bahngleisen. Durch den strategisch wichtigen Standpunkt entwickelte sich das Areal durch die Absperrung eines Zollzauns und den Zollkanal jedoch mehr und mehr zur städtebaulichen Enklave. Durch globale wirtschaftliche Schwankungen lyes der traditionelle Schiffshandel über die Jahre immer mehr nach, bis die Stadt Hamburg Ende der 90er Jahre schließlich beschloss, eine neue dicht besiedelte City mit urbanem Charakter in diesem Gebiet zu entwickeln.

Im Jahr 2000 wurde der erste Masterplan vorgestellt. Da es sich bei dem Bestand überwiegend um eingeschossige Lagerhallen und kaum verwertbare Gebäude handelte, entsprach die Hafen City mehr oder weniger einem Neubauprojekt, mit dem Ziel ein komplett neues städtebauliches Bild zu schaffen.

Als direkter Eigentümer war es der Stadt wichtig, den modernen Städtebau in die Planung mit einfließen zu lassen.

Um die Hafen City bestmöglich an den Rest der Stadt anzuschließen, legte man von Anfang an Wert auf eine feinkörnige horizontale und vertikale Nutzungsmischung, mit einer weitgehend offenen Bauweise und guten Sichtachsen zu den markanten Kirchturmspitzen der Innenstadt, welche die Skyline von Hamburg prägen. Auch bei der Höhenentwicklung passte man sich an die City und die Speicherstadt an und ließ nur wenige sorgfältig gesetzte Hochpunkte zu.

Die Hafen City gliedert sich in einzelne Quartiere mit einer jeweils selbständigen Identität. Allumfassend aber ist das neu entstandene Stadtbild geprägt von einer Mischung aus traditionellen Klinkerfassaden und einer zurückhaltenden Architektur.

Die Qualität der Zwischenräume steht im Wechsel mit modernen Paradigmen des globalen Städtebaus, aber auch der traditionellen Identität des rauen Elbklimas. Die vielen Aufenthaltsorte am Wasser sind identitätsbildend und heben den maritimen Charakter der Hafen City besonders hervor. Die historischen Kaiumschlagplätze auf Elbniveau wurden zu öffentlichen Räumen mit qualitativ hohem Aufenthaltscharakter.

Aber auch markante Gebäude wie die Elbphilharmonie stellen ein wichtiges kulturelles Spannungsfeld zwischen dem neu entstanden Stadtteil und dem Rest der Stadt Ham-

burg dar und haben nicht nur die Funktion eines globalen Repräsentationscharakters und Touristenmagnetes.

Auch der Kreuzfahrtterminal vermischt sich mit dem Traditionsschiffhafen aus dem 19. Jahrhundert. Das maritime Klima und Feeling ist ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Lebens der Hafen City.

Trotz aller städtebaulicher Umsetzungen ist es der Stadt Hamburg wichtig, dass die Hafen City nicht nur ein repräsentativer Stadtteil wird, sondern auch mit dem alltäglichen Leben und der damit einhergehenden Diversität der Menschen gefüllt wird. Kindergärten und Schulen sollen genauso ihren Platz finden, wie Bürobauten und Orte für öffentliche Veranstaltungen.

Die Entwicklung auf dem Gebiet der Hafen City veranschaulicht, wie sinnvoll es ist, wenn eine Stadt präventiv handelt und strategisch wichtige Freiflächen rechtzeitig aufkauft, um eine ganzheitliche städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, die einen Mehrwert für die BewohnerInnen der gesamten Stadt bietet.<sup>196</sup>

<sup>196</sup> Vgl. Bruns-Berentelg 2014, 3ff.

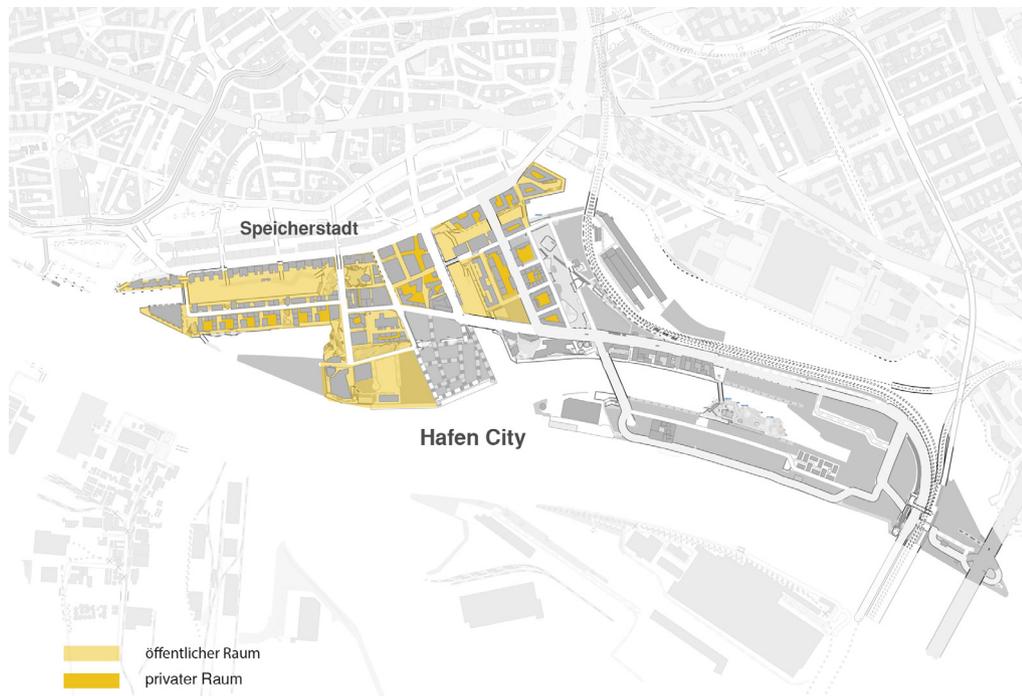


Abb.16: Netzwerk öffentlicher Räume Hafen City Hamburg





## 6 Planungsgrundsätze



## Was brauchen wir für eine ganzheitliche Entwicklungsplanung im periurbanen Raum?

Um eine identitätsbildende Umgebung für BürgerInnen zu schaffen, bedarf es einer Wechselwirkung zwischen traditioneller landschaftlicher und neuer städtischer Wertschätzung. Das Gefühl der Identität kann nicht rein von außen hervorgerufen werden, sondern ist ein Prozess der Beteiligung, Eingebundenheit und Eigenleistung der BürgerInnen.

Um einen periurbanen Raum sinnvoll nutzen zu können müssen die Alltagsbedürfnisse der dort lebenden Personen vor Ort gedeckt werden, ohne dass dabei die Bedeutsamkeit des öffentlichen städtischen Freiraumes als Erholungs- und Lebensraum vernachlässigt wird. Dieser wird durch seine physischen Qualitäten aber auch durch das Gefühl der BürgerInnen diesen Raum in Besitz nehmen zu können bzw. genommen zu haben belebt und zu einem wertvollen Teil ihrer Umgebung.<sup>197</sup>

Im Folgenden werden allgemeine Planungsgrundsätze für den periurbanen Raum vorgestellt, die eine Grundlage bilden sollen für die Erstellung eines ganzheitlichen Planungskonzeptes, das sowohl die physischen als auch die emotionalen Bedürfnisse der BürgerInnen berücksichtigt.

Sie basieren auf der in den Kapiteln zwei bis vier beschriebenen Analyse und Definition des periurbanen Raumes, seiner Aspekte und Probleme, der Analyse bestehender Planungsabläufe und alternativer Ansätze dazu sowie dem beschriebenen Ideal einer ganzheitlichen Planung.

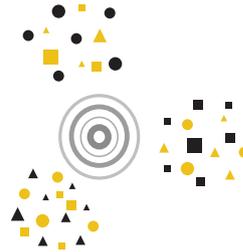
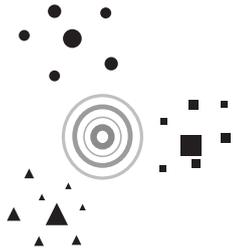
## a. Funktionen

Es sollen funktionale Durchmischungen angestrebt und monofunktionale Planungen vermieden werden. Zudem ist es wichtig, identitätsbildende Aktivitäten zu fördern und eine gestalterische Identität schaffen. Ebenso können Sonderfunktionen, die sich bereits im periurbanen Raum befinden, durch bessere Anbindung besser in die Struktur integriert werden.

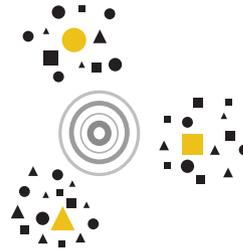
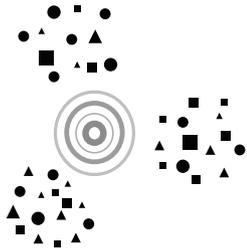


Abb.17: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt Funktionen

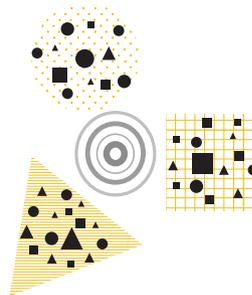
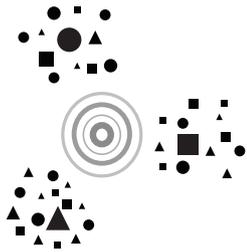
Abb.18: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt Funktionen



funktionale Durchmischung  
anstreben und monofunkti-  
onale Planungen vermeiden



identitätsbildende Aktivitäten  
und Sonderfunktionen fördern  
und diese in die Struktur des  
Raumes integrieren



gestalterische Identität schaffen  
und stärken

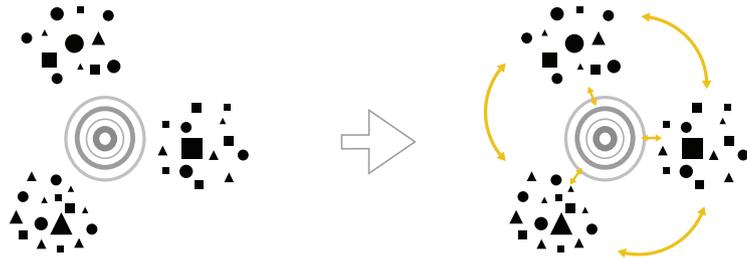
## b. Infrastruktur

Falls sich der jeweilige Bezirk bereits auf eine gewisse Infrastruktur spezialisiert hat, sollte der Fokus der Planung auf dem weiteren Ausbau dieser Spezialisierung liegen, um eine entsprechende Identität zu stärken, ohne jedoch eine gute Vernetzung außer Acht zu lassen. Das Verkehrssystem sollte dabei nicht nur durch das Zentrum verlaufen, sondern tangential ausgebaut werden. Des Weiteren sollte das infrastrukturelle Netzwerk Voraussetzung für eine bauliche Entwicklung und Verdichtung sein.

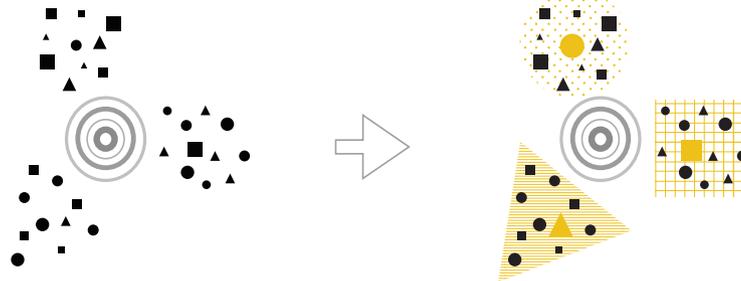


Abb.19: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt Infrastruktur

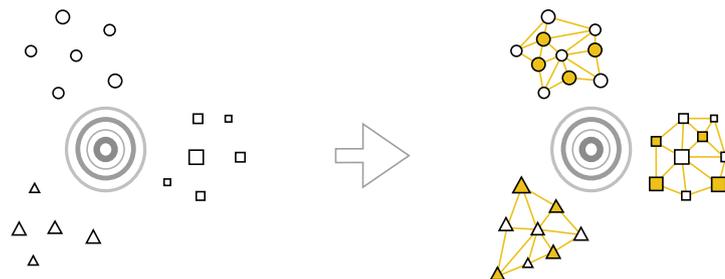
Abb.20: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt Infrastruktur



Vernetzung zwischen den einzelnen Infrastrukturellen Bereichen abseits der Routen durch das Zentrum schaffen



Identitätsbildende Infrastruktur fördern und ausbauen und bereits vorhandene Spezialisierungen fördern



Infrastrukturelles Netzwerk als Voraussetzung für bauliche Entwicklung und Verdichtung aufbauen

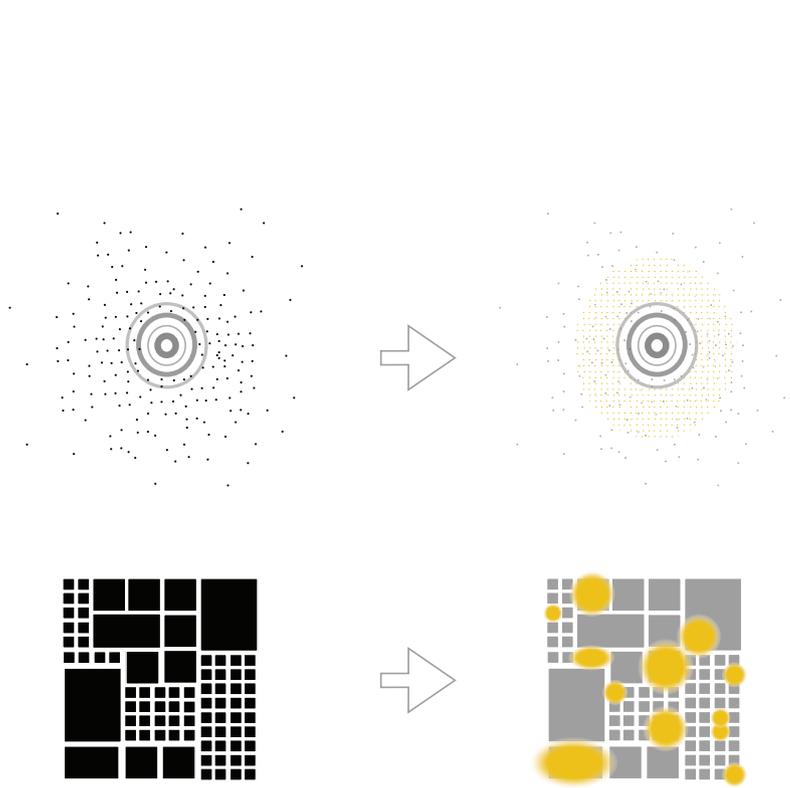
### c. Morphologie

Die ungeplante Zersiedelung von Einfamilienhäusern sollte durch kompakte und gezielte Entwicklung gestoppt werden, um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen bebauten und freien Flächen schaffen zu können.

Abb.21: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt Morphologie



Abb.22: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt Morphologie



Ungeplante Zersiedelung durch kompakte und gezielte Siedlungsentwicklung aufhalten

Ausgewogenes Verhältnis zwischen bebauten und Freiflächen schaffen

## d. Verkehrsnetz

Zwischen den periurbanen Räumen sollten tangentielle Verbindungen ausgebaut werden, um das Stadtzentrum zu entlasten. Dabei ist besonderer Wert auf die Umkehrung der bisherigen Verkehrshierarchie und die Berücksichtigung aller verschiedenen Verkehrsmodi zu legen. Um den Neubau einer Straße, die nur auf das Auto zugeschnitten ist, zu vermeiden, sollte ein breit aufgestellter Katalog von Straßenquerschnitten erstellt werden, der individuell in die zu entwickelten Gebiete integriert werden kann. Zudem sollte eine Reduzierung der Durchgangsstraßen für den PKW-Verkehr stattfinden und stattdessen der ÖV und die aktiven Mobilitätsformen gefördert werden. Als Voraussetzung für eine weitere bauliche Nachverdichtung sollte zunächst eine gute Anbindung an das Radwege- und ÖV-Netz stattfinden. Um das Kerngebiet möglichst vom Pendlerverkehr zu entlasten, sollten „Urban Hubs“ (vgl. Forschungsprojekt Urba Graz „Urban District Hubs“) in den periurbanen Raum integriert werden. Diese können sowohl Verkehrs- als auch Logistik- sowie soziale Aufgaben aufnehmen. Sie dienen als multimodale Umsteigepunkte und bilden Zentren des öffentlichen Lebens. Nicht zuletzt sollte die blau-grüne Infrastruktur mehr ausgebaut werden, um der aktiven Mobilität mehr Raum zu geben.

Abb.23: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt Verkehrsnetz

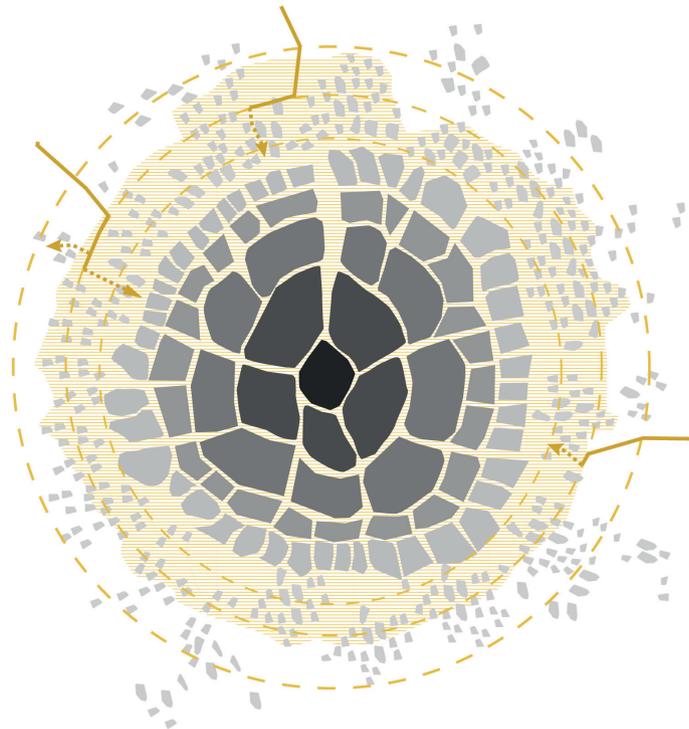
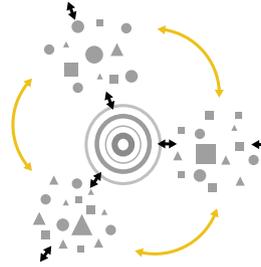
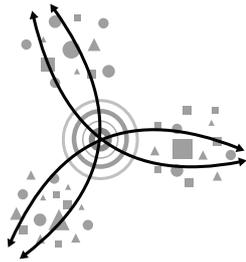
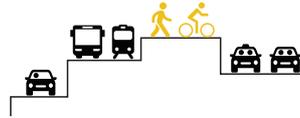
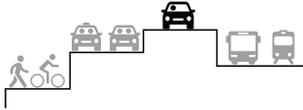


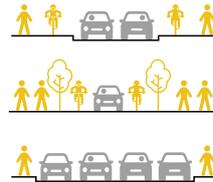
Abb.24: Schema Planungsgrundsätze 1-3. Aspekt Verkehrsnetz



Tangentiale Verbindungen zwischen den periurbanen Räumen ausbauen und das Stadtzentrum entlasten

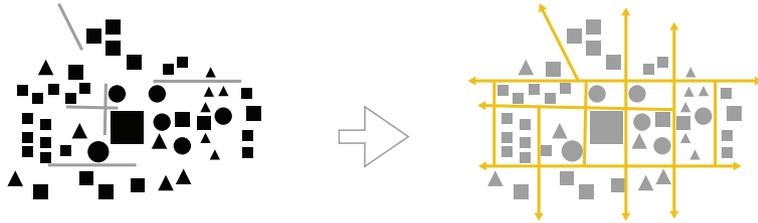


Umkehrung der bisherigen Verkehrshierarchie

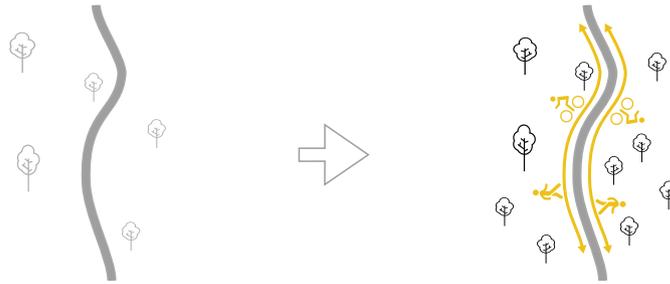


Straßenquerschnitte für die Anforderungen der jeweiligen Gebiete entwickeln und den Fokus auf aktive Mobilität legen

Radwege- und ÖV-Netz als Voraussetzung für intensive Wohnbebauung bereitstellen



blau-grünen Infrastruktur als Verkehrsraum für aktive Mobilität betrachten und gestalten



Durchgangsstraßen reduzieren und ein Netzwerk von Hubs als Umsteigepunkte etablieren, um den PKW-Verkehr am Stadtrand abzufangen

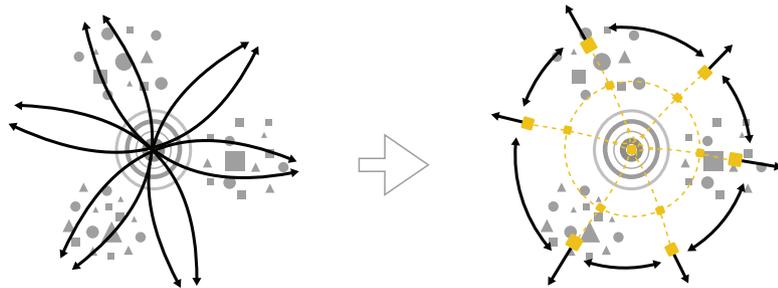


Abb.25: Schema Planungsgrundsätze 4-6. Aspekt Verkehrsnetz



## e. Öffentlicher städtischer Freiraum

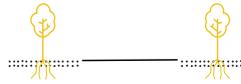
In Bezug auf den Aspekt des öffentlichen städtischen Freiraums sollte das Bewusstsein gestärkt werden, dass auch Verkehrsstraßen wertvoller öffentlicher Freiraum sind. Man sollte den MIV hintanstellen und die aktive Mobilität im öffentlichen Raum fördern. Dadurch kann auch die Versiegelung der Flächen reduziert werden. Im öffentlichen Raum sollte auf die „städtische Sicherheit“ geachtet werden, die auch die Attraktivität für den Fußgänger erhöht. Dabei ist darauf zu achten, dass die Qualität des öffentlichen Freiraums flächendeckend über die gesamte Stadt gewährleistet wird und nicht auf einzelne Bereiche beschränkt ist. Der Freiraum sollte als Aufenthaltsraum gesehen und dementsprechend planerisch gestaltet werden. Er ist die Voraussetzung für urbanes Leben und gemeinschaftliche Identität.

Abb.26: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt öffentlicher städtischer Freiraum





Verkehrswege als qualitativen öffentlichen städtischen Freiraum gestalten, der zur Nutzung aktiver Mobilitätsformen einlädt



Versiegelungsgrad minimieren und Wassermanagement mitplanen



öffentlichen städtischen Freiraum attraktiv und sicher gestalten



Netzwerk qualitativer städtischer Freiräume über die gesamte Stadt entwickeln

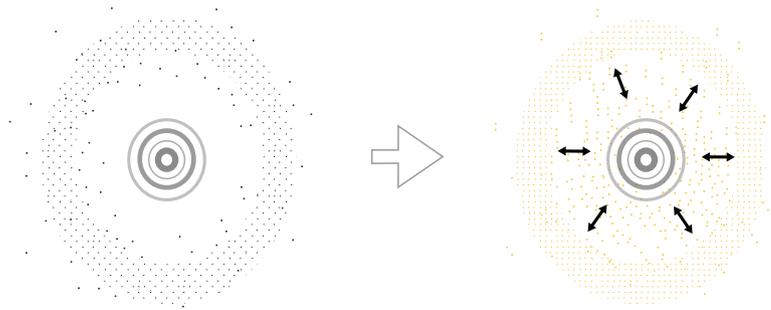
## f. Öffentlicher Grünraum

Der öffentliche Grünraum sollte zunächst dadurch gestärkt werden, dass der Grüngürtel, der meist an den periurbanen Raum angrenzt, als Naherholungsgebiet ausgewiesen und seine Erreichbarkeit verbessert wird. Zudem sollte die Erreichbarkeit aller öffentlichen Grünräume für alle Modes of Transport mit dem Fokus auf aktive Mobilität gestärkt werden. Die blau-grüne Infrastruktur sollte als Erholungsraum dienen. Das Netzwerk qualitativer öffentlicher Grünräume muss über die gesamte Stadt entwickelt werden.

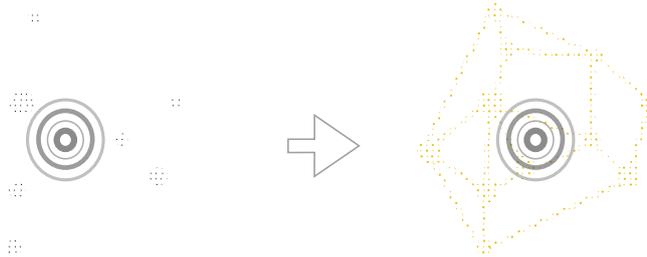
Abb.28: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt öffentlicher Grünraum



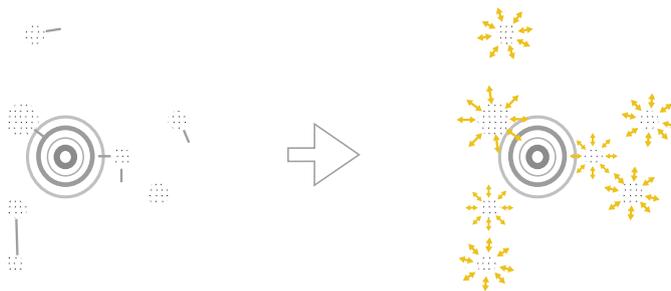
Abb.29: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt öffentlicher Grünraum



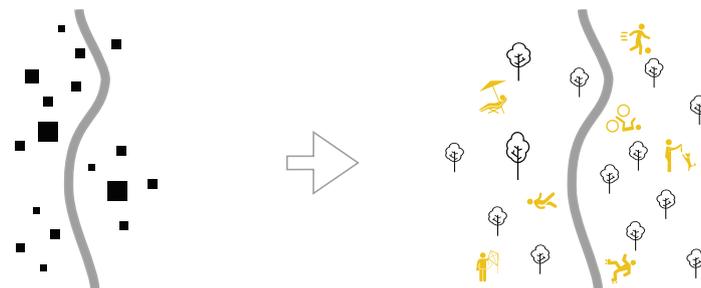
Grüngürtel als Naherholungsgebiet nutzen und seine Erreichbarkeit fördern



Netzwerk qualitativer öffentlicher Grünräume entwickeln



Erreichbarkeit des öffentlichen Grünraums (besonders für aktive Mobilität) verbessern



blau-grüne Infrastruktur als Erholungsraum ausbauen

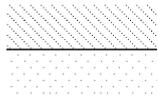
## g. Privater Freiraum

Bezüglich des privaten Freiraums sollte der Übergang zwischen öffentlichen Straßen und privaten Räumen sensibler gestaltet werden. Die Stadt sollte für diese Gestaltung mehr öffentliche Flächen bereitstellen. Zudem sollte bei Gewerbe- und Industrieparkplätzen ein alternativer Planungsansatz in Form von Misch- und Mehrfachnutzung auch für öffentliche Zwecke angedacht werden. Die Mehrfachnutzung und die Durchmischung der Freizeitangebote sollten ebenfalls in halböffentlichen Einrichtungen wie z. B. in Schulgeländen angedacht werden. Der Barrierewirkung durch private Flächen sollte durch sinnvolle Beschilderung, optimale Wegeführung und Servituts-Regelung entgegengewirkt werden.

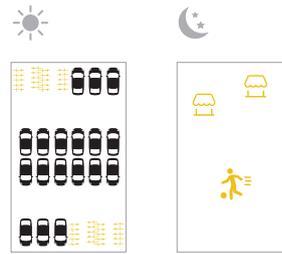
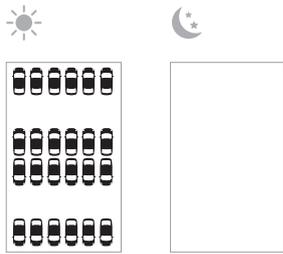
Abb.30: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt privater Freiraum



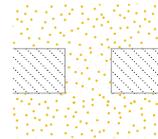
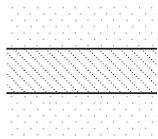
Abb.3.1: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt privater Freiraum



Übergänge zwischen öffentlichen und privaten Räumen sensibler gestalten



Mehrfachnutzung von großen Parkplatzflächen fördern



Barrierewirkung privater Flächen durch kleine Eingriffe entgegenwirken

## h. Planungsablauf

Um die gewünschten Ziele für alle Beteiligten optimal umsetzen zu können, bedarf es Änderungen in Planung und Politik. So bilden partizipative Planungsprozesse und die Integration von Evaluierungsprozessen einen alternativen Ansatz, der sich in Stadtentwicklungskonzepten positiv auswirken kann. Ebenso ist darauf zu achten, dass bereits in einer sehr frühen Planungsphase die Meinungen von Bürgerinitiativen und Firmen berücksichtigt und eingearbeitet werden und so möglichst alle relevanten Aspekte der Planung von Beginn an miteinbezogen werden.

Es gilt darüber hinaus im größeren Maßstab die Möglichkeit einer Reformierung der gängigen Planungsabläufe bzw. -instrumente zu untersuchen. Zeitgenössische Entwicklungen zeigen immer deutlicher, dass die historischen Instrumente, an denen nach wie vor festgehalten wird, den heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen sind. Gleichzeitig sind innovativere Konzepte und Entwicklungsprogramme oft zu abstrakt und oberflächlich gehalten oder erweisen sich in der Praxis als schlichtweg zahnlose Verordnungen. Erste Ansätze zur Vervollständigung des österreichischen Planungsinstrumente-Potpourris gibt es bereits, z. B. in Form von Rahmenplänen.

Abb.32: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekte gesamt

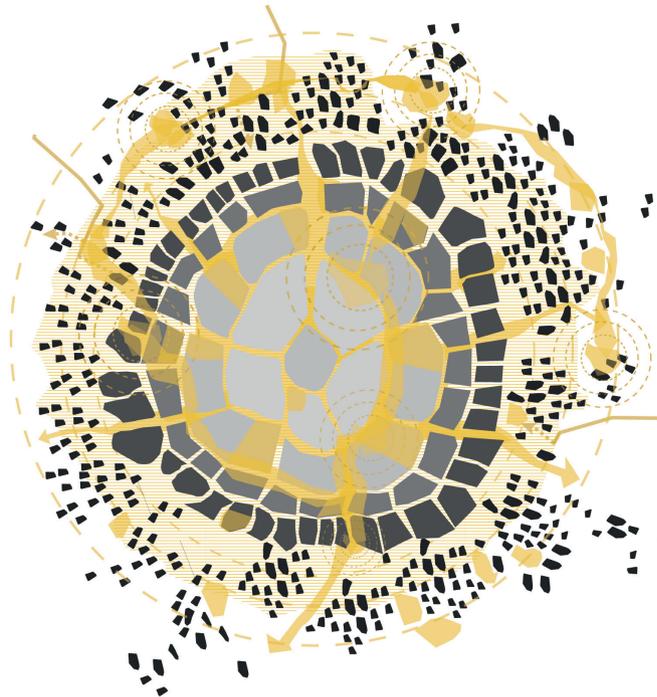
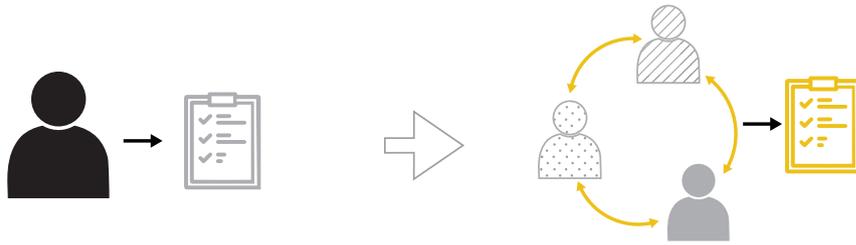
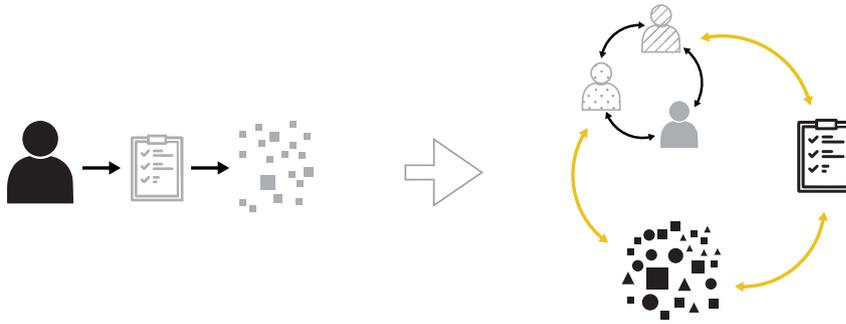


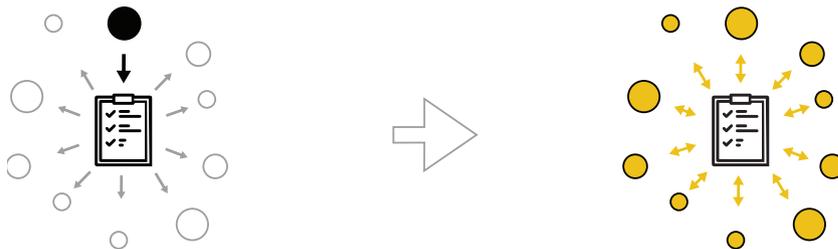
Abb.33: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt Planungsablauf



Partizipation Planungsprozesse mit Bürgern, Firmen und Interessensgemeinschaften fördern



Evaluierungen integrieren



möglichst alle Aspekte von Anfang an miteinbeziehen





## 7 Analyse



## **Was, wie und wo ist der periurbane Raum Graz?**

Um die periurbanen Räume der Stadt Graz und deren Ausgangssituationen für die Erstellung der jeweiligen Entwicklungsstrategien möglichst ganzheitlich zu erfassen, werden diese nachfolgend einer Analyse unterzogen.

## a. Analysemethode

In Punkt 6.a. wird zunächst ein Einblick in die Ausgangslage der Stadt Graz als Kontext ihrer periurbanen Räume gegeben. Dies geschieht anhand einer Analyse verschiedener Planungsdokumente sowie der dazugehörigen Planunterlagen und der Bevölkerungsstatistik der Landeshauptstadt Graz.

In Punkt 6.b. wird schließlich der periurbane Raum der Stadt Graz analysiert. Dieser Hauptteil der Analysearbeit basiert auf drei sich ergänzenden Planungsmethoden:

Die Dokumentenanalyse des Landes Entwicklungsprogramm Steiermark, Regionales Entwicklungsprogramm Graz - Graz Umgebung, Stadtentwicklungsprogramm Graz 4.0 und des Räumlichen Leitbildes 1.0 soll dabei Aufschluss über die Hauptentwicklungsachsen und -Richtungen der Stadt Graz geben und zeigen, wo eine verdichtete Entwicklung (funktional sowie baulich) als sinnvoll betrachtet wird.

Die räumlich-grafische Analyse dient der Abgrenzung der einzelnen „Stadtteile“. Anhand morphologischer Merkmale – sowohl der Gebäude als auch der Freiräume – soll eine Abgrenzung des periurbanen Raums stattfinden. Dieser soll zunächst vom Stadtkerngebiet und den Siedlungsgrenzen abgegrenzt werden. Danach soll er anhand von natürlichen aber auch gebauten Grenzen in sich in mehrere Teile bzw. Abschnitte unterteilt werden.

In der SWOT-Analyse werden die periurbanen Räume bezüglich der in Kapitel 3 definierten Aspekte des periurbanen Raums beurteilt. Die Gegenüberstellung vor allem der Stärken, Schwächen, Chancen und Gefahren der einzelnen Räume, soll zeigen, in welchen Räumen der größte Handlungsbedarf besteht und welche über die größten Potenziale verfügen.

Die Daten aus diesen drei sich ergänzenden Analyse-Methoden dienen schließlich als Grundlage für die Entscheidung, welche Räume für die nähere Betrachtung und Beplanung in Form von konkreten Handlungsempfehlungen und Strategieplänen ausgewählt werden.

## b. Grundlagenanalyse | Was, wie und wo ist Graz?

### Steiermärkischer Zentralraum

Die Steiermark wird in 7 Regionen unterteilt. Die Verwaltungsbezirke Graz, Graz Umgebung und Voitsberg bilden dabei die Region Steirischer Zentralraum, in der die Landeshauptstadt Graz als Kernstadt (also als Stadt mit einem „öffentlichen und privaten Güter- und Leistungsangebot des Ausnahmebedarfs“<sup>198</sup>) die höchste Zentralitätsstufe einnimmt und damit ein dominantes gesamtsteirisches Versorgungszentrum bildet.

Das Steirische Randgebirge, das Grazer Bergland sowie das Grazer und das Voitsberger Becken bilden die topografischen Hauptmerkmale des steirischen Zentralraums, die ebenfalls die Hauptachsen der Siedlungsentwicklung vorgeben.

Der Dauersiedlungsraum nimmt ca 46% der Gesamtfläche der Region ein. Zwischen 2002 und 2015 wuchs die Bevölkerungszahl um 13,1% auf 473.006 EinwohnerInnen (01.01.2015). Bis 2030 wird ein weiteres Wachstum um 12,7% erwartet. Der Anteil der über 65-Jährigen soll dabei von 17,9% auf 22,4% steigen.<sup>199</sup>

Verkehrlich bildet der Grazer Raum den Schnittpunkt zwischen der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse sowohl für den motorisierten als auch für den schienengebundenen Verkehr. Der Flughafen im Grazer Süden ermöglicht die Anbindung an das internationale Flugverkehrsnetz.<sup>200</sup>

<sup>198</sup> REPRO SZR 2016, 10.

<sup>199</sup> Vgl. REPRO SZR 2016, 33ff.

<sup>200</sup> Vgl. REPRO SZR 2016, 43f.

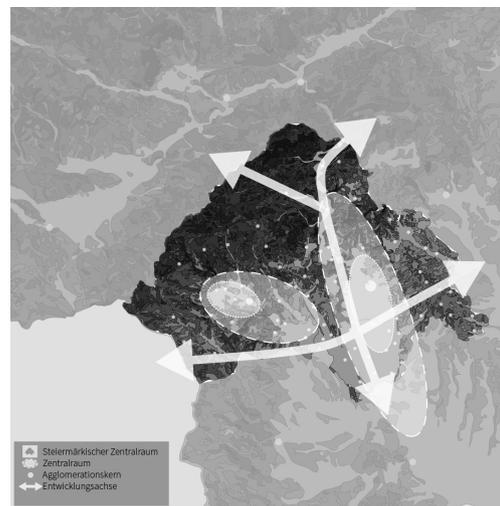
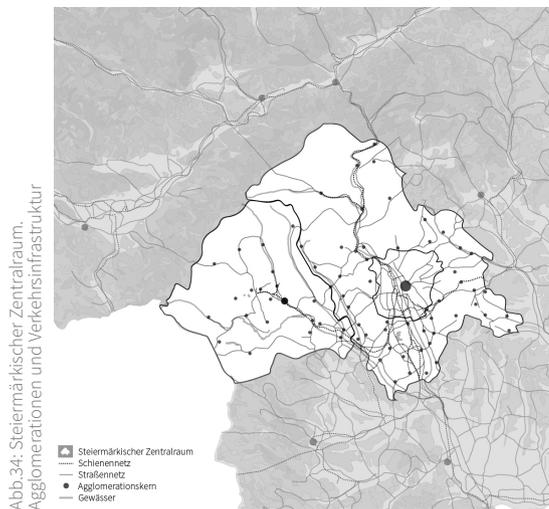


Abb.36: Steiermark.  
Agglomerationen und Verkehrsinfrastruktur

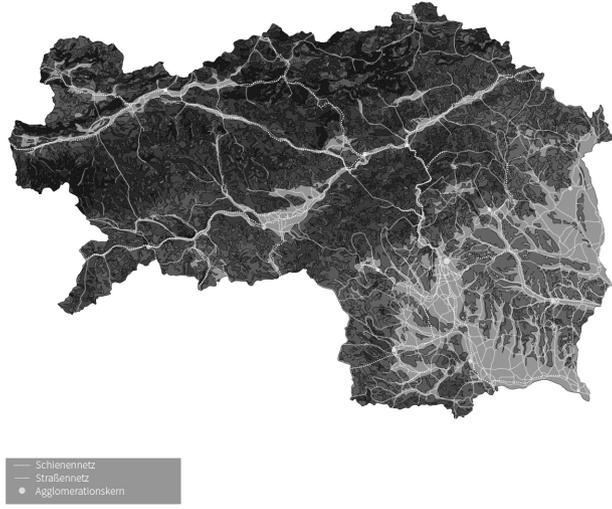


Abb.37: Entwicklungsachsen und -schwerpunkte

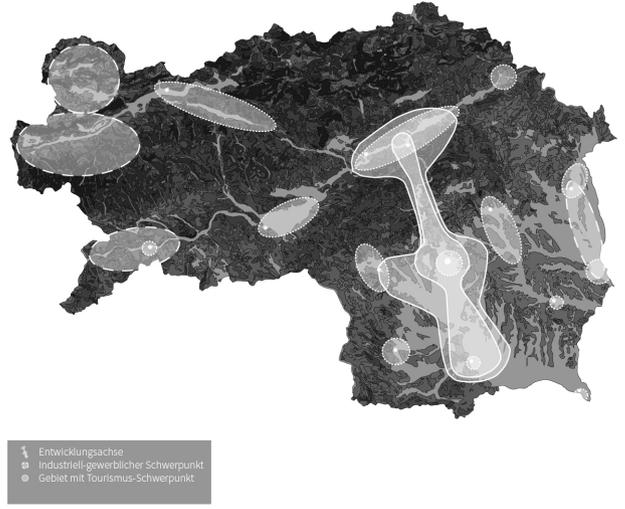


Abb.38: Steiermärkischer Zentralraum Lage

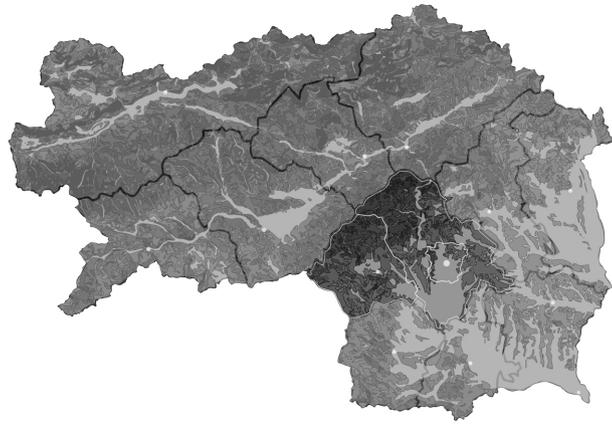
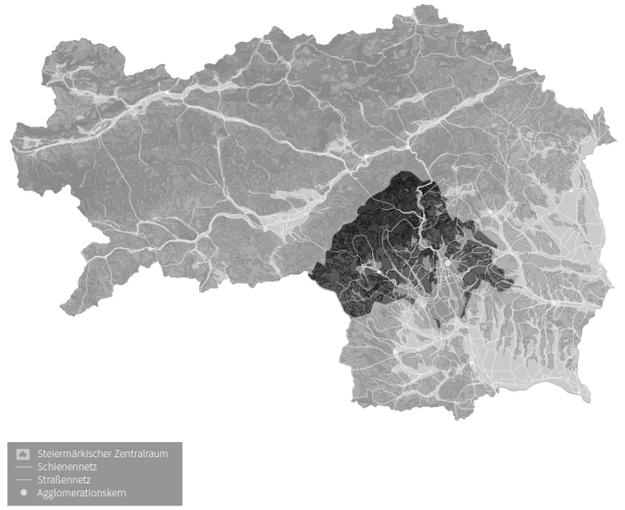


Abb.39: Lage Steiermärkischer Zentralraum.  
Agglomerationen und Verkehrsinfrastruktur



## Graz

Graz ist die zweitgrößte Stadt Österreichs und wächst seit 2001 stetig. In ihr leben zum Stichtag 31.12.2016 286.686 EinwohnerInnen.<sup>201</sup>

Das Grazer Becken ist lediglich nach Süden offen, nach Norden, Osten und Westen hin aber weitestgehend geschlossen. Durch diese Topografie ist der Luftaustausch stark eingeschränkt und es kommt in Kombination mit Inversionswetterlagen sowie einer zunehmenden Abgas-Problematik durch Verkehr, Haushalt- und Industrieabgase vor allem im Winter regelmäßig zu extremen Feinstaubbelastungswerten.<sup>202</sup>

Das historische Stadtzentrum und einige innerstädtische Zentren unterstehen dem Altstadterhaltungsgesetz. Sie gelten damit als „jene Stadtteile von Graz, die in ihrer landschaftlichen und baulichen Charakteristik das Stadtbild prägen und daher in ihrem Erscheinungsbild und in ihrer Baustruktur und Bausubstanz sowie in ihrer vielfältigen urbanen Funktion zu erhalten sind“.<sup>203</sup> Diese weisen eine geschlossene und dichte Bebauung auf. Als besonders charakteristisch gilt hier die Blockrandbebauung der Vorgründerzeit und Gründerzeit.<sup>204</sup>

Verwaltungstechnisch ist das Grazer Stadtgebiet in 17 Stadtbezirke gegliedert. Das Zentrum bildet dabei der erste Bezirk (I) Innere Stadt. Um diesen befindet sich der innere Stadtbezirksring bestehend aus den Kernbezirken St. Leonhard (II), Geidorf (III), Lend (IV), Gries (V) und Jakomini (VI) gefolgt vom äußeren Stadtbezirksring der ehemaligen Vorstadtgemeinden Liebenau (VII), St. Peter (VIII), Waltendorf (IX), Ries (X), Mariatrost (XI), Andritz (XII), Gösting (XIII), Eggenberg (XIV), Wetzelsdorf (XV), Straßgang (XVI) und Puntigam (XVII).<sup>205</sup>

Im Regionalplan des Regionalen Entwicklungsprogrammes sind Andritz, LKH / St. Leonhard, St. Peter, Liebenau, Puntigam, Straßgang, Eggenberg (inkl. der Entwicklungsachse Graz West / Bahnhofsviertel) und Gösting als teilregionale Versorgungszentren innerhalb der Kernstadt Graz ausgewiesen. Siedlungsschwerpunkte aus überörtlicher Sicht ohne zentralörtliche Funktion sind Mariagrün, Mariatrost, Ragnitz und Wetzelsdorf. Siedlungsschwerpunkte aus örtlicher Sicht („Bezirks- und Stadtteilzentrum“) sind Oberandritz, Waltendorf und Jakomini / Messe. Gürtelturm / Don Bosco, Reininghaus und WaagnerBiro werden als zusätzliche Stadtteilzentren ausgewiesen.<sup>206</sup>

<sup>201</sup> Vgl. Bevölkerungsstatistik der Landeshauptstadt Graz 2017, 7.

<sup>202</sup> Vgl. o. A., Petersson/Kickenweitz/Linortner/Krejs (Hg.): intensified DENSITY 2018, 55.

<sup>203</sup> Grazer Altstadterhaltungsgesetz 2008, 2.

<sup>204</sup> Vgl. o. A., Petersson/Kickenweitz/Linortner/Krejs (Hg.): intensified DENSITY 2018, 56.

<sup>205</sup> Vgl. o. A., Petersson/Kickenweitz/Linortner/Krejs (Hg.): intensified DENSITY 2018, 56.

<sup>206</sup> Vgl. Regionalplan, REPRO SZR 2016, Anlage 1.



## c. Analyse-Triade | Was, wie und wo ist der periurbane Raum Graz?

Ausgehend von diesen Gegebenheiten wird folgend der periurbane Raum Graz festgelegt und unterteilt. Die periurbanen Teilräume werden schließlich einander vergleichend gegenübergestellt und auf ihre Eigenschaften hin untersucht.

### I. Dokumentenanalyse

Sowohl im Landes- als auch im Regionalentwicklungsleitbild wird die Nord-Süd-Achse durch den Grazer Raum als eine der zwei bzw. die stärkste Entwicklungsachse angeführt.

Dies liegt einerseits natürlich in der topografischen Gegebenheit und andererseits in der bestehenden infrastrukturellen und verkehrlichen Situation begründet. Nicht nur das Grazer Becken an sich und die Mur als „klimawirksame Nord-Süd-Achse“,<sup>207</sup> sondern auch die Infrastrukturen sowohl für den motorisierten als auch für den schienengebundenen Verkehr sind dementsprechend stark Nord-Süd-orientiert.

Im Regionalen Entwicklungsprogramm Graz –Graz Umgebung sowie im Landesentwicklungsprogramm Steiermark wird Graz zwar als Schnittpunkt zwischen der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse betrachtet, dennoch wird die Nord-Süd-Achse (besonders im Landesentwicklungsprogramm) als bedeutend stärker und überregional wirksamer hervorgehoben.

Darüber hinaus wird auf die Bedeutung des Flughafens im Grazer Süden, der die Anbindung an das internationale Flugverkehrsnetz gewährleistet, hingewiesen, was eine städtische Entwicklung der Stadt Graz nach Süden wiederum logisch und sinnvoll erscheinen lässt. Die im REPRO ausgewiesene Vorrangzone für Siedlungsentwicklung beinhaltet zwar einige Ausreißer nach Osten, lässt aber dennoch keinen Zweifel an der Hauptausrichtung der Entwicklung entlang der Nord-Süd-Achse.

Im Stadtentwicklungskonzept und dem Räumlichen Leitbild Graz wurden zusätzlich große Flächen im Osten und Westen der Stadt Graz als zu schützender Grazer Grüngürtel bzw. „Bereich außerhalb der Entwicklungsgrenzen“ festgelegt.<sup>208</sup> Im STEK wird außerdem unter dem Punkt „Bodenbeschaffenheit“ besonders im Osten von Graz für weite Teile der hügeligen Flächen eine „potenziell erhöhte Rutschgefahr“<sup>209</sup> ausgewiesen bzw. werden diese als „rutschgefährdet“<sup>210</sup> bezeichnet. Der Westen wird hier größtenteils als Wald deklariert.

Die Flächen, die sich als Standorte für Hochhäuser und verdichtete bauliche Entwicklungen eignen, werden entlang der Nord-Süd-Achse situiert.<sup>211</sup>

Dementsprechend kann auch hier eine Bevorzugung einer urbanen Entwicklung entlang der Nord-Süd-Achse abgeleitet werden.

<sup>207</sup> STEK 2012, 25.

<sup>208</sup> RLB Graz 2018, Karte 1 – Stadtmorphologie.

<sup>209</sup> STEK 2012, Deckplan 2, Nutzungsbeschränkungen.

<sup>210</sup> Ebda.

<sup>211</sup> Vgl. RLB Graz, Deckplan 1 – Teilraumabgrenzungen.

## II. Räumlich-grafische Analyse

Eine klare und allgemeingültige Trennung zwischen dem Kerngebiet der Stadt und ihrem periurbanen Raum gibt es nicht. Genauso wenig gibt es eine klare Grenze zwischen diesem Raum und dem ruralen Umland der Stadt. Klar ist aber, dass eine Definition, die sich an den Verwaltungsgrenzen orientiert, das Phänomen des periurbanen Raumes nicht zufriedenstellend fassen kann. Eine Definition, laut der beispielsweise der äußere Ring der Stadtbezirke (zwischen den Kernbezirken und der Stadtgrenze) den periurbanen Raum bildet, wäre dementsprechend nebulös und ungenau.

Um den Raum treffender zu definieren, kann beispielsweise die Bebauungsstruktur anhand des Schwarzplans untersucht werden. Bei genauer Betrachtung fällt auf, dass die dichte Zentrums- und Blockrandbebauung sowie die attraktiven städtischen Freiräume und öffentlichen Plätze nicht bis an den äußeren Rand des Kernbezirksrings reichen (Abb.). Dieses dicht bebaute Gebiet mit seinen lebendigen öffentlichen Räumen wird im Folgenden als Kerngebiet betrachtet. Die äußeren Grenzen des Kerngebiets ergeben damit die inneren Grenzen des periurbanen Raumes. Dieser ist nach außen hin durch die Topografie definiert, die eine Bebauung bzw. urbane Nutzung zunehmend erschwert. Eine besondere Rolle im periurbanen Raum nehmen dabei die periurbanen Nebenzentren ein (Abb.). Diese liegen zwar im periurbanen Raum, erfüllen aber mit ihren innerstädtischen Qualitäten in Bezug auf ihre Funktionen und/oder Bebauungsstrukturen auch zentrale Aufgaben. Dennoch entspricht ihre räumliche Ausgestaltung nur selten innerstädtischen Qualitätsansprüchen.

Auffallend ist die starke Nord-Süd-Orientierung des Siedlungsraumes aufgrund der Öffnung des Grazer Beckens in Richtung Süden und seiner im Gegensatz dazu sehr starken Begrenzung nach Osten und Westen.

Zur weiteren Bearbeitung wurde der so entstehende periurbane Raum in vier Bereiche (Norden, Süden, Osten, Westen) unterteilt. Die Grenzen zwischen diesen Räumen orientieren sich an innerstädtischen Grenzen, die natürliche (z. B. durch die Mur oder Gebirgsausläufer) oder von Menschenhand (z. B. durch Autobahn-Trassen) geschaffene Barrieren darstellen.

Die nachfolgenden Grafiken zeigen eine grafische Analyse der Stadt Graz und seiner innerstädtischen Räume. Sie wurden auf Basis der im GIS-Steiermark verfügbaren Daten erstellt und geben einen Eindruck über den Ist-Zustand der verschiedenen Aspekte des periurbanen Raums (vgl. Kapitel 3) und dessen Teilbereiche.



Abb.41: Stadtgrenze Graz

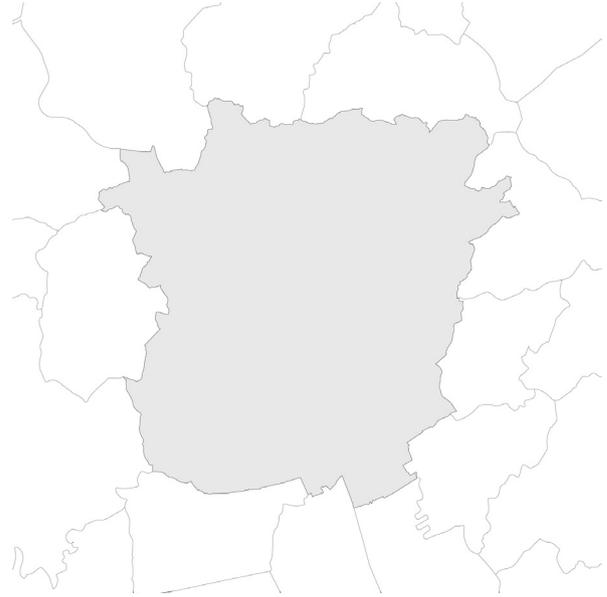


Abb.42: Raum Graz

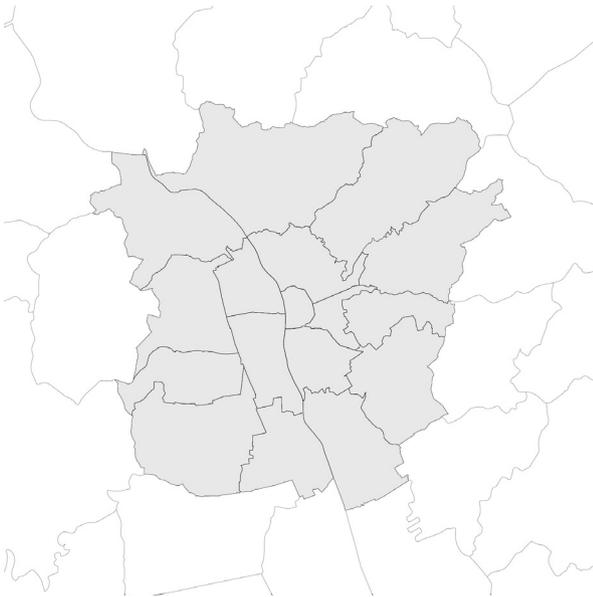


Abb.43: innerstädtische Bezirksgrenzen Graz



Abb.44: äußerer Stadtbezirk Graz





Abb.46: innerer und äußerer Stadtbezirksring Graz



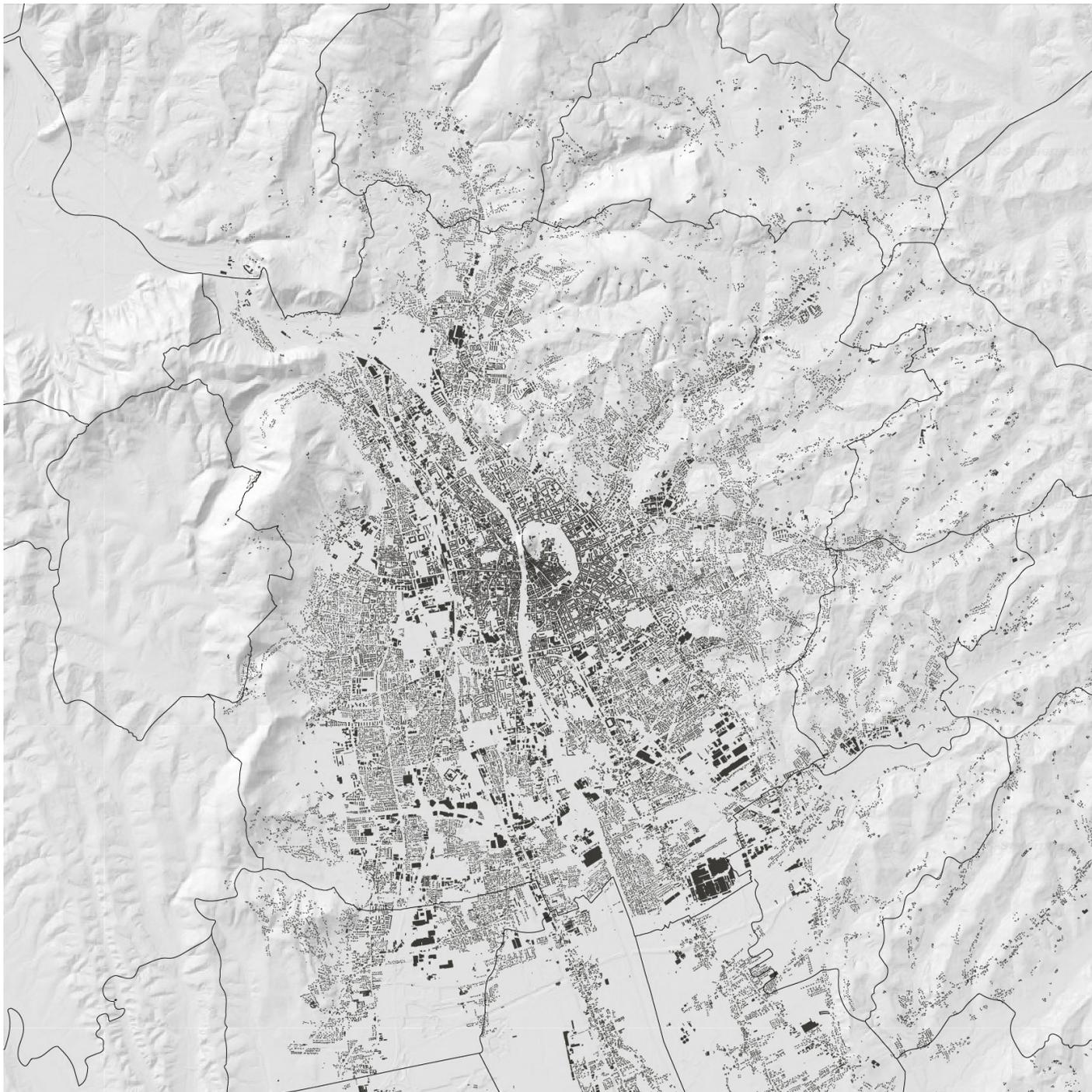


Abb.48: Topographie Graz

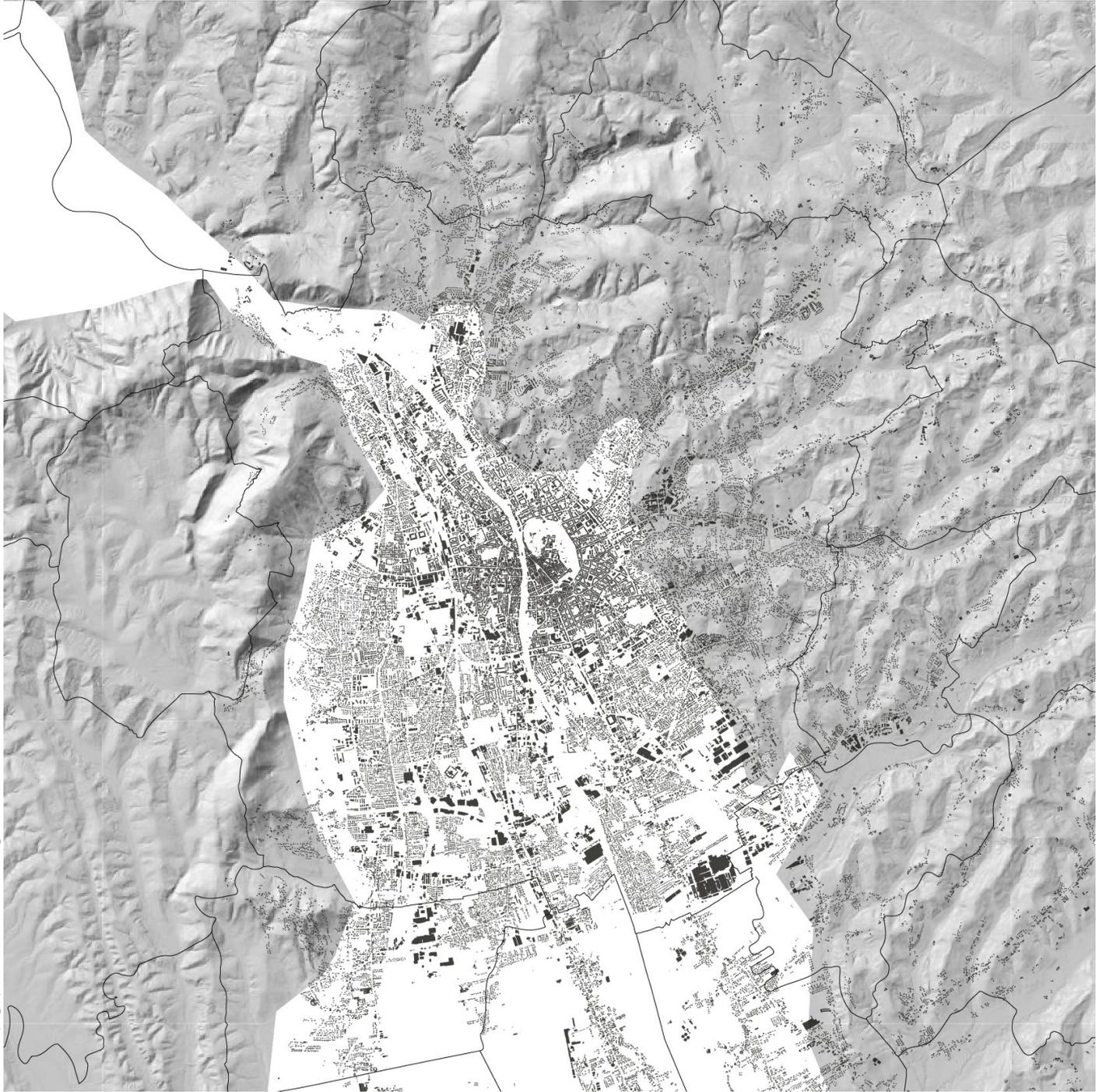




Abb.50: Morphologisch und topografisch definierter periurbaner Siedlungsraum Graz



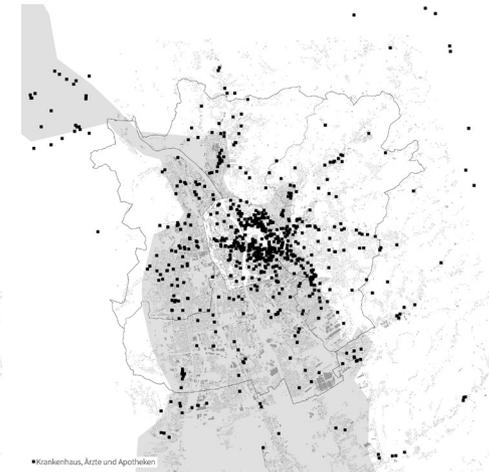
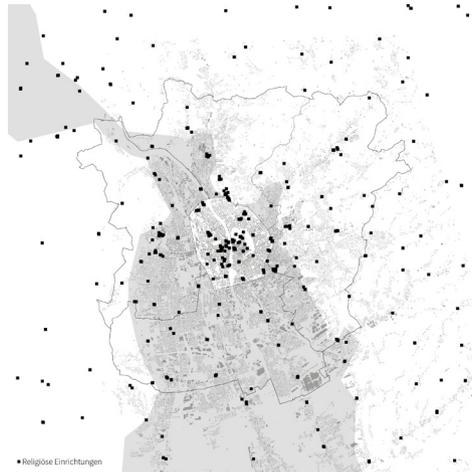
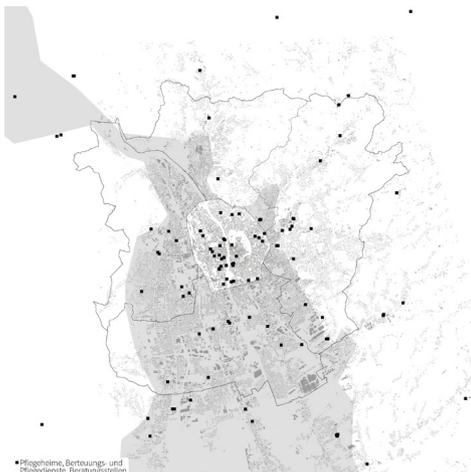
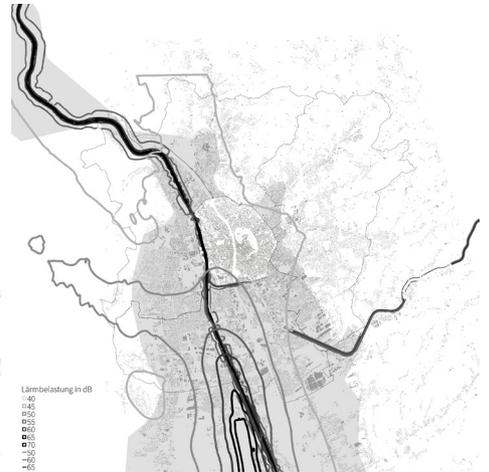
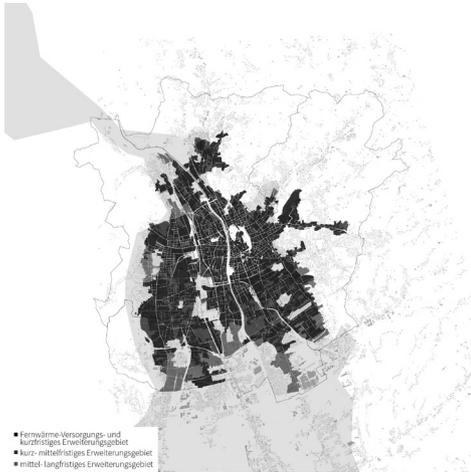
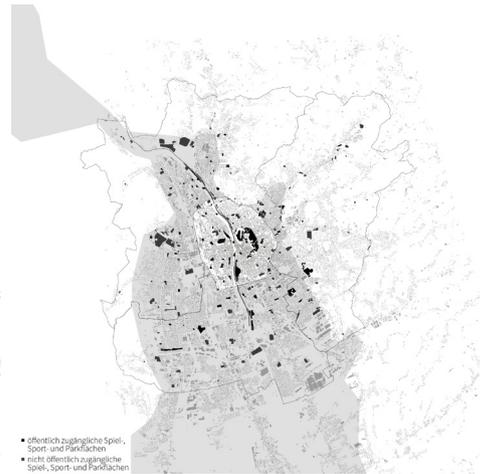
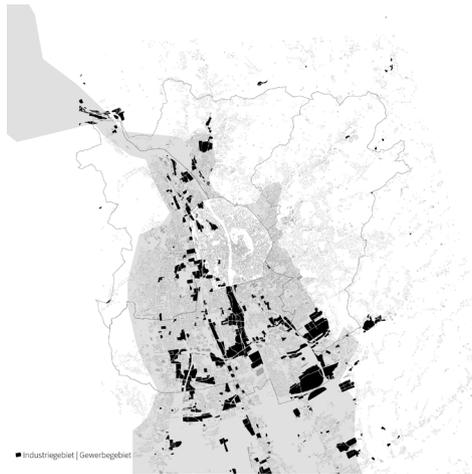


Abb.52: Analyse städtischer Infrastrukturen Graz 01

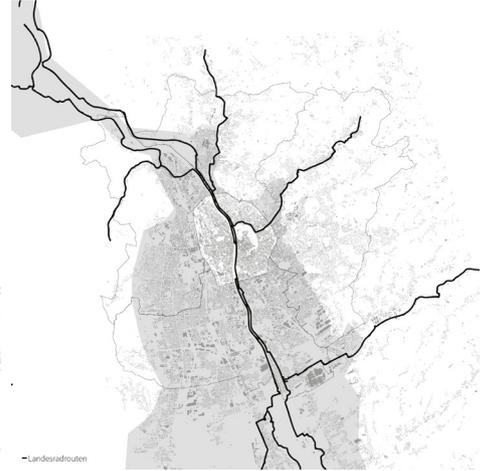
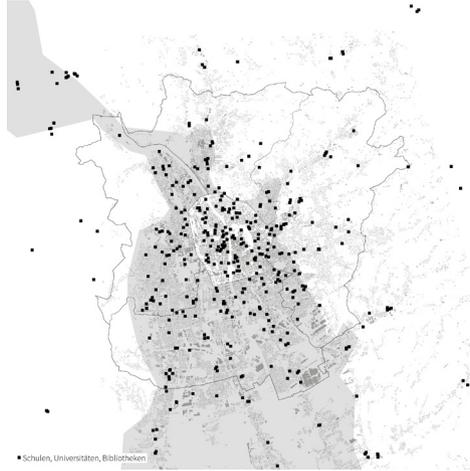
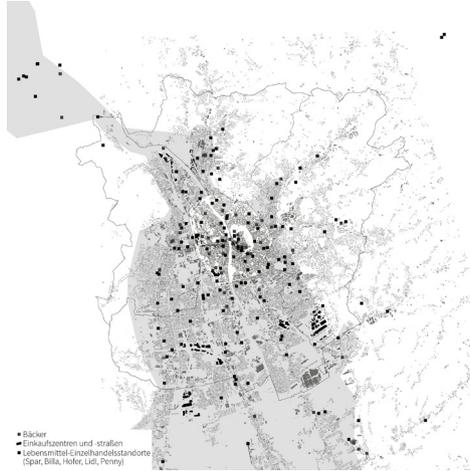
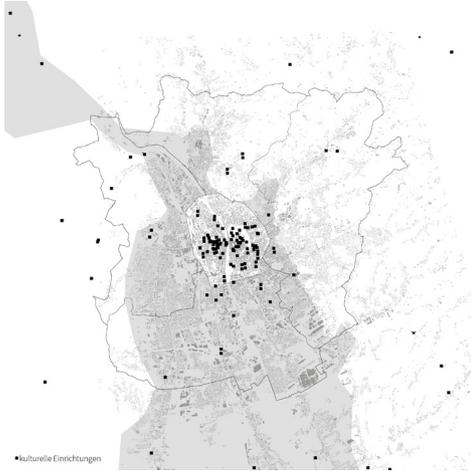
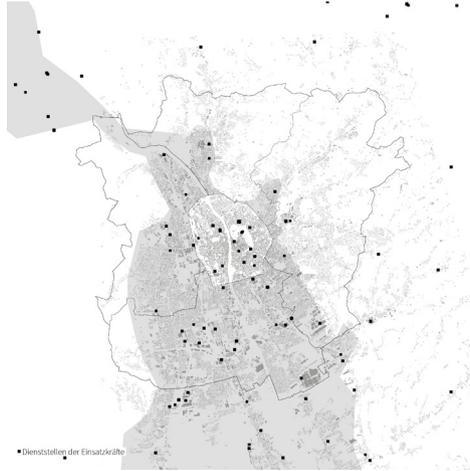


Abb.53: Analyse städtischer Infrastrukturen Graz-02

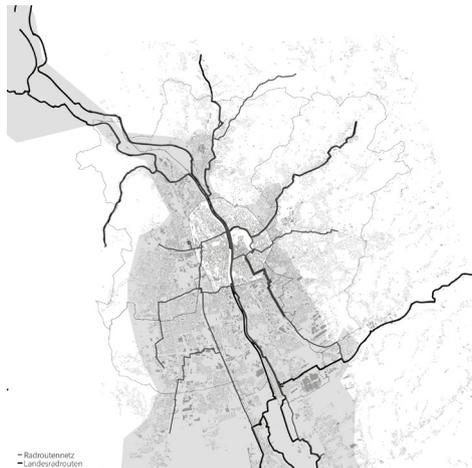
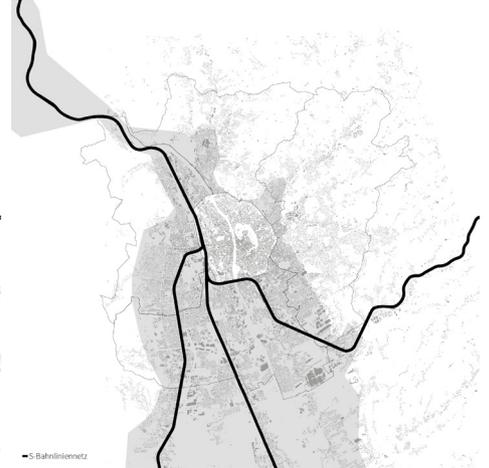
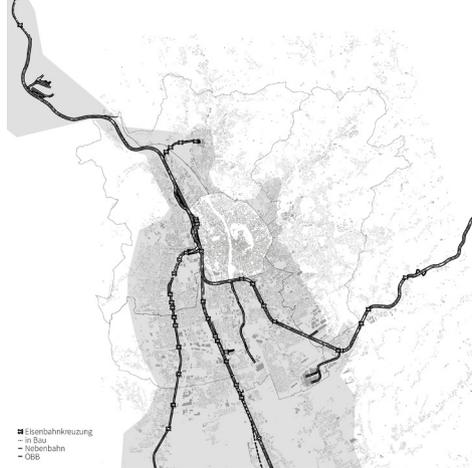
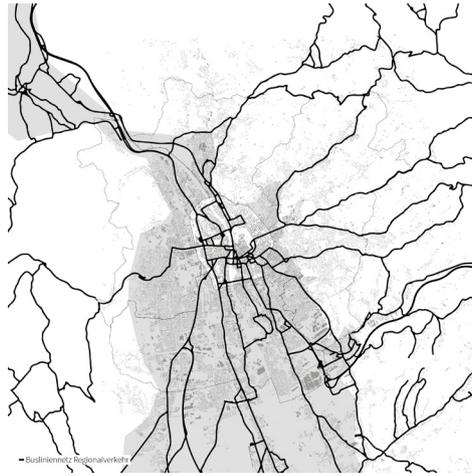


Abb.54: Analyse städtischer Infrastrukturen Graz 02

Bemerkenswert ist auch hier wiederum die Konzentration vieler Einrichtungen sowie der Verkehrsinfrastrukturen (vor allem im Bereich des Schienen- und des Fahrradverkehrs) entlang der Nord-Süd-Entwicklungsachse. Ausnahmen bilden hier allerdings kulturelle, medizinische und Bildungseinrichtungen sowie das Straßen-, Straßenbahn- und Bushaltestellen-netz.

### III. SWOT-Analyse

Die SWOT-(Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)-Analyse ist eine Methode zur Ist-Zustandsanalyse sowie Strategie- und Maßnahmenentwicklung. Sie ermöglicht es, durch das systematische Identifizieren und Kategorisieren verschiedenster relevanter Faktoren einen kompakten Gesamtüberblick über komplexe Analysen zu gewinnen. Dabei werden die interne Analyse der Stärken und Schwächen (Strengths and Weaknesses), die sich direkt aus den Eigenschaften des Untersuchten (Raumes) ergeben (die Eigenschaften der Gegenwart), mit der externen Analyse der Chancen und Risiken (Opportunities and Threats), die auch von externen (z. B. politischen, sozialen und rechtlichen) Rahmenbedingungen abhängig sind (Mögliche Entwicklungen in der Zukunft), kombiniert.<sup>212 213</sup>

Im Folgenden werden die Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen der vier periurbanen Räume um Graz beschrieben. Durch die Gegenüberstellung der internen Stärken und Schwächen mit den externen Chancen und Risiken werden Entwicklungspotenziale und -schwierigkeiten ermittelt.

<sup>212</sup> Vgl. Wikipedia, SWOT-Analyse, o. J., <https://de.wikipedia.org/wiki/SWOT-Analyse>, 01.09.2018.

<sup>213</sup> Vgl. o. A., SWOT-Analyse, o. J., <https://methodenpool.salzburgresearch.at/methode/swot-analyse/>, in: <https://methodenpool.salzburgresearch.at/>, 01.09.2018.

# Matrix und grafische Auswertung

## Vergleich

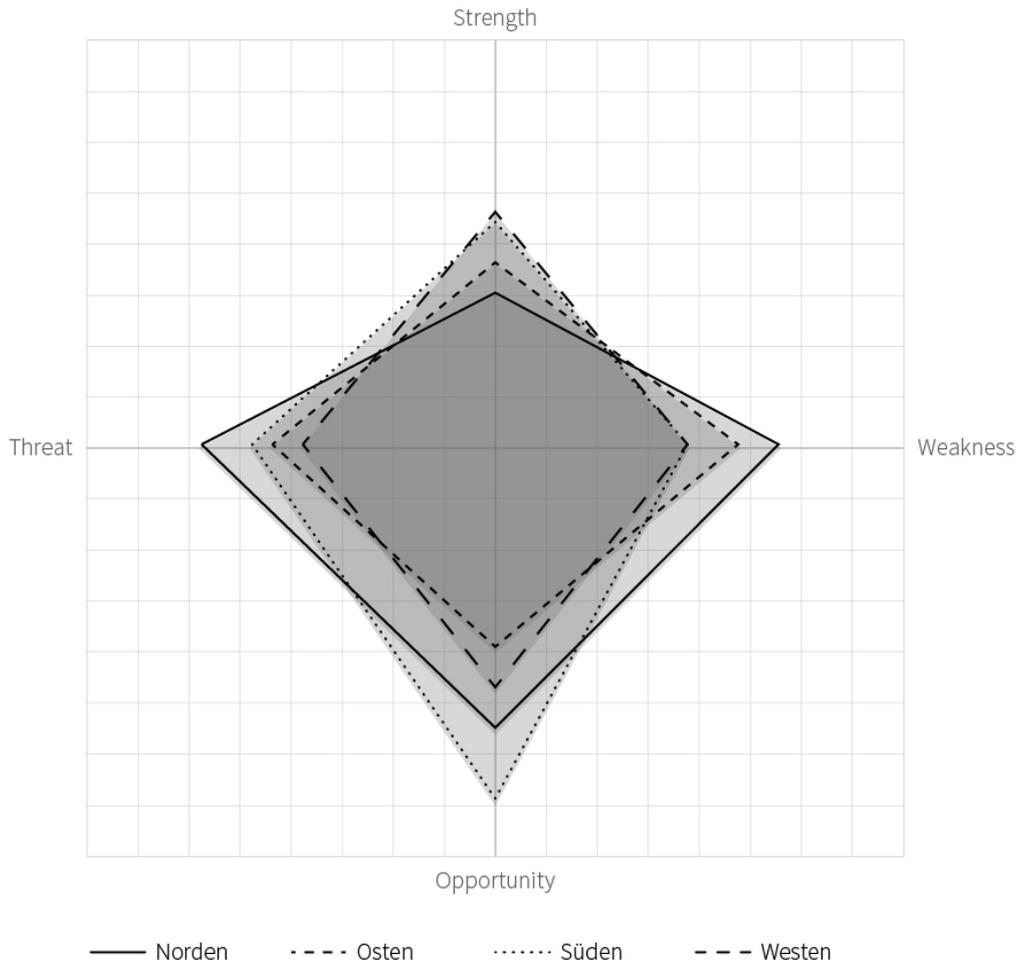


Abb.55: SWOT-Analyse. Ergebnis. Überblick

## Matrix und grafische Auswertung

### Norden

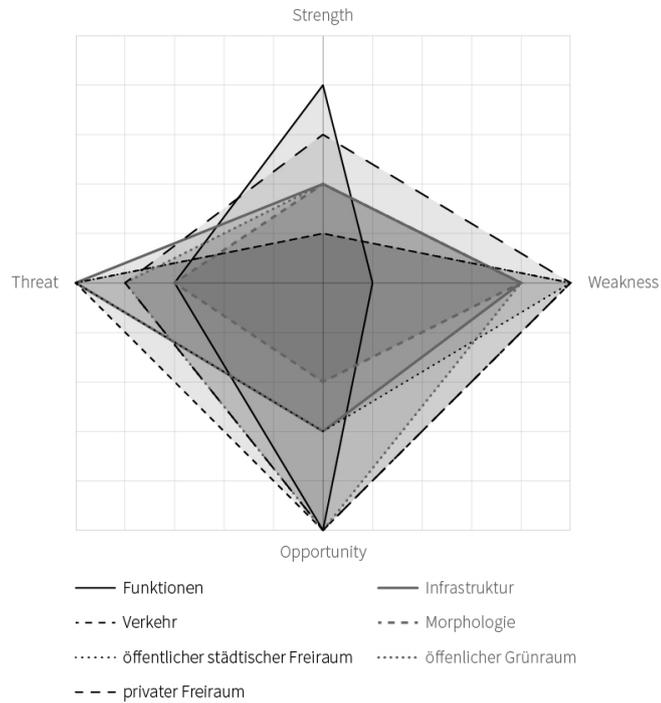


Abb. 56: SWOT-Analyse, Ergebnis, Norden

Kriterium	Norden			
	S	W	O	T
Funktionen	4	1	5	3
Infrastruktur	2	4	3	5
Verkehr	1	5	5	5
Morphologie	2	4	2	3
öffentlicher städtischer Freiraum	1	5	3	5
öffentlicher Grünraum	2	4	5	4
privater Freiraum	3	5	5	4
<b>SUMME</b>	<b>15</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>29</b>

## Osten

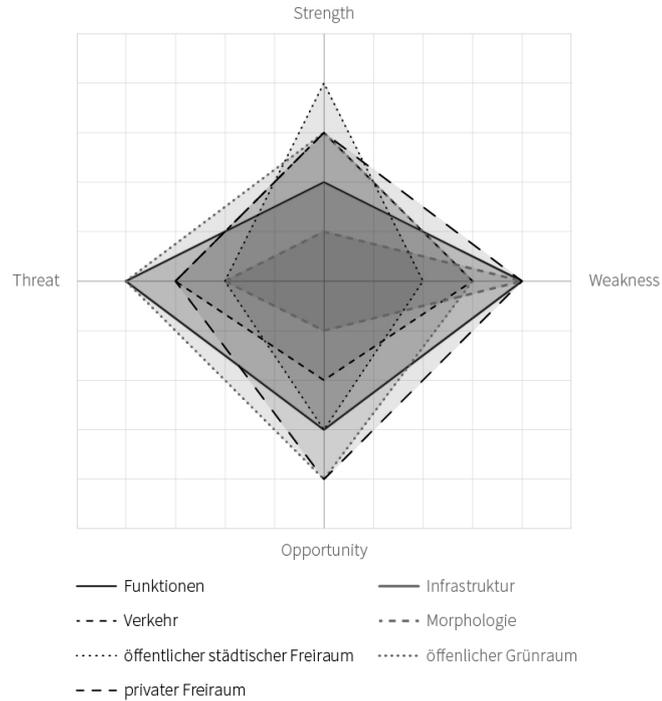


Abb.57: SWOT-Analyse, Ergebnis, Osten

Kriterium	Osten			
	S	W	O	T
Funktionen	2	4	3	4
Infrastruktur	2	4	3	4
Verkehr	3	3	2	3
Morphologie	1	4	1	2
öffentlicher städtischer Freiraum	4	2	3	2
öffentlicher Grünraum	3	3	4	4
privater Freiraum	3	4	4	3
<b>SUMME</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>22</b>

## Süden

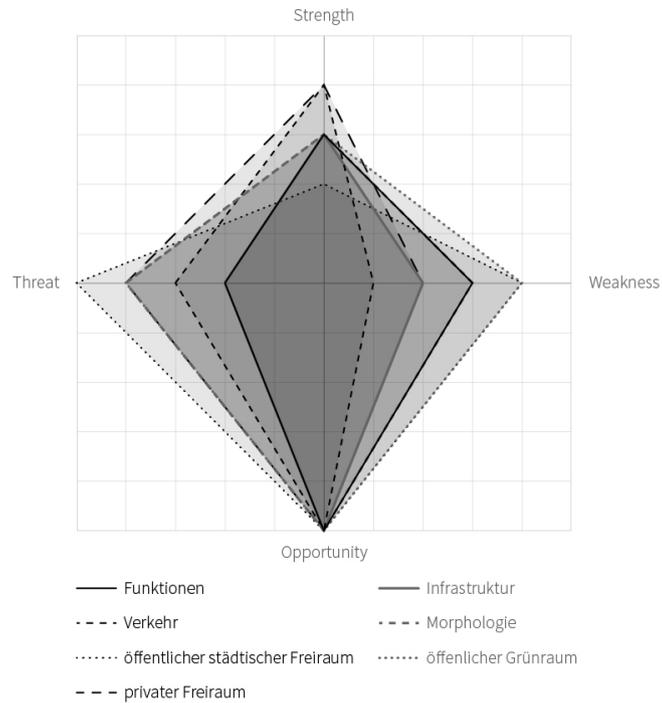


Abb.58: SWOT-Analyse. Ergebnis. Süden

Kriterium	Süden			
	S	W	O	T
Funktionen	3	3	5	2
Infrastruktur	3	2	5	2
Verkehr	4	1	5	3
Morphologie	3	3	5	4
öffentlicher städtischer Freiraum	2	4	5	5
öffentlicher Grünraum	3	4	5	4
privater Freiraum	4	2	5	4
<b>SUMME</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>35</b>	<b>24</b>

## Westen

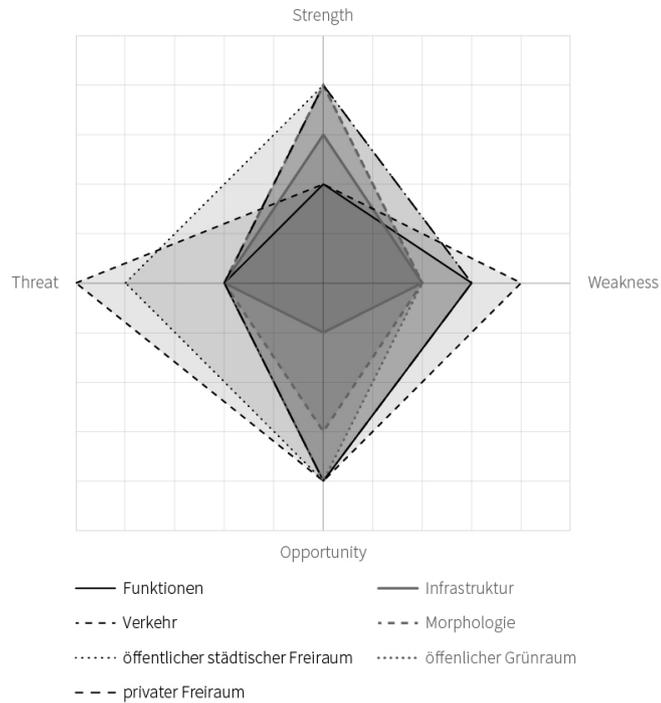


Abb.59: SWOT-Analyse. Ergebnis: Westen

Kriterium	Westen			
	S	W	O	T
Funktionen	2	3	4	2
Infrastruktur	3	2	1	2
Verkehr	2	4	4	5
Morphologie	4	2	3	2
öffentlicher städtischer Freiraum	4	3	4	4
öffentlicher Grünraum	4	2	4	2
privater Freiraum	4	3	4	2
<b>SUMME</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>24</b>	<b>19</b>

Als Analyse-Kriterien wurden folgende Aspekte und Teilaspekte verwendet:

## **Funktionen**

Mono-, Dual- oder Multifunktionalität der Räume

### **Übersicht Stärken**

Multifunktionalität der Raumstruktur  
multifunktionale Nutzungen  
Ausgewogenheit der Funktionen  
Unterschiedlichkeit der Nutzungen

### **Übersicht Schwächen**

Monofunktionalität der Raumstruktur  
monofunktionale Nutzungen  
Unausgewogenheit der Funktionen

### **Übersicht Chancen**

freie Potenzialflächen  
anpassungsfähige und potenziell multifunktionale  
Strukturen  
erweiterbare Nutzungsstrukturen vorhanden  
Entwicklungsstrategien und -planungen vorhanden  
Integration „fremder“ Funktionen  
Stärkung der Identität durch besondere Funk-  
tionen / Nutzungen  
Nachfrage für Entwicklung vorhanden

### **Übersicht Risiken**

monofunktionales Denken in Politik, Wirtschaft  
und Bevölkerung  
steigender PKW-Anteil des Modal Split  
Abwanderung „fremder“ Funktionen  
Mangel an Potenzialräumen  
mangelnde Überarbeitung monofunktionaler  
Flächenwidmungen  
mangelnde Nachfrage für Entwicklung

## **Infrastruktur**

soziale, kulturelle, religiöse, medizinische, tech-  
nische, Bildungs-, Pflege- und Versorgungs-In-  
frastruktur des täglichen, regelmäßigen oder  
außergewöhnlichen Bedarf

### **Übersicht Stärken**

ausreichende Infrastruktur des täglichen Bedarfs  
ausreichende Infrastruktur des regelmäßigen  
Bedarfs  
ausreichende Anbindung an Infrastruktur  
außergewöhnlichen Bedarfs

### **Übersicht Schwächen**

unzureichende Infrastruktur des täglichen Bedarfs  
unzureichende Infrastruktur des regelmäßigen  
Bedarfs  
keine/schlechte Anbindung an Infrastruktur des  
außergewöhnlichen Bedarfs

### **Übersicht Chancen**

freie Potenzialflächen  
anpassungsfähige und potenziell multifunktionale  
Strukturen  
Entwicklungsstrategien und -planungen vorhanden  
Nachfrage für Entwicklung vorhanden

### **Übersicht Risiken**

Überangebot an technischer Infrastruktur  
reine Wohnbauentwicklung ohne Infrastruk-  
tur-Strategie  
Planung einzelner Baufelder ohne Inbezugnahme  
auf den gesamten periurbanen bzw. Stadt-Raum  
Mangel an Potenzialräumen  
mangelnde Nachfrage für Entwicklung

## Verkehr

Erreichbarkeiten des Stadtzentrums und des periurbanen Raums sowie Qualität der Anbindung mit dem Rad (Radweg, Radroute, städtisch/regional), dem Regional- und Stadtbus, der Tram, dem MIV, der S-Bahn, dem Fernverkehr und zu Fuß

### Übersicht Stärken

gute Erreichbarkeit mit ÖV  
gute Anbindung für aktive Mobilität

### Übersicht Schwächen

unzureichende Erreichbarkeit mit ÖV  
unzureichende Anbindung für aktive Mobilität  
Priorisierung des PKW-Verkehrs

### Übersicht Chancen

Potenzialflächen für weiteren Ausbau der Anbindung  
Potenziale zur Attraktivierung aktiver Mobilitätsformen  
Potenzial zur Attraktivierung des ÖVs  
Nachfrage für Entwicklung vorhanden

### Übersicht Risiken

reine Wohnbauentwicklung ohne Strategie für Verkehr  
Planung einzelner Baufelder ohne Inbezugnahme auf den gesamten periurbanen bzw. Stadt-Raum  
Qualitätsverlust des Raumes durch Überangebot an MIV-Infrastruktur  
Problematik des ruhenden Verkehrs  
steigender PKW-Anteil des Modal Split  
Mangel an Potenzialräumen  
mangelnde Nachfrage für Entwicklung

## Morphologie

Dichte der Bebauung, grob- bis feingliedrige Struktur, Verhältnis bebaute und unbebaute Fläche  
Übersicht Stärken:  
angemessenes Verhältnis zwischen bebauter und unbebauter Fläche  
angemessene Dichte der Bebauung  
kontextbezogene Verdichtung  
Potenziale zur Verdichtung werden genutzt  
kompakte Siedlungsentwicklung

### Übersicht Schwächen

Unverhältnismäßigkeit zwischen bebauter und unbebauter Fläche  
unverhältnismäßige Dichte der Bebauung  
kontextlose Verdichtung  
Potenziale zur Verdichtung bleiben ungenutzt bzw. werden zerstört  
flächenintensive Siedlungsentwicklung

### Übersicht Chancen

Potenzialflächen für eine sinnvolle Siedlungsentwicklung sind vorhanden  
Entwicklungsstrategien und -planungen vorhanden  
Potenziale zur sinnvollen Nachverdichtung in bebauten Strukturen vorhanden  
Nachfrage für Entwicklung vorhanden

### Übersicht Risiken

Mangel an Potenzialflächen für eine sinnvolle Siedlungsentwicklung  
Entwicklung geschieht und bleibt weitestgehend ungeplant  
mangelnde Überarbeitung niedriger Bebauungsdichte-Regulierungen  
mangelnde Nachfrage für Entwicklung

## Öffentlicher städtischer Freiraum

Qualität, Quantität, „Sichtbarkeit“ und Erreichbarkeit

### Übersicht Stärken

ausreichende Quantität  
gute Erreichbarkeit  
Multifunktionalität  
große Nutzervielfalt  
gute Aufenthaltsqualität  
Teil des städtischen Freiraum-Netzwerkes  
Netzwerk aus öffentlichen und halböffentlichen Freiräumen

### Übersicht Schwächen

mangelnde Quantität  
mangelnde Erreichbarkeit  
Monofunktionalität  
mangelnde Nutzervielfalt  
mangelnde Aufenthaltsqualität  
unzusammenhängende Einzelräume

### Übersicht Chancen

Potenzialflächen zur Schaffung attraktiver Räume vorhanden  
Potenziale zur Attraktivierung bestehender Räume vorhanden  
Entwicklungsstrategien und -planungen vorhanden  
steigende Wahrnehmung des Einflusses auf die Lebensqualität der BewohnerInnen  
Nachfrage für Entwicklung vorhanden

### Übersicht Risiken

Mangel an Potenzialflächen zur Schaffung attraktiver Räume  
Mangel an Potenzialen zur Attraktivierung bestehender Räume  
mangelnde Wahrnehmung als wichtigen Teil der periurbanen Entwicklung  
mangelnde Nachfrage für Entwicklung

## Öffentlicher Grünraum

Qualität, Quantität, „Sichtbarkeit“ und Erreichbarkeit

### Übersicht Stärken

ausreichende Quantität  
gute Erreichbarkeit  
Multifunktionalität  
große Nutzervielfalt  
gute Aufenthaltsqualität  
Teil des städtischen Grünraum-Netzwerkes

### Übersicht Schwächen

mangelnde Quantität  
mangelnde Erreichbarkeit  
Monofunktionalität  
mangelnde Nutzervielfalt  
mangelnde Aufenthaltsqualität  
unzusammenhängende Einzelräume

### Übersicht Chancen

Potenzialflächen zur Schaffung attraktiver Räume vorhanden  
Potenziale zur Attraktivierung bestehender Räume vorhanden  
Entwicklungsstrategien und -planungen vorhanden  
steigende Wahrnehmung des Einflusses auf die Lebensqualität der Nutzer  
Nachfrage für Entwicklung vorhanden

### Übersicht Risiken

Mangel an Potenzialflächen zur Schaffung attraktiver Räume  
Mangel an Potenzialen zur Attraktivierung bestehender Räume  
mangelnde Wahrnehmung als wichtiger Teil der periurbanen Entwicklung  
mangelnde Nachfrage für Entwicklung

## **Privater Freiraum**

Qualität, Quantität, „Sichtbarkeit“ und Erreichbarkeit

### **Übersicht Stärken**

gemeinschaftliche Nutzungsrechte  
geringer Flächenverbrauch  
Multifunktionalität  
positive Wirkung auf Qualität des öffentlichen Raumes

### **Übersicht Schwächen**

Trennwirkung  
monofunktional  
Flächenverbrauch  
Starke Abtrennung zum öffentlichen Raum

### **Übersicht Chancen**

Potenziale zur Schaffung gemeinschaftlich genutzter Flächen vorhanden  
Potenziale zur Nutzungsintensivierung bestehender Räume vorhanden  
Entwicklungsstrategien und -planungen vorhanden  
steigende Wahrnehmung des Potenzials gemeinschaftlicher Nutzung  
Nachfrage für Entwicklung vorhanden

### **Übersicht Risiken**

Mangel an Potenzialen zur Schaffung gemeinschaftlich genutzter Flächen  
Mangel an Potenzialen zur Nutzungsintensivierung bestehender Räume  
mangelnde Wahrnehmung als wichtiger Teil der periurbanen Entwicklung  
mangelnde Nachfrage für Entwicklung

## Interpretation der SWOT-Analyse

### Norden

Eine ausreichende funktionale Durchmischung ist die größte Stärke des nördlichen periurbanen Raumes. Gleichzeitig ergeben sich im Bereich der Funktionen auch große Chancen, diese Qualitäten noch besser zu nutzen. Ebenfalls sehr große Chancen bieten die Bereiche Verkehr, öffentlicher Grünraum und privater Freiraum, die im Status-Quo große Schwächen aufweisen. Die Gründe dafür sind die starke MIV-Affinität der Verkehrswege, die schlechte Erreichbarkeit der vorhandenen Grünräume sowie die starke Trennwirkung der privaten Freiräume. Andere große Schwächen z. B. in den Bereichen des öffentlichen städtischen Freiraums und der Infrastruktur lassen sich wesentlich schwerer in Chancen umsetzen, da kaum noch freie Potenzialflächen vorhanden sind. Die meisten Freiflächen wurden in den vergangenen Jahren bereits bebaut oder zumindest beplant – das entspricht der Entwicklungsphase 3. Diese Schwächen bergen daher besonders große Risiken. Ebenfalls gehen von der Verkehrsproblematik, wenn die mit ihr verbundenen Chancen nicht genutzt werden, besonders große Risiken aus.

### Osten

Der öffentliche städtische Freiraum ist im Osten bereits recht gut entwickelt und bildet damit seine größte Stärke. Große Schwächen zeigen sich aber in den Bereichen der Funktionen, der Infrastruktur, der Morphologie und der privaten Freiräume. In Summe überwiegen die Schwächen in diesem Raum gegenüber den Stärken und auch die Risiken (v.a. in den Bereichen Funktionen, Infrastruktur und öffentlicher Grünraum) sind hier gegenüber den Chancen (v. a. in den Bereichen öffentlicher Grünraum und privater Freiraum) in der Überzahl. Grund für dieses „negative“ Ergebnis ist vor allem die gleichförmige Nutzerstruktur des östlichen periurbanen Raums von Graz. Das teilweise hügelige Gebiet im Osten – Ries, Mariatrost und Geidorf – hat schon seit Langem den Ruf, eine Villengegend zu sein. Die Nachfrage nach zusätzlichem Wohnraum ist aufgrund der gehobenen Preise dadurch einerseits eher gering, gleichzeitig sind die meisten Flächen entlang der Verkehrswege bereits in Privatbesitz und relativ dicht verbaut, weshalb sie kaum noch Platz für einen weiteren Ausbau von Infrastrukturen und Verkehrsanbindungen sowie öffentlichen Räumen lassen.

Es werden in den kommenden Jahren vergleichsweise wenige Entwicklungen in diesem Gebiet erwartet, wodurch die Chancen, aber auch die Risiken hier geringer sind. Dies entspricht also einem Entwicklungsstand in der Phase 0.

## **Süden**

Der Süden verfügt aufgrund seiner weitestgehenden Unbestimmtheit mit vielen Brachen und nicht- bzw. unter-genutzten Flächen über ein enormes Entwicklungspotenzial und große Chancen in jedem Bereich. Er befindet sich hingegen in der Entwicklungsstufe 1. Potenzialflächen für gezielte Entwicklungen sind hier genügend vorhanden und die bestehende Struktur ist locker genug, um mit einer gezielten und wohlüberlegten Planung jedem Aspekt einer ganzheitlichen Entwicklung gerecht zu werden. Jedoch bergen diese enormen Potenziale, wenn sie ungenützt bleiben, auch große Risiken. Ganz besonders in den Bereichen Morphologie, öffentlicher städtischer Freiraum, öffentlicher Grünraum und privater Freiraum ist eine gezielte und geplante Entwicklung Voraussetzung, um den bestehenden negativen Trends entgegenzuwirken.

## **Westen**

Der Westen ist ein Gebiet im Umschwung. Hier wurden und werden bereits viele Potenziale und Chancen genützt. Schließlich befinden sich hier die sogenannten „neuen“ Grazer Stadtentwicklungsgebiete Reininghaus, Smart City West und Smart City Waagner Biro sowie funktional einzigartige Bereiche wie der Hauptbahnhof, das Weltkulturerbegebiet und das Joanneumsviertel. Er befindet sich damit in der Entwicklungsphase 2 und es ist zu erwarten, dass seine Chancen genutzt werden. Darüber hinaus profitiert dieser Raum von seiner unmittelbaren Nähe zum Naherholungsgebiet Plabutsch. Dadurch verfügt er über relativ große Stärken in den Bereichen Morphologie, öffentlicher städtischer Freiraum, öffentlicher Grünraum und privater Freiraum. Für all diese Aspekte sind noch zusätzliche Chancen zur weiteren Aufwertung vorhanden, obwohl die topografischen Gegebenheiten durchaus eine Einschränkung darstellen. Die derzeit größte Schwäche und gleichzeitig auch das größte Risiko für die Zukunft befindet sich für den Westen im Bereich des Verkehrs.

#### IV. Ergebnis der Analyse

Als übergeordnete Entwicklungsachse der Stadt Graz geht aus Landes-, Regional-, und Stadtentwicklungsplanungen eindeutig die Nord-Süd-Richtung hervor. Dies ist vor allem in den topografischen und verkehrlichen Grundvoraussetzungen begründet.

Zum selben Schluss kommt auch die räumlich-grafische Analyse, die ebenfalls eine „Entwicklungsbahn“ in Nord-Süd-Richtung ergibt. Dies zeigt sich in der Abgrenzung anhand morphologischer Merkmale, aber auch durch die Situierung der bestehenden Infrastrukturen.

Die SWOT-Analyse ergibt für die Bereiche im Norden und Süden aufgrund des bestehenden Entwicklungsdrucks am meisten Chancen, aber auch Risiken.

Dieser Entwicklungsdruck ist im Norden allerdings vor allem daran zu erkennen, dass die Mehrzahl der Freiflächen in den vergangenen Jahren bereits bebaut oder zumindest beplant wurden (Entwicklungsphase 3). Dies geschah und geschieht allerdings – anders als in den Stadtentwicklungs-Zielgebieten im Westen – ohne die übergeordneten Zusammenhänge zu berücksichtigen. Geplant wurde hier Bauplatz für Bauplatz und vor allem ohne das Mitentwickeln von öffentlichen Räumen und Verkehrsinfrastrukturen. Die Chancen für den Norden bestehen deshalb vor allem darin, die derzeitigen negativen Prozesse durch kleinere Interventionen noch abzumildern und positive Neuerungen in bestehenden Planungen zu integrieren.

Der Süden befindet sich hingegen in der Entwicklungsstufe 1. Er steht am Beginn seiner Entwicklung und ist gerade deshalb ein enormer Potenzialträger. Gleichzeitig besteht aber auch ein sehr großes Risiko, dass dieser Raum sich auf eine nicht nachhaltige Weise entwickelt und dadurch seine Potenziale ungenutzt bleiben. Derartige Prozesse haben teilweise durch die vermehrte Ansiedelung von Einfamilienhäusern und Einkaufszentren bereits begonnen.

Im Norden und Süden ist es dementsprechend besonders wichtig im Sinne einer ganzheitlichen und systemischen Planung Konzepte zu erarbeiten, die den aktuellen negativen Entwicklungstrends entgegenwirken. Gleichzeitig werden so die bestehenden Infrastrukturen sowie topografischen Voraussetzungen ideal genützt. Außerdem entspricht dies der Hauptentwicklungsachse der übergeordneten Planungsinstrumente.

Zur weiteren Bearbeitung und Erstellung entsprechender Entwicklungsstrategien wurden deshalb die periurbanen Räume Nord und Süd ausgewählt.

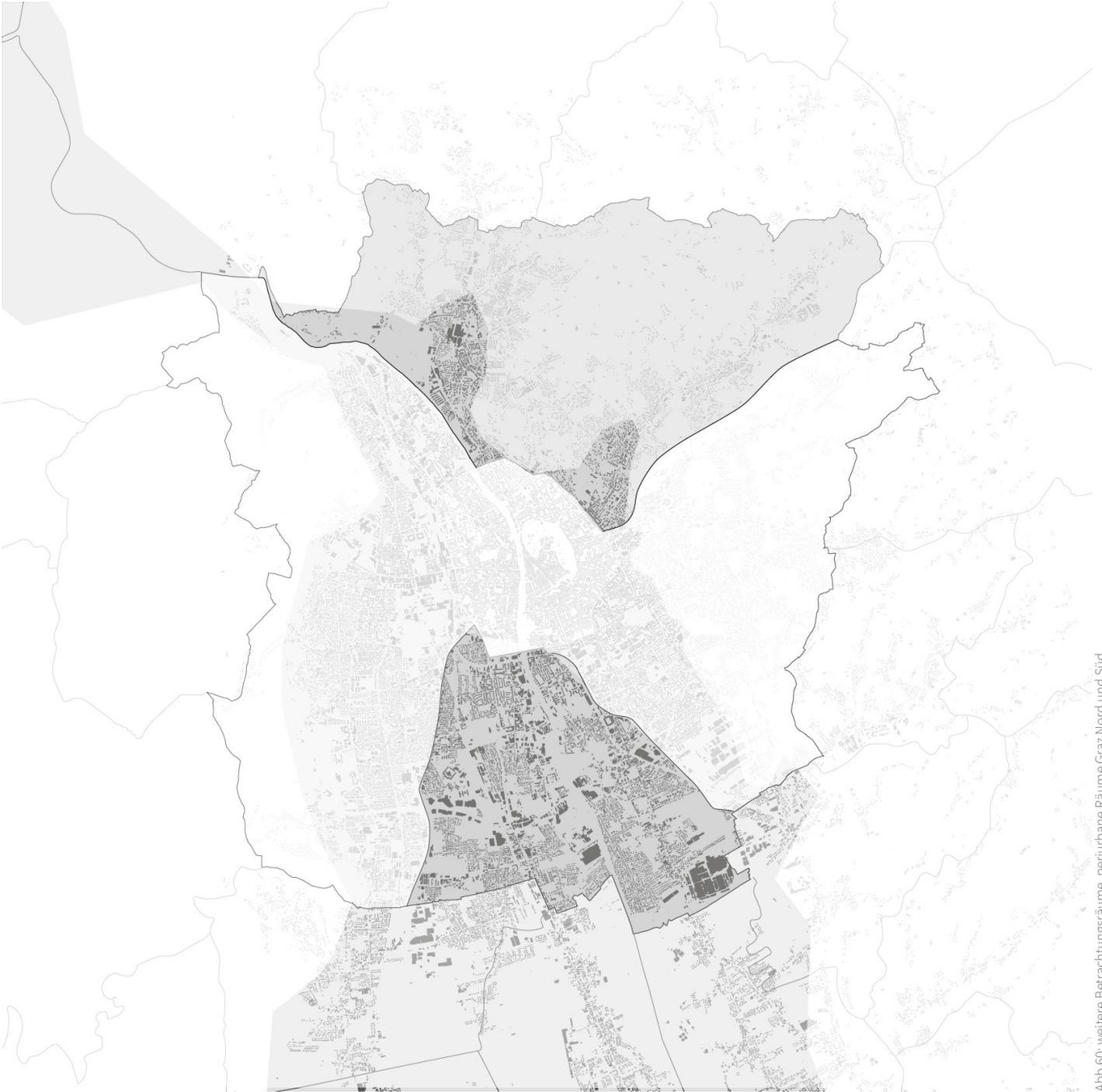


Abb.60: weitere Betrachtungsräume, periurbane Räume Graz Nord und Süd





## 8 Entwicklungsstrategie

<sup>214</sup> O. A., Strategie, 2018, <https://www.duden.de/rechtschreibung/Strategie>, 22.01.2019.

<sup>215</sup> O. A., Strategie, o. J., <https://www.spektrum.de/lexikon/mathematik/strategie/10065>, 22.01.2019.

<sup>216</sup> O. A., Strategie, 2018, <https://www.duden.de/rechtschreibung/Strategie>, 22.01.2019.

<sup>217</sup> O. A., Strategieplan, 08.04.2015, <https://www.e-teaching.org/projekt/organisation/organisationsentwicklung/strategie/strategieplan-1>, 22.01.2019.

## Wie soll sich der periurbane Raum Graz entwickeln?

Unter einer Strategie versteht man im Allgemeinen einen „genauen Plan des eigenen Vorgehens, der dazu dient, ein militärisches, politisches, psychologisches, wirtschaftliches o. ä. Ziel zu erreichen, und in dem man diejenigen Faktoren, die in die eigene Aktion hineinspielen könnten, von vornherein einzukalkulieren versucht“.<sup>214</sup>

In der Spieltheorie bezeichnet eine Strategie „die Menge aller Entscheidungen, die ein Spieler trifft“<sup>215</sup> bzw. ein „genetisch determiniertes Verhaltensmuster, das einem Organismus eine Antwort auf eine besondere Umweltsituation ermöglicht“.<sup>216</sup>

Für einen „Strategieplan“ wiederum gibt es eine Definition aus der Organisationsentwicklung: Strategiepläne „halten die Ergebnisse von Planungsprozessen schriftlich fest und skizzieren die geeigneten Aktivitäten zur Erreichung der definierten Ziele“.<sup>217</sup>

Wir leiten aus diesen Definitionen unsere Idee einer städtebaulichen Entwicklungsstrategie bestehend aus Strategieplänen und Handlungsempfehlungen bzw. Maßnahmen wie folgt ab:

Der Strategieplan einer städtebaulichen Entwicklung zeigt den „Spielplan“ bzw. die nötigen Schritte, um das gesetzte Ziel zu erreichen. Dieses Ziel ist in unserem Fall eine ganzheitliche nachhaltige Entwicklung im jeweilig betrachteten periurbanen Raum und im Kontext von ganz Graz. Den Leitfaden bzw. die „Spielanleitung“ bilden dabei die in Kapitel 6 definierten Planungsgrundsätze für eine ganzheitliche Entwicklungsplanung im periurbanen Raum, die auf jeden periurbanen Raum anwendbar sein sollen. Die Entwicklungsstrategie selbst wird nachfolgend auf drei Ebenen betrachtet: auf der Ebene der gesamten Stadt (Graz – Ebene 1), der Ebene des jeweiligen periurbanen Teilraums (periurbaner Raum Nord bzw. periurbaner Raum Süd – Ebene 2) und auf der Detailebene (z. B. ein Entwicklungsgebiet – Ebene 3). Die Handlungsempfehlungen und Maßnahmen sind dabei im jeweiligen Strategieplan plangrafisch umgesetzt.



## **a. Entwicklungsstrategie Ebene 1 | Graz**

### **I. Strategieplan periurbaner Raum Graz**

Schematische Darstellungen ohne Maßstab

01 Funktionen und Infrastruktur

02 Morphologie

03 Verkehr

04 Städtische, öffentliche und private Freiräume

05 Grünräume und blau-grüne Verbindungen

## II. Handlungsempfehlungen

### Funktionen

Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung des periurbanen Raums in Graz bildet eine funktional gut durchmischte Bebauung sowie ein vielfältiges und ausgewogenes Angebot an öffentlichen Räumen. Diese wirken identitätsbildend und helfen so, die Verbindung der BewohnerInnen zu ihrem Lebensraum und ihr Gemeinschaftsgefühl zu stärken und somit ihre Lebensqualität zu erhöhen.

Die meisten Teile des periurbanen Raumes verfügen bereits über einzelne Identitäten oder zumindest über das Potenzial, solche zu generieren. Beispielsweise fühlt man sich als BewohnerInnen des Grazer periurbanen Nordens nicht als „Periurbaner Grazer“ und auch nicht als „Grazer Nordler“, sondern vielmehr als „Mariatroster“ bzw. „Andritzer“ oder „Oberandritzer“. Dies zeigt, dass eine gewisse Identitätsbildung der einzelnen Bereiche bereits bzw. aus der Vorgeschichte der einzelnen Dörfer noch immer vorhanden ist. Diese Identitäten gilt es zu fördern und ihre identitäts- und gemeinschaftsbildenden Sonderfunktionen – wie zum Beispiel Sportzentren, größere Arbeitgeber, Bildungszentren etc. – auszubauen.

### Infrastruktur

Weiters ist eine ausreichende infrastrukturelle Versorgung der einzelnen periurbanen Identitäts-Bereiche für deren Qualität ausschlaggebend. Alle unmittelbaren Bedürfnisse wie Einkaufen, Sich-treffen, Spazierengehen etc. – und bis zu einem gewissen Grad auch Bildung und Arbeit – sollten in jedem Fall abgedeckt und die dafür nötige Infrastruktur also in jedem einzelnen Teilbereich des periurbanen Raumes vorhanden sein.

Darüber hinaus ist eine gute Verbindung zwischen den einzelnen periurbanen Identitäts-Bereichen – besonders für aktive Mobilitätsformen und den öffentlichen Verkehr – anzustreben. Durch eine direkte Wegführung, die nicht, wie bisher, über das Stadtzentrum geführt wird, werden das Zentrum und seine Zufahrten verkehrstechnisch entlastet. Gleichzeitig wird die Verbindung zwischen den periurbanen Räumen schneller und attraktiver und die jeweiligen Sonderfunktionen werden leichter erreichbar und somit aufgewertet.

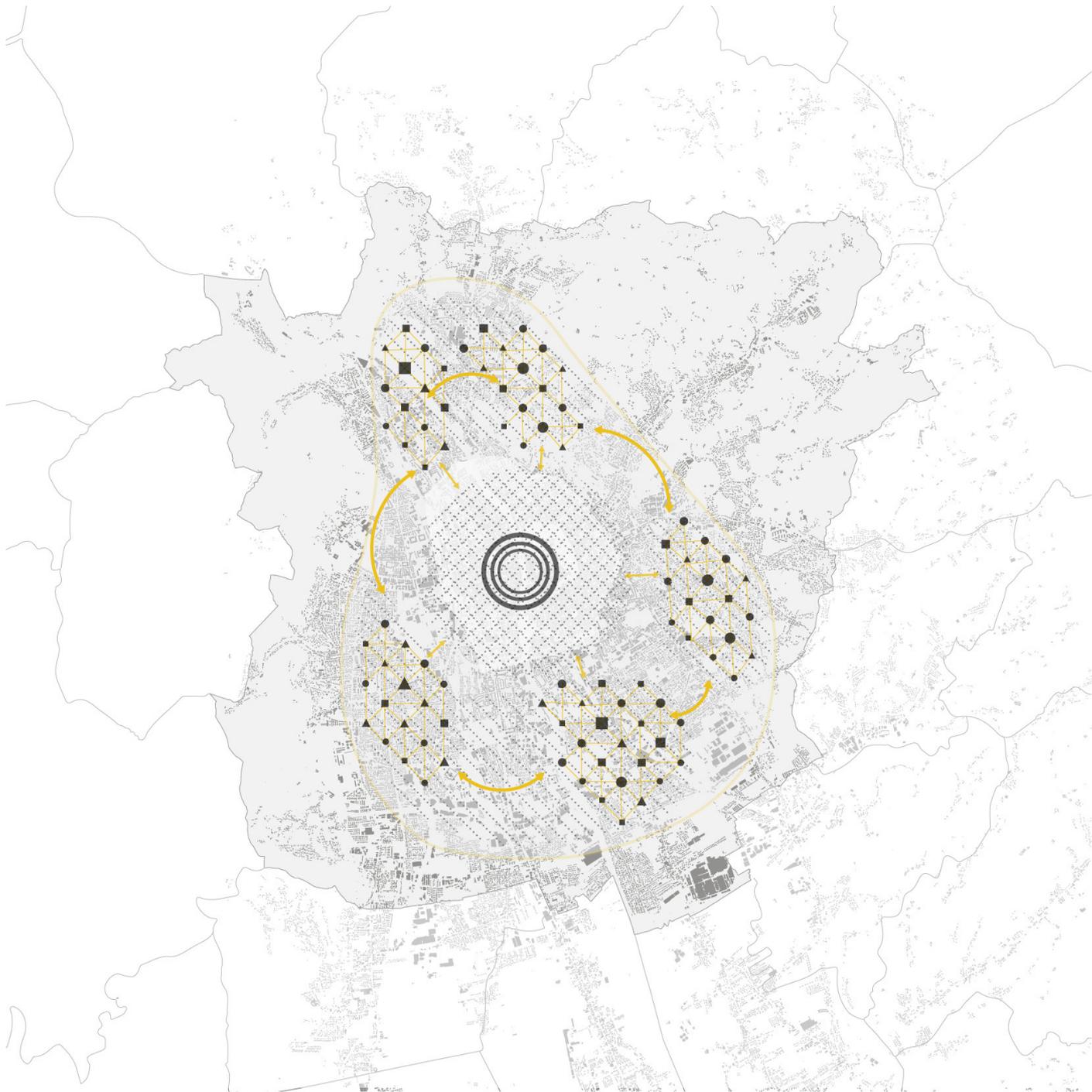


Abb.61: Entwicklungsstrategie Ebene 1. Funktionen und Infrastruktur

## **Morphologie**

Morphologisch gilt es, die ungeplante und flächenintensive Zersiedelung entlang des Grazer Beckens aufzuhalten und ihr entgegenzuwirken. Es soll deshalb eine sinnvolle Begrenzung des Grazer Entwicklungsraums definiert werden (vgl.: 7.b.II.). Innerhalb dieser Grenze soll nachhaltig und mit Bezug zum Kontext sowie der Funktion des Gebiets verdichtet werden. Dabei soll eine Dichte und eine Art der Gestaltung gefunden werden, die der Sonderstellung des periurbanen Raumes zwischen innerstädtischer Urbanität und Ländlichkeit entspricht. Dennoch sollen deutlich dichtere und effizientere Strukturen als die klassischen Einfamilienhaussiedlungen entstehen. Dabei ist der Gestaltung der Frei-, Grün- und Kollektivräume besondere Aufmerksamkeit zu schenken, um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen bebauten Flächen und Freiflächen zu finden und so möglichst attraktive und lebendige Stadtteile zu schaffen. Im Gegenzug dazu sollen außerhalb dieser Grenze des Entwicklungsraumes keine Bauvorhaben mehr gefördert bzw. ermöglicht werden.

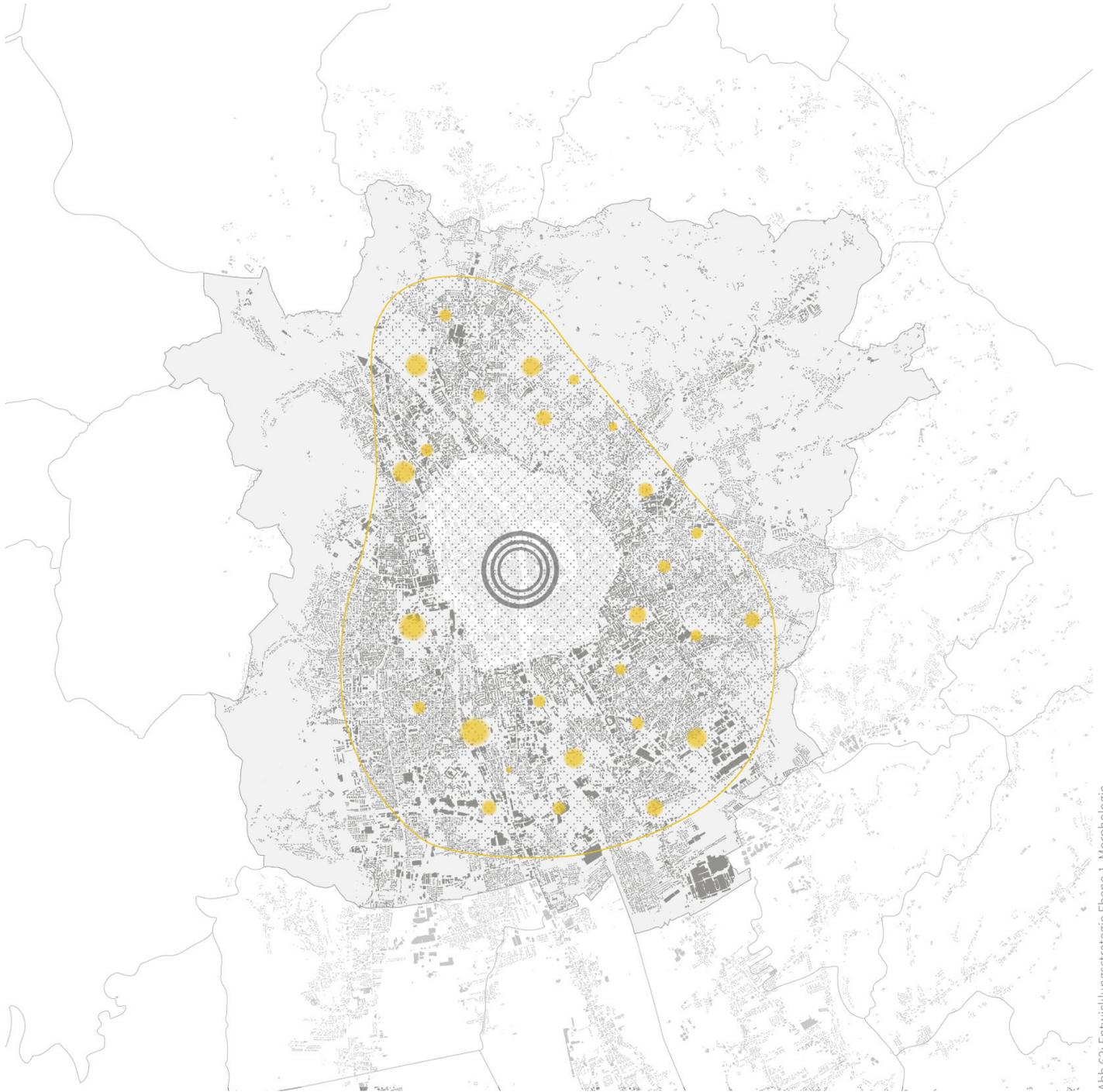


Abb.62: Entwicklungsstrategie Ebene 1. Morphologie

## Verkehr

Grundsätzlich sind aber bei allen Planungen alle Verkehrsmodi zu berücksichtigen wobei im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung aktive Mobilität und der öffentliche Verkehr an erster Stelle stehen sollten. Graz muss dementsprechend aktiv das Ziel verfolgen, den öffentlichen Verkehr, sowie den Rad- und Fußverkehr zu fördern.

Die tangentialen Verbindungen zwischen den periurbanen Räumen sind idealerweise für alle Verkehrsmodi zu verbessern, wobei aktiver und öffentlichen Verkehr wiederum oberste Priorität genießen sollen.

P+R sollen ausgebaut und zu Verkehrs-Hubs werden. Mit dem System der Verkehrs-Hubs soll es attraktiv werden, den privaten PKW an strategischen Punkten im Stadtrandgebiet zurückzulassen und die so genannte „letzte Meile“ am Weg in die Stadt aktiv oder mit dem öffentlichen Nahverkehr zurückzulegen. Dies bedingt einerseits die attraktive Anbindung der Verkehrs-Hubs mit Haltestellen, die direkt an den P+R anschließen sowie gut getaktete, attraktive und direkte Linienführung. Entsprechend dem „Neuen Grazer Mobilitätskonzept“ von Christian Kozina sollen zusätzlich Taktverdichtung der öffentlichen Verkehrsmittel erfolgen. Die bestehenden S-Bahn-Linien sollen auf einen 15-Minuten-Takt und die bestehenden Buslinien auf einen 5 – 15-Minuten-Takt verdichtet werden.

Andererseits ist auch die Anbindung an das Rad- und Fußwegenetz mit entsprechenden Infrastrukturen direkt am Verkehrs-Hub, wie zum Beispiel Rad-Verleih-Systeme, E-Bike-Ladestationen, sichere Verwahrmöglichkeiten für Fahrräder aller Art, udg. vonnöten, um den aktiven Verkehr attraktiv zu ermöglichen.



Abb.63: Entwicklungsstrategie Ebene 1. Verkehr

### **städtische, öffentliche Freiräume**

Entwicklungen im periurbanen Raum sollen die Entstehung eines Netzwerks öffentlicher Stadträume garantieren. Diese bilden die Grundlage für urbanes öffentliches Leben in einer Stadt und geben den BewohnerInnen der Umgebung die Möglichkeit, sich kennenzulernen, sich zu treffen und eine Gemeinschaft mit einer gemeinsamen Identität zu bilden. Deshalb soll die Schaffung von Freiräumen in periurbanen Gebieten in jeder Planung mitgedacht und integriert sein. Außerdem sollen diese als Räume des öffentlichen Lebens verstanden und auch als solche geplant werden. Dementsprechend sollen sie Funktionen des öffentlichen Lebens erfüllen und dürfen nicht ausschließlich kommerziell genutzte Flächen darstellen. Bei der Gestaltung sollen außerdem die Ansprüche in Bezug auf Wassermanagement durch eine Reduzierung des Versiegelungsgrades berücksichtigt werden und ausreichend attraktive Bewegungsflächen für aktive Mobilität integriert werden.

### **private Freiräume**

Mehrfach- und Zusatznutzungen von städtischen Freiräumen sind unbedingt zu fördern. Dies gilt besonders für private und halb-öffentliche Parkplatzflächen – beispielsweise vor größeren Einzelhandelsunternehmen. Diese können vor allem abends und an Sonn- und Feiertagen zusätzlich als Sport-, Spiel- oder Marktplätze Verwendung finden. Ein wichtiges Beispiel halb-öffentlicher Freiräume bilden Sportflächen bei Schulen. Diese sollen auch außerhalb der jetzigen Verwendungszeiten – das heißt außerhalb der Schulzeiten - für die BewohnerInnen der Umgebung zur Verfügung stehen.

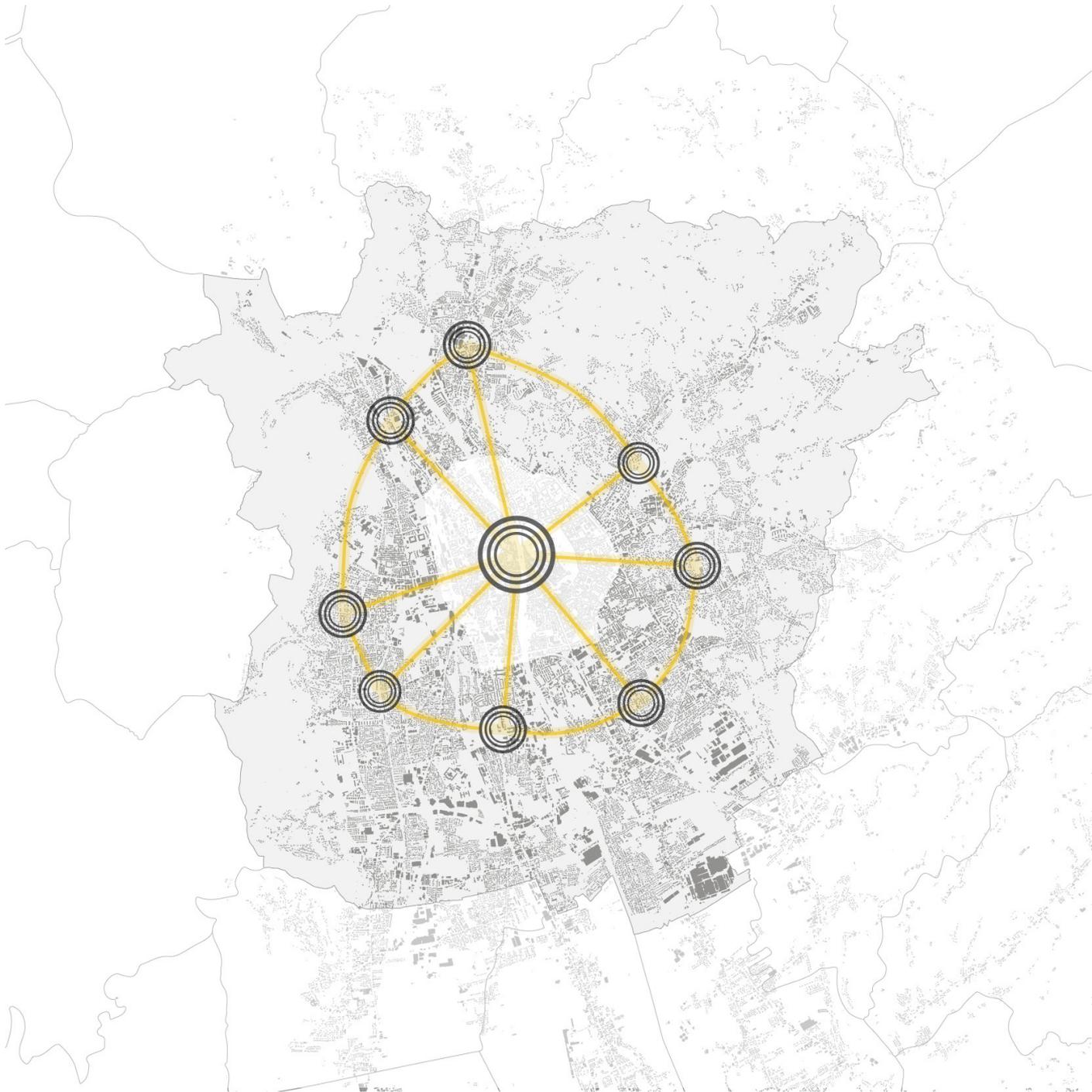


Abb.64: Entwicklungsstrategie Ebene 1. öffentliche und private Freiräume

## **Grünräume**

Entwicklungen im periurbanen Raum sollen die Entstehung eines Netzwerkes öffentlicher und halb-öffentlicher Grünräume sicherstellen. Dabei sollen Grünflächen unterschiedlicher Nutzung und Größe miteinander verbunden werden, um so gleichzeitig auch ein Netzwerkwerk von Routen für aktive Mobilität geschaffen werden. Besonders geeignet für diese Verbindungen sind so genannte blau-grüne Routen. Das zentrale blau-grüne Rückgrat der Stadt Graz, die Mur, soll so durch weitere An- und Verbindungen ergänzt, erweitert und entlastet werden. Wichtig ist es deshalb, diese potenziellen Achsen für Grünräume und aktive Mobilität nicht in privaten Besitz zu übergeben oder zu belassen, sondern sie als öffentliche Räume zu entwickeln.

Die Entwicklung, Einbindung und Rückgewinnung von Grünräumen und blau-grünen Verbindungen soll deshalb bei jeder Planung im periurbanen Raum von Graz einen großen Stellenwert einnehmen.

Ebenfalls sind Grünräume wie auch städtische Freiräume eine wichtige Grundlage für urbanes öffentliches Leben und identitätsstiftend, weshalb sie auch als solche geplant und entwickelt werden sollen.

## **Planungsablauf**

Die in Kapitel 6 angeführten Planungsgrundsätze für den Planungsablauf sollten zeitlich, räumlich und kontextuell konkretisiert auf die Planungen im periurbanen Raum Graz angewendet werden. Durch frühzeitige Integration der BürgerInnen und ansässigen Firmen steigen die Akzeptanz und das Gefühl von Mitbestimmung bei den BewohnerInnen der beplanten Räume.



Abb.65: Entwicklungsstrategie Ebene 1. Grünräume



## **b. Entwicklungsstrategie Ebene 2 | periurbaner Raum Nord und Süd**

### **I. Strategiepläne und Maßnahmen periurbaner Raum Graz Nord**

Maßstab 1:35.000

Strategieplan periurbaner Raum Graz Nord 01 „Bestand“

Strategieplan periurbaner Raum Graz Nord 02 „Zentren/Potenziale“

Strategieplan periurbaner Raum Graz Nord 03 „Strategie“

Strategieplan periurbaner Raum Graz Nord 04 „aktive Mobilität“

Strategieplan periurbaner Raum Graz Nord 05 „Öffentlicher Verkehr“

## **Bestand | Zentren**

Die bestehenden Zentren in Andritz sind der Haupt- bzw. Marktplatz, die Andritz AG, das Schulzentrum Andritz inklusive Kindergarten und Hort, das Shoppingcenter Am Arlandgrund sowie das Naturschutzgebiet Rielteich. In Mariatrost zählen der Hilmteich, die Hilmteich-Kreuzung, das Schulzentrum Mariatrost, die Basilika Mariatrost und der P+R Fölling zu dieser Gruppe. Darüber hinaus befinden sich in Andritz einige Nebenzentren wie die St. Veiter Kreuzung, das Ausbildungszentrum St. Veiter Straße, die Ortweinschule und der Komplex der WIFI und der WKO.

- Hochschule
- Schule
- Kinderbetreuungseinrichtung
- Einkaufszentrum
- Einzelhandelsstandort
- Bäcker
- Gastronomie
- Bank | Post
- Religiöse Einrichtung
- Industrie
- Apotheke
- Arzt
- Pflegeheim
- Behörden | Einsatzorganisationen
- Bad
- Bibliothek | Museum
- Theater | Kino
- Kerngebiet
- P+R
- ÖV-Haltestelle
- Schienenverkehr
- Stadtbuslinien
- Regionalbuslinien
- Haupttradrouten
- Radrouten
- Radwege



Abb.66: Entwicklungsstrategie Ebene 2, Bestand

## **Potenziale**

Potenziale für zukünftige Entwicklungen sehen wir vor allem an folgenden Standorten:

P+R Weinzödl: Dieser ist derzeit ausschließlich ein Parkplatz. Er bietet keinerlei andere urbane Funktionen und verfügt auch über keine Anbindung an das Radwegenetz sowie über eine nur unzureichende Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Dennoch ist er völlig überlastet.

ehemalige Möbelfabrik Loran: Diese steht seit Jahren leer. Sie birgt aber dank ihrer Lage in unmittelbarer Nähe zu Waldflächen ein großes Naherholungs-Potenzial und soll als Sportzentrum Loran eine neue Bedeutung erhalten.

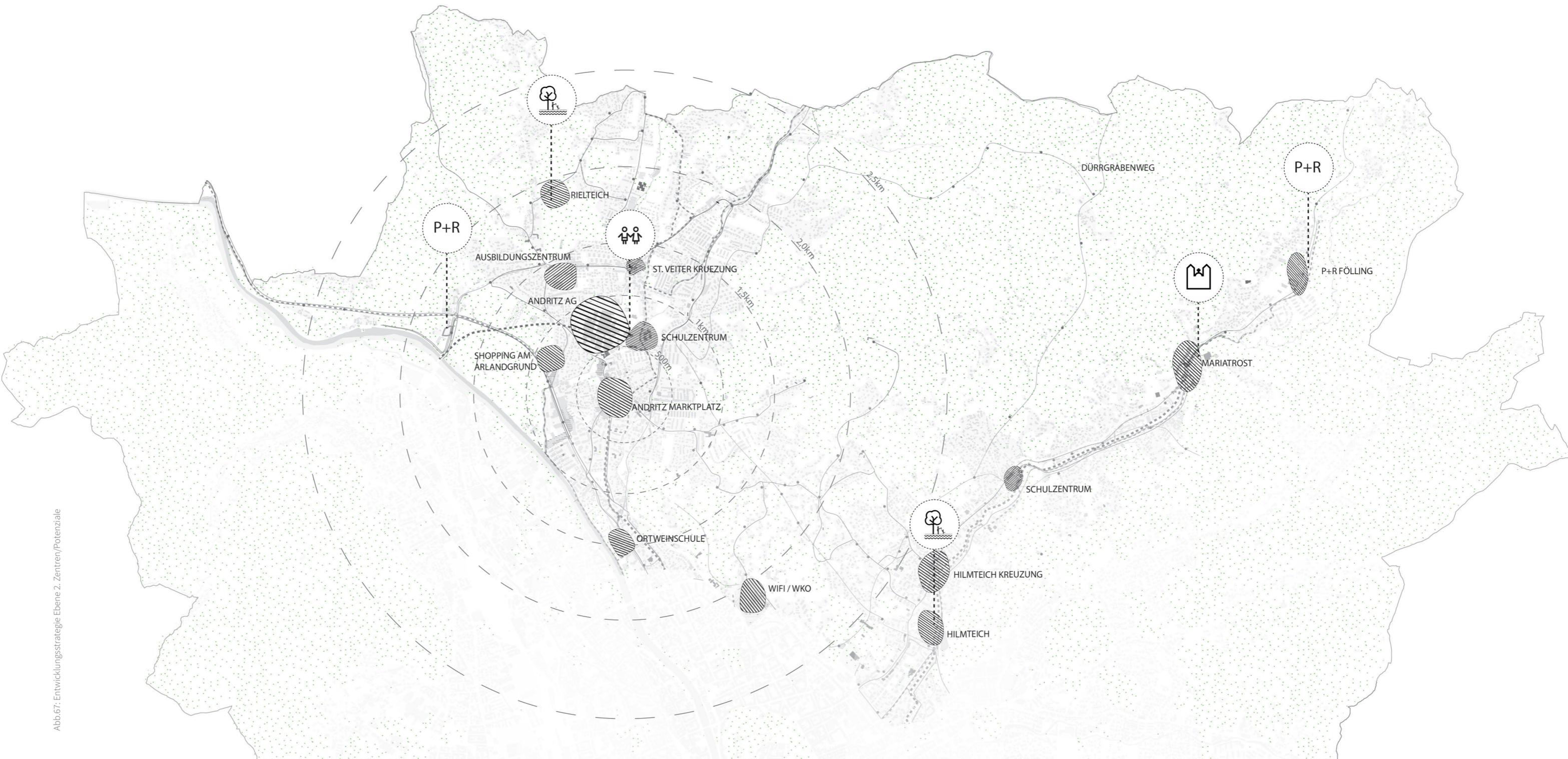
Entwicklungsgebiet Radegunder Straße: Dieses stellt das letzte größere Aufschließungsgebiet in der Umgebung dar und verfügt wegen seiner direkten ÖV- und Radwegsanbindung sowie der unmittelbarer Nähe zum zukünftigen Sportzentrums Loran und ausgedehnten Waldflächen über enorme Potenziale für Siedlungsentwicklungen.

Blau-grüne Achse Schöcklbach: Hier ist bereits eine Rad- und Fußwegeinfrastruktur vorhanden, die weiter ausgebaut werden soll.

Blau-grüne Achse Andritzbach: Diese Achse ist bis jetzt von Privatgrundstücken umschlossen, bietet aber enorme Potenziale für eine Verbindungsachse aktiver Mobilität und soll deshalb als solche ausgebaut werden.

Blau-grüne Achse Mariatroster Bach: Hier ist bereits eine Rad- und Fußwegeinfrastruktur sowie die öffentliche Infrastruktur der Straßenbahn vorhanden. Diese Infrastrukturroute soll weiter ausgebaut und vor allem stärker spürbar mit der Mariatroster Straße verbunden werden.

Abb.67: Entwicklungsstrategie Ebene 2. Zentren/Potenziale



## **Strategie**

Die hier verfolgte Strategie zielt darauf ab, die Verbindung der Zentren innerhalb von Andritz und Mariatrost sowie besonders die Verbindung zwischen Andritz und Mariatrost zu stärken. Die bestehenden Potenziale sollen bestmöglich genutzt werden.

## **Funktionen**

P+R Weinzödl: Ausbau zum Hub – Zusatz-Funktionen: Sharing, ÖV-Schnittstelle, Verknüpfungspunkt verschiedener Verkehrsmodi, evtl. wird er attraktiv für kleinen Nahversorger, Cafés o. Ä.

ehemalige Möbelfabrik Loran: Ausbau zum Sportzentrum Loran – Zusatz-Funktionen: Sport- und Spielflächen, Aufenthaltsort, Treffpunkt, evtl. wird er attraktiv für kleinen Nahversorger, Cafe etc.

Entwicklungsgebiet Radegunder Straße: Ausbau verdichtete Wohnbebauung mit qualitativen öffentlichen Räumen – Zusatz-Funktionen: Wohnen, Aufenthaltsort, Treffpunkt, Verkehrs-Hub, evtl. Nahversorger, Gastronomie

## **Infrastruktur**

P+R Weinzödl: Ausbau zum Hub – Verstärkung der Identität: P+R -> Hub, neu Infrastruktur: Sharing, Rad-Anbindung als Pendlerroute zur Andritz, evtl. Nahversorger, Café o. Ä.

ehemalige Möbelfabrik Loran: Ausbau zum Sportzentrum Loran – neue Identität: Sportzentrum, geschichtsträchtiger Ort, qualitativer öffentlicher Raum, qualitativer öffentlicher Grünraum

Entwicklungsgebiet Radegunder Straße: Ausbau verdichtete Wohnbebauung mit qualitativen öffentlichen Räumen, neue Identität: „Radegunder Quartier“, neue Infrastruktur: Verkehrs-Hub, Nahversorger, Gastronomie, qualitativer öffentlicher Raum, qualitativer öffentlicher Grünraum, evtl. Kinderbetreuungseinrichtungen

P+R Fölling: Ausbau der Anbindung – Verstärkung der Identität: P+R -> Hub, neu Infrastruktur: Sharing, qualitative ÖV-Anbindung, Aufenthaltsort, qualitativer öffentlicher Raum

Entwicklungsgebiet Radegunder Straße  
Potenzial: verdichtete Wohnbebauung mit  
qualitativen öffentlichen Freiräumen



Abb.68: Entwicklungsstrategie Ebene 2. Strategie

## **Morphologie**

ehemalige Möbelfabrik Loran: große bestehende Struktur erhält neue Funktion, Rest- und Parkplatzflächen werden Aufenthaltsorte

Entwicklungsgebiet Radegunder Straße: kleinmaßstäblich verdichtete Bebauung und großzügige qualitative Freiräume entstehen, Verbindungsschneise zum Grüngürtel wird geschaffen

## **Verkehr**

### **aktive Mobilität**

Lückenschluss entlang der blau-grünen Achse Schöckelbach

Entwicklung der blau-grünen Achse Andritzbach

Verbindung der beiden blau-grünen Achsen Schöckel- und Andritzbach

Umnutzung der aufgelassenen Schienentrasse zwischen P+R Weinzödl und Andritz AG – Ausbau zur Pendlerroute, erschließt ebenfalls das Schulzentrum und bietet Anschluss an die beiden blau-grünen Achsen Andritz- und Schöckelbach

zusätzliche Verbindung Andritz-Mariatrost über Dürrgrabenweg und Ziegelstraße/ Mariagrüner Straße

deutlichere und stärkere Verbindung zwischen bestehendem Radweg am Mariatroster Bach und der Mariatroster Straße

### **öffentlicher Verkehr**

Taktverdichtung der bestehenden Buslinien in dem Gebiet auf 5- bis 15-Minuten-Taktungen (vgl. Mobilitätskonzept Christian Kozina)

eine neue Buslinie verbindet Andritz und Mariatrost direkt über die Route Ziegelstraße/ Mariagrüner Straße

Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 / 5 zur Anbindung des Schulzentrums und der Andritz AG

Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 zur Anbindung des P+R Fölling, um dessen Attraktivität und Auslastung zu erhöhen

Abb.69: Entwicklungsstrategie Ebene 2, aktive Mobilität



### **städtischer öffentlicher Raum**

P+R Weinzödl: Ausbau zum Hub – qualitativer öffentlicher Raum mit Hub-Funktion entsteht, nicht-kommerzielle Flächen

ehemalige Möbelfabrik Loran: Ausbau zum Sportzentrum Loran – neuer qualitativer öffentlicher Raum mit Aufenthaltsqualität und Funktionalität für aktive Mobilität entsteht, kommerzielle und nicht-kommerzielle Flächen

Entwicklungsgebiet Radegunder Straße: neuer qualitativer öffentlicher Raum mit Aufenthaltsqualität, Hub-Funktion und Funktionalität für aktive Mobilität entsteht, kommerzielle und nicht-kommerzielle Flächen

Andritz AG: neuer öffentlicher Platz mit ÖV-Haltestelle und Aufenthaltsbereich entsteht beim Haupteingang der Andritz AG

### **private Freiräume**

Schulsportplätze (z. B. Schulzentrum Andritz, Schulzentrum Mariatrost, Ortweinschule) werden außerhalb der Schulzeiten für AnrainerInnen zugänglich gemacht

Parkplätze größerer Einzelhandelszentren in der Nähe von Wohnbebauungen (z. B. Shoppingcenter Arlandgrund, St. Veiter Kreuzung, Hofer Fölling) dürfen außerhalb der Geschäftszeiten als Markt- oder Sportplätze verwendet werden

Parkplätze, die Barrieren zwischen öffentlichen Räumen darstellen, müssen Durchwegungen zulassen (bspw. Hofer und DM Fölling, Hofer Stattegger Straße)

### **Grünräume**

Lückenschluss entlang der blau-grünen Achse Schöckelbach,

Entwicklung der blau-grünen Achse Andritzbach

Verbindung der beiden blau-grünen Achsen Schöckel- und Andritzbach

Umnutzung der aufgelassenen Schienentrasse zwischen P+R Weinzödl und Andritz AG – Ausbau zur Pendlerroute durchs Wasserschutzgebiet

deutlichere und stärkere Verbindung zwischen bestehendem Radweg am Mariatroster Bach und der Mariatroster Straße

Abb.70: Entwicklungsstrategie Ebene 2, öffentlicher Verkehr



Integration des Mariatroster Teichs in das Netzwerk öffentlicher Räume  
Bessere Anbindung des Naturschutzgebietes Rielteich für die aktive Mobilität  
Ausbau des öffentlichen Grünraums entlang des Schöcklbachs inklusive Wasserschutzbereich  
Entwicklungsgebiet Radegunder Straße: attraktive Durchwegung zum Grünraum im Osten wird geschaffen  
ehemalige Möbelfabrik Loran: attraktive grüne Anbindung zum Schöcklbach wird geschaffen

## **II. Strategiepläne und Maßnahmen periurbaner Raum Graz Süd**

Maßstab 1:35.000

Strategieplan periurbaner Raum Graz Süd 01 „Bestand“

Strategieplan periurbaner Raum Graz Süd 02 „Zentren/Potenziale“

Strategieplan periurbaner Raum Graz Süd 03 „Strategie“

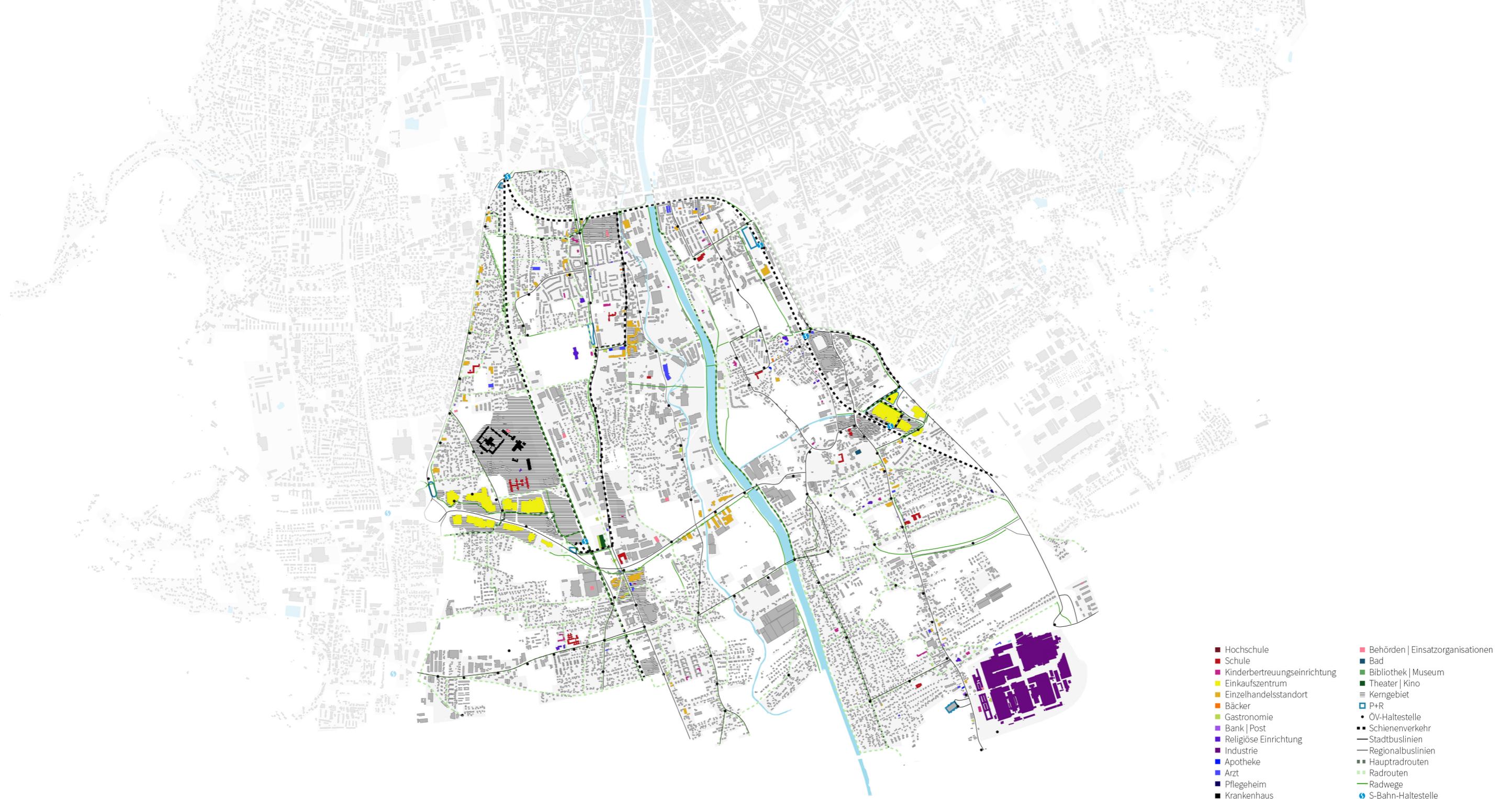
Strategieplan periurbaner Raum Graz Süd 04 „aktive Mobilität“

Strategieplan periurbaner Raum Graz Süd 05 „Öffentlicher Verkehr“

## **Bestand**

Zu den bestehenden Zentren im periurbanen Raum Süd gehören der Bahnhof Don Bosco, der Ostbahnhof, das Stadion Liebenau, das Shoppingcenter Murpark, das Magna Steyr Fahrzeugtechnik-Werk, der Zentralfriedhof, das Landeskrankenhaus Süd, das Shoppingcenter West, das Brauquartier und der Bahnhof Puntigam. Diese werden durch die Nebenzentren Seifenfabrik, Puch-Museum, Schulzentrum Gradnerstraße und Bloc House Boulder-Halle ergänzt.

Abb.71: Entwicklungsstrategie Ebene 2, Bestand



## **Potenziale**

Potenziale für zukünftige Entwicklungen sehen wir vor allem an folgenden Standorten:

Seifenfabrik, Puch-Museum und Bloc House: Diese Nebenzentren bieten das Potenzial, sie zu einem gemeinsamen Freizeit-Zentrum Süd zu entwickeln. Die nötige Infrastruktur dafür ist bereits vorhanden. Sie müssten lediglich durch Neuorganisation der öffentlichen Räume und attraktivere Durchwegung besser verbunden werden.

Entwicklungsgebiet Gradnerstraße: Dieses Gebiet verfügt durch seine Nähe zu drei S-Bahnhöfen sowie zwei Shoppingcentern, mehreren Naherholungsgebieten und dem Flughafen Graz über eine einzigartige Lagegunst und somit über enormes Potenzial für Siedlungsentwicklungen.

Entwicklungsgebiet Petersbach: Hier besteht die größte Qualität eindeutig in der Lage an der Mur sowie dem Petersbach. Somit verfügt das Gebiet über außerordentliche Potenziale für Wohn- und Freizeitaktivitäten.

Entwicklungsgebiet Magna: Die Nähe zum größten Arbeitgeber der Umgebung, dem Magna Werk, bietet die Chance einer Entwicklung von Wohn- und Produktionsquartieren.

blau-grüne Achse Mur: Hier ist bereits eine Rad- und Fußwegeinfrastruktur vorhanden, die aber noch weiter verbessert werden kann. Zusätzlich kann die Verbindung zur Umgebung und der beiden Uferseiten zu einander weiter ausgebaut werden.

blau-grünen Achse Petersbach: Diese Achse ist bisher nicht erschlossen.

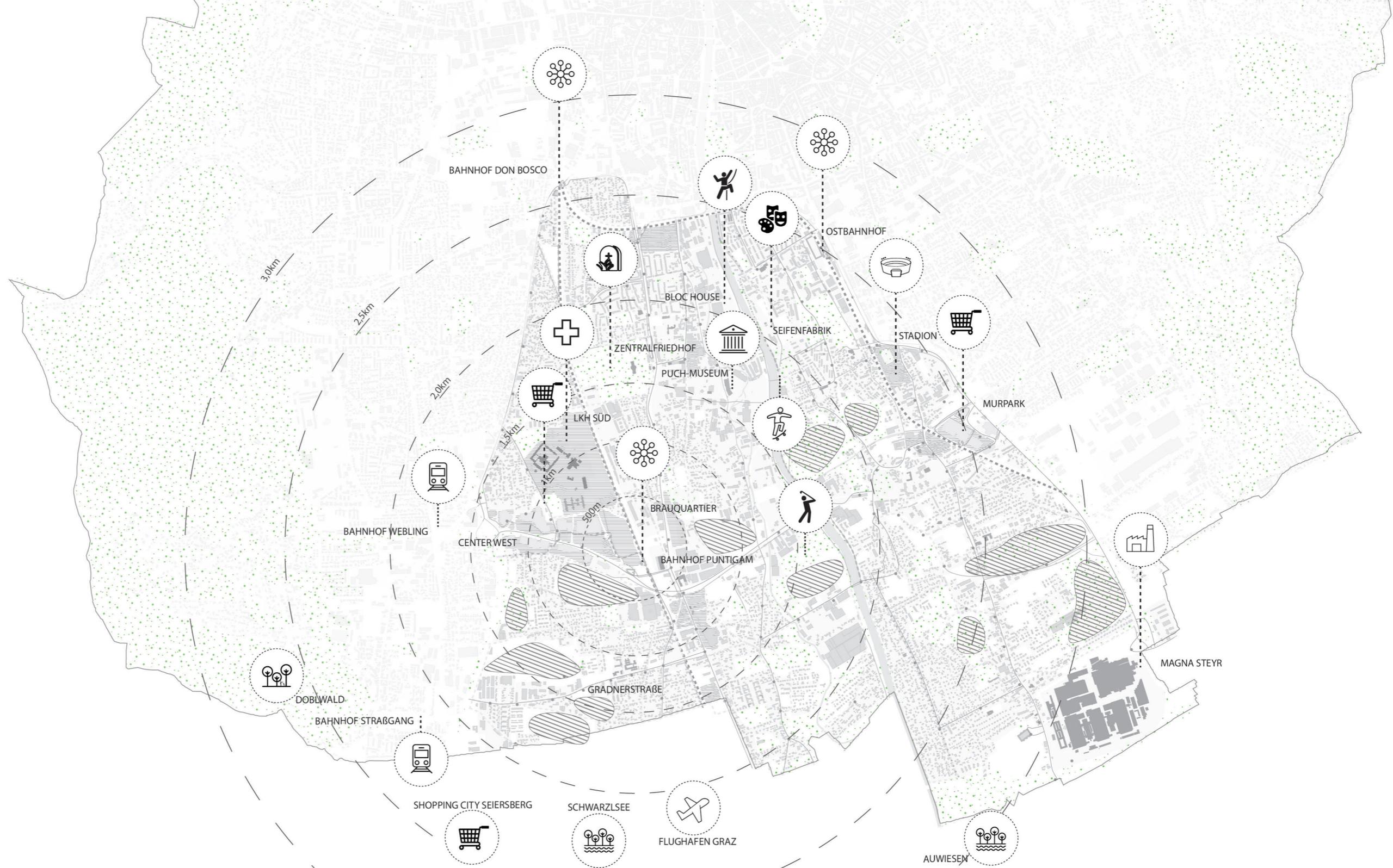


Abb.72: Entwicklungsstrategie Ebene 2. Zentren/Potenziale

## **Strategie**

Die Strategie für den periurbanen Raum Süd besteht darin, die Verbindungen zwischen den bestehenden Zentren – vor allem für aktive Mobilität – zu stärken und die bestehenden sowie die potenziellen zukünftigen Zentren besser an die umliegenden Naherholungsgebiete (Doblwald, Schwarzlsee, Auwiesen) und Versorgungs- und Verkehrsinfrastrukturen (Shoppingcenter West und Seiersberg, Flughafen Graz und S-Bahnhöfe Don Bosco, Webling und Straßgang sowie Ostbahnhof, Murpark und Stadion Liebenau) anzubinden. Darüber hinaus sollen die bestehenden Potenziale genutzt werden.

## **Funktionen**

Freizeitzentrum Seifenfabrik, Puch-Museum & Bloc House -> Ausbau zum Sport- und Kultur-Zentrum Süd: Ausbau und Verstärkung bereits bestehender Funktionen, neue Funktionen: Aufenthaltsort, Treffpunkt, evtl. Attraktivität für kleinen Nahversorger, Café o. Ä., öffentlicher Übergang über die Mur

Entwicklungsgebiet Gradnerstraße -> Ausbau Stadtteilzentrum Süd – Zusatz-Funktionen: verdichtete Wohnbebauung mit qualitativen öffentlichen Räumen, Arbeit, Produktion, Wohnen, Aufenthaltsort, Grünräume, Verkehrs-Hub, Nahversorger, Gastronomie, Bildung

Entwicklungsgebiet Petersbach -> Ausbau zum Wohn- und Freizeit-Quartier – Zusatz-Funktionen: Wohnen, Freizeit am Wasser, blau-grüne Achse Petersbach, qualitative öffentliche Räume, Verkehrs-Hub

Entwicklungsgebiet Magna -> Ausbau zum Quartier Wohnen und Arbeiten – Zusatz-Funktionen: Produktion, temporäres und langfristiges Wohnen und Arbeit inklusive qualitativer öffentlicher Räume

## **Infrastruktur**

Freizeitzentrum Seifenfabrik, Puch-Museum & Bloc House: Ausbau zum Freizeitzentrum Süd – Verstärkung der Identitäten: Sportzentrum, Kulturzentrum neue Identität: Sport-, Kultur- und Veranstaltungszentrum -> neu Infrastruktur: Veranstaltungshalle, Rad-Verbindung über die Mur und zwischen den Teilen des Freizeitentrums, qualitativer öffentlicher Raum, evtl. Nahversorger, Café o. Ä.

Entwicklungsgebiet Gradnerstraße: Ausbau, neue Identität: „Stadtteilzentrum Süd“, neue

-  Verkehrs-HUB
-  Potenzial Stadtteilzentrum
-  Potenzial Wohnen und Produktion
-  Potenzial Wohnen und Freizeit am Wasser
-  Potenzial Freizeitzentrum

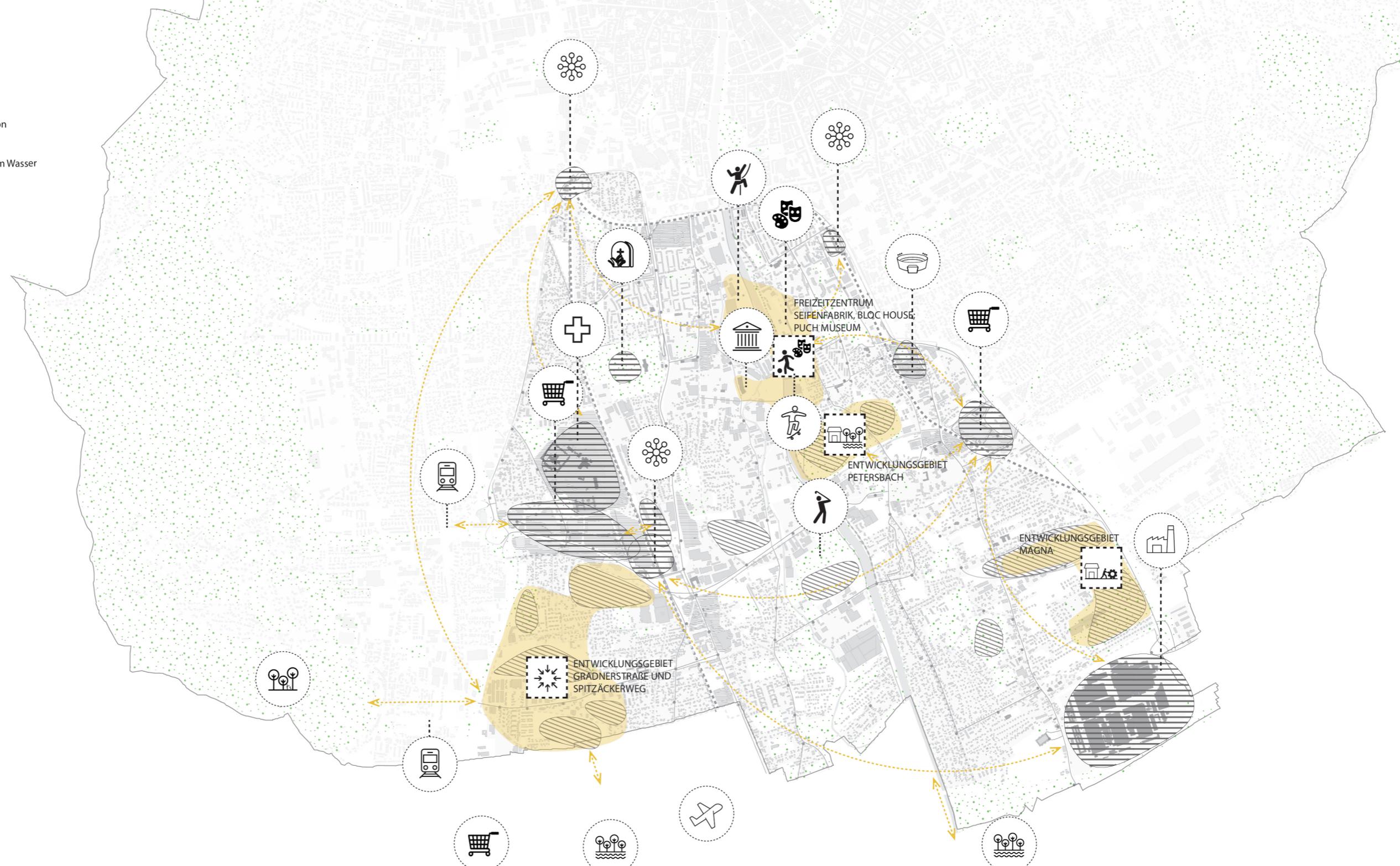


Abb.73: Entwicklungsstrategie Ebene 2, Strategie

Infrastruktur: Kinderbetreuungseinrichtungen, Verkehrs-Hub, neue Buslinie, Nahversorger, Gastronomie, qualitativer öffentlicher Raum, qualitativer öffentlicher Grünraum

Entwicklungsgebiet Petersbach: Ausbau verdichtete Wohnbebauung mit großzügigen öffentlichen Grünräumen, neue Identität: „Wohn- und Freizeitquartier“, neue Infrastruktur: Verkehrs-Hub, neue Buslinie, qualitativer öffentlicher Raum, qualitativer öffentlicher Grünraum, evtl. Nahversorger, Gastronomie, Kinderbetreuungseinrichtungen

Entwicklungsgebiet Magna -> Ausbau zum Quartier Wohnen und Arbeiten, neue Identität: Wohnen, neue Infrastruktur: temporäres Wohnen, Verkehrs-Hub, qualitativer öffentlicher Raum, evtl. Nahversorger, Gastronomie

### **Morphologie**

Freizeitzentrum Seifenfabrik, Puch-Museum & Bloc House: große Strukturen um Veranstaltungshalle erweitert, Rest- und Parkplatzflächen werden Aufenthaltsorte

Entwicklungsgebiet Gradnerstraße: verdichtete Bebauung mit urbanen Qualitäten und großzügige qualitative Freiräume

Entwicklungsgebiet Petersbach: kleinmaßstäbliche verdichtete Wohnbebauung mit großzügigen öffentlichen Freiräumen am Wasser

Entwicklungsgebiet Magna -> größere verdichtete Wohnbebauung mit öffentlichen Freiräumen

### **Verkehr**

#### **aktive Mobilität:**

Lückenschluss entlang der blau-grünen Achse Mur, der Triester Straße sowie Liebenauer Tangente und Conrad-von-Hötzendorf-Straße

Entwicklung der blau-grünen Achse Petersbach

Verbindungen von der zentralen aktiven Mobilitäts-Achse Mur zu den umliegenden S-Bahnhöfen, Shoppingcentern und Entwicklungsgebieten

Verlängerung der Radverbindung entlang der S-Bahntrasse Am Wagrain bis hin zum Bahnhof Don Bosco

neue Verbindung entlang der Autobahn und Kärntnerstraße sowie zwischen Shoppingcenter West und Seiersberg

-  Verkehrs-HUB
-  Potenzial Stadtteilzentrum
-  Potenzial Wohnen und Produktion
-  Potenzial Wohnen und Freizeit am Wasser
-  Potenzial Freizeitzentrum

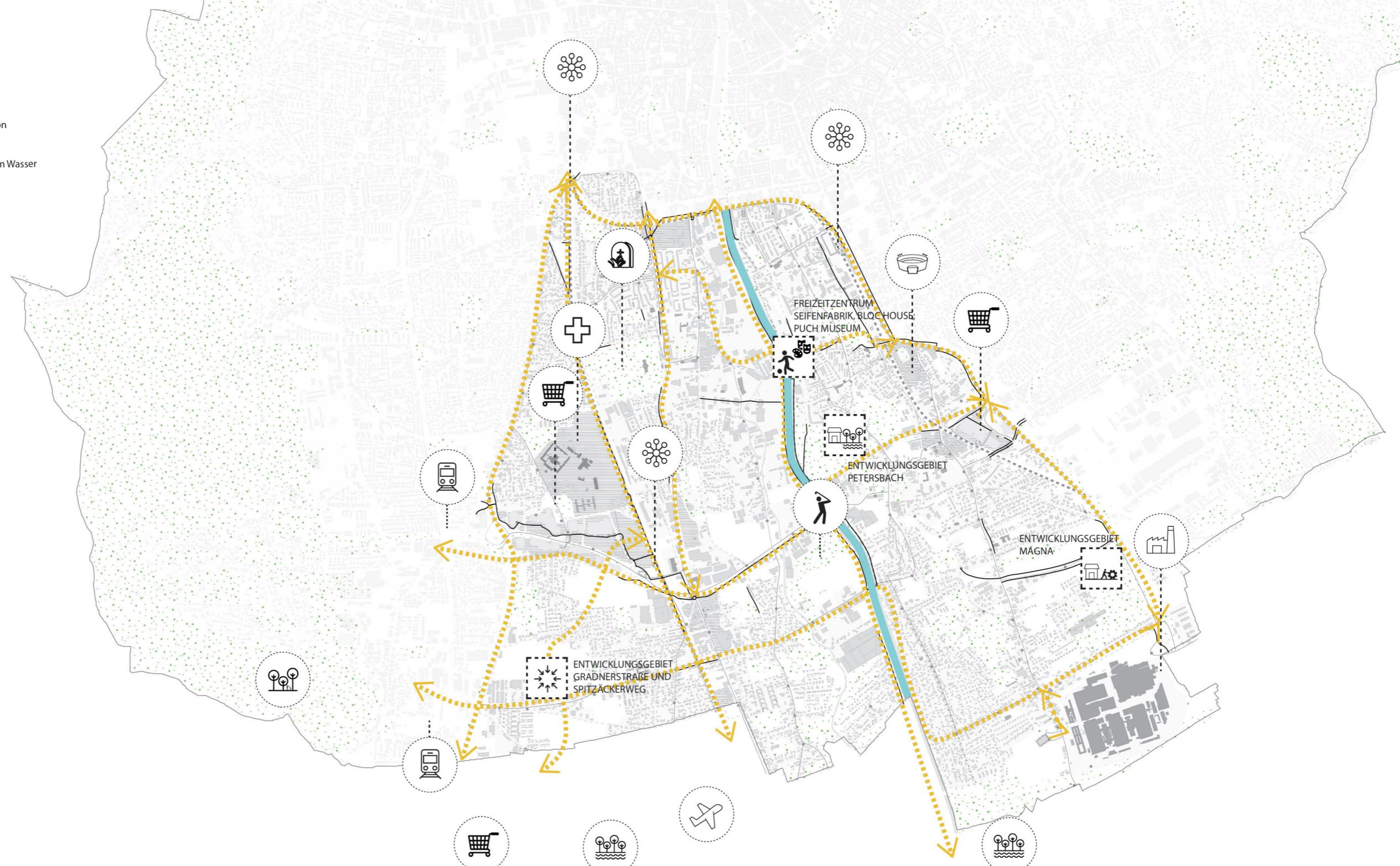


Abb. 74: Entwicklungsstrategie Ebene 2, aktive Mobilität

### **öffentlicher Verkehr:**

Taktverdichtung der bestehenden S-Bahn-Linien auf 15-Minuten-Takt (vgl. Mobilitätskonzept Christian Kozina)

Taktverdichtung der bestehenden Buslinien auf 5- bis 15-Minuten-Taktungen (vgl. Mobilitätskonzept Christian Kozina)

eine neue Buslinie verbindet die Shoppingcenter West und Seiersberg und erschließt dabei das Entwicklungsgebiet Gradnerstraße

eine neue Bushaltestelle der Linie 64 erschließt das Entwicklungsgebiet Petersbach und verbindet es direkt mit der S-Bahnhaltestelle Murpark

### **städtischer öffentlicher Raum**

Freizeitzentrum Seifenfabrik, Puch-Museum & Bloc House: Neuorganisation des öffentlichen Raumes schafft bessere Verbindungen für Rad- und Fußverkehr sowie Aufenthaltszonen

Entwicklungsgebiet Gradnerstraße: „Stadtteilzentrum Süd“ bietet vielfältige neue öffentliche Räume mit urbanen Qualitäten: Markt-Platz, Verkehrs-Hub, Flanier-Meile, kommerziell und nicht-kommerziell

Entwicklungsgebiet Petersbach: schafft neue öffentliche Räume als Quartierszentrum, Verkehrs-Hub

Entwicklungsgebiet Magna -> schafft neue öffentliche Räume, kommerziell und nicht-kommerziell

öffentlicher Raum vor dem Zentralfriedhof wird umgestaltet und aufgewertet

### **private Freiräume**

Schulsportplätze (z. B. Nippelgasse, sowie alle neu entstehenden) werden außerhalb der Schulzeiten für AnrainerInnen zugänglich gemacht

Parkplätze größerer Einzelhandelszentren in der Nähe von Wohnbebauungen wie die des Shoppingcenter West oder des Spar-Marktes in der Ziehrergasse sowie alle neu entstehenden werden außerhalb der Geschäftszeiten für BewohnerInnen der Umgebung nutzbar



### **Grünräume und blau-grüne Verbindungen**

Lückenschluss entlang der blau-grünen Achse Mur

Entwicklung der blau-grünen Achse Petersbach

bestehende und zukünftige Zentren werden für die aktive Mobilität besser an die umliegenden Naherholungsgebiete (Doblwald, Schwarzlsee, Auwiesen) angeschlossen

Entwicklungsgebiet Gradnerstraße: großzügige öffentliche Grünräume mit vielfältigen Nutzungen sind Teil der Entwicklung

Entwicklungsgebiet Petersbach: schafft neue großzügige öffentliche Grünräume am Wasser

### III. Planungsablauf

Grundsätzlich zeigen die hier dargestellten Pläne eine langfristige Entwicklungsstrategie, die auch dementsprechend auf einen längeren Zeitraum geplant und umgesetzt werden muss. Innerhalb der vorgeschlagenen Maßnahmen muss zwischen kurz-, mittel- und langfristigen unterschieden werden. Zu den sehr kurzfristig umsetzbaren gehören zum Beispiel die Mehrfachnutzung der privaten bzw. halböffentlichen Freiräume sowie die Taktverdichtungen des öffentlichen Verkehrs. Mittelfristig sind die neuen öffentlichen Verkehrsverbindungen, die Platz- und Grünraumgestaltungen sowie der Ausbau der blau-grünen Verbindungen zu gewährleisten. Langfristig sind die Siedlungsentwicklungen zu planen.

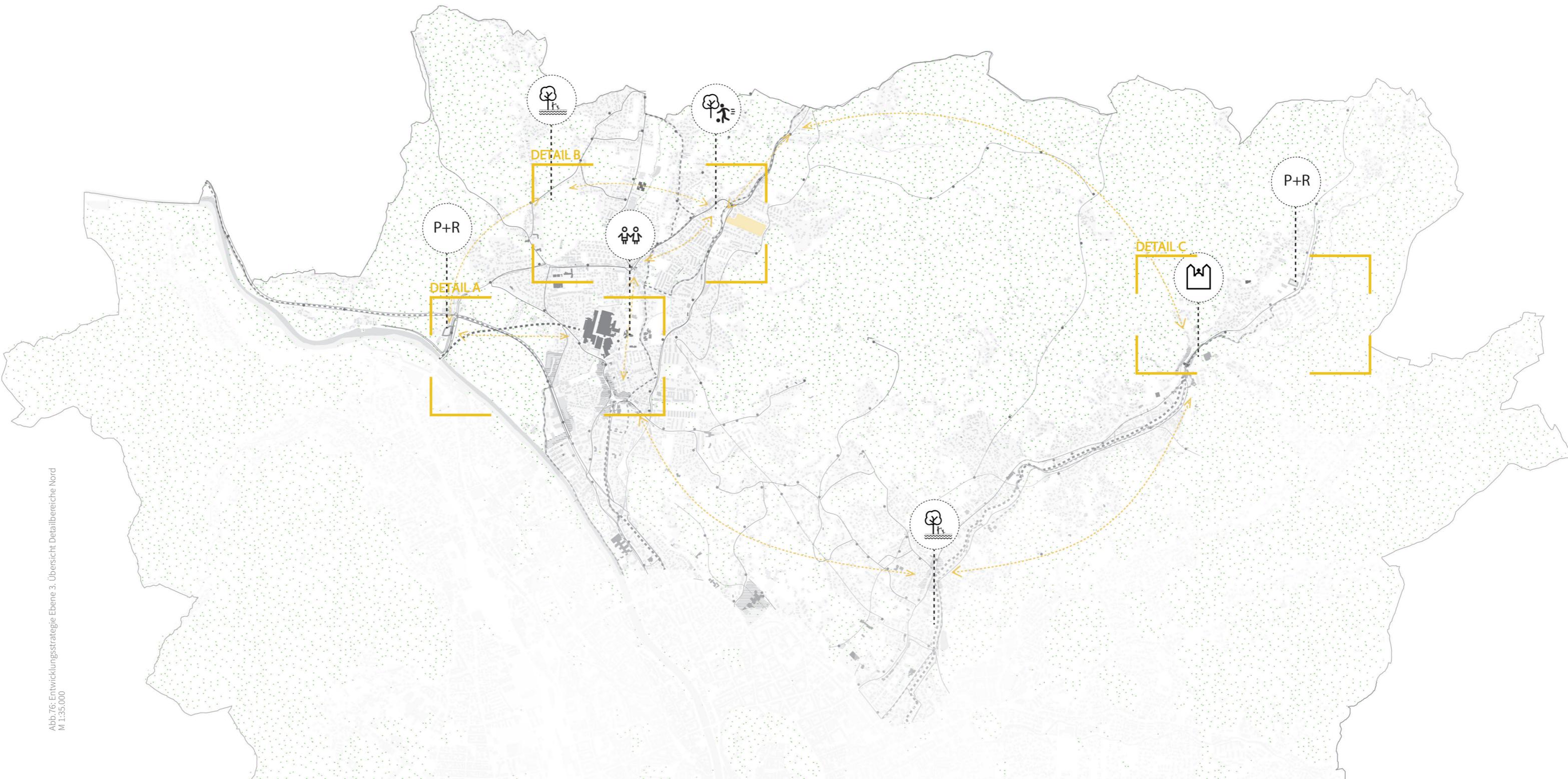
Die Stadt Graz sollte im Laufe dieses Prozesses dafür Sorge tragen, dass so viel wie möglich zeitgerecht vorbereitet wird. Das heißt Flächenwidmungs- und Rahmenpläne mit den entsprechenden Aufschließungserfordernisse müssen schnellstmöglich erstellt und benötigte Flächen, sobald sie verfügbar sind, gekauft werden.

Beim Vergleich der beiden behandelten Teilräume (Nord und Süd) fällt auf, dass diese beiden Räume sich (wie schon in der Analyse vgl. Kapitel 6.c.III beschrieben) in vollkommen unterschiedlichen Phasen der Entwicklung befinden. Im Norden sind nur noch wenige Flächen verfügbar. Die vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich deshalb in erster Linie auf die Schaffung öffentlicher Räume und Verbindungen und sind dementsprechend kurzfristiger umsetzbar als die großen Siedlungsentwicklungen, die im Süden empfohlen werden.

**c. Entwicklungsstrategie Ebene 3 | Detailbereiche**

**I. Detailbereiche periurbaner Raum Graz Nord**

Übersichtsplan



## **Detailbereich Nord A**

### **Konkretisierung der Maßnahmen**

**Radwegverbindungen** Der neue Radweg verbindet den P+R Weinzödl mit dem Murradweg, der Andritz AG, dem Jugendzentrum und der Volksschule Andritz und bindet diese an den Schöckelbach-Radweg und die Radegunder Straße an. Dabei werden außerdem der Golfclub Andritz, Kleingartensiedlungen sowie Fußball- und Tennisplätze für den Radverkehr erschlossen. Des Weiteren führt ein Radweg entlang der Stattegger Straße in Richtung Oberandritz.

**öffentlicher Verkehr** Am Standort des bisherigen P+R Weinzödl entsteht ein multimodaler Hub mit öffentlicher Verkehrsanbindung, Car- und Bikesharing

Die Straßenbahnlinien 4 und 5 werden um die Andritz AG weitergeführt und binden damit außerdem die Volksschule und das Jugendzentrum Andritz sowie die nördliche Bebauung und Einkaufsmöglichkeit an.

**Mehrfachnutzung** Über den Parkplatz der Hofer-Filiale und der Andritz AG soll der bestehende Radweg am Ursprungsweg sowie das Jugendzentrum fußläufig und per Rad direkt angebunden werden.

**Andritz AG** Die Andritz AG ist der größte Arbeitgeber der Umgebung und erhält durch bessere Anbindung und einen neuen Vorplatz größere Präsenz im Stadtbild.

**Leitgedanke** Bessere Verbindungen für den öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität zwischen dem Hauptplatz, der Andritz AG, den Kinderbetreuungseinrichtungen und dem P+R Weinzödl sollen die faktisch kurzen Distanzen auch gefühlt verringern sowie die Wege zwischen ihnen attraktiver gestalten. Öffentliche Plätze mit Aufenthaltsqualitäten werden den BewohnerInnen zur Verfügung gestellt.



Abb. 77: Entwicklungsstrategie Ebene 3, Detailbereich Nord A  
M 1:5.000

-  Radinfrastruktur neu
-  Radinfrastruktur Bestand
-  Straßenbahn neu
-  Straßenbahn Bestand
-  Mobility Hub

## Status Quo

Der Haupteingang zur Andritz AG verfügt über keine öffentlichen Platz-Qualitäten, sondern wird als Parkplatz genutzt. (Abb. 78)



Abb. 78: Haupteingang Andritz AG

Der P+R Weinzödl ist völlig überlastet und schlecht angebunden. (Abb. 79)



Abb. 79: P+R Weinzödl

Die stillgelegten Gleise zur Andritz AG werden sich bereits jetzt als Spazierweg angeeignet, obwohl sie durch Zäune ringsum abgegrenzt und attraktiv sind. (Abb. 80)



Abb. 80: stillgelegte Gleise zur Andritz AG

Der große monofunktionale Hofer Parkplatz versperrt den Durchgang zum Radweg, zu Kinderbetreuungseinrichtungen und weiteren Einzelhandelsunternehmen. (Abb. 81)



Abb. 81: Parkplatz Hofer

Die Volksschule Andritz hat keinen öffentlichen Vorplatz und ist von ihrer Umgebung abgeschlossen und für alle Verkehrsmodi schlecht angebunden. (Abb. 82)



Abb. 82: Volksschule Andritz



## Detailbereich B

### Konkretisierung der Maßnahmen

**Radwegverbindungen** Ein neuer Radweg verbindet das neu angelegte Sportzentrum Loran und dem Gebäudekomplex der Primus GmbH.

Die neue blau-grüne Verbindung zwischen Primus GmbH und Kindergarten Stattegger Straße erschließt außerdem das Naturschutzgebiet Rielteich.

Ein weiterer Radweg verbindet die Primus GmbH mit der Andritz AG und dem Jugendzentrum Andritz entlang der Stattegger Straße.

**Sportzentrum Loran** Im ehemaligen Möbelhaus Loran entsteht ein Sportzentrum mit diversen Aktivitätsangeboten. Ein davorliegender öffentlicher Park dient als Erholungsgebiet aber auch als verbindendes Element zwischen Sportzentrum, bestehendem Radweg entlang des Schöckelbachs und dem neu entstehenden Hub Radegunder Straße im neuen Entwicklungsgebiet.

**St. Veiter Kreuzung** Auf dem Gelände der Primus GmbH entsteht ein neuer Vorplatz, der eine Alternativroute zur Umfahrung der St. Veiter Kreuzung für aktive Mobilität bietet und eine weiterführende Verbindung in Richtung des nördlichen Kindergartens in der Stattegger Straße schafft.

**Naturschutzgebiet Rielteich** Das Naturschutzgebiet um den Rielteich ist eine naturbelassene Landschaft bestehend aus kleinen Laubwäldern, Agrarflächen, und Wiesen. Im Osten befinden sich Sportflächen, die von der Stadt Graz kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Das Gebiet ist eine grüne Verbindung zwischen Oberandritz und St. Veit.

### Leitgedanke

Das Sportzentrum Loran und der HUB Radegunder Straße mit anschließendem Park bilden ein Zentrum für Oberandritz. Durch die fortgeschrittene Siedlungsentwicklung besteht in diesem Gebiet nur noch wenig Möglichkeiten, öffentliche Räume anzubieten. Das Zentrum wäre der erste strukturierte Platz mit grünem Wohlgefühlcharakter im gesamten Andritzer Raum. Der Vorplatz vor dem Gebäudekomplex der Primus GmbH ist ein Knotenpunkt für aktive Mobilität. Diese wird in den überlasteten Einzugsstraßen bis jetzt nicht berücksichtigt.



Abb. 84: Entwicklungsstrategie Ebene 3, Detailbereich Nord B, M 1:5.000

- Radinfrastruktur neu
- - - Radinfrastruktur Bestand
- Mobility Hub

St. Veit

Stattegg

Sportzentrum Loran

Kindergarten Statterger Straße

Naturschutzgebiet

Sportflächen Stadt Graz

Primus GmbH

Hub Radegunder Straße

Ausbildungszentrum

St. Veit Kreuzung

Andritz AG

St. Veiter Straße

Weinitzenstraße

Siglweg

Schöcklbach

Radegunder Straße

Stattegger Straße

Amlachbach

## Status Quo

Die alte Möbelfabrik Loran wird nicht mehr genutzt und verfällt langsam. Das Gelände ist abgesperrt. (Abb. 85)



Abb. 85: Möbelfabrik Loran

Die Weinitzenstraße verfügt lediglich über einen schmalen Streifen für Fußgänger und Radinfrastruktur. Qualitative öffentliche Freiräume sind nicht vorhanden. (Abb. 86)



Abb. 86: Weinitzenstraße Höhe Loran

Die St. Veiter Kreuzung und Weinitzenstraße sind lediglich für den Autoverkehr ausgerichtet. Nur ein schmaler Streifen ist für Fußgängerverkehr verwendbar. (Abb. 87)



Abb. 87: St. Veiter Kreuzung

Das Naturschutzgebiet Rielteich wird zwar zur Naherholung genutzt, ist aber sehr schlecht erreichbar. (Abb. 88)



Abb. 88: Naturschutzgebiet Rielteich

Das Potenzialgebiet Radegunderstraße ist bereits als Aufschließungsgebiet gewidmet und bildet die letzte größere Baulandreserve von Andritz. (Abb. 89)



Abb. 89: Potenzialgebiet Radegunderstraße

Ausblick



## Detailbereich C

### Konkretisierung der Maßnahmen

**Radwegverbindungen** Eine Weiterführung der blau-grünen Verbindung in Richtung Norden entlang des Mariatroster Baches entsteht.

Eine neue Verbindung führt von der Basilika Mariatrost in Richtung Nordwesten zum nahegelegenen Klettersteig und weiter nach Andritz über die Ziegelstraße.

**öffentlicher Verkehr** Die bestehende Straßenbahnlinie 1 endet am Trammuseum. Um eine optimale Anbindung für Pendler zu schaffen, wird die Straßenbahn bis zum entstehenden Hub Fölling mit dem bestehenden P+R verlängert.

**Mehrfachnutzung** Südlich des Hubs Fölling auf den Parkplatzflächen der angrenzenden Einkaufsmöglichkeiten entsteht ein öffentlicher Platz.

**Leitgedanke** Die Interventionen im Mariatroster Raum verbinden die bereits geschehene Siedlungsentwicklung jenseits der öffentlichen Infrastruktur. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie ermöglicht es Pendlern, rascher in das Stadtgebiet zu gelangen. Der bestehende Radweg entlang der Bestandsgleise und dem Mariatroster Bach wird Richtung Norden erweitert, um den BewohnerInnen der bereits entstandenen Siedlungen eine sichere Anbindung für aktive Mobilität zu schaffen.



Klamm  
←

Fölling  
↑

HUB Fölling

P+R

Mariatroster Straße

Tullbach

Weinischer Straße

Mariatroster Bach

Basilika  
Mariatrost

Steirisches  
Trammuseum

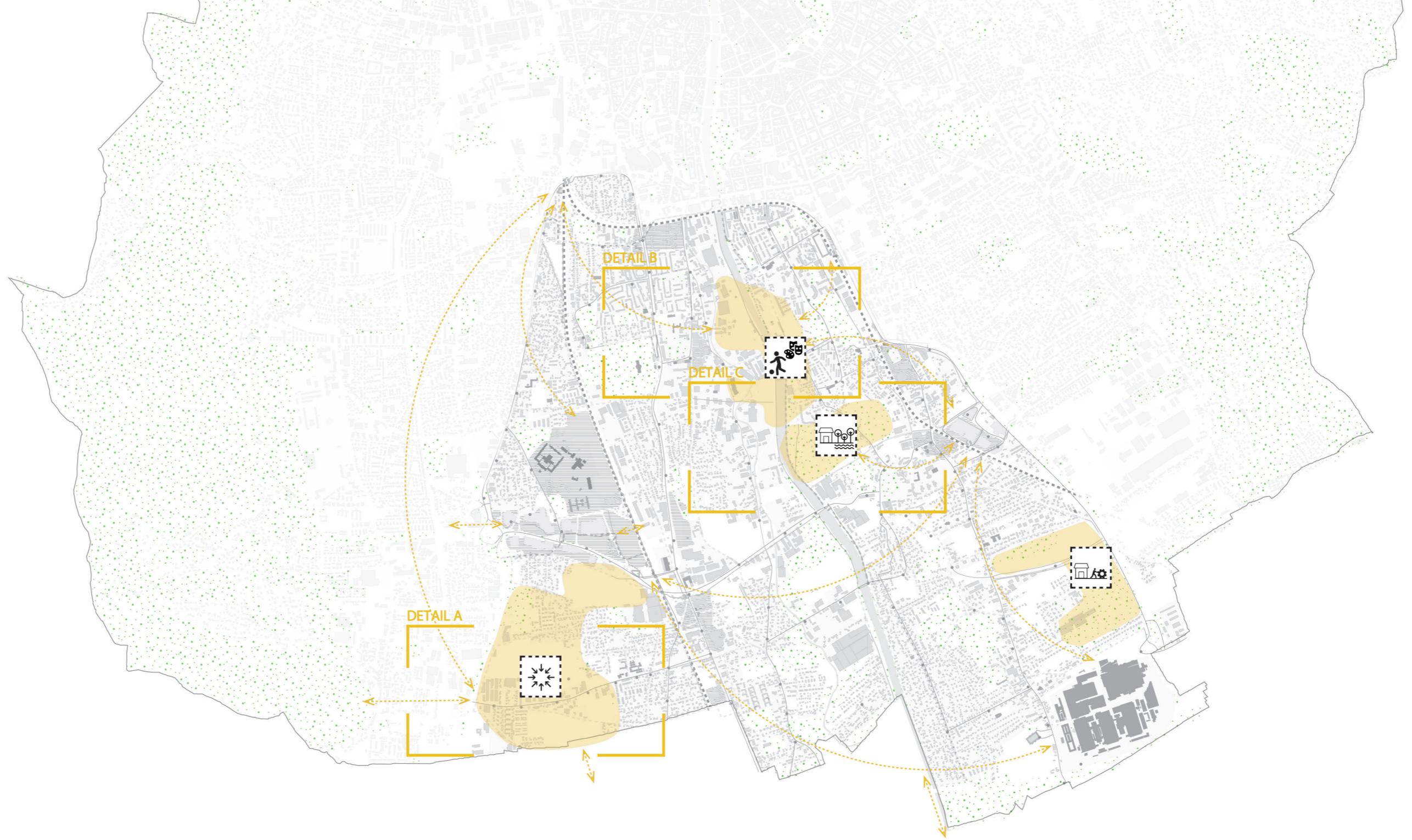
Zentrum  
←

Abb.91: Entwicklungsstrategie Ebene 3, Detailbereich Nord C  
M 1:5.000

- Radinfrastruktur neu
- Radinfrastruktur Bestand
- Straßenbahn neu
- Straßenbahn Bestand
- Mobility Hub

## II. **Detailbereiche periurbaner Raum Graz Süd**

Übersichtsplan



## **Detailbereich A**

### **Konkretisierung der Maßnahmen**

**Radwegeverbindungen** Das entstehende Radwegenetz zieht sich über das gesamte Entwicklungsgebiet und integriert sich in das bestehende Grazer Radwegenetz. Die Bestandsstraßen Gradnerstraße und Spitzäckerweg werden in Breite und Straßenquerschnitt an die neuen Anforderungen angepasst.

**Öffentlicher Verkehr** Im gesamten Entwicklungsgebiet um die Gradnerstraße und den Spitzäckerweg werden die bestehenden Busverbindungen dichter getaktete. Zusätzlich wird eine neue Buslinie die Shoppingcenter West und Seiersberg verbinden und dabei das neu entwickelte Siedlungsgebiet erschließen. An den neuen Haltestellen entstehen multimodale Hubs.

**Entwicklungsgebiet Gradnerstraße und Spitzäckerweg** Diese Gebiete entstehen auf den größten aktuell noch unbebauten Leerflächen in Graz. Es werden Siedlungen mit hoher Dichte in einer Komposition aus sorgfältig strukturierten öffentlichen Grün- und Freiräumen und öffentlicher Infrastruktur geschaffen. Die Grünräume dienen dabei als Verbindungs-, Erholungs- und Pufferzonen zwischen Bebauungen und Straßen. Diese sind öffentlich zugänglich.

### **Kindergarten Nippelgasse sowie Volksschule und Neue Mittelschule (VS+NMS) Puntigam**

Das Bildungszentrum wird als Bestand in den neuen Planungsgedanken integriert. Es entstehen öffentlich zugängliche Plätze vor und zwischen den Gebäuden.

**Leitgedanke** Das neu entwickelte Gebiet soll ein Beispiel für eine hohe Bebauungsdichte in Kombination mit qualitativem öffentlichem Raum darstellen. Es entsteht ein Netzwerk öffentlicher und halb-öffentlicher Räume, deren Qualitäten mit jenen der neuen Siedlungen ineinandergreifen. Die aktive Mobilität wird durch die strategisch gute Anbindung an die nahegelegenen S-Bahnhöfe Straßgang und Puntigam und durch Hubs in jedem Baufeld gestärkt.

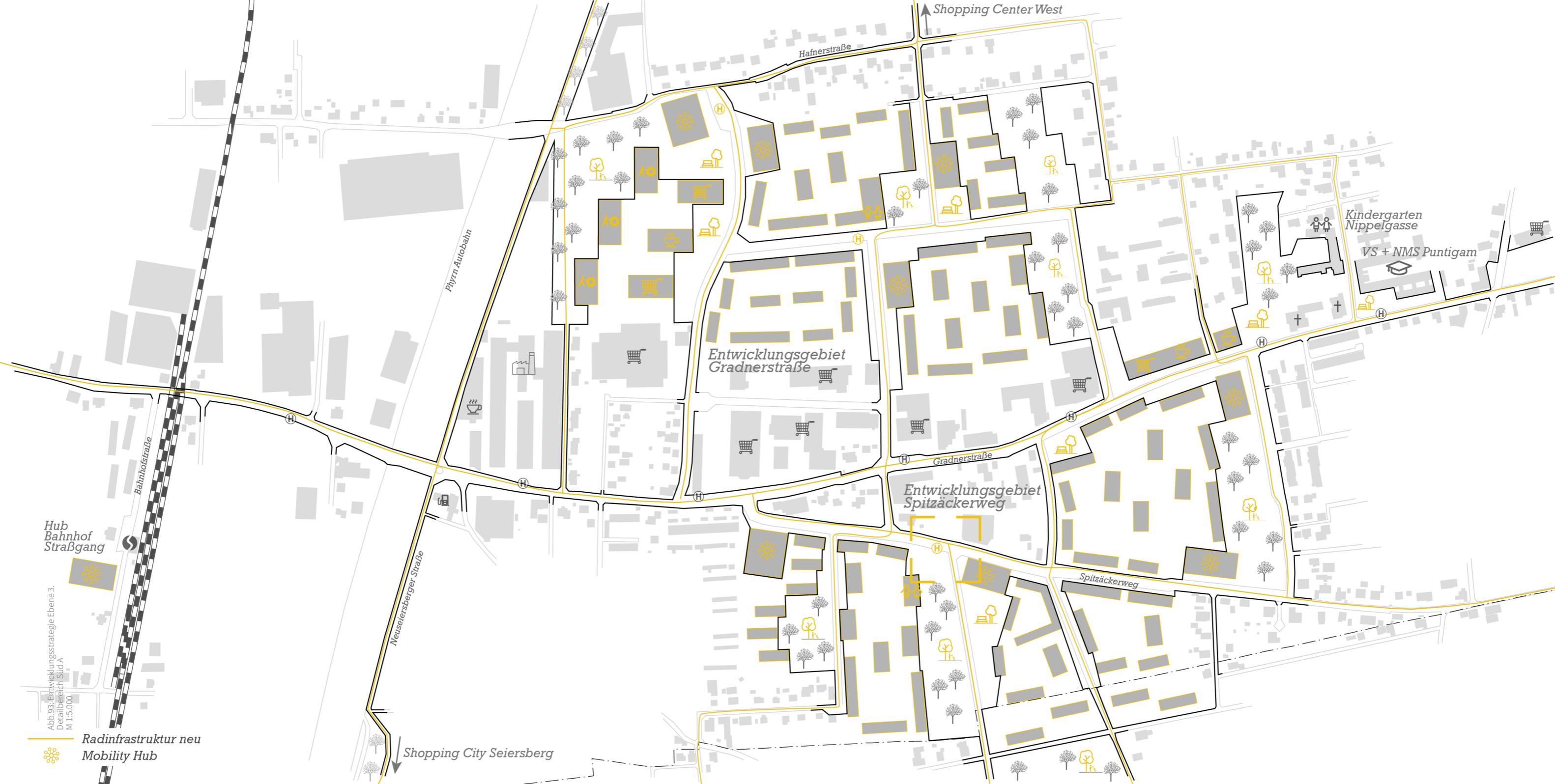


Abb. 93: Entwicklungsstrategie Ebene 3.  
Detailbereich Süd A  
M 1:5.000

Radinfrastruktur neu  
Mobility Hub

Hub  
Bahnhof  
Straßgang

Entwicklungsgebiet  
Gradnerstraße

Entwicklungsgebiet  
Spitzäckerweg

Kindergarten  
Nippelgasse  
VS + NMS Puntigam

Shopping City Seiersberg

Shopping Center West

## Status Quo

Das Potenzialgebiet Gradnerstraße ist als Aufschließungsgebiet gewdment, Infrastrukturen sind momentan aber de facto wie nicht vorhanden. (Abb. 94)

Abb. 94: Potenzialgebiet Gradnerstraße



Betonierte Restflächen liegen Kontextlos zwischen den Feldern und werden nicht genutzt aber dennoch abgesperrt. (Abb. 95)

Abb. 95: ungenutzte Restflächen



Der Spitzäckerweg liegt zwischen Feldern, Industrieanlagen und Einfamilienhäusern. Er wird als Erschließungsstraße sowie Spazierweg verwendet, verfügt aber über keinerlei Infrastrukturen. (Abb. 96)

Abb. 96: Potenzialgebiet Spitzäckerweg



Straßenraum und Haltestellen der Gradnerstraße bieten keinerlei Aufenthaltsqualität. (Abb. 97)

Abb. 97: Bushaltestelle Industriepark Gradnerstraße



Der Straßenraum der Hafnerstraße ist lediglich auf den MIV ausgerichtet. Infrastrukturen für aktive Mobilität sind nicht vorhanden. (Abb. 98)

Abb. 98: Hafnerstraße



Ausblick



Abb. 99: Schumannstr., Detailbereich Süd A

## Detailbereich B

### Konkretisierung der Maßnahmen

**Radwegverbindungen** Es entsteht ein neues Radwegenetz, das die neu gebildeten Zentren um die Seifenfabrik, das Bloc House, den Zentralfriedhof und das Puch Museum optimal verbindet. Die derzeit privat genutzte Brücke über die Mur im Bereich des Bloc House wird als Fahrradbrücke für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht.

**Öffentliche Verkehrsmittel** Im gesamten Gebiet um das neue Freizeitzentrum werden die bestehenden Busverbindungen dichter getaktet. Ein besonderes Augenmerk ist hierbei auf die Sicherheit und die Vernetzung mit der aktiven Mobilität zu legen.

**Zentralfriedhof** Vor dem Eingang zum Zentralfriedhof entsteht ein öffentlicher Platz mit multimodalem Hub.

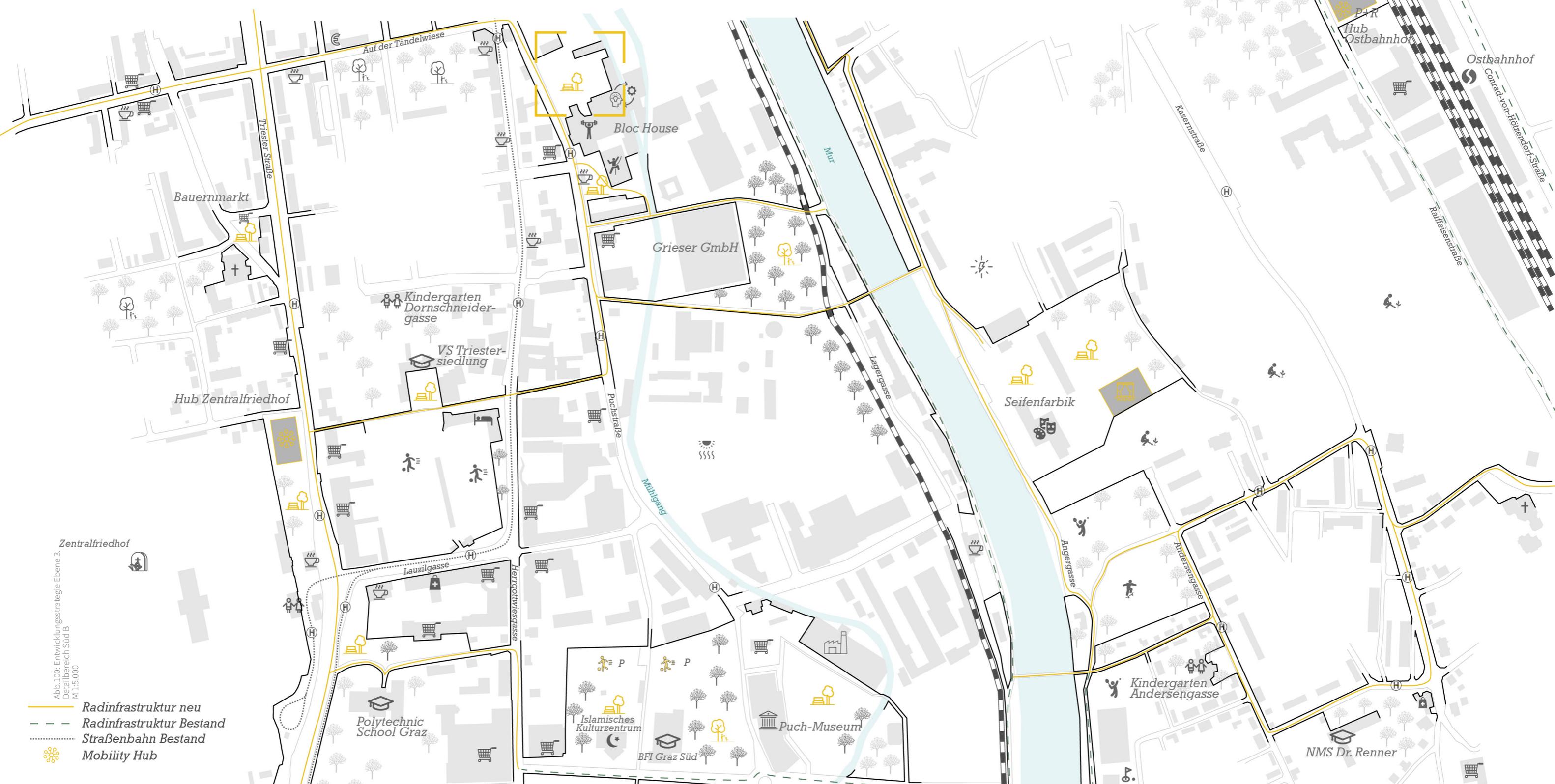
**Bloc House** Das Bloc House ist eine Boulderhalle in einem ehemaligen Industrieareal. Um die Halle haben sich mehrere kleine Startup-Unternehmen angesiedelt. Hier entsteht ein neuer Park als verbindendes Grünelement zwischen den umliegenden Kleinfirmen und Sportstätten.

**Seifenfabrik** Auf dem Areal des Veranstaltungszentrums Seifenfabrik entstehen zusätzlich eine Veranstaltungshalle mit Freiluftbühne und ein verbindender öffentlicher Platz.

**Puch Museum** Am dem Gelände um das Puch Museum haben sich über die Jahre Kultur- und Bildungseinrichtungen angesiedelt. Hier entstehen ebenfalls öffentliche Grün- und Freiräume, die die Teile des Gebiets verbinden.

**Mehrfachnutzung** Die Parkplätze der Kultur- und Bildungseinrichtungen im Bereich des Puch Museums sollen außerhalb der ursprünglichen Verwendungszeiten öffentlich nutzbare Räume (z. B. Sportplätze) werden.

**Leitgedanke** Die vorgestellten Zentren decken beliebte Freizeitprogramme für die Grazer Bevölkerung ab. Die Vernetzung der aktiven Mobilität wird ausgebaut, die Mur als natürliche Grenze durch eine Radfahrbrücke überwunden. Gerade das Gebiet um das Bloc House hat großes Potenzial, ein neues Zentrum für Startup-Firmen zu werden.



Zentralfriedhof

Abb.100: Entwicklungsstrategie Ebene 3.  
Detailbereich Süd B  
M 1:5.000

- Radinfrastruktur neu
- Radinfrastruktur Bestand
- Straßenbahn Bestand
- Mobility Hub

Bauernmarkt

Hub Zentralfriedhof

Kindergarten  
Dornschneider-  
gasse

VS Triester-  
siedlung

Lauzilgasse

Polytechnic  
School Graz

Bloc House

Grieser GmbH

Islamisches  
Kulturzentrum

BFI Graz Süd

Puch-Museum

Seifenfabrik

Kindergarten  
Andersengasse

NMS Dr. Renner

Hub  
Ostbahnhof

Ostbahnhof

Auf der Tändelwiese

Triester Straße

Puchstraße

Mühlgang

Mur

Jägergasse

Angergasse

Andersengasse

Kaiserstraße

Railfeisenstraße

Conrad-vor-Bozendorfer-Straße

## Status Quo

Der Mühlgang verfügt über keinerlei Aufenthaltsqualität, sondern bildet lediglich eine Barriere. (Abb. 101)



Abb.101: Mühlgang

Die Industriezufahrten geben den Blick auf die andere Seite des Mühlganges und sogar der Mauer frei. Erreichbar ist diese aber nicht. (Abb. 102)



Abb.102: Industriezufahrt Puchstraße

Der Start-Up-Komplex hat keinen Vorplatz und bildet keinen öffentlichen Raum. Die Funktionen wirken kontextlos und versteckt. (Abb. 103)



Abb.103: Start-Up-Komplex Blochaus

Das Murofer bildet keine Aufenthaltszonen oder qualitativen öffentlichen Räume, weder zum Verweilen noch für aktive Mobilität. (Abb. 104)



Abb.104: Murofer Höhe Seifenfabrik

Die Seifenfabrik wird bereits als Veranstaltungsort verwendet, dennoch verfügt sie über keine qualitativen öffentlichen Räume und ist schlecht erreichbar. (Abb. 105)



Abb.105: Seifenfabrik



## Detailbereich C

### Konkretisierung der Maßnahmen

**Radwegverbindung** Es entsteht ein neuer Radweg entlang der blau-grünen Achse Petersbach, von der Mur in Richtung Osten zum Murpark und dem Stadion Liebenau sowie den dort befindlichen S-Bahnhöfen “Graz Murpark” und “Graz Stadion Liebenau Bahnhof”.

**Öffentlicher Verkehr** Die Buslinie 64 wird durch das Siedlungsgebiet geführt und soll eine direkte Verbindung zur Station “Graz Murpark” darstellen und damit die Anbindung an das Straßenbahn- und S-Bahnnetz gewährleisten.

An der Bushaltestelle im Zentrum des Entwicklungsgebiets Petersbach entsteht ein multimodaler Hub mit qualitativen öffentlichen Räumen.

**Entwicklungsgebiet Petersbach** Die derzeitige Freifläche zwischen Mur und Petersbach wird mit einer kompakten Siedlungsstruktur in Kombination mit öffentlichem Grünraum bebaut. Die öffentlichen Freiräume enden dabei nicht an der Straßenkante, sondern weiten sich immer wieder zu unterschiedlichen Park- und Platzflächen aus.

**Leitgedanke** Es entsteht eine sinnvolle Nachverdichtung in Komposition mit öffentlichem Grünraum, öffentlichem Verkehrsnetz und dichtem Wohnen am Wasser, die gleichzeitig eine attraktive Verbindung vom bestehenden Murradweg in Richtung Murpark und Stadion Liebenau bietet.



Abb.107: Entwicklungsstrategie Ebene 3, Detailbereich Süd C  
M 1:5.000

-  Radinfrastruktur neu
-  Radinfrastruktur Bestand
-  Mobility Hub





## 9 Conclusio



Die in dieser Arbeit vorgestellte Strategie soll als ein Leitfaden für eine ganzheitliche Entwicklung verschiedenster periurbaner Räume mit unterschiedlichen Ausgangssituationen und in verschiedenen Phasen ihrer Entwicklung bieten. Die Anwendung einer solchen Strategie stellt eine Grundvoraussetzung für eine sinnvolle Entwicklung dar.

Bestehenden Potenzialflächen muss am Anfang ihrer Entwicklung eine Struktur gegeben werden. Eine solche Situation finden wir zum Beispiel im periurbanen Raum Graz Süd vor. Die für diesen entwickelten Maßnahmen, versuchen, möglichst alle relevanten Aspekte zu berücksichtigen, und somit eine solide Basis für weitere Planungsschritte zu bieten. Im Gegensatz dazu ist der periurbane Raum Nord bereits größtenteils be- und verbaut. Hier können die für diesen erarbeiteten Maßnahmen gemeinschafts- und identitätsbildend wirken und die Lebensqualität für die BewohnerInnen erhöhen.

Auch wenn sich der praktische Teil dieser Arbeit konkret mit den periurbanen Räumen Graz Süd und Nord auseinandersetzt, sind die allgemeinen Planungsgrundsätze sowie die definierenden Aspekte auf die meisten europäischen, historisch gewachsenen Städte anwendbar.

Wir hoffen, mit dieser Arbeit die Notwendigkeit einer Strategie zur ganzheitlichen Entwicklung im periurbanen Raum aufgezeigt und den Grundstein für eine solche gelegt zu haben, um damit negativen Entwicklungen entgegenzuwirken.



*„Das, was Stadt war, wird durch das Nichts ersetzt werden ... Das Nichts wird zum Herz der Metropole ... Nichts bedeutet in diesem Zusammenhang eine modifizierte Kaspar David Friedrich Landschaft – Deutscher Wald, unterbrochen von Arizona Highways, in einem Wort, die Schweiz.“<sup>218</sup>*



**Anhang**

## Glossar

### Öv

Öffentlicher **V**erkehr, städtischer, regionaler und internationaler öffentlich betriebene Verkehrsmittel; dazu gehören Bus, Straßenbahn, Eisenbahn, Fernbus, etc.

### ÖPNV

Öffentlicher **P**ersonen **N**ah-**V**erkehr, innerstädtischer öffentlicher Verkehr; dazu gehören Bus, Straßenbahn und S-Bahn

### MIV

Motorisierter **I**ndividual **V**erkehr; dazu gehören alle PKWs, Motorräder, Mopeds, etc.

### aktive Mobilität

Verkehrsmodi, die aktiv betrieben werden; dazu gehören Fuß- und Radverkehr sowie Roller, Rollschuhe, Skateboards, etc.

### Modal Split

Verkehrsstatistik, die die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmodi zeigt

### TIM

Täglich **I**ntelligent **M**obil, Grazer Carsharing-Service

### Hub

Schnittstelle öffentlich-städtischer Infrastrukturen, die auch einen Knotenpunkt des (öffentlichen) Verkehrs bzw. Umsteigepunkt darstellen

### blau-grüne Verbindungen

Routen entlang von Bächen, Flüssen und Auen, die sich als Naherholungszonen sowie als Routen für aktive Mobilität eignen

**urban floods**

innerstädtische Überschwemmungen, die durch Sturzfluten verursacht werden und die in Kombination mit einem Mangel an versickerungsfähigem Boden und schlechtem Wassermanagement verheerende Folgen nach sich ziehen können

**Townhouse**

Ein Stadthaus, das sich optisch in das städtische Gefüge eingliedert aber in seinem Wohnprogramm einem Einfamilienhaus entspricht.

## Abbildungen

**Abb.01: Teufelskreis der Suburbanisierung**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, nach: o. A., Suburbanisierung: Teufelskreise der Suburbanisierung und Desurbanisierung., o. J., Online unter: <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/suburbanisierung/7841>, 27

**Abb.02: Ebenen und Instrumente der Raumplanung**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, nach: Tischler, Vorlesung Überörtliche Raumplanung, SS2018, S.3, 61

**Abb.03: Vier Säulen Diagramm des ÖREK**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, nach: Österr. Raumordnungskonferenz, Österr. Raumentwicklungs-konzept, 2011, S.28-29, 63

**Abb.04: Steiermärkische Planungsregionen des LEP**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, nach: Land Steiermark, Landesentwicklungsprogramm, Verordnung, 2009, S.1, 64

**Abb.05: 3 Säulen Modell des STEK**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, nach: Stadt Graz, 4.0 STEK, Stadtentwicklungskonzept Graz, Verordnung, 2012, S.8, 70

**Abb.06: RLP Graz**, Karte 1 Stadtmorphologie, Plan, o. M., 2019, nach: Stadt Graz, Räumliches Leitbild, 2018, Online unter: [https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4\\_0\\_FWP](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_FWP), 71

**Abb.07: Bsp. Flächenwidmungsplan Graz**, Plan, nach: Stadt Graz, Flächenwidmungsplan 4.0, 2018, Online unter: [https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4\\_0\\_FWPL](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_FWPL), 72

**Abb.08: Bsp. Bebauungsplan Graz Prochaskagasse**, Plan, o. M., 2019, nach: Stadt Graz, 12.22.0\_Prochaskagasse\_Radegunterstraße\_Schöckelbachweg\_Beschluss\_1000\_V4, 2016, Online unter: [https://www.graz.at/cms/dokumente/10265965\\_7758108/77578499/12.22.0\\_Prochaskagasse\\_Radegunterstra%C3%9Fe\\_Sch%C3%B6ckelbachweg\\_Beschluss\\_1000\\_V4.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10265965_7758108/77578499/12.22.0_Prochaskagasse_Radegunterstra%C3%9Fe_Sch%C3%B6ckelbachweg_Beschluss_1000_V4.pdf), 73

**Abb.09: Negative Space**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, nach: de Geyter, After Sprawl – Negative Space, 2002, S.14, 79

**Abb.10: Schema Prinzip. Leben, Raum, Bauten**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, nach: Gehl Architects, o. J., [www.gehlarchitects.dk](http://www.gehlarchitects.dk), und: Baldwin, Jan Gehl – Life, Space, Buildings, 2016, Online unter: <https://sites.tufts.edu/uepblog/2016/03/04/cities-for-people-with-gehl-architects/>, 81

**Abb.11: TOD. Charakteristika und Ziele**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, nach: Transit Oriented Development Institute, Benefits of TOD, o. J., <http://www.tod.org/>; o. A., Transit Oriented Development Advances, <http://www.newurbanism.org/bookstore/todadvances.html>; o. A., What is TOD. TOD-Principles, o. J., <https://3gozaa3xxbbp499ejp30lxc8-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2014/07/Screenshot-2017-06-16-15.11.37.png>, 89

**Abb.12: Schema Malmö/Oresund Region**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, nach: Pieter van Dijk, The Öresund Region, 2007, <https://www.researchgate.net/figure/>

The-Oeresund-Region-Source-Miljoministeriet-2007\_fig10\_275656712, 103

**Abb.13: Schema polyzentrische Vernetzung der Schweizer Städte**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, nach: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Raumkonzept Schweiz, Bundesamt für Landestopografie, Bundesamt für Statistik, GEOSTAT, S.40, 105

**Abb.14: Radinfrastrukturelles Netzwerk Kopenhagen**, Plan, o. M., 2019, Duschek/Gindl, nach: Gindl/Hadolt/Lichtenegger, Best Practise, Copenhagen Cycling Road, 2017, 107

**Abb.15: Entwicklungsetappen Wien Seestadt Aspern**, Plan, o. M., 2019, Duschek/Gindl, nach: o. A., Entwicklungsetappen, o.J., Online unter: [https://www.aspern-seestadt.at/wirtschaftsstandort/quartiere\\_\\_stadtraeume/entwicklungsetappen.](https://www.aspern-seestadt.at/wirtschaftsstandort/quartiere__stadtraeume/entwicklungsetappen.), und o. A., OpenStreetMap, 2019, Online unter: <https://www.openstreetmap.org/#map=14/48.2257/16.5080>, 109

**Abb.16: Netzwerk öffentlicher Räume Hafen City Hamburg**, Plan, o. M., 2019, Duschek/Gindl, nach: o. A., OpenStreetMap, 2019, Online unter: <https://www.openstreetmap.org/search?query=hafen%20city%20hamburg#map=14/51.2188/6.7441>, 111

**Abb.17: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt Funktionen**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 116

**Abb.18: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt Funktionen**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 117

**Abb.19: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt Infrastruktur**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 118

**Abb.20: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt Infrastruktur**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 119

**Abb.21: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt Morphologie**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 120

**Abb.22: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt Morphologie**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 121

**Abb.23: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt Verkehrsnetz**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 122

**Abb.24: Schema Planungsgrundsätze 1-3. Aspekt Verkehrsnetz**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 123

**Abb.25: Schema Planungsgrundsätze 4-6. Aspekt Verkehrsnetz**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 124

**Abb.26: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt öffentlicher städtischer Freiraum,** Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 126

**Abb.27: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt öffentlicher städtischer Freiraum,** Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 127

**Abb.28: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt öffentlicher Grünraum,** Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 128

**Abb.29: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt öffentlicher Grünraum,** Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 129

**Abb.30: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekt privater Freiraum,** Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 130

**Abb.31: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt privater Freiraum,** Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 131

**Abb.32: Schema europäische gewachsene Städte. Aspekte gesamt,** Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 132

**Abb.33: Schema Planungsgrundsätze. Aspekt Planungsablauf,** Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 133

**Abb.34: Steiermärkischer Zentralraum. Agglomerationen und Verkehrsinfrastruktur,** Schematische Darstellung, 2018, Duschek/Gindl, nach: Digitaler Atlas Steiermark, <http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/ziel/141976122/DE/>, 139

**Abb.35: Steiermärkischer Zentralraum. Entwicklungsachsen und Zentralräume,** Schematische Darstellung, 2018, Duschek/Gindl, nach: Regionales Entwicklungsprogramm für die Region Steirischer Zentralraum, S.4, 139

**Abb.36: Steiermark. Agglomerationen und Verkehrsinfrastruktur,** Schematische Darstellung, 2018, Duschek/Gindl, nach: Digitaler Atlas Steiermark, [https://gis.stmk.gv.at/atlas/\(S\(b5watfsuzzmr4h111b1w5yxp\)\)/init.aspx?karte=gel&ks=das&cms=da&massstab=800000](https://gis.stmk.gv.at/atlas/(S(b5watfsuzzmr4h111b1w5yxp))/init.aspx?karte=gel&ks=das&cms=da&massstab=800000), 140

**Abb.37: Entwicklungsachsen und -schwerpunkte,** Schematische Darstellung, 2018, Duschek/Gindl, nach: Landesentwicklungsleitbild Steiermark, S.54, 140

**Abb.38: Steiermärkischer Zentralraum Lage,** Schematische Darstellung, 2018, Duschek/Gindl, nach: Landesentwicklungsleitbild Steiermark, S.60, 140

**Abb.39: Lage Steiermärkischer Zentralraum. Agglomerationen und Verkehrsinfrastruktur,** Schematische Darstellung, 2018, Duschek/Gindl, nach: Digitaler Atlas Steiermark, [https://gis.stmk.gv.at/atlas/\(S\(b5watfsuzzmr4h111b1w5yxp\)\)/init.aspx?karte=gel&ks=das&cms=da&massstab=800000](https://gis.stmk.gv.at/atlas/(S(b5watfsuzzmr4h111b1w5yxp))/init.aspx?karte=gel&ks=das&cms=da&massstab=800000), 140

- Abb.40: Stadtbezirke Graz**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 142
- Abb.41: Stadtgrenze Graz**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 145
- Abb.42: Raum Graz**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 145
- Abb.43: innerstädtische Bezirksgrenzen Graz**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 145
- Abb.44: äußerer Stadtbezirksring Graz**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 145
- Abb.45: Schwarzplan und Grenzen Graz**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 146
- Abb.46: innerer und äußerer Stadtbezirksring**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 147
- Abb.47: Morphologisch definierter periurbaner Raum Graz**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 148
- Abb.48: Topographie Graz**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 149
- Abb.49: Topographisch definierter Siedlungsraum Graz**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 150
- Abb.50: Morphologisch und topografisch definierter periurbaner Siedlungsraum Graz**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 151
- Abb.51: Morphologisch definierte periurbane Teilräume Graz**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 152
- Abb.52: Analyse städtischer Infrastrukturen Graz 01**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 153
- Abb.53: Analyse städtischer Infrastrukturen Graz 02**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 154
- Abb.54: Analyse städtischer Infrastrukturen Graz 02**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 155
- Abb.55: SWOT-Analyse. Ergebnis. Überblick**, Diagramm, 2018, Duschek/Gindl, 157
- Abb.56: SWOT-Analyse. Ergebnis. Norden**, Diagramm, 2018, Duschek/Gindl, 158
- Abb.57: SWOT-Analyse. Ergebnis. Osten**, Diagramm, 2018, Duschek/Gindl, 159
- Abb.58: SWOT-Analyse. Ergebnis. Süden**, Diagramm, 2018, Duschek/Gindl, 160
- Abb.59: SWOT-Analyse. Ergebnis. Westen**, Diagramm, 2018, Duschek/Gindl, 161
- Abb.60: weitere Betrachtungsräume. periurbane Räume Graz Nord und Süd**, Plan, o. M., 2018, Duschek/Gindl, 169
- Abb.61: Entwicklungsstrategie Ebene 1. Funktionen und Infrastruktur**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 177
- Abb.62: Entwicklungsstrategie Ebene 1. Morphologie**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 179
- Abb.63: Entwicklungsstrategie Ebene 1. Verkehr**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 181

- Abb.64: Entwicklungsstrategie Ebene 1. öffentliche und private Freiräume**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 183
- Abb.65: Entwicklungsstrategie Ebene 1. Grünräume**, Schematische Darstellung, 2019, Duschek/Gindl, 185
- Abb.66: Entwicklungsstrategie Ebene 2. Bestand**, Plan, 1:35.000, 2018, Duschek/Gindl, 189
- Abb.67: Entwicklungsstrategie Ebene 2. Zentren/Potenziale**, Plan, 1:35.000, 2018, Duschek/Gindl, 191
- Abb.68: Entwicklungsstrategie Ebene 2. Strategie**, Plan, 1:35.000, 2018, Duschek/Gindl, 194
- Abb.69: Entwicklungsstrategie Ebene 2. aktive Mobilität**, Plan, 1:35.000, 2018, Duschek/Gindl, 195
- Abb.70: Entwicklungsstrategie Ebene 2. öffentlicher Verkehr**, Plan, 1:35.000, 2018, Duschek/Gindl, 197
- Abb.71: Entwicklungsstrategie Ebene 2. Bestand**, Plan, 1:35.000, 2018, Duschek/Gindl, 201
- Abb.72: Entwicklungsstrategie Ebene 2. Zentren/Potenziale**, Plan, 1:35.000, 2018, Duschek/Gindl, 203
- Abb.73: Entwicklungsstrategie Ebene 2. Strategie**, Plan, 1:35.000, 2018, Duschek/Gindl, 205
- Abb.74: Entwicklungsstrategie Ebene 2. aktive Mobilität**, Plan, 1:35.000, 2018, Duschek/Gindl, 207
- Abb.75: Entwicklungsstrategie Ebene 2. öffentlicher Verkehr**, Plan, 1:35.000, 2018, Duschek/Gindl, 209
- Abb.76: Entwicklungsstrategie Ebene 3. Übersicht Detailbereiche Nord**, Plan, 1:35.000, 2019, Duschek/Gindl, 213
- Abb.77: Entwicklungsstrategie Ebene 3. Detailbereich Nord A**, Plan, 1:5.000, 2019, Duschek/Gindl, 214
- Abb.78: Haupteingang Andritz AG**, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 216
- Abb.79: P+R Weinzödl**, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 216
- Abb.80: stillgelegte Gleise zur Andritz AG**, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 216
- Abb.81: Parkplatz Hofer**, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 216
- Abb.82: Volksschule Andritz**, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 216
- Abb.83: Schaubild. Detailbereich Nord A**, Collage, 2018, Duschek/Gindl, 217
- Abb.84: Entwicklungsstrategie Ebene 3. Detailbereich Nord B**, Plan, 1:5.000, 2019, Duschek/Gindl, 219

- Abb.85: Mobelfabrik Loran, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 220
- Abb.86: Weinitzenstraße Höhe Loran, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 220
- Abb.87: St. Veiter Kreuzung, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 220
- Abb.88: Naturschutzgebiet Rielteich, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 220
- Abb.89: Potenzialgebiet Radegunderstraße, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 220
- Abb.90: Schaubild. Detailbereich Nord B, Collage, 2018, Duschek/Gindl, 221
- Abb.91: Entwicklungsstrategie Ebene 3. Detailbereich Nord C, Plan, 2019, Duschek/Gindl, 223
- Abb.92: Entwicklungsstrategie Ebene 3. Übersicht Detailbereiche Süd, Plan, 1:35.000, 2019, Duschek/Gindl, 225
- Abb.93: Entwicklungsstrategie Ebene 3. Detailbereich Süd A, Plan, 1:5.000, 2019, Duschek/Gindl, 227
- Abb.94: Potenzialgebiet Gradnerstraße, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 228
- Abb.95: ungenutzte Restflächen, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 228
- Abb.96: Potenzialgebiet Spitzäckeweg, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 228
- Abb.97: Bushaltestelle Industriepark Gradnerstraße, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 228
- Abb.98: Hafnerstraße, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 228
- Abb.99: Schaubild. Detailbereich Süd A, Collage, 2018, Duschek/Gindl, 229
- Abb.100: Entwicklungsstrategie Ebene 3. Detailbereich Süd B, Plan, 1:5.000, 2019, Duschek/Gindl, 231
- Abb.101: Mühlgang, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 232
- Abb.102: Industriezufahrt Puchstraße, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 232
- Abb.103: Start-Up-Komplex Blochaouse, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 232
- Abb.104: Murufer Höhe Seifenfabrik, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 232
- Abb.105: Seifenfabrik, Graz, Foto, 2018, Duschek/Gindl, 232
- Abb.106: Schaubild, Detailbereich Süd B, Collage, 2018, Duschek/Gindl, 233
- Abb.107: Entwicklungsstrategie Ebene 3. Detailbereich Süd C, Plan, 1:5.000, 2019, Duschek/Gindl, 235

## Literatur

### Bücher / selbstständige Publikationen

Bekaert, Geert/Xaveer De Geyter (Hg.): After-sprawl, Rotterdam 2002

Calthorpe, Peter: Urbanism in the Age of Climate Change, o. O. 2010, zit. n. Randelhoff, Martin: ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung: Transit Oriented Development (TOD) vs. Transit Adjacent Development (TAD), 31.03.2018, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/166082/analyse/oepnv-orientierte-siedlungsentwicklung-transit-oriented-development-tod-vs-transit-adjacent-development-tad/> [24.10.2018]

Degros, Aglaée/Rainer, Ernst/Malderle, Michael: Cahier #2. Transit-Orientierte Entwicklung – Regionale Innovationsachse Graz – Gleisdorf, Graz o. J.

Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin <sup>3</sup>2016

Jaekel, M./Bronnert, K.: Die digitale Evolution moderner Großstädte. Apps-basierte innovative Geschäftsmodelle für neue Urbanität, München 2012, Kapitel 2: Moderne Städte sind smart, zit. n. Roedig, Ulrike: SMART CITY - EUROPÄISCHE STÄDTE SMART IN DIE ZUKUNFT? UNTERSUCHUNG DES SMART CITY KONZEPTS AM BEISPIEL INNSBRUCK, Innsbruck 2015

Petersson, Petra/Kickenweitz, Petra/Linortner, Christina/Krejs, Bernadette (Hg.): intensified DENSITY, Graz 2018

Renne, J. L.: From transit-adjacent to transit-oriented development. Journal of Local Government. 14(1), 2009, zit. n. Randelhoff, Martin: ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung: Transit Oriented Development (TOD) vs. Transit Adjacent Development (TAD), 31.03.2018, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/166082/analyse/oepnv-orientierte-siedlungsentwicklung-transit-oriented-development-tod-vs-transit-adjacent-development-tad/> [24.10.2018]

Sieverts, Thomas: Zwischenstadt. zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Braunschweig 1997, zit. n. Intensified density (2018): PERI-URBANER RAUM, <http://intensified-density.org/project/der-peri-urbane-raum>, in: <http://intensified-density.org/> [06.06.2018]

Vicenzotti, Vera: Der „Zwischenstadt“-Diskurs. Eine Analyse zwischen Wildnis, Kulturlandschaft und Stadt, Bielefeld 2011, zit. n. Intensified density (2018): PERI-URBANER RAUM, <http://intensified-density.org/project/der-peri-urbane-raum>, in: <http://intensified-density.org/> [06.06.2018]

## **Aufsätze / unselbstständige Publikationen**

**Bruns-Berentelg, Jürgen:** Die Hafencity Hamburg- Identität, Nachhaltigkeit und Urbanität, Diskussionspapier in: HafenCity Nr.3 (2014), Online unter: [https://www.hafencity.com/upload/files/files/DP\\_Identitaet\\_\\_Nachhaltigkeit\\_und\\_Urbanitaet\\_final3.pdf](https://www.hafencity.com/upload/files/files/DP_Identitaet__Nachhaltigkeit_und_Urbanitaet_final3.pdf)

**Degros, Aglaée:** Density and the Common, in: Petersson, Petra/Kickenweitz, Petra/Linortner, Christina/Krejs, Bernadette (Hg.): intensified DENSITY, Graz 2018, 234-241.

**Dörfler, Thomas:** Antinomien des (neuen) Urbanismus. Henri Lefebvre, die Hafencity Hamburg und die Produktion des posturbanen Raumes: eine Forschungsskizze, in: Raumforsch Raumordn 69 (2011), 91–104, Online unter: <https://core.ac.uk/download/pdf/81718356.pdf>

**Fischer, Juliane:** Revolution an der Öresundbrücke, in: Die Furche 43 (2016), 8-9

**Frank, Susanne:** Inner-City Suburbanization – no Contradiction in Terms. Middle-Class Family Enclaves are Spreading in the Cities, in: Raumforsch Raumordn 76 (2016), 123–132

**Fischer, Tatjana/Himmelbauer, Paul/Jobst, Markus:** Über den Mehrwert organisierter Nachbarschaftshilfe – dargestellt am Beispiel des Zeit-Hilfs-Netztes Steiermark, in: Raumforsch Raumordn 75 (2017) 543–561

**Henke, Reinhard/Wijermans, Marcel/et al:** 19. Freiraum, Politik und Europa, in: Baier, Hermann/Erdmann, Frithjof/Holz, Rainer/Waterstraat, Arno (Hg.): Freiraum und Naturschutz. Die Wirkung von Störungen und Zerschneidungen in der Landschaft, Berlin Heidelberg 2006, Online unter: [https://rd.springer.com/chapter/10.1007%2F3-540-30824-5\\_19](https://rd.springer.com/chapter/10.1007%2F3-540-30824-5_19) [05.06.2018]

**Jaillet, Marie-Christine:** Faut-il en finir avec le <périurbain>? Retour sur son <histoire>, in: Benbassa, Esther/Attias, Jean-christophe: Nouvelles relocations territoriales, Paris 2017, 101-114

**Lübcke, Maren/ Lührs, Rolf/ Rüttschle Dorothée:** Die Zukunft der Stadtentwicklung: online und partizipativ? In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 10 (2011)

**Musil, Robert/Eder, Jakob:** Wozu räumliche Nähe in der urbanen Wissensökonomie? Eine geostatistische Analyse Wiener Forschungscluster, in: Raumforsch Raumordn 75 (2017) 93–107

**Rothwell, Alison/Ridoutt, Brad/Page, Girija/Bellotti, William:** Feeding and housing the urban population: Environmental impacts at the peri-urban interface under different land-use scenarios, in: Land Use Policy 48 (2015), 377–388

**Stumfol, Isabel/Zech, Sibylla:** Recht auf Land. Positionen für ein neues Bild vom Land, o. J., 1

**Veltz, Pierre:** Territoriale Gerechtigkeit jenseits der Ungleichheiten. drei Schlaglichter, in: GAM 15, 2019, o. S.

**Veltz, Pierre:** Fractures sociales, fractures territoriales ?, 20.02.2017, [http://www.metiseurope.eu/fractures-sociales-fractures-territoriales\\_fr\\_70\\_art\\_30504.html](http://www.metiseurope.eu/fractures-sociales-fractures-territoriales_fr_70_art_30504.html), in: <http://www.metiseurope.eu/> [14.11.2018]

**o. A.:** Intensified density (2018): Der peri-urbane Raum, <http://intensified-density.org/project/der-peri-urbane-raum>, in: <http://intensified-density.org/> [06.06.2018]

**o. A.:** Learning from the Peri-Urban Zone, in: Petersson, Petra/Kickenweitz, Petra/Linortner, Christina/Krejs, Bernadette (Hg.): intensified DENSITY, Graz 2018, 28-31

### **Online Lexika**

**o. A.** (o. J.): Urban Sprawl, <https://www.collinsdictionary.com/de/worterbuch/englisch/urban-sprawl>, in: <https://www.collinsdictionary.com/de/worterbuch/englisch> [07.08.2018]

**o. A.** (2018): peri, <https://www.duden.de/rechtschreibung/peri>, in: <https://www.duden.de/> [03.07.2018]

**o. A.** (2018): urban, <https://www.duden.de/rechtschreibung/urban>, in: <https://www.duden.de/> [03.07.2018]

**o. A.** (o. J.): ganzheitlich, <https://www.duden.de/rechtschreibung/ganzheitlich>, in: <https://www.duden.de/> [15.07.2018]

**o. A.** (2018): ganzheitlich, <https://www.duden.de/rechtschreibung/ganzheitlich>, in: <https://www.duden.de/> [08.08.2018]

**o. A.** (2018): Strategie, <https://www.duden.de/rechtschreibung/Strategie>, in: <https://www.duden.de/> [22.01.2019]

**o. A.** (o. J.): SWOT-Analyse, <https://methodenpool.salzburgresearch.at/methode/swot-analyse/>, in: <https://methodenpool.salzburgresearch.at/> [01.09.2018]

**o. A.** (08.04.2015): Strategieplan, <https://www.e-teaching.org/projekt/organisation/organisation-sentwicklung/strategie/strategieplan-1>, in: <https://www.e-teaching.org/> [22.01.2019]

**o. A.** (o. J.): Ländlicher Raum, <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/laendlicher-raum/4553>, in: <https://www.spektrum.de/> [03.07.2018]

**o. A.** (o. J.): Suburbanisierung, <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/suburbanisierung/7841>, in: <https://www.spektrum.de/> [03.07.2018]

**o. A.** (o. J.): Trabantenstadt, <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/trabantenstadt/8202>, in: <https://www.spektrum.de/> [03.07.2018]

- o. A. (o. J.): Stadt, <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/stadt/7509>, in: <https://www.spektrum.de/> [03.07.2018]
- o. A. (o. J.): Urban Sprawl, <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/urban-sprawl/8486>, in: <https://www.spektrum.de/> [07.08.2018]
- o. A. (o. J.): Entlastungsstädte, <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/entlastungsstaedte/2059>, in: <https://www.spektrum.de/> [07.08.2018]
- o. A. (o. J.): Satellitenstadt, <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/satellitenstadt/6881>, in: <https://www.spektrum.de/> [07.08.2018]
- o. A. (o. J.): Strategie, <https://www.spektrum.de/lexikon/mathematik/strategie/10065>, in: <https://www.spektrum.de/> [22.01.2019]
- o. A. (o. J.): Suburbanisierung, <https://de.wiktionary.org/wiki/Suburbanisierung>, in: <https://de.wiktionary.org/wiki/Wiktionary:Hauptseite> [07.08.2018]
- o. A. (o. J.): Smart City, [https://de.wikipedia.org/wiki/Smart\\_City](https://de.wikipedia.org/wiki/Smart_City), in: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite> [07.08.2018]
- o. A. (o. J.): Öresundregion, <https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96resundregion>, in: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite> [06.10.2018]
- o. A. (2018): Peri-urbanisation, <https://en.wikipedia.org/wiki/Peri-urbanisation>, in: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite> [03.07.2018]
- o. A. (22.05.2018): Pendlergemeinde, <https://de.wikipedia.org/wiki/Pendlergemeinde>, in: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite> [03.07.2018]
- o. A. (16.04.2018): Integrale Planung, [https://de.wikipedia.org/wiki/Integrale\\_Planung](https://de.wikipedia.org/wiki/Integrale_Planung), in: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite> [05.08.2018]
- o. A. (22.09.2017): Integrierte Planung, [https://de.wikipedia.org/wiki/Integrierte\\_Planung](https://de.wikipedia.org/wiki/Integrierte_Planung), in: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite> [05.08.2018]
- o. A. (o. J.): Zersiedelung, <https://de.wikipedia.org/wiki/Zersiedelung>, in: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite> [07.08.2018]
- o. A. (o. J.): Transit-oriented Development, [https://en.wikipedia.org/wiki/Transit-oriented\\_development](https://en.wikipedia.org/wiki/Transit-oriented_development), in: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite> [24.10.2018]
- o. A. (o. J.): SWOT-Analyse, <https://de.wikipedia.org/wiki/SWOT-Analyse>, in: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite> [01.09.2018]

**o.A.**(2018):Zürich, <https://de.wikipedia.org/wiki/Z%C3%BCrich>, in: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite> [25.10.2018]

**o. A.** (2018): Planung, <http://www.wirtschaftslexikon24.com/d/planung/planung.htm>, in: <http://www.wirtschaftslexikon24.com/> [15.07.2018]

**Siepermann, Markus** (o. J.): Smart City, <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/smart-city-54505>, in: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/> [01.12.2018]

### **Projekt-Websites**

**Bußwald, Petra** (2011): Projekt ZERSiedelt. Zu Energie Relevanten Aspekten der Entstehung und Zukunft von Siedlungsstrukturen und Wohngebäudetypen in Österreich. Siedlungspolitik und Nachhaltigkeit, <http://zersiedelt.at/zersiedelt-motivation-klimapolitik-energiepolitik-oessterreich.php>, in: <http://zersiedelt.at/> [30.07.2018]

**Dunphy, Robert/Myerson, Deborah/Pawlukiewicz, Michael:** Ten Principles for Successful Development Around Transit, Washington DC 2003, online unter: <http://www.ppt.asn.au/pub-docs/report-dunphy-et-al.pdf> [24.10.2018]

**National League of Cities** (2013): Transit- Oriented Development (TOD), <https://web.archive.org/web/20161220173407/http://www.sustainablecitiesinstitute.org/topics/land-use-and-planning/transit-oriented-development-tod>, in: <https://web.archive.org/web/20161231170856/http://www.sustainablecitiesinstitute.org/> [24.10.2018]

**Norman, Rebecca Thandi** (2015): A Brief Look at Urban Planning in Copenhagen, <http://www.scandinaviastandard.com/a-brief-look-at-urban-planning-in-copenhagen/>, in: <http://www.scandinaviastandard.com> [15.10.2018]

**Randelhoff, Martin** (31.03.2018): ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung: Transit Oriented Development (TOD) vs. Transit Adjacent Development (TAD), <https://www.zukunft-mobilitaet.net/166082/analyse/oepnv-orientierte-siedlungsentwicklung-transit-oriented-development-tod-vs-transit-adjacent-development-tad/>, in: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/> [24.10.2018]

**Schaupp, Verena** (2017): Der neue Flächenwidmungsplan bringt Spannungsfelder zwischen Wohnpolitik und Wirtschaft., <https://www.meinbezirk.at/graz/lokales/flaewi-40-zu-wenig-info-fuer-die-buerger-d2117264.html>, in: <https://www.meinbezirk.at> [25.08.2018]

**Transit Oriented Development Institute** (o. J.): Benefits of TOD, <http://www.tod.org/> [24.10.2018]

**Tutanch** (01.09.2016): Was ist eine Smart City?, <https://www.bigdata-insider.de/was-ist-eine-smart-city-a-599409/>, in: <https://www.bigdata-insider.de> [01.12.2018]

- o. A. (o.J.):Entwicklungsetappen, [https://www.asperneseestadt.at/wirtschaftsstandort/quartiere\\_\\_stadtraeume/entwicklungsetappen](https://www.asperneseestadt.at/wirtschaftsstandort/quartiere__stadtraeume/entwicklungsetappen), in: <https://www.asperneseestadt.at> [25.09.2018]
- o. A. (o.J.): Wien 3420 AG, [www.wien3420.at](http://www.wien3420.at), [25.09.2018]
- o. A. (o. J.): Transit Oriented Development Advances, <http://www.newurbanism.org/bookstore/todadvances.html>, in: <http://www.newurbanism.org/> [24.10.2018]
- o. A. (2011): Copenhagenize Origins, <http://www.copenhagenize.com/2011/01/copenhagenize-origins.html>, in: <http://www.copenhagenize.com> [15.10.2018]
- o. A. (o.J.): The Green Path, <https://www.kobenhavnergron.dk/place/den-gronne-stinorbroruten/?lang=en>, in: <https://www.kobenhavnergron.dk> [15.10.2018]
- o. A. (o. J.): Smart City Wien, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/smartcity/>, in: <https://www.wien.gv.at/> [01.12.2018]
- o. A. (o. J.): Ganzheitliches Denken, <https://nex-world.weebly.com/ganzheitliches-denken.html>, in: <https://nex-world.weebly.com/> [08.08.2018]
- o. A. (o. J.): Personale Kompetenz. Ganzheitliches Denken, [http://kompetenzatlas.fh-wien.ac.at/?page\\_id=506](http://kompetenzatlas.fh-wien.ac.at/?page_id=506), in: <http://kompetenzatlas.fh-wien.ac.at/> [08.08.2018]
- o. A. (o. J.): What is TOD?, <https://www.itdp.org/library/standards-and-guides/tod3-0/what-is-tod/>, in: <https://www.itdp.org/>, [24.10.2018]
- o. A. (o. J.): What is TOD. TOD-Principles, <https://3gozaa3xxbpb499ejp30lxc8-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2014/07/Screenshot-2017-06-16-15.11.37.png>, in: <https://www.itdp.org/> [24.10.2018]
- o. A. (o.J.): Was ist eine „Smart City“?, <http://www.smartcitygraz.at/>, in: <http://www.smartcitygraz.at/> [01.12.2018]
- o. A. (2018): Ausstellung: Wien wird „WOW“, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/veranstaltungen/ausstellungen/wien-wird-wow.html>, in: <https://www.wien.gv.at/> [4.10.2018]
- o. A. (06.11.2017): PURPLE. peri-urban regions platform Europe. Introduction, <http://www.purple-eu.org/about/>, in: <http://www.purple-eu.org/home/> [30.07.2017]
- o. A. (o. J.): SWOT-Analyse, [https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-urbanisierung/?gclid=EAlaIqobChMlrYGLzZfL3AIVLJPtCh12gQp1EAAYASAAEgJUOPD\\_BwE](https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-urbanisierung/?gclid=EAlaIqobChMlrYGLzZfL3AIVLJPtCh12gQp1EAAYASAAEgJUOPD_BwE) [01.09.2018]
- o. A. (o. J.): Smart City, <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/mtglossar/urbanisierung-glossar/>, in: <https://www.zukunftsinstitut.de/> [07.08.2018]

## Publizierte Projektergebnisse

**Anderhalden, Stefan:** Gemeindetypisierung des Südalpenraums, Institut für Agrarwirtschaft ETH Zürich 2001

**B.A.U.M. e-V. & Accenture GmbH:** Intelligent Cities – Wege zu einer nachhaltigen, effizienten und lebenswerten Stadt Europäische Union setzt seit kurzen besondere Akzente auf soziale Innovationen. Hamburg 2013, Online unter: <http://www.intelligentcities.net/Downloads.html>, [05.08.2014], zit. n. Roedig, Ulrike: SMART CITY - EUROPÄISCHE STÄDTE SMART IN DIE ZUKUNFT? UNTERSUCHUNG DES SMART CITY KONZEPTS AM BEISPIEL INNSBRUCK, Innsbruck 2015

**Christian, R.:** Nachhaltig urban. Über die Krise der Stadt und Perspektiven urbaner Nachhaltigkeit, In: Mahrer, H./Halper D. (Hg.): Urbane Lebenswelten. Ideen für die Stadt der Zukunft, Wien 2012, 91, Online unter: <http://www.smartcities.at/assets/2013/urbanitaet-komplett.pdf>, 08.08.2014, zit. n. Roedig, Ulrike: SMART CITY - EUROPÄISCHE STÄDTE SMART IN DIE ZUKUNFT? UNTERSUCHUNG DES SMART CITY KONZEPTS AM BEISPIEL INNSBRUCK, Innsbruck 2015

**Council of Europe:** Landscape facets. Reflections and proposals for the implementation of the European Landscape Convention, Straßburg 2012

**Institut für Interdisziplinäres Bauprozessmanagement:** INTEGRALE PLANUNG. Leitfaden für Public Policy, Planer und Bauherrn, Wien o. J., online unter: [https://publik.tuwien.ac.at/files/PubDat\\_219310.pdf](https://publik.tuwien.ac.at/files/PubDat_219310.pdf) [05.08.2018]

**Krebs, Roland** (29.07.2013): Identity and City – Identitäten planen, aber wie?, <http://www.rolandkrebs.net/identity-and-city-identitaeten-planen-aber-wie/>, in: <http://www.rolandkrebs.net/> [05.08.2018]

**Loew, Thomas/Rohde, Friederike:** Die Wiener Smart City Definition. Betrachtungen zu deren Verwendung, Berlin 2015, Online unter: [http://www.4sustainability.de/fileadmin/redakteur/Publikationen/Loew-Rohde\\_Wiener-Smart\\_City-Definition\\_Betrachtungen-zur-Verwendung2015.pdf](http://www.4sustainability.de/fileadmin/redakteur/Publikationen/Loew-Rohde_Wiener-Smart_City-Definition_Betrachtungen-zur-Verwendung2015.pdf) [01.12.2018]

**Rohde, F./Loew, T.:** Smart City: Begriff, Charakteristika und Beispiele. Materialien der Wiener Stadtwerke zur nachhaltigen Entwicklung Nummer 7. Wiener Stadtwerke Holding AG, Wien 2011, Online unter: [http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/fileadmin/user\\_upload/Downloadbereich/WSTW2011\\_Smart\\_CityBegriff\\_Charakteristika\\_und\\_Beispiele.pdf](http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/fileadmin/user_upload/Downloadbereich/WSTW2011_Smart_CityBegriff_Charakteristika_und_Beispiele.pdf) [02.01.2015], zit. n. Roedig, Ulrike: Smart City - Europäische Städte smart in dir Zukunft? Untersuchung des Smart City Konzepts am Beispiel Innsbruck, Innsbruck 2015

## **Vorlesungen**

**Blotevogel, Uwe:** Geschichte der Stadtplanung, Vorlesung am Institut für Geographie, Uni Duisburg, Duisburg, 2003

**Goedknecht, Paul:** Nijmegen green capital. Vortrag, Technische Universität Graz, Graz 06.06.2018

**Läpple, Dieter:** Impulsvortrag zur Ausstellungseröffnung zu EUROPAN 14 – Productive Cities, Graz 06.06.2018

**Priebs, Axel:** Die Zukunft der Stadt in der Stadtregion, Vortrag am Institut für Geographie und Raumforschung; Karl-Franzens Universität, Graz, 2014

**Vogel, Helmut:** Global Change. Suburbanisierung, Vorlesung, o. O. 07.07.2010

**Weber, Gerling:** Sozialer Zusammenhalt im ländlichen Raum, Vorlesung, Wien 03.03.2009

## **Planungs- und Monitoringinstrumente**

**4.0 STEK:** 4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz, Beschluss des Gemeinderates vom 14.06.2012, Verfasser: Projektgruppe Stadtentwicklungskonzept Flächenwidmungsplan, Abteilungsvorstand: DI Bernhard INNINGER, Graz 2012

**Bevölkerungsstatistik:** Bevölkerungsstatistik der Landeshauptstadt Graz. Stand 1.1.2017, Stadt Graz Präsidialabteilung – Referat für Statistik, Graz 2017

**Mobilitätskonzept:** Das neue Grazer Mobilitätskonzept. 18 Innovationen für das Verkehrssystem im Großraum Graz, Kozina, Christian, Graz 2018

**Altstadterhaltungsgesetz:** Grazer Altstadterhaltungsgesetz 2008 – GAEG 2008. Fassung vom 11.02.2019, Landesrecht Steiermark, Graz 2019

**Monitorings ländlicher Raum Schweiz:** Im Rahmen des Monitorings ländlicher Raum verwendete Raumtypologien, ARE Bundesamt für Raumentwicklung, Schweiz o. J.

**LEP:** Landesentwicklungsprogramm, Verordnung und Erläuterung, LGBl. Nr. 75/2009, Verfasser: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16- Landes- und Gemeindeentwicklung, Graz 2009

**Radverkehrsstrategie Steiermark 2025:** Starker Antritt. Das grüne Trikot für die Steiermark, Land Steiermark (Hg.), Graz 2016

**Raumkonzept Schweiz:** Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bern 2012

**Regionalplan:** Anlage 1 zur Verordnung der Steiermärkischen Landesregierung vom 7. Juli 2016, Anlage zu REPRO SZR: Regionales Regionales Entwicklungsprogramm für die Region Steirischer Zentralraum, LGBl. Nr. 87/2016, Amt der Steiermärkischen Landesregierung Abteilung 17 – Landes- und Regionalentwicklung, Graz 2016

**REPRO SZR:** Regionales Regionales Entwicklungsprogramm für die Region Steirischer Zentralraum, LGBl. Nr. 87/2016, Amt der Steiermärkischen Landesregierung Abteilung 17 – Landes- und Regionalentwicklung, Graz 2016

**RES:** Räumliche Entwicklungsstrategie des Stadtrats für die Stadt Zürich, Zürich 2010

**RLB:** 1.0 Räumliches Leitbild (RLB) der Landeshauptstadt Graz, 4.03 Stadtentwicklungskonzept - 3. Änderung, 2. Entwurfsauflage, Graz 2018

**RVK:** Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz Umgebung, Kurzfassung, Verfasser: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16- Landes- und Gemeindeentwicklung, Abteilung 18-Verkehr, Graz 2010

**ÖREK:** Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2011, Verfasser: Geschäftsstelle der österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK), Geschäftsführer: Johannes Roßbacher/ Markus Seidl, Wien 2011

### **Regierungs- Websites**

**Land Steiermark- Amt der steiermärkischen Landesregierung** (2018): Landesentwicklungsprogramm Steiermark 2009, <http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/beitrag/12636036/141975683/>, in: <http://www.landesentwicklung.steiermark.at> [27.08.2018]

**Land Steiermark- Amt der steiermärkischen Landesregierung** (2018): Regionalplanung, <http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/ziel/141975702/DE/>, in: <http://www.landesentwicklung.steiermark.at> [27.08.2018]

**Land Steiermark - Amt der Steiermärkischen Landesregierung** (2018): Digitaler Flächenwidmungsplan, [https://www.graz.at/cms/beitrag/10250025/7758015/Stadtentwicklungskonzept\\_Aenderungen.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10250025/7758015/Stadtentwicklungskonzept_Aenderungen.html), in: <https://www.graz.at> [27.08.2018]

**Landesrecht konsolidiert Steiermark** (2012) : Gesamte Rechtsvorschrift für Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000069&FassungVom=2012-06-30>, in: <https://www.ris.bka.gv.at> [30.9.2018]

**Stadt Graz** (2018): 4.0 Stadtentwicklungskonzept – Änderungen, [https://www.graz.at/cms/beitrag/10250025/7758015/Stadtentwicklungskonzept\\_Aenderungen.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10250025/7758015/Stadtentwicklungskonzept_Aenderungen.html), in: <https://www.graz.at> [27.08.2018]

## **Sonstige Quellen**

**Bernhard, Thomas** (1988): o. T., <https://www.zitate.eu/author/bernhard-thomas/zitate/38141>, in: <https://www.zitate.eu/> [12.20.2019]

**Koolhaas, Rem** (o. J.): The terrifying beauty oft he 20th century, zit. n. Kuhnert, Nikolaus (): Architektur Architektur, in: xxx (o. J.), 25

**Lichtenberger, Elisabeth**: Wem gehört die 3. Dimension der Stadt?, in: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft 143. Jg. (2002), 7–34, Online unter: <https://homepage.univie.ac.at/elisabeth.lichtenberger/assets/pdf/DrittDim.pdf>

**Technische Universität Graz** (Hg.): GAM. 15 – CALL FOR PAPERS. Territorial Justice, für: GAM. Architecture Magazine, Graz 2018

**Tucholsky, Kurt** (o. J.): o. T., zit. n. <http://zitate.net/zitat?id=852>, in: <http://zitate.net/>, Zitat 852 [18.02.2019]

**Faulkner, William** (o. J.): o. T., zit. n. <http://zitate.net/zitat?id=3199>, in: <http://zitate.net/>, Zitat 3199 [18.02.2019]

**Schuhmacher, Peter E.** (o. J.): o. T., zit. n. [https://www.aphorismen.de/suche?f\\_thema=Unzufriedenheit&f\\_rubrik=Aphorismen&f\\_autor=3387\\_peter+e.+schumacher](https://www.aphorismen.de/suche?f_thema=Unzufriedenheit&f_rubrik=Aphorismen&f_autor=3387_peter+e.+schumacher), in: <https://www.aphorismen.de/> [18.02.2019]

# Danke!

Zuallererst möchten wir Dir, lieber Leser bzw. liebe Leserin, danken. Danke, dass du unsere Arbeit gelesen hast! – Wir freuen uns auf ein gemeinsames Gespräch und dein Feedback!

Ebenfalls ganz am Anfang steht unser Dank uns gegenseitig gegenüber. Danke Alex und Danke Sabine für die gute Zusammenarbeit, das gegenseitige Motivieren, Inspirieren und Therapieren!

Ganz besonders möchten wir natürlich unserer Betreuerin Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros danken, die uns stets ermutigt hat. Sie hat uns geleitet und dennoch genügend Freiraum für eigene Ideen, Fehler und das Entdecken neuer Wege gelassen.

Danke Aglaée für deine Hilfe und Inspiration!

Ein weiteres großes und herzliches Dankeschön möchten wir unseren Professoren und Kollegen aussprechen, die uns die Faszination für den Städtebau gezeigt und uns in Gesprächen, Diskussionen und Lehrveranstaltungen inspiriert und unterstützt haben.

Danke Ernst, Danke Zanco und Danke Nicole!

Eva und Michaela danken wir vielmals für die inhaltliche Unterstützung, die Ratschläge, das Lektorat, die guten Gespräche, die Ermutigungen und ganz besonders für die positive und konstruktive Kritik, die unsere Arbeit maßgeblich mitgestaltet hat.

Danke Eva und Danke Michaela!

Ein ganz besonderer Dank gilt außerdem unseren Eltern und Geschwister sowie unseren “Schwiegerfamilien”, die uns von jeher unterstützt und gefördert haben und uns auch in dieser schwierigen Phase des Masterarbeitschreibens immer mit Rat und Tat zur Seite standen und uns so manches Mal aus Nervenkrisen gerettet haben.

Danke Margot und Danke Winfried! Danke Christa und Danke Detlef!

Danke Michaela und Danke Nikolai!

Danke Barbara und Danke Christine! Danke Christa und Danke Kurt!

Ebenfalls danken wir denen, für deren Fürsorge wir verantwortlich sind. Danke für eure Geduld, euer Verständnis und für eure liebevollen Ablenkungen.

Danke Moritz, Danke Lars und Danke Valeria! Danke Elsa und Danke Miš!

Schließlich möchten wir noch den beiden Menschen danken, ohne die wir die Masterarbeitszeit nicht durchgestanden hätten. Sie haben uns tagtäglich geholfen, unterstützt und oft auch einfach ertragen.

Danke Martin! Danke Michael!

Zum Abschluss möchten wir noch unserer „dritten Masterarbeitskollegin“ danken, die uns von ihrem ersten Tag an motiviert und angetrieben hat.

Danke Valeria!







Alexandra Duschek | Sabine Gindl