



Janine Christin Zelger, BSc

PUCHWERK I

REVITALISIERUNG EINES INDUSTRIEGEBIETES

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades Diplom-Ingenieurin
Masterstudium Architektur

eingereicht an der
Technischen Universität Graz

Betreuerin
Dipl.Arch. BDA Univ.-Prof. Petra Petersson
Institut für Grundlagen der Konstruktion und des Entwerfens

Graz, Juli 2020

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Graz, 28. Juli 2020

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TU-GRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.



Janine Christin Zelger, BSc

An dieser Stelle möchte ich mich gerne bei all jenen bedanken, die mich im Laufe der Erstellung dieser Masterarbeit tatkräftig unterstützt, motiviert und stets an mich geglaubt haben.

Ein besonderer Dank gilt meinem Professor und Betreuer Herrn Dipl.-Ing. Dr.techn. Armin Stocker. Die zahlreichen interessanten Debatten und wöchentlichen Besprechungen haben maßgeblich dazu beigetragen haben, dass meine Masterarbeit heute in dieser Form vorliegt.

Abschließend möchte ich mich noch bei meinen Eltern bedanken, die mir mein Studium durch ihre Unterstützung ermöglichten und stets ein offenes Ohr für mich hatten.

DANKE!



*Den wundervollen Momenten
meiner Kindheit gewidmet..*

ABSTRACT

The "Puch" brand is one of the most culturally and industrially significant components in the history of the Austrian economy of the 19th and 20th centuries. The last, originally preserved production hall of the former Puchwerk I, in the 5th district of Graz, was declared a listed building in 2003 due to public interest. The hall currently serves as an exhibition centre for the history of mobility and due to that, the preservation is called into question because of its location in an almost exclusively industrial and commercial area.

The aim of this master's thesis is to develop a theme-oriented design for the former site of Puchwerk I, thereby guaranteeing an upgrading of the area, the continuation of museum operations and an increase in visitor frequency on site. A detailed data collection in the form of literature research and the procurement of all planning materials available for the object as well as numerous field studies form the basis of the design and construction measures of this master thesis.

The design prioritises the integration of the architectural monument into the surrounding area and focuses on the history of the site. Accordingly, the emphasis on mobility at all levels of the design is of great importance.

This master thesis is intended to provide new approaches to the design of public space in industrial centres, to consider possible extensions of the route network and to contribute to the promotion of environmentally friendly transport in general.

KURZFASSUNG

Die Marke Puch ist einer der kulturell und industriell bedeutendsten Namen in der österreichischen Wirtschaftsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts. Die letzte bis heute erhaltene historische Fabrikationshalle – das ehemalige „Puchwerk I“ im 5. Grazer Stadtbezirk – wurde im Jahr 2003 unter Denkmalschutz gestellt. Aktuell dient sie als Ausstellungszentrum für Mobilitätsgeschichte. Angesichts des Standortes in einem fast ausschließlichen industriell und gewerblich genutzten Gebiet ist diese Nutzung jedoch Thema einer öffentlichen Debatte.

Ziel dieser Masterarbeit ist es, einen themenorientierten Entwurf für das ehemalige Areal des „Puchwerk I“ vorzulegen. Durch das Projekt soll eine Aufwertung des Gebietes, die Weiterführung des Museumsbetriebes und eine Erhöhung der Besucherfrequenz vor Ort erreicht werden. Eine ausführliche Datenerhebung in Form von Literaturrecherche und die Beschaffung sämtlicher zum Objekt vorhandener Planmaterialien sowie zahlreiche Feldstudien bilden die Grundlage der gestalterischen und baulichen Maßnahmen dieser Masterarbeit.

Priorisiert wurde beim Entwurf die Einbindung des baukulturellen Denkmals in das Umfeld sowie ein Fokus auf die Historie des Gebietes. Demnach ist die Betonung der Mobilität auf allen Ebenen des Entwurfes von großer Bedeutung.

Durch meine Forschungsarbeit sollen neue Impulse zur Gestaltung des öffentlichen Raumes in Industriezentren gegeben werden – insbesondere bezüglich einer Erweiterung des öffentlichen Verkehrs und des Radwegnetzes in Graz und einer Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs im Allgemeinen.



EIN PIONIER DES FAHRZEUGBAUES

„Das Bundesdenkmalamt teilt Ihnen im Sinne der §§ 37 und 45 Abs.3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 mit, dass es beabsichtigt, die Fabrikshallen Johann Puch in Graz, Puchstraße 85, Ger.Bez. Graz, Gst.Nr. 1967/2 und 1964, EZ 2616, KG 63105 Gries, wegen ihrer geschichtlichen und kulturellen Bedeutung gemäß §§ 1 und 3 des Bundesgesetzes vom 25.09.1923, BGBl.Nr.533/23 (Denkmalschutzgesetz), in der Fassung BGBl. 1 Nr. 170/1999, wegen öffentlichen Interesses an ihrer Erhaltung unter Denkmalschutz zu stellen.“

Bescheid des Bundesdenkmalamts gem. § 57 AVG, GZ 42.957/1/2003.

INHALTSVERZEICHNIS



17	VORWORT	
	Einleitung	19
	Problemstellung und Zielsetzung	21
	Methodische Vorgehensweise	23
25	PUCHWERK I	
	ÖSTERREICHISCHE INDUSTRIEGESCHICHTE	
	Geschichtlicher Hintergrund	26
	Zeitliche Veränderungen	34
	Stellung unter Denkmalschutz	42
	Aktuelle und künftige Bauvorhaben	46
49	REVITALISIERUNG EINES INDUSTRIEGEBIETES	
	Das Johann Puch Museum	52
	Mikroumfeld - Makroumfeld	64
	Revitalisierungsmaßnahmen	72
	Entwurfsausführung	74
	Bicycle Parking Area	78
	Erweiterung des Radwegenetzes	93
	Exkurs: Statik	96
	Johann Puch Halle	98
	Entwicklungsplan	115
	Visueller Rundgang	118
145	RESUMÉE	
	Schlussbetrachtung	146
	Ausblick	147
	Weiterführende Literatur	148
151	ANHANG	
	Referenzprojekte	152
	Literaturverzeichnis	156
	Abbildungsnachweis	160
	Planunterlagen	162

V O R W O R T



EINLEITUNG

Die nachstehende Arbeit untersucht die Umnutzung von denkmalgeschützten Objekten in sich kontinuierlich wandelnden Gewerbegebieten. Dies geschieht am Beispiel einer sich im Süden von Graz befindlichen Industriehalle, dem Johann-Puch-Museum, welches große kulturelle und geschichtliche Bedeutung für die Fahrzeugindustrie in Österreich hat.

Was als Recherche über bereits verfasste Abhandlungen zum „Einser Werk“, der „Halle P“ oder dem wie es heute genannt wird „Johann Puch Museum“ begann, entwickelte sich schrittweise zu einer großflächigen, auf das Umfeld erweiterten Datenerfassung. Die Grundlage bilden Akten, Baupläne und Unterschutzstellungsbescheide, ausgehändigt durch das Stadtarchiv Graz, die Bau- und Anlagenbehörde des Stadtportals Graz und das Steiermärkische Bundesdenkmalamt.

Einhergehend mit den mir vorliegenden Unterlagen zum besagten Objekt und bezugnehmend auf die Fragestellung eines künftigen Nutzungsszenarios für den baulichen Bestand, sowie für das städtische Umfeld, geht diese Masterarbeit hervor.

PROBLEMSTELLUNG & ZIELSETZUNG

Die vorliegende Arbeit widmet sich der im Jahre 2003 unter Denkmalschutz gestellten Industriehalle Johann-Puch-Museum und dessen näherer Umgebung. Das Areal befindet sich im 5. Grazer Stadtbezirk Gries, in welchem fast ausschließlich industrielle und gewerbliche Firmen angesiedelt sind.

Die Erhaltung eines in die Jahre gekommenen, dem baulichen Bestand wenig Wertschätzung zugesprochenen Ausstellungszentrums für Mobilitätsgeschichte - zudem situiert in einer Umgebung wie der oben genannten - wirft begründet Fragen über die Sinnhaftigkeit des Erhalts eines Museumsbetriebes oder der gänzlichen Umnutzung der Halle auf.

Obwohl es kaum einen besseren Standort für die Ausstellung von Puch Modellen gibt, als die originale Fabrikationshalle, fordern die aktuellen Begebenheiten lösungsorientierte Vorschläge für ein künftiges Nutzungsszenario, welches die Aufwertung des gesamten Gebietes und die Erhöhung der Passantenfrequenz vor Ort zum Ziel haben soll.

Die Einbeziehung der historischen Hintergrundgeschichte in die Gestaltung, sowie dem Aspekt der Mobilität, welcher allgegenwärtig in der Historie der Marke Puch zu finden ist, spielen dabei eine wichtige Rolle.

Der Schwerpunkt dieser Arbeit liegt demnach in der Erstellung eines funktionsübergreifenden Entwicklungsplans, welcher sowohl die Puch Halle als auch die umliegenden Flächenbereiche umfasst und durch die Gestaltung gezielt auf den Besuch des Puch Museums absieht.

METHODISCHE VORGEHENSWEISE

Zur Beantwortung der Forschungsfrage und der Erarbeitung eines ortbezogenen Lösungsvorschlages werden unterschiedliche qualitative Methoden angewandt. Die Auswertung des vorhandenen Planmaterials und die dazugehörige Literatur dienen in erster Linie als Basis zum Grundverständnis der Marke Puch und dessen kultureller Bedeutung.

Aus Feldanalysen gewonnene Daten zum Objekt und zum umliegenden Gelände werden mit dem bereits vorhandenen Material verbunden. Daraus ergeben sich Maßnahmen zur weiteren Entwicklung.

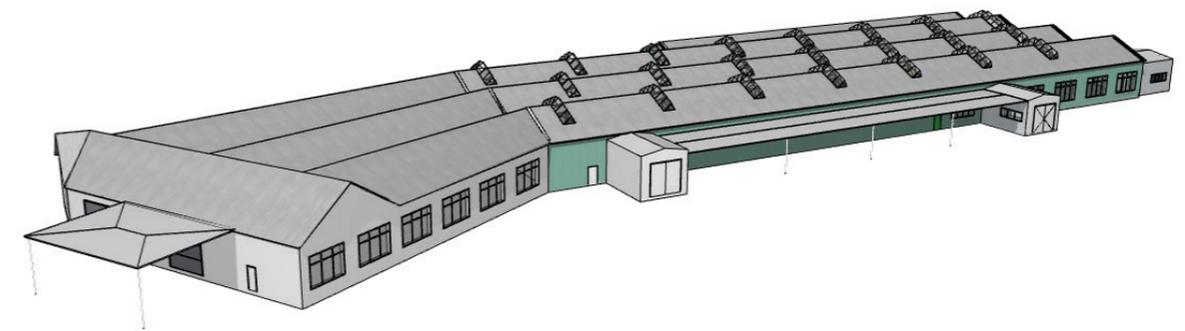
Die gewählte Forschungsmethode soll mittels der erhobenen Daten die Entstehung des neuen Nutzungskonzeptes schrittweise greifbar machen.

Die Ausarbeitung des Entwurfes gliedert sich in drei Teilabschnitte, welche in Kombination das Gesamtkonzept ergeben. Abschließend erfolgt ein visueller Rundgang, welcher bereichsübergreifend Einblick in die Neugestaltung gibt.

PUCHWERK I

ÖSTERREICHISCHE INDUSTRIEGESCHICHTE

früher „Einser Werk“



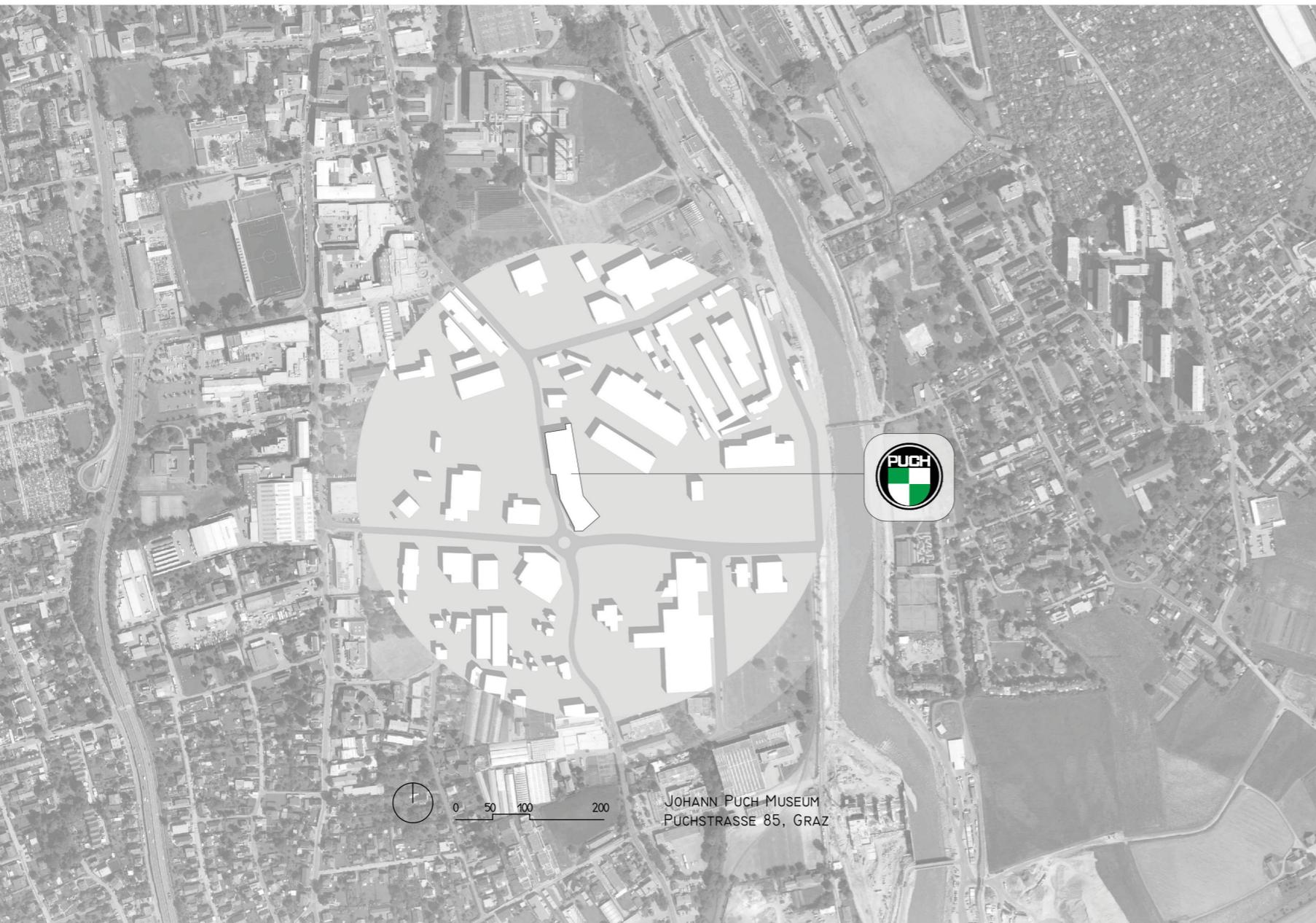


Abb.1: Luftbildaufnahme, © Foto: Digitaler Atlas Steiermark, Graz 2020.

GESCHICHTLICHER ABRISS

Der Name Puch, ein Synonym der kulturell und industriell bedeutendsten Komponenten in der Geschichte der österreichischen Wirtschaft im Laufe des 19. und 20. Jahrhunderts.

Graz, die Landeshauptstadt der Steiermark, zählt 311.359 Einwohner (Stand: 01. Jänner 2020)¹ und ist damit nicht nur die zweitgrößte urbane Agglomeration Österreichs, sondern auch Standort vieler internationaler Handelsbetriebe und Konzerne. Bekannte Automobilunternehmen wie etwa Magna Steyr fanden ihre Anfänge in den Fabrikhallen des damaligen Puchwerks im 5. Grazer Bezirk.²

Bereits im Laufe des 19. Jahrhunderts war Gries durch die Ansiedelung vieler Gewerbe und Industrieanlagen ein wichtiger Standort für Betriebe und behielt diese Flächennutzung zu großen Teilen bis heute bei.³

Unter der Leitung des Altmeisters Johann Puch begann im Jahre 1890 offiziell die erste fabrikmäßige Herstellung von Fahrrädern. Am 28. September 1899 eröffnete Puch am Standort der heutigen Puchstraße 85 (damals Laubgasse, später Gottlieb-gasse bzw. Fuhrhofgasse) eine neue Produktionswerkstätte. Diese bekam nach der im Jahre 1941 erfolgten Errichtung einer Zweigstelle in Graz-Thondorf den Beinamen "Einser Werk".⁴

Das fertigungstechnische Wissen, das sich aus der sich ständig weiterentwickelnden Fahrradfabrikation ergab, erwies sich auch in anderen Bereichen der Serienfertigung als überaus nützlich. Somit erweiterte sich die Produktion auch auf Bereiche der Automobil-, der Luftfahrt- und der Waffenindustrie. Die Ausdehnung des Produktsortimentes der Marke Puch war allerdings nicht nur dem aus der Fabrikation stammenden organisatorischen Produktionsfortschritt zugeschrieben, sondern ist größtenteils Konsequenz der historischen Ereignisse zu Zeiten des Ersten und Zweiten Weltkrieges.⁵

¹ Vgl. Graz Tourismus, 18.02.2020.

² Vgl. Wikipedia, 18.02.2020.

³ Vgl. Bundesdenkmalamt 1984, 50.

⁴ Vgl. Mayer 2017, 16.

⁵ Vgl. Mayer 2017, 28f.

Mitte des 20. Jahrhunderts erreichte die industrielle Produktion mit über 40 Prozent der arbeitenden Bevölkerung in Österreich ihren Höhepunkt. Die Industrialisierung hatte äußerst vorteilhafte Auswirkungen auf die Ausdehnung des gewerblichen Sektors. In dieser Zeit wurde auch das anhand verkaufter Stückzahlen erfolgreichste Modell – die „Puch Maxi“ – in Serie hergestellt.⁶

Im Jahre 1999 wurde das 100-jährige Bestehen des Puchwerkes, einem der erfolgreichsten Grazer Fabrikationswerkstätten aller Zeiten, sowie der 85. Todestag des Firmengründers Johann Puch, zum Anlass einer Jubiläumsfeier. Die Produktion am Standort des „Einser Werkes“ war zu diesem Zeitpunkt bereits seit zwölf Jahren eingestellt. Der Betrieb im Puchwerk II in Graz-Thondorf wird bis heute fortgesetzt und läuft inzwischen unter der Firmenbezeichnung „STEYR-DAIMLER-PUCH FAHRZEUGTECHNIK - A Company Of Magna“.⁷

Neben der Anerkennung der Person Johann Puch und seines Lebenswerkes hatte die Jubiläumsfeier auch Auswirkungen auf die Öffentlichkeit, der der historische und kulturelle Wert der Fabrikationshallen erneut vor Augen geführt werden sollte. Demzufolge wurde vier Jahre später eine der letzten erhaltenen Hallen, die „Halle P“ am Grundstück des „Einser Werkes“ durch das Bundesdenkmalamt unter Schutz gestellt.⁸

Zu selben Zeit wurde zu Ehren Johann Puch eine Ausstellungsfläche für diverse Modelle langjährig produzierter Fahrzeugtypen in einer der umliegenden Hallen eröffnet. Viele Jahre war vergebens versucht worden, eine Genehmigung zur Verlegung der Ausstellungsflächen in die unter Schutz gestellte „Halle P“ zu bekommen. Im Jahre 2012 kam es allerdings zu einer erfolgreichen Genehmigung und die „Halle P“ wurde auf Museumsbetrieb umgestellt. Damit fand die Ausstellung in der letzten authentisch verbliebenen Hall eine Heimat. Das Museum ist nach wie vor in Betrieb.⁹

Die nachstehende Timeline dient als genauerer zeitlicher Überblick über das Leben von Johann Puch und die damit verbundene Entstehung und Entwicklung des Puchwerkes vom Jahre 1862 bis heute. Diese basiert auf dem Werk „Puchwerk II - Im Wandel der Zeit“.¹⁰

⁶ Vgl. Ö. Industriegeschichte GmbH 2004, 66.

⁷ Vgl. Harrer 2001, 59.

⁸ Vgl. BDA 42.957/4/2003.

⁹ Vgl. Verein J.P. Museum, 29.12.2019.

¹⁰ Vgl. Mayer 2017, 10f.

1862

Janez Puh (Johann Puch) erblickte am 27. Juni 1862 als Kind einer Kleinbauernfamilie in der heutigen Gemeinde Jursinci (früher Sakusak) bei Pettau in Slowenien das Licht der Welt.



Abb. 2: Johann Puch/Janez Puh, © Fotografie: R. Martinelli, o.J. o.O.

1878 - 1888

Im Jahre 1878 begann er eine Lehrausbildung zum Schlossermeister in Bad Radkersburg, wurde aber 1882 vom Heer zur Grundausbildung eingezogen. Ab 1885 arbeitete er, vom Militär in die Reserve versetzt, nebenbei in der „Tischlerei und Schlosserwarenfabrik Lapp“ in Graz.

1888 stieg er erstmals als Werkführer bei der Firma „Albl“ in den Fahrradproduktionssektor ein.

1889 - 1891

Im Laufe der folgenden Jahre verwirklichte Johann Puch seinen Traum einer eigenen Fahrradreparaturwerkstätte. 1889 kaufte er ein Glas- und Treibhaus am Standort Strauchergasse 18 in Graz. An diesem Standort wurde ihm 1890 der Gewerbeschein für ein „Freies Gewerbe der fabrikmäßigen Erzeugung von Fahrrädern“ am besagten Standort genehmigt.

1890 Beginn der fabrikmäßigen Herstellung von Fahrrädern in der österreichischen Industriegeschichte!

Bereits 1891 hatte sich der Name „STYRIA“ so etabliert, dass eine Zweigstelle des Werkes am Standort Karlauerstraße 34 eröffnete.

1894 - 1897

1894 erfolgte die Umwandlung des Gewerbes durch den Einstieg der „Steiermärkischen Escomptebank Graz“, in eine Kommanditgesellschaft.

Zu dieser Zeit beschäftigte Johann Puchs Fahrradreparaturwerkstätte über 300 Mitarbeiter. 1896 wurde eine weitere Zweigstelle in der ehemaligen Köstenbaum-Mühle eröffnet.

1897 erfolgte die Umbenennung der Werkstätte in „Johann Puch & Comp. Styria Fahrradwerke“. Noch im selben Jahr verließ Johann Puch aufgrund eines Herzleidens das Unternehmen und gab alle Rechte ab.

1899

Zwei Jahre nach seinem Ausstieg gelang es Johann Puch eine Versammlung der Aktionäre einzuberufen und sein Unternehmen am 28. September 1899 unter der Bezeichnung „Johann Puch - Eine steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Graz“ in das Grazer Handelsregister eintragen zu lassen.

Dies wurde zur amtlichen Geburtsstunde des Puchwerkes mit der Betriebsstätte am heutigen Standort der Puchstraße.



Abb. 3: Puchwerke-Aktien-Gesellschaft, Graz © Werksbild, 1914.

1901 - 1903

1901 begann erstmals die Herstellung von Kleinmotoren, welche in weiterer Folge an Fahrrädern zum Einsatz kamen.

Infolgedessen wurde 1903 auch die Fabrikation von einzylindrigen Motoren in das Sortiment aufgenommen.



Abb. 4: Puch Winterlager, © Foto: Johann Puch Museum

1906

In diesem Jahr gelang es Johann Puch durch die Übernahme der Generalvertretung zweier in Deutschland ansässiger Firmen einen großen Durchbruch im Fahrzeuggeschäft zu erzielen.

Der Name „Puch“ hatte sich zu diesem Zeitpunkt auf nationaler Ebene in der Automobilbranche etabliert.



Abb. 5: Puch Logo, © Grafik: o.A.

1912 - 1913

Das umfangreiche Modellsortiment, die standardisierte Fabrikation und die ausgezeichnete Qualität brachten dem Puchwerk im Jahre 1912 Führung des "kaiserlichen österreichischen Adlers" ein.

1913 kam es zur Errichtung einer Berufsschule, da auf eine gute Ausbildung der Fachkräfte im Werk besonders großer Wert gelegt wurde.

1914

Da sich das Produktions-sortiment im Laufe der Zeit nicht mehr nur auf die Herstellung von Fahrrädern und Motoren beschränkte, sondern mittlerweile auch Omnibusse, Sport- und Luxuswagen, Droschken und andere Fahrzeuge hergestellt wurden, erfolgte 1914 wieder eine **Umbenennung des Unternehmens in „Puchwerke Aktiengesellschaft“**.

Zu diesem Zeitpunkt beschäftigte das Unternehmen 1200 Mitarbeiter und hatte Niederlassungen in Prag, Wien und Budapest.

Noch im gleichen Jahr verstarb Johann Puch im Alter von 52 Jahren.

1918

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges hatte das Puchwerk große Schwierigkeiten sich wirtschaftlich zu halten. Geschuldet war dies hauptsächlich dem Verlust der ausländischen Märkte und der Umstellung auf Fabrikation von Friedensprodukten, da das Militär als größter Kunde abhandengekommen war.

1919

Ein Jahr später wurde die Herstellung von Motorrädern komplett eingestellt. Der Betrieb widmete sich wieder gänzlich der Fahrradproduktion.

Gleichzeitig übernahm in der finanziell herausfordernden Nachkriegszeit der Finanzjongleur Camillo Castiglioni aus Triest als Haupteigentümer das Unternehmen.



Abb. 6: Fabrikationshalle, © Foto: o.A., Archiv österreichisches Motorradmuseum

1923 - 1928

Mit der Schließung des Werkes im Jahre 1923 durch Castiglioni wurde ein Ingenieur als Liquidator eingesetzt, welcher allerdings das Potenzial des Betriebes erkannte und ein neues Konzept für die Weiterführung aufstellte.

Da es aufgrund der neuen wirtschaftlichen Verhältnisse ein Verbot von mehreren, laufenden Firmen gleicher Branchen gab, mussten sich Firmen zusammenschließen. So erfolgte 1928 die **Fusion des Puchwerkes mit Austro-Daimler und der dazugehörigen „österreichischen Flugzeugfabrik AG“ zu „Austro-Daimler-Puchwerke AG“**.

1929 - 1934

Nach dem Börsencrash im Oktober 1929 verschlechterten sich wirtschaftliche Verhältnisse drastisch und es kam zu Massenentlassungen. Auch das Puchwerk war mit einer Reduktion von 725 Mitarbeitern stark davon betroffen.

1934 wurde eine weitere Fusion mit der Firma Steyr-Werke AG im Zuge der Marktberreinigung durchgeführt. **Dabei entstand die Gesellschaft „Steyr-Daimler-Puch AG“**.



Abb. 7: Steyr Puch Logo, © Grafik: o.A., 1934.

1938

Mit dem Anschluss Österreichs an das nationalsozialistische Deutschland gab es einen deutlich spürbaren Aufschwung für das Puchwerk. Durch die NS-Wirtschaftspolitik, die die Beseitigung von Arbeitslosigkeit und die Aufnahme österreichischer Produkte in den deutschen Markt vorantrieb, stieg die Mitarbeiteranzahl auf rund 2600 Personen.

Die Wortmarke „Ostmark-Puch“ wurde ins Handelsregister eingetragen und die Fertigung im gleichen Zuge auf die Produktion von Rüstungsgütern für die Wehrmacht umgestellt.

1939

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges kam die endgültige Umstellung des Puchwerkes zu einem Rüstungsbetrieb.

Es diente als Produktionsstätte für Einzelteile, welche weiters in die Lagerräume der Endfertigung gebracht wurden.

Truppenfahräder waren das einzige Produkt, das noch gänzlich vor Ort produziert wurde.

Zudem stellte die Umwandlung zum Rüstungsbetrieb eine große Chance auf Expansion da.

1941

Im Jahre 1941 bekam der Betrieb den Auftrag zur Errichtung eines Flugmotorenwerkes. Im Zuge dessen erfolgte auch der Neubau eines Standortes östlich von Graz.

Mit Errichtung des in Graz Thondorf ansässigen „Puchwerk II“ spezialisierte sich die Produktion im „Einser Werk“ auf Fahrräder, Kraftfahräder und Waffenteile.



Abb. 8: Luftaufnahme Magna Steyr Werk, © Foto: o.A., 2017.

1942 - 1944

Nach dem Verkauf Steyr-Daimler-Puch Aktiengesellschaft an die deutsche Luftfahrt im Jahre 1942 wurde zwei Jahre später, beim 9. Luftangriff auf Graz, das "Puchwerk I" stark beschädigt und gewisse Teile vollkommen zerstört.

Einzig die "Halle P" des Puchwerkes hatte den Angriff fast unbeschadet überstanden.

1945 - 1960

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges gab es im ganzen Land großen Bedarf an Nutzfahrzeugen. Damit begann neben der Produktion von Fahrrädern auch die Produktion von Lastwagen.

Im Laufe der Zeit erweiterte sich das Sortiment auf die Herstellung von PKWs, LKWs, Geländewagen, Wälzlager, Panzern und Jagdwaffen.



Abb. 9: Puch Haflinger, © Fotografie: o.A., o.J.

1975 - 1980

Mit dem Jahre 1975 wurde das Ende der Produktion von Kleinfahrzeugen am Standort der Puchstraße eingeleitet.

Die Erzeugnisse des Unternehmens waren aber wirtschaftlich weiterhin so erfolgreich, dass das Unternehmen im Jahre 1980 das drittgrößte in Österreich war.

1987

1987 erfolgte der endgültige Verkauf der Produktsektoren des Unternehmens und zugleich die **Stilllegung des sogenannten „Einser Werkes“**.

Die Markenrechte wurden an den italienischen Hersteller Piaggio verkauft und werden noch bis heute verwendet.

2003 - HEUTE

Im Jahre 2003, als vom "Puchwerk I" nur noch eine einzige Halle im Originalzustand erhalten geblieben war, wurde vom Bundesdenkmalamt eine Unterschutzstellung bekundet.

2012 kam es schließlich zu einer Umwandlung vom Industriegebäude zum Museum. Dieses war bis zu diesem Zeitpunkt in einer anderen Halle untergebracht gewesen und wurde nun in die einzig erhalten gebliebene "Halle P" des ehemaligen Puchwerkes verlegt.



Abb. 10: Johann Puch Museum, © Foto: Zelger Janine, Graz 2019.

ZEITLICHE VERÄNDERUNGEN AM AREAL DES PUCHWERK I

Die Geschichte von Johann Puch und seinem Unternehmen brachte jede Menge Veränderung mit sich, die bis heute an wirtschaftliche, kulturelle und politische Ereignisse geknüpft sind. All diese Einflüsse wirkten und wirken sich bis heute auf das Areal des "Einser Werks" aus.

Folgende Expansionsdarstellung, sowie die textlich nachstehenden Ausführungen dazu, basieren auf dem Planmaterial aus den im Stadtarchiv Graz vorliegenden Akten zur Grundstücksnummer 1974/9.

Die ersten Lagepläne zum Puchwerks finden sich im **Jahre 1916** und zeigen das gesamte damalige Ausmaß der Betriebswerkstätte. Die "Halle P" (jeweils westlich in den Lageplänen) wurde zu diesem Zeitpunkt als Montagehalle genutzt und später mit einem Bereich für Tischlerarbeiten ausgestattet.¹¹

Als es im **Jahre 1938** aufgrund der politischen Situation zur Aufstockung von Arbeitsplätzen durch die Eingliederung ins Deutsche Reich kam, fand eine Erweiterung des Werkes im nordöstlichen Bereich statt. Die "Halle P" wurde in diesem Zeitraum hauptsächlich als Montagehalle für Motorräder genutzt und der ehemalige Bereich der Tischlerei zu einer Lackier- und Schleifbox umgebaut.¹²

Bis zum **Jahre 1966** gab es, bis auf die Errichtung einer weiteren Montagehalle mit zentraler Lage auf dem Areal, nur kleine bauliche Veränderungen im Bestand. Ebenso wurde die "Halle P" zu dieser Zeit weiterhin als Montagehalle genutzt. Erst 1977 wurde die Fabrikation ausgelagert und die Halle als Ersatzteillager weitergenutzt.¹³

Nachdem es 1987 zur Stilllegung des Betriebes kam und somit der Großteil der Gebäude nicht mehr benötigt wurden¹⁴, war bis zum aktuellen **Jahr 2020** städtebaulich eine weitgehenden Neuausrichtung notwendig.

Bis auf die "Halle P" gibt es keinen Baukörper mehr, welcher dem ursprünglichen Puchwerk entspringt. Alle neuen Objekte wurden im Laufe der letzten 20 Jahre errichtet und beherbergen heute hauptsächlich Produktion, Vertrieb und Forschungseinrichtungen.

¹¹ Vgl. Stadtarchiv Graz, KG 36105 EZ 2956.

¹² Ebda, KG 36105 EZ 2956.

¹³ Ebda, KG 36105 EZ 2956.

¹⁴ Vgl. Mayer, 2017.

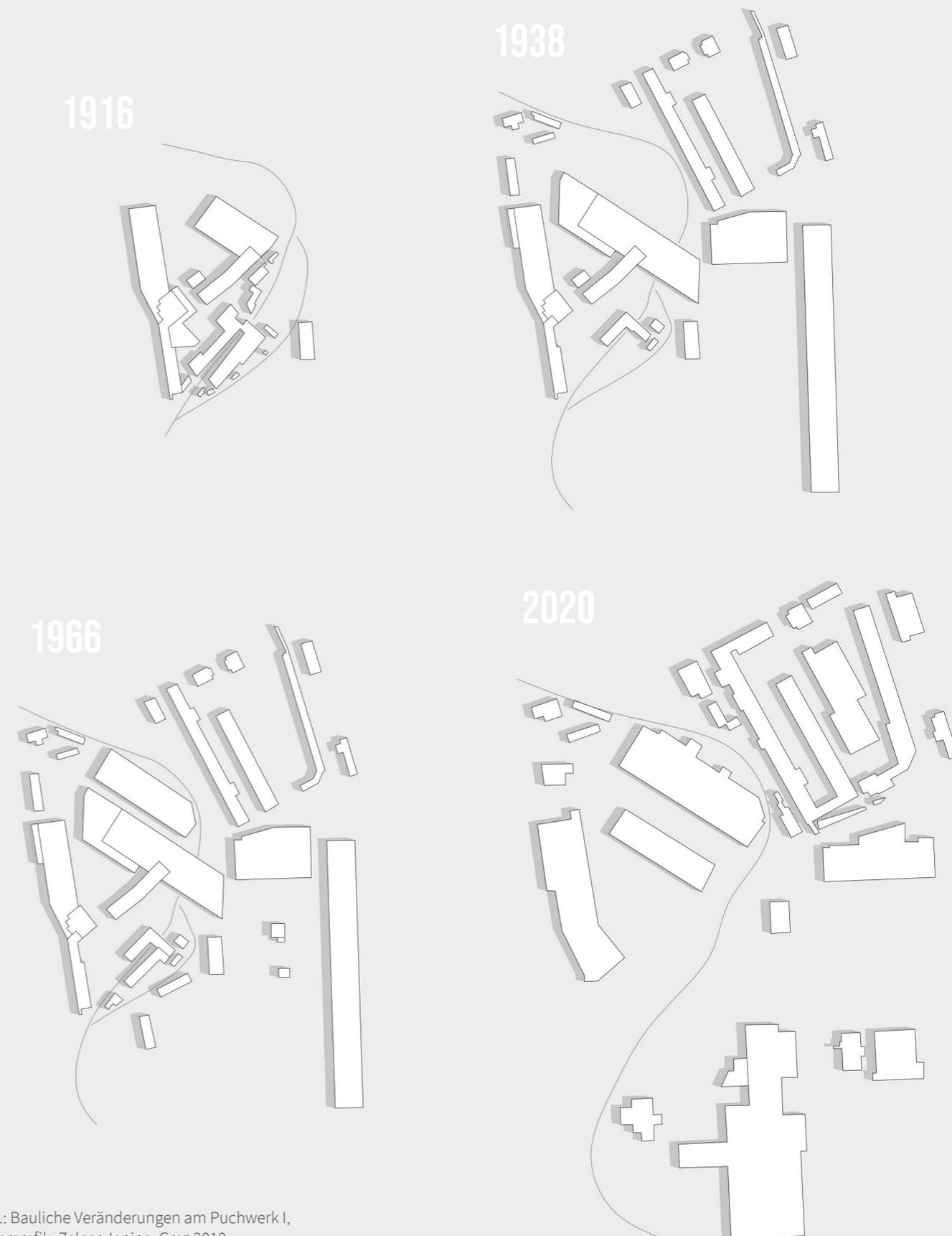


Abb. 11: Bauliche Veränderungen am Puchwerk I,
© Vektorgrafik: Zelger Janine, Graz 2019.

ZEITLICHE VERÄNDERUNGEN DER HALLE P

Es gab jedoch nicht nur am Areal selbst laufend Veränderungen, auch an der heute noch bestehenden Halle wurden zahlreiche Anpassungen durchgeführt.

Die ältesten noch auffindbaren Fotografien entstammen laut Datierung dem Jahre 1989 und zeigen den baulichen Zustand der Halle nach zweijährigem Leerstand.¹⁵

Um einen Bezug zum heutigen Bestand und der aktuellen Beschaffenheit der Halle herzustellen, sind auf folgenden Abbildungen die Jahre 1989 und 2020 gegenübergestellt.

Die Fotografien des Puchwerkes aus dem Jahr 1989 stammen aus den Akten der Bau- und Anlagenbehörde Graz.¹⁶

¹⁵Vgl. Magistrat Graz, GZ 25240/2004.

¹⁶Ebda, GZ 25240/2004.

1989
2020







Wie sich anhand dieser Gegenüberstellung gut erkennen lässt, gab es zwischen den Jahren 1989 und 2020 viele kleinere Adaptierungen im Bestand.

Zudem wurden an zwei Seiten der Halle Zubauten in Form von Containern aufgestellt, welche heute Zugang und Eingangsbereich bilden.

Trotz dieser Modifikationen an der Halle hat sich am Erscheinungsbild und der Grundstruktur im Vergleich zu damals wenig verändert.



Abb. 12,14,16,18: Puchwerk I - Halle P, © Fotografien: o.A. 1989, in: Magistrat Graz (Bau- und Anlagenbehörde, Referat für Baurecht), Akt Puchstrasse, GZ 25240/2004.

Abb. 13,15,17,19: Puchwerk I - Halle P, © Fotografien: Zelger Janine, Graz 2020.

STELLUNG UNTER DENKMALSCHUTZ

Am 04. August 2003 wurde nach einer ausführlichen Datenerhebung zu den Hallen des Puchwerkes im 5. Grazer Stadtbezirk Gries ein Amtssachverständigengutachten ausgestellt und dieses unter Bekanntgabe des nachstehenden Vorhabens an den Innovationspark Graz-Puchstraße, dem Amt der steiermärkischen Landesregierung, dem Magistrat Graz und dem Bürgermeister der Stadt ausgedandt:

„ Das Bundesdenkmalamt teilt Ihnen im Sinne der §§ 37 und 45 Abs.3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 mit, dass es beabsichtigt, die Fabrikshallen Johann Puch in Graz, Puchstraße 85, Ger.Bez. Graz, Gst.Nr. 1967/2 und 1964, EZ 2616, KG 63105 Gries, wegen ihrer geschichtlichen und kulturellen Bedeutung gemäß §§ 1 und 3 des Bundesgesetzes vom 25.09.1923, BGBl.Nr.533/23 (Denkmalschutzgesetz), in der Fassung BGBl. 1 Nr. 170/1999, wegen öffentlichen Interesses an ihre Erhaltung unter Denkmalschutz zu stellen.¹⁷ „

Der historische Denkmalwert wird, dieser Verlautbarung zufolge, damit begründet, dass es sich hierbei um die letzten im Original erhalten gebliebenen Hallen des Puchwerkes I aus dem späten 19. Jahrhundert handelt. Der bauliche Erhalt des Bestandes muss daher aufgrund seiner Entwicklungsgeschichte garantiert werden. Die Hallen sind architektonische Zeitzeugen der zum Zeitpunkt der Errichtung üblichen Bauweise von Industriehallen.¹⁸

Ebenfalls wird im Schreiben darauf hingewiesen, dass auch nach der Unterschutzstellung bauliche Veränderungen an den Gebäuden getätigt werden dürfen, sofern diese eine Aufwertung oder Wiederbelebung des Gebietes mit sich bringen. Dies muss allerdings mittels einer Antragsstellung an das Bundesdenkmalamt genehmigt werden.¹⁹

Dem Bescheid beiliegend gibt es folgende zwei Grafiken in Form eines Luftbildes sowie eines Lageplans des gesamten Puchwerkes, welche durch Markierungen der besseren Kenntlichmachung der besagten Hallen dienen (siehe Abb.11, 12).

¹⁷ Bescheid des Bundesdenkmalamts gem. § 57 AVG, GZ 42.957/1/2003.

¹⁸ Vgl. Bescheid des Bundesdenkmalamts gem. § 57 AVG, GZ 42.957/1/2003.

¹⁹ Ebda.. GZ 42.957/1/2003.

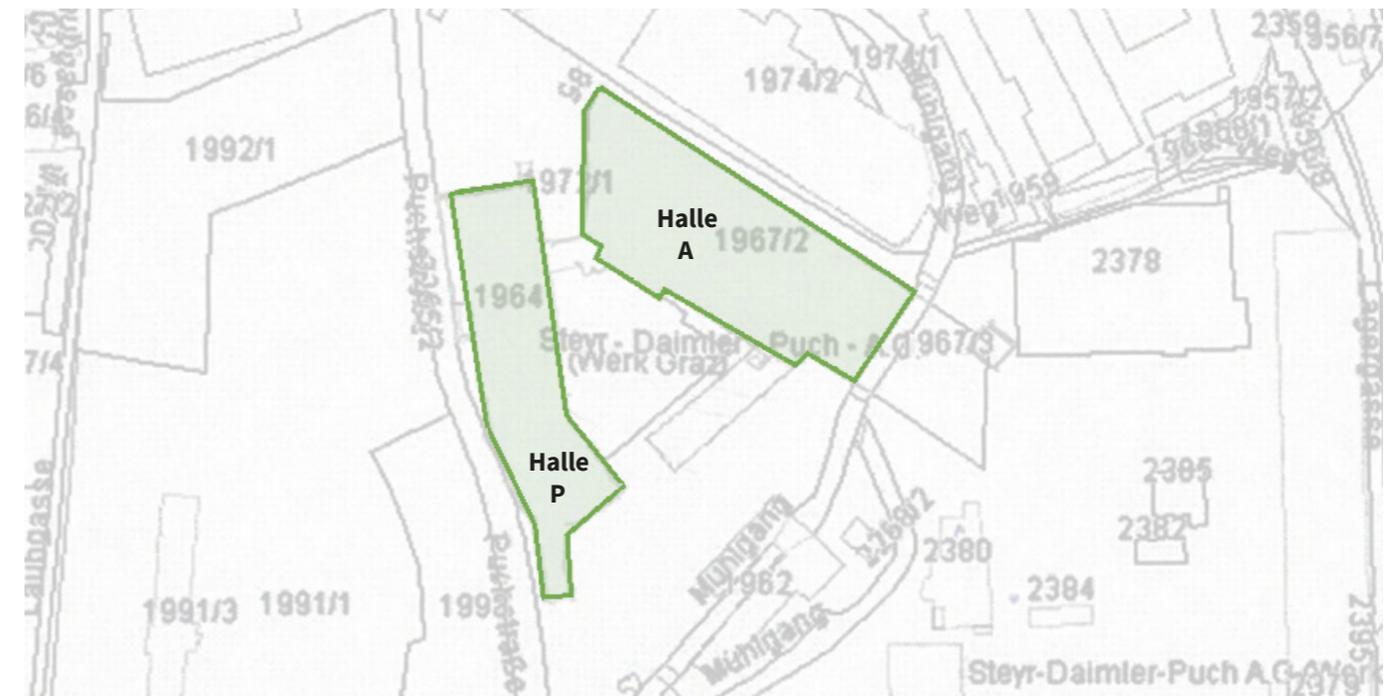


Abb. 20: Auszug aus Bebauungsplan Beilage ./1 Innovationspark Graz 2002, © Plan: o.A, in: Bescheid des Bundesdenkmalamts gem. § 57 AVG, GZ 42.957/2/2003.

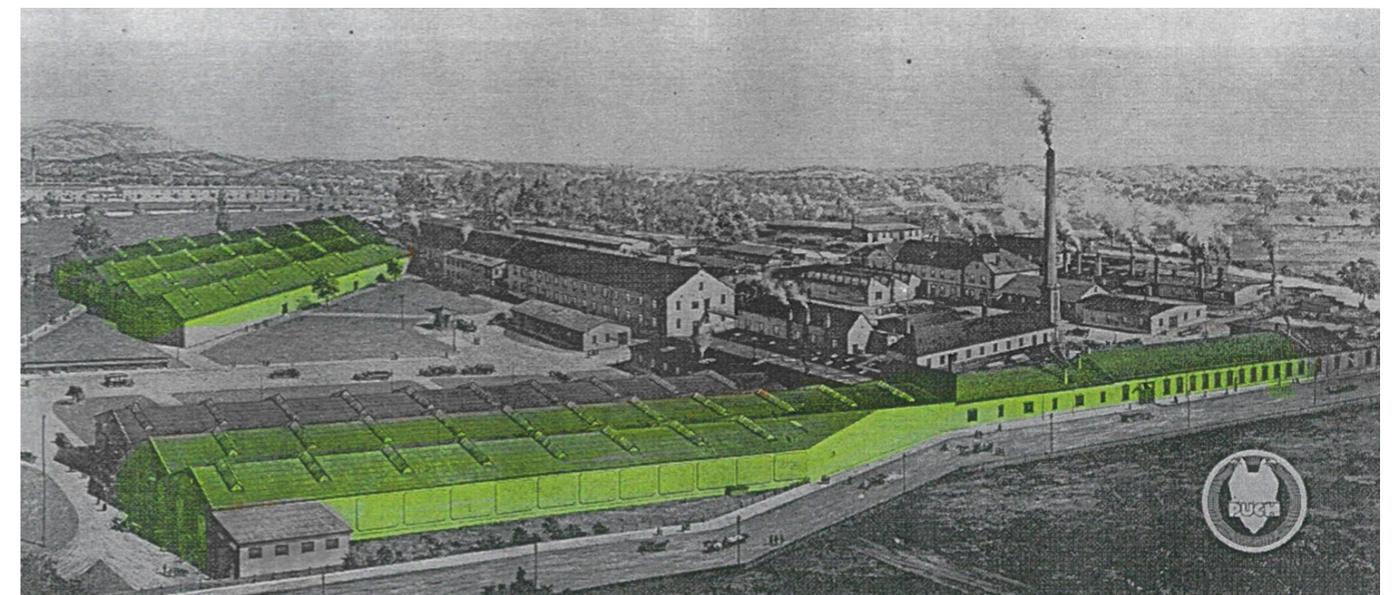


Abb. 21: Puchwerke-Aktien-Gesellschaft Graz, © Foto: o.A, in: Bescheid des Bundesdenkmalamts gem. § 57 AVG, GZ 42.957/1/2003.

23 Tage nach Bekanntgabe der Unterschutzstellung wurde gegen den Bescheid des Bundesdenkmalamts durch den Eigentümer, den Innovationspark Graz (IPG), Vorstellung erhoben. Als Begründung wird die Unmöglichkeit des Betretens der "Halle A" während der Besichtigung des Geländes angeführt, da das Innere der Halle in einem baulich schlechten Zustand sei. Eine Erhaltung brächte demzufolge solch große Erneuerungen mit sich, dass der kulturelle Wert dabei verloren ginge.²⁰

Daraufhin sei nach Angaben des IPG mit dem Landeskonservator der Steiermark vereinbart worden, dass nur eine Halle, und zwar die Ursprungshalle (Halle P, grün markiert), unter Schutz gestellt werden würde.²¹ Ebenso übermittelte der IPG beiliegend der Vorstellung an das Bundesdenkmalamt einen Lageplan (siehe Abbildung 23), welcher die genaue Zonierung des unter Schutz zu stellenden Bereiches darstellt.²²

Bezugnehmend auf diesen Einwand kam es zu einem Entgegenkommen des Bundesdenkmalamts und die Unterschutzstellung erfolgte mittels eines Beschlusses im folgenden Monat. Die offizielle Aufnahme der "Halle P" des Puchwerkes, heute "Johann-Puch-Museum", in das Denkmalverzeichnis erfolgte somit gemäß dem Stichtag am 17. Oktober 2003.²³

In folgender 3D Abbildung ist der Bereich, welcher unter Denkmalschutz steht, nochmals zum besseren Verständnis visuell hervorgehoben. Alle helleren Flächen sind jene, welche nicht unter Schutz gestellt sind und daher ohne Zustimmung des Bundesdenkmalamtes baulich verändert dürfen.

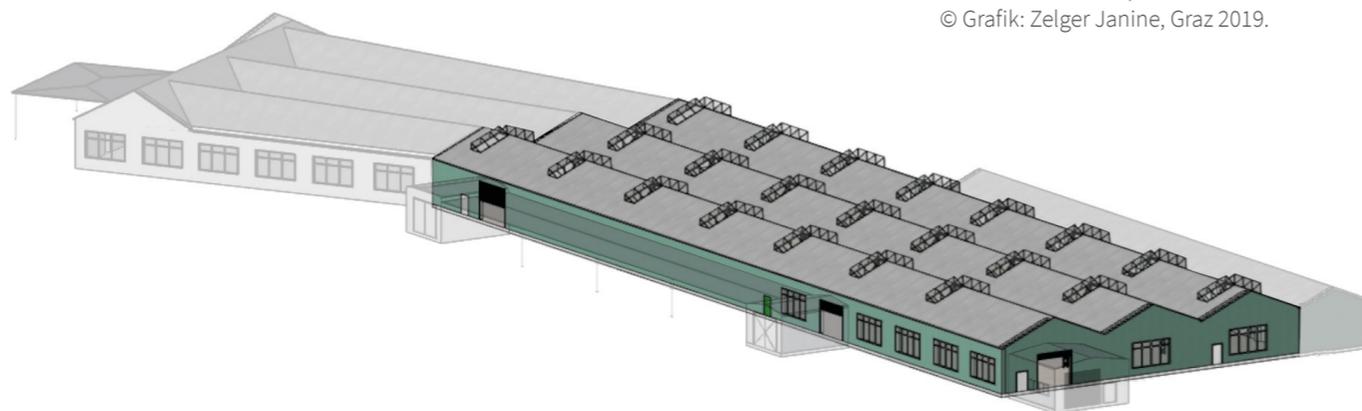


Abb. 22: Puchwerk I, Halle P
© Grafik: Zelger Janine, Graz 2019.

²⁰ Vgl. Bescheid des Bundesdenkmalamts gem. § 57 AVG, GZ 42.957/2/2003.

²¹ Vgl. Bescheid des Bundesdenkmalamts gem. § 57 AVG, GZ 42.957/3/2003.

²² Vgl. Ebda., GZ 42.957/3/2003.

²³ Vgl. Bescheid des Bundesdenkmalamts gem. § 57 AVG, GZ 42.957/4/2003.

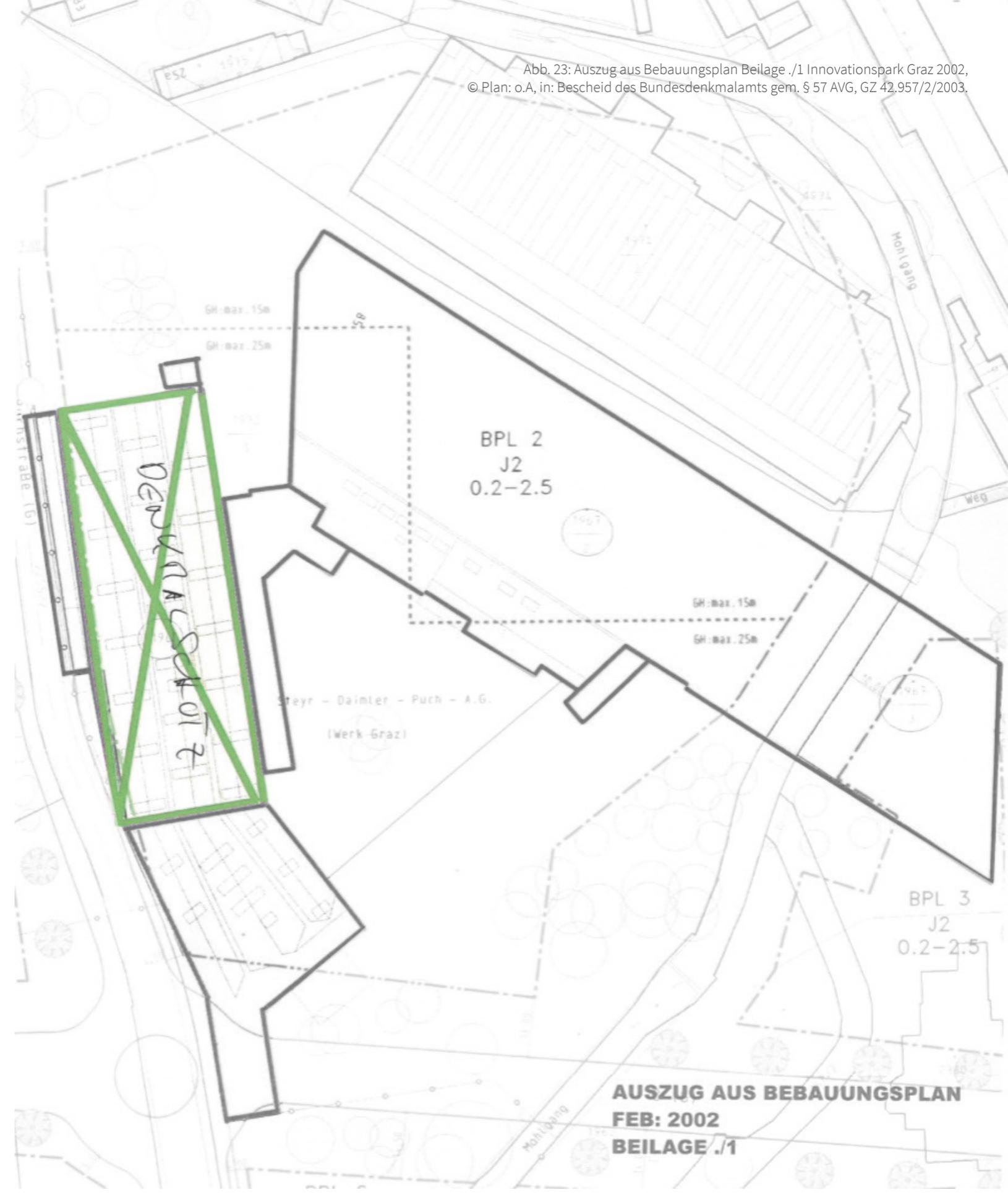


Abb. 23: Auszug aus Bebauungsplan Beilage ./1 Innovationspark Graz 2002,
© Plan: o.A, in: Bescheid des Bundesdenkmalamts gem. § 57 AVG, GZ 42.957/2/2003.

**AUSZUG AUS BEBAUUNGSPLAN
FEB: 2002
BEILAGE ./1**

AKTUELLE UND KÜNFTIGE BAUVORHABEN

Das Grundstück des ehemaligen Puchwerks zählt mit einigen weiteren Flächen und Gebäuden in unmittelbarer Umgebung, seit dem Jahre 2001 zum Eigentum des Innovationspark Graz. Externe Firmen haben die Möglichkeit dort Grundstücksflächen oder bereits bestehende Hallen anzumieten um ihren Standort dorthin zu verlegen. Zudem bietet der IPG künftigen Mietern auch die Errichtung von benötigten Baukörpern an, ohne dass diese die Kosten für die Errichtung zu tragen haben, sofern der Mietvertrag die erforderliche Mietdauer garantiert.²⁴

Aktuell gibt es am Grundstück des Innovationsparks fünf Flächenbereiche, welche noch gänzlich unbebaut sind. Vier davon sind jedoch laut aktuellen Angaben des IPG bereits an Firmen vermietet. Offizielle Baupläne liegen dafür jedoch noch nicht vor.²⁵

Abbildung 25 zeigt anhand der blauen Markierungen die genaue Positionierung und Größenordnung der noch unbebauten Grundstücksflächen am Areal. Diese befinden sich allesamt in östlicher Richtung vom Standpunkt des Puch-Museums aus betrachtet und öffnen sich Richtung Mur.

Die grau markierten Bereiche, zeigen die Grundstücksflächen des IPG, für die künftige Bauvorhaben bereits geplant und visuell ausgeführt sind. Die Illustrationen dieser Baukörper (siehe Abb. 24) lassen darauf schließen, dass der IPG eine weitgehende Verdichtung des Gebietes anstrebt.²⁶



Abb. 24: Bauvorhaben IP Areal
© Grafik: Innovationspark Graz.

²⁴ Vgl. Innovationspark Graz, 23.01.2020.

²⁵ Ebda., 23.01.2020.

²⁶ Ebda., 23.01.2020.

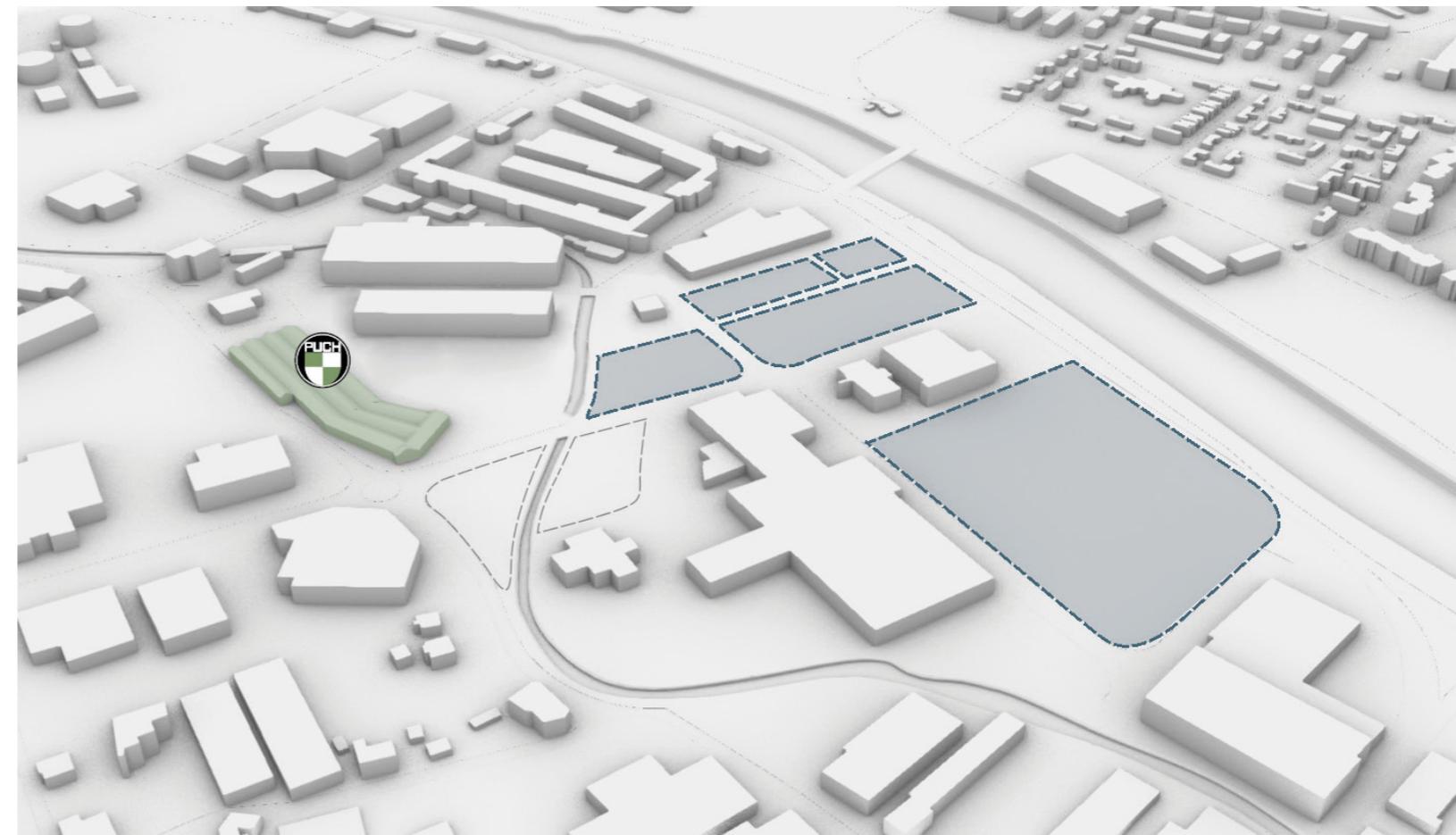
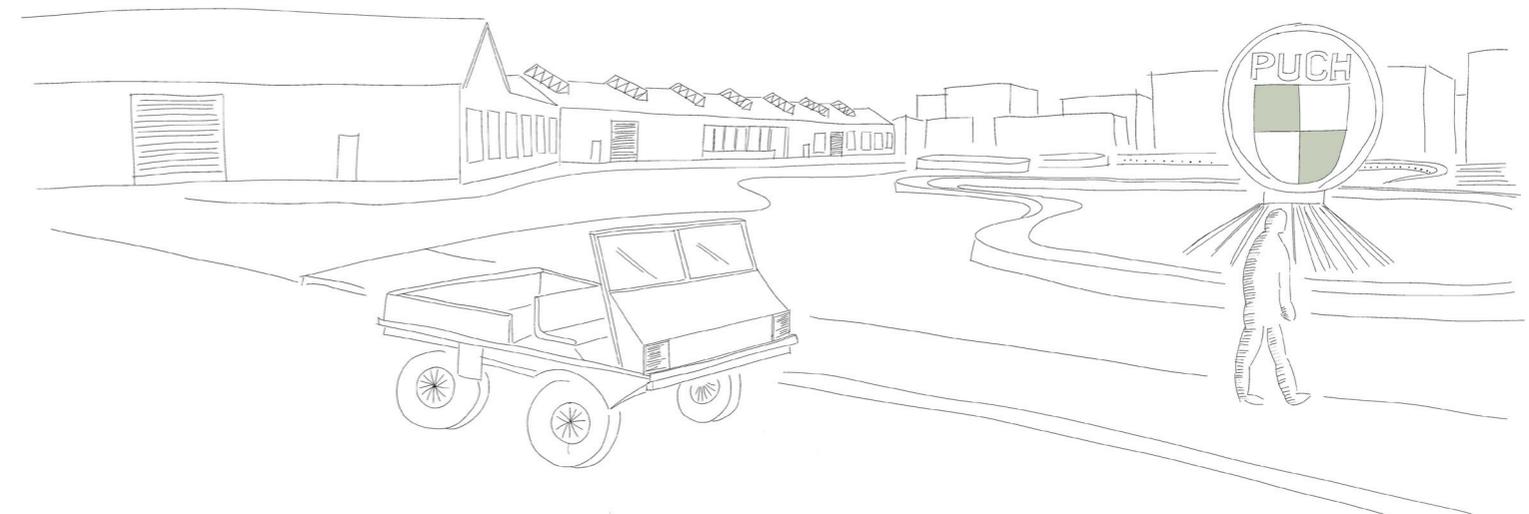


Abb. 25: Freie Bauflächen 2019, © Grafik: Zelger Janine, Graz 2019.

REVITALISIERUNG EINES INDUSTRIEGEBIETES



Nachdem nun alle relevanten Informationen und Fakten zur Johann Puch Halle und ihres geschichtlichen Hintergrunds ausführlich dargestellt wurden, ist die Grundlage zum Verständnis der Marke Puch gegeben.

Das resultierende Entwurfskonzept und dessen Ausarbeitung ergeben sich aus dem Wunsch nach einer Revitalisierung des ehemaligen Fabrikgebietes. Zum besseren Verständnis des Kontextes, in dem sich das Areal befindet, bedarf es weiterer Analysen der Umgebung sowie der Einbindungen des Themas Urbane Mobilität.

Die Untersuchung der Johann Puch Halle und ihrer Umgebung bildet somit die Grundlage aller folgenden Schritte für die Ideen- und Konzeptfindung.

Zudem ist die Aufrechterhaltung des historischen Bestandes ein wichtiger Faktor beim Entwerfen und sieht einen Lösungsvorschlag in Form einer rücksichtsvollen Neuinterpretation vor.

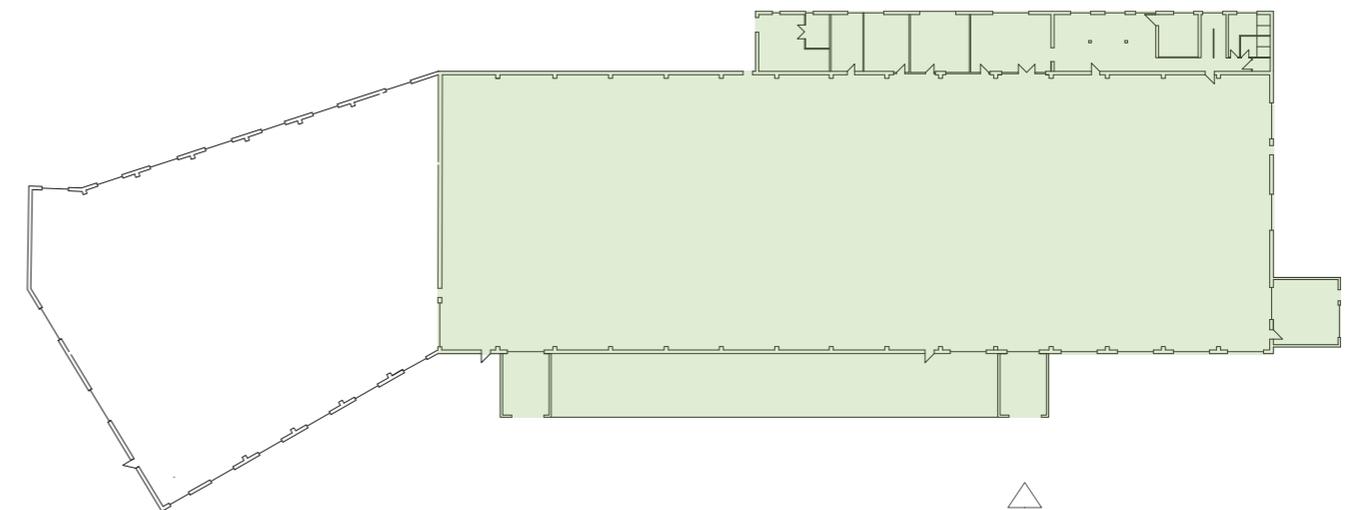


DAS JOHANN PUCH MUSEUM

Seit der im Jahre 2012 durchgeführten Umwandlung der "Halle P", von einem industriellen zu einem kulturellen Betrieb, wird das Museum unter der Leitung von Herrn Karlheinz Rathkolb geführt. An diesem industriehistorisch bedeutenden Ort sind nun über 600 erhalten gebliebene Puch-Produkte beheimatet, welche zu den wöchentlichen Öffnungszeiten von Freitag bis Sonntag begutachtet werden. Die Ausstellung zeigt Modelle der Vierradproduktion wie etwa Puch Haflinger, Puch 500 oder Puch G, sowie Modelle aus der Zweiradproduktion mit Mopeds und Motorrädern. Der größte Teil der Zweirad-sammlung wird allerdings durch die berühmten Puch-Fahrräder gebildet.

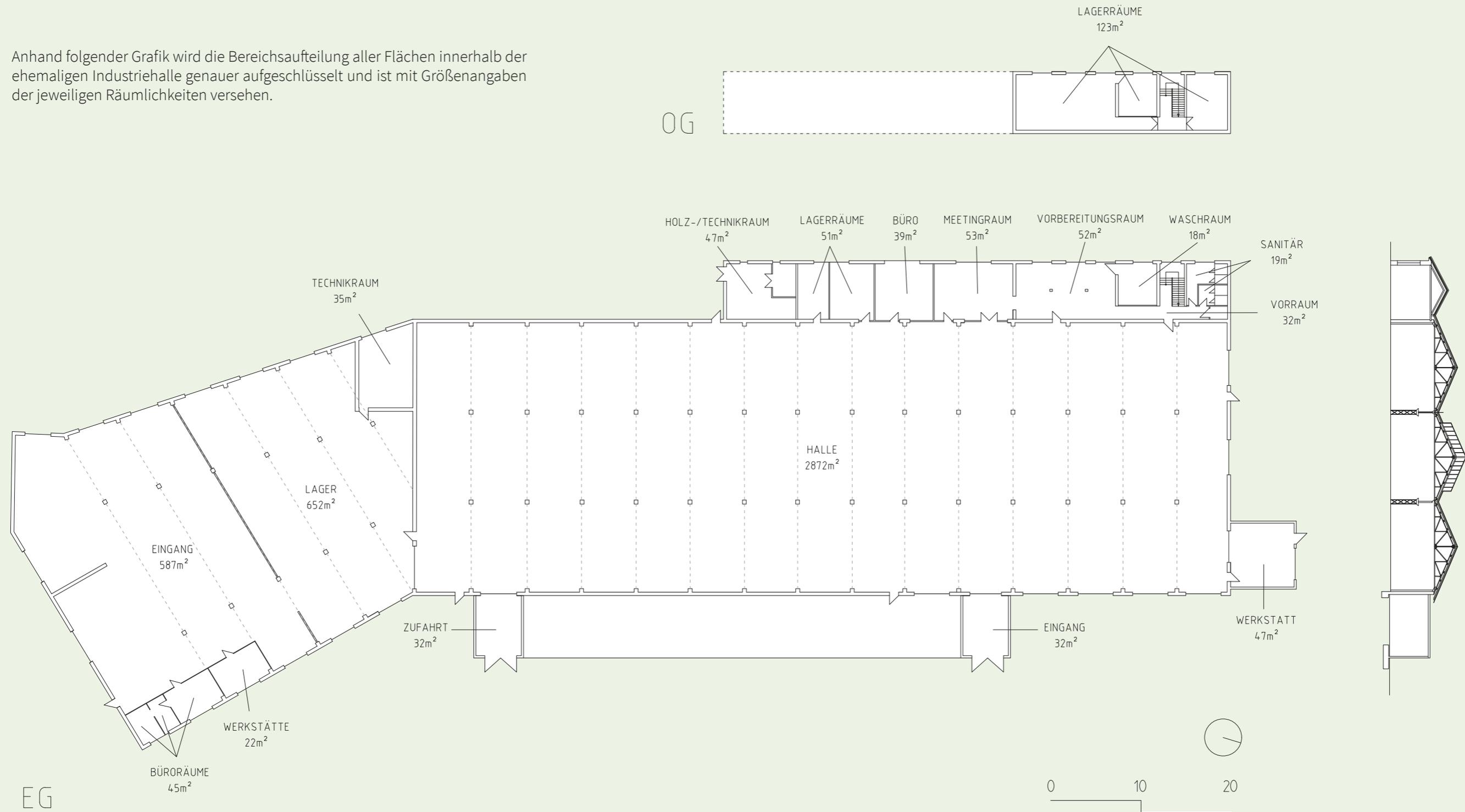
Zu den Besuchern des Museums zählen hauptsächlich Puch-Liebhaber und Kulturinteressierte. Um mehr Menschen zu erreichen und das Interesse an der Marke PUCH zu bewahren, finden immer wieder Veranstaltungen und Jubiläumsfeiern anlässlich der Baujahre der Modelle statt. Über alle aktuellen und vergangenen Ereignisse informiert die Online-Plattform des Museums, welche monatlich knapp 46.000 Mal aufgerufen wird.²⁷

Die Ausstellungsfläche des Museums befindet sich vorwiegend im grün markierten Bereich, des nachstehenden Grundrisses der "Halle P". Die reine Ausstellungsfläche der Puch- Modelle beträgt dabei 2872m² und umfasst die zentrale Einheit. Die angedockten Räumlichkeiten gehören nicht zum Ausstellungsbereich und dienen als Nebenräume mit unterschiedlichen Funktionen. Im abgeschrägten Teil der Halle befinden sich Warenlagerräume einer externen Firma.

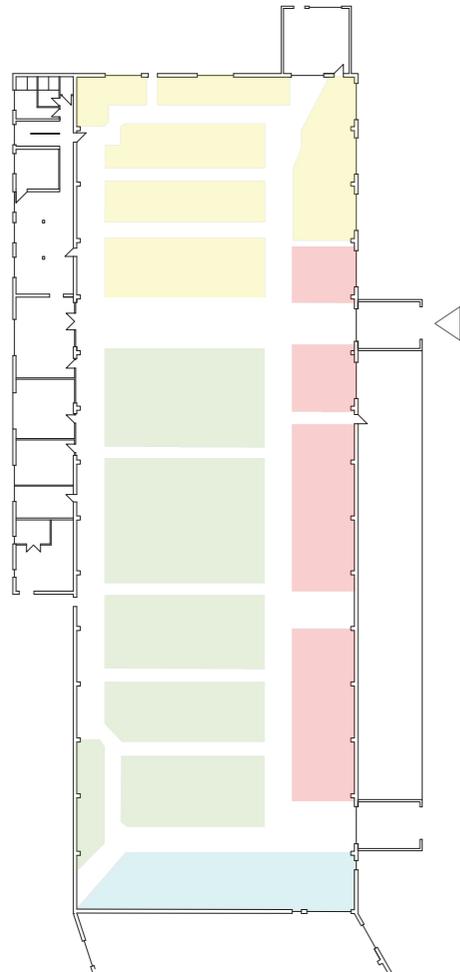


²⁷ Vgl. Verein Johann Puch Museum, 29.12.2019.

Anhand folgender Grafik wird die Bereichsaufteilung aller Flächen innerhalb der ehemaligen Industriehalle genauer aufgeschlüsselt und ist mit Größenangaben der jeweiligen Räumlichkeiten versehen.



In Anlehnung an die Bereichsaufteilung innerhalb der gesamten Halle möchte ich im Folgenden näher auf die Ausstellungsflächen des Museums eingehen. Die in nachstehender Grundrissgrafik grün schraffierten Bereiche sind die Flächen für die Ausstellungstücke. Die Exponate sind zwar nicht chronologisch angeordnet, jedoch nach Produktart organisiert.



Nach Betreten der Halle findet sich im oberen, gelb markierten Bereich ein breites Sortiment an motor- und fußbetriebenen Zweirädern. Der Zubau repräsentiert einen Bereich der ehemaligen Fahrradreparaturwerkstätte.

Der rot markierte Bereich entlang der Außenwand zeigt auf seiner gesamten Länge die berühmten „Haflinger“ Geländewägen.

Auf den zentral gelegenen grün markierten Flächen werden die vierrädrigen Modelle ausgestellt: Puch-Kleinwagen, Oldtimermodelle und Sondermodelle.

Im blau markierten Bereich sind gegenwärtige Erzeugnisse der Firma Magna ausgestellt. Aktuell befindet sich dort die „Mila“-Reihe (Magna Innovative Lightweight Autos).

Die folgenden Fotografien zeigen Ausschnitte der aktuellen Ausstellung (November 2019) und sollen einen kleinen Einblick in den gegenwärtigen Museumsbetrieb geben.



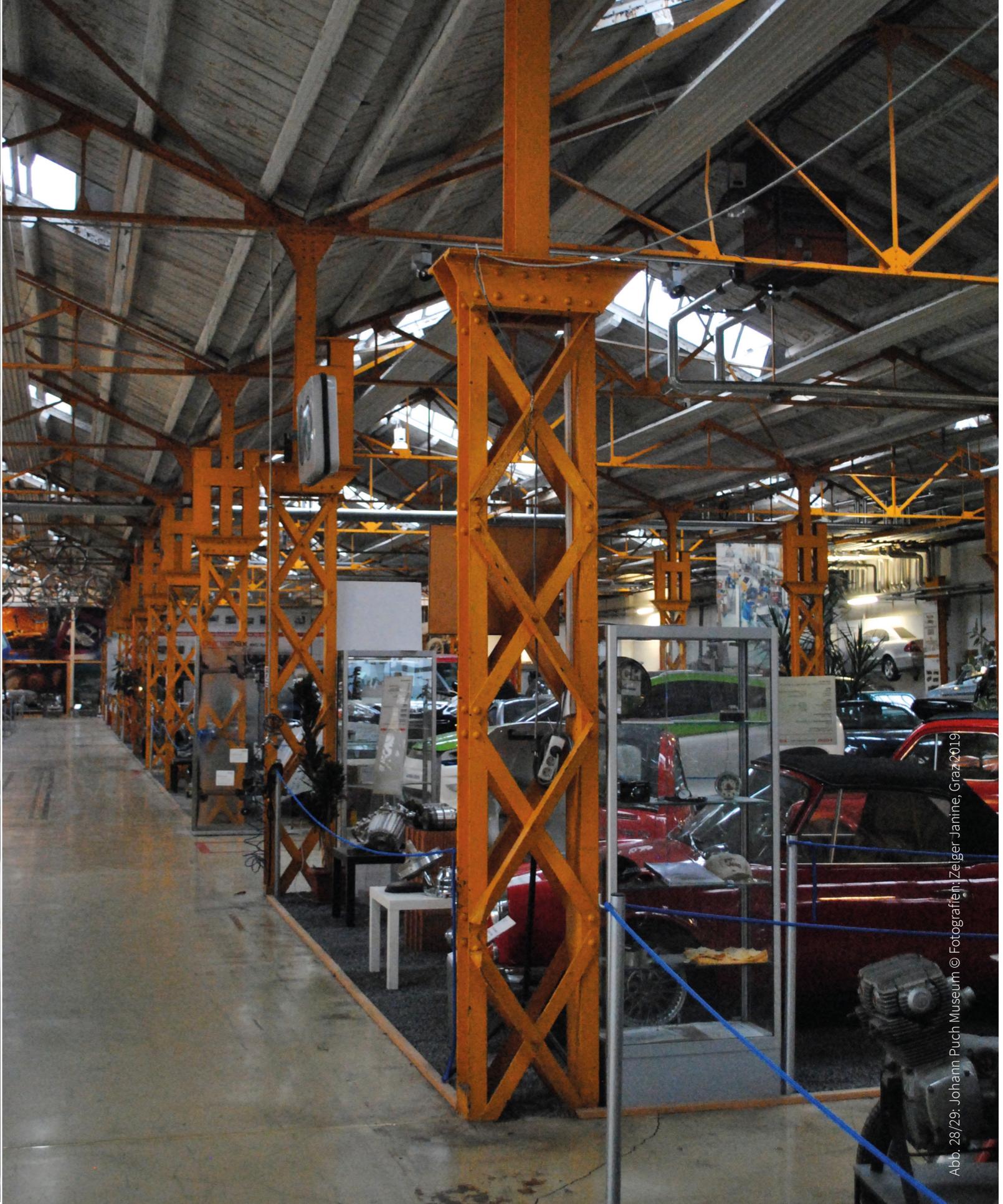


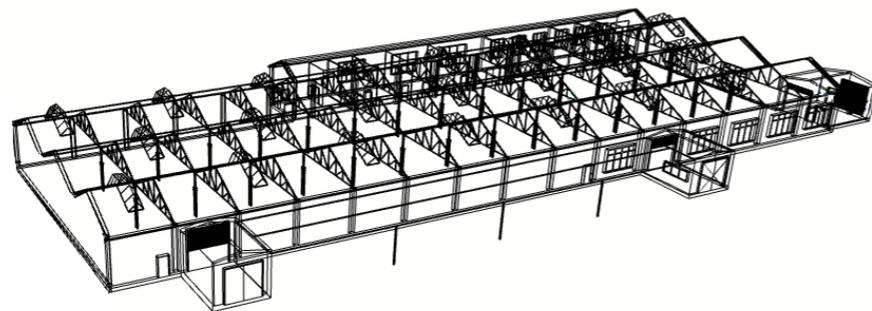
Abb. 28/29: Johann Puch Museum © Fotografie: Zeiger Janine, Graz 2019.



Replikat
Gabelstiftungsrad aus 1879
Gebaut von Mechanikern
Dr. HTBLA WELZ
2022-2023
Hersteller:
HTBLA WELZ

Anhand der Fotografien lässt sich gut erkennen, wie viele Ausstellungsstücke sich über die Jahre vor Ort angesammelt haben. Insbesondere bei den Zweirädern ist es kaum noch möglich einzelne Modelle genauer zu betrachten. Durch die Vielzahl an Sammelstücken verschwinden einzelne Objekte buchstäblich in der Masse und die Absperrungen verhindern eine nähere Betrachtung. Die Anhäufung der Produkte in dieser Aufstellung lässt zudem die mit rund 2900 m² stattliche Halle, deutlich kleiner und enger erscheinen.

Mittels der folgenden Abbildungen soll die eigentliche Dimensionierung und Kapazität der Halle anhand eines Vergleiches zwischen vollbesetzter und leerer Halle deutlich gemacht werden. Die tatsächliche Größe der Halle wird erst durch die Entleerung gut erfassbar.



Demzufolge braucht das Museum im Zuge der Revitalisierung dringend eine Neuorganisation. Dabei soll die Ausstellung deutlich übersichtlicher aufgebaut und die Vielzahl der Modelle reduziert, dafür aber möglichst zugänglich gemacht werden.

Durch eine Umstrukturierung der Ausstellungsstücke würde zwar die Ausstellung für Besucher attraktiver, allerdings bedarf es auch einer äußerlichen Wandlung, um auf die Veränderung im Inneren aufmerksam zu machen und die Besucherfrequenz zu erhöhen. Weiter soll die Halle ebenso im umliegenden Industrieensemble akzentuiert werden.

Die Unterschutzstellung durch das Bundesdenkmalamt bedeutet entwerferisch eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten. Daher soll das Gestaltungskonzept die Umgebung mit einbeziehen und nach Möglichkeit Besucher von außen ansprechen, ohne das Erscheinungsbild der Halle stark zu verändern.



MIKROUMFELD-MAKROUMFELD

Um eine Veränderung an der unmittelbaren Umgebung des Puchwerks vorzunehmen, bedarf es vorweg einer Dokumentation der aktuellen Beschaffenheit des Gebietes sowie der benachbarten Gebäude. Letztere sind in abstrahierter Form dargestellt. Die Abwesenheit von Verkehrsmitteln, Werbeeinrichtungen und Personen soll die Kontur in den Vordergrund rücken.

Abbildung 1 zeigt mit nördlicher Blickrichtung die Strecke vom Murufer (rechts im Bild) hin zur Johann Puch Halle. Im Vordergrund stehen hier die weitläufigen Freiflächen, welche zum Innovationspark Graz gehören. Die Straßen in diesem Teilbereich werden hauptsächlich als Zufahrtsstraßen zu den Firmen genutzt und sind demzufolge wenig befahren.

Die Zufahrt zur Puchhalle und des dort, im hinteren Bereich der Halle, ansässigen Johann Puch Museums, erfolgt von südlicher Richtung und wird in Abbildung 2 dargestellt. Das Museum verfügt über eine weitere Zufahrt im nördlichen Bereich der Halle.

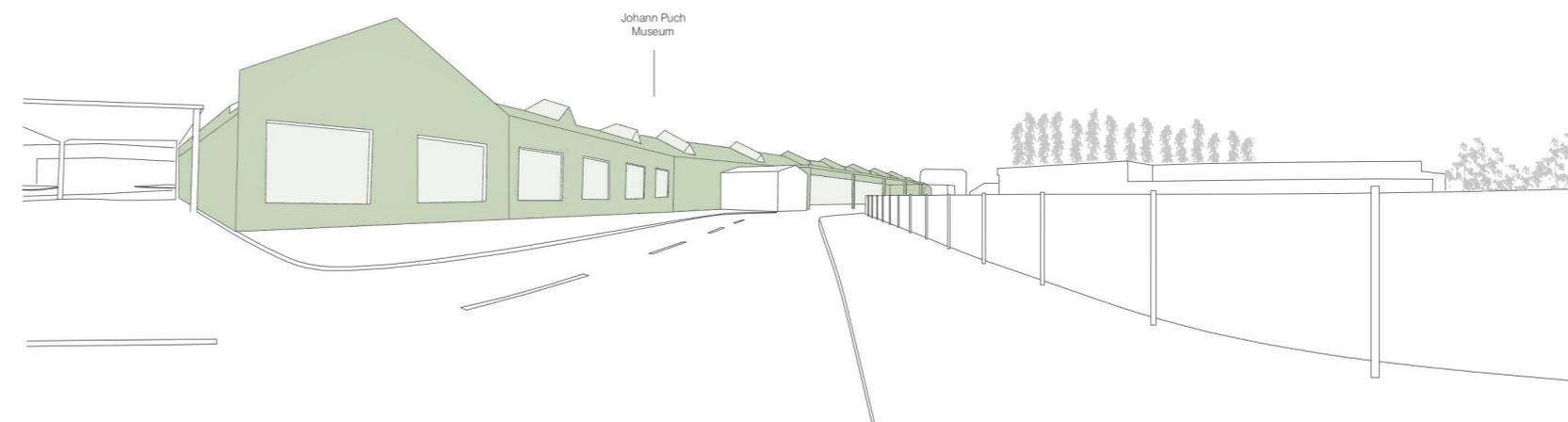
Mit der Errichtung des Murkraftwerkes im vergangenen Jahr wurden abschnittsweise große Teile des Murufers gerodet und neu gestaltet - darunter dieser in Abbildung 3 ersichtliche Abschnitt nahe des Puchwerks. Es bietet sich nun ein weitläufiger Blick in die Umgebung. Der Radweg entlang des Flusses führt in unmittelbarer Nähe am Puchwerk vorbei.

Für das Gestaltungskonzept der Umgebung sind vorwiegend die Freiflächen zwischen dem Puchwerk und der Mur relevant. Sie bieten ausreichend Platz, um dort eine Hinleitung zum Museum zu realisieren. Diese Freibereiche sollen künftig zu einem öffentlich zugänglichen Zentrum des Areals werden.

1



2



3





Mit der Festlegung der Schaffung eines zentralen öffentlichen Raumes inmitten dieses Industriegebietes stellen sich zunächst mehrere Fragen: *Wie kann dieses Zentrum belebt werden? Wie sollen ortsfremde Personen darauf aufmerksam werden? Wie können Arbeiter der dort ansässigen Firmen diesen Ort nutzen? Und vor allem: **In welchem Bezug steht dieses Zentrum zum Museum?***

Die folgenden Analysen sollen diese Fragen beantworten und einen großmaßstäblichen Überblick des Areals und der benachbarten Firmen des Puch Museums geben.

Der Großteil der vor Ort ansässigen Unternehmen ist den Bereichen Produktion, Vertrieb, Forschung und Bildung sowie dem Dienstleistungssektor zuzuordnen. Vereinzelt finden sich am Rande Gastronomiebetriebe. Östlich der Mur gibt es zudem Räumlichkeiten für Freizeit- und Kulturveranstaltungen in Form eines Sportzentrums und der „Seifenfabrik“.

Ungewöhnlich auffällig ist, dass auf einer Fläche von fast 90 Hektar, wie sie hier in der Abbildung zu sehen ist, kein einziger Nahversorger oder Lebensmittelhandel zu finden ist. Dort arbeitende Personen haben folglich keine Möglichkeit, sich in den Mittagspausen schnell irgendwo in der Nähe etwas zu besorgen und sind auf die Kantinen der jeweiligen Betriebe oder Eigenbesorgung vor Arbeitsbeginn angewiesen. Auch für Anrainer des rechten Murufers gibt es keine nahegelegene Einkaufsmöglichkeit.

Beim Betrachten der linksstehenden Abbildung fällt unter anderem der deutliche Unterschied in den Dimensionierungen der einzelnen Gebäude beider Murseiten auf. Dieser Vergleich gibt erstmals Aufschluss über die tatsächliche Größenordnung des Gebietes, in welchem das ehemalige Puchwerk seinen Standort hat.

Obwohl es sich hier um ein Industriegebiet handelt und dadurch die Produktion, der Vertrieb und die Forschung im Vordergrund stehen, fehlt es schlicht an einem Ort für Kommunikation, Einkauf und Vernetzung.

Das neue Zentrum soll in Anbetracht der Flächenwidmung also kein längerfristiger Aufenthaltsort mit Freizeitgestaltungsmöglichkeiten sein, sondern vielmehr ein zukünftiger Knoten- und Verbindungspunkt innerhalb dieses Industriegebietes. Auch zwischen den ansässigen Betrieben soll eine Vernetzung am neuen Standort möglich gemacht werden.

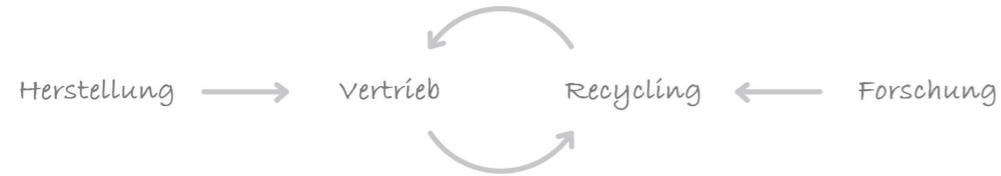
Um diese potentiellen Schnittpunkte der Unternehmen zu finden, bedarf es in erster Linie einer genauen Auflistung deren Tätigkeitsbereichen. Hierbei wird festgesellt, welche Aufgabenbereiche sich überschneiden und wo ein gemeinsamer Anhaltspunkt gefunden werden kann. Folgender Tabelle gibt Auskunft über die jeweiligen Firmenbranchen:

1	<i>MARKO ELEKTROHANDEL Beleuchtung, Brandschutz, Gebäudetechnik, Haushalt, Netzwerk</i>	9	<i>MAGNA STEYR AEROSPACE Entwicklung und Herstellung von Systemen für die Luft- und Raumfahrt</i>
2	<i>BFI BILDUNGSZENTRUM Abteilung für Ausbildung in Schweiß-, Elektro-, Automatisierungstechnik</i>	10	<i>BIOS Forschung, Entwicklung von Prozessen und Anlagen zur Nutzung von Biomasse</i>
3	<i>ENTSORGT (Dienstleister) Leichtverpackungen, Ab-Haus-Abholung</i>	11	<i>MIDES Herstellung von Ultraschallgeräten in der Medizintechnik</i>
4	<i>GAW GROUP TECHNOLOGIES Herstellung und Forschung von Anlagen für Papier, Chemie, Beförderungstechnik</i>	12	<i>MAUTHNER LACKVERTRIEBE Herstellung und Vertrieb von Lacken für Auto, Holz und Industrieoberflächen</i>
5	<i>STURZPLATZ HOLDING GRAZ Recyclingcenter für Sperrmüll, Bauschutt, Elektrogeräte, Problemstoffe..</i>	13	<i>SOLID, TENNE, OTIS Lagerräumlichkeiten der Firmen</i>
6	<i>WIRTSCHAFTSHOF MAGISTRAT Abfallwirtschaft: Recyclingcenter für Altglas und Altpapier</i>	14	<i>DPF HAMMER Fertigung von Metallprofilen, Dächern und Fassaden</i>
7	<i>REINBACHER OLDTIMER Restaurierung von Automobilen</i>	15	<i>HILTI Vertrieb von Werkzeugen, Spezialist für Befestigungen</i>
8	<i>LACTAN Vertrieb von Chemikalien und Laborgeräten</i>	16	<i>BRILLUX Vertrieb von Farben, Lacken, Beschichtungen..</i>

Angesichts dieser Auflistung lässt sich ein weitschichtiges Angebot an Tätigkeitsbereichen feststellen. Eine komplette Zusammenlegung aller Betriebe würde sich infolgedessen als problematisch erweisen. Für das neue Zentrum muss also eine tätigkeitsübergreifende Funktion gefunden werden, welche zumindest einige ausgewählte Firmen einbezieht.

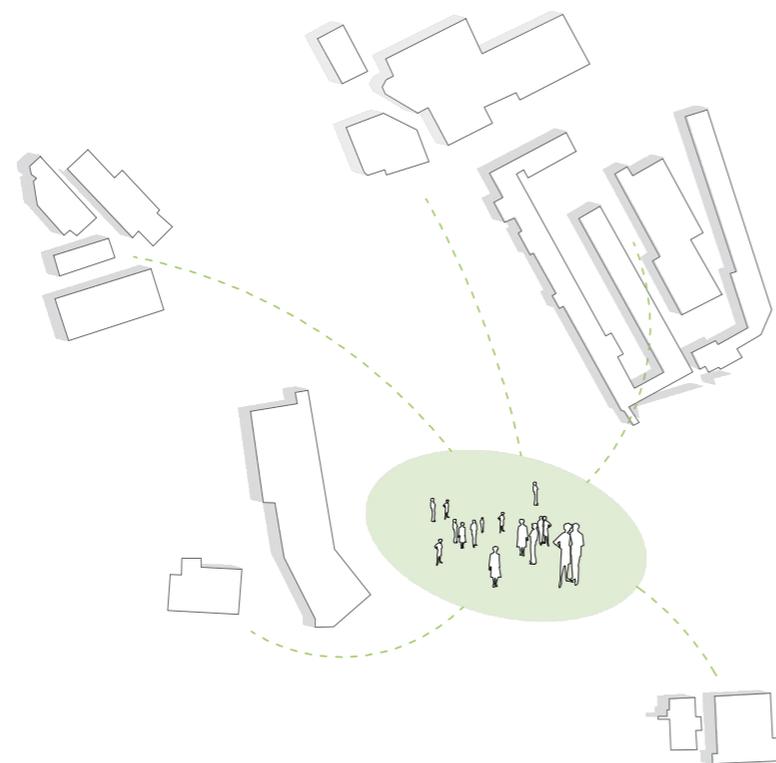


Nach einigen durchgeführten Kombinationsvarianten von Firmen mit sich überschneidenden Betätigungsfeldern, welche zusammen funktionieren und nachstehenden Kreislauf garantieren könnten, wurden der Mauthner Lackvertrieb, Brillux, GAW Group technologies, der Sturzplatz der Holding Graz und der Wirtschaftshof des Magistrates zur Kooperation am Standort des neuen Zentrums ausgewählt.

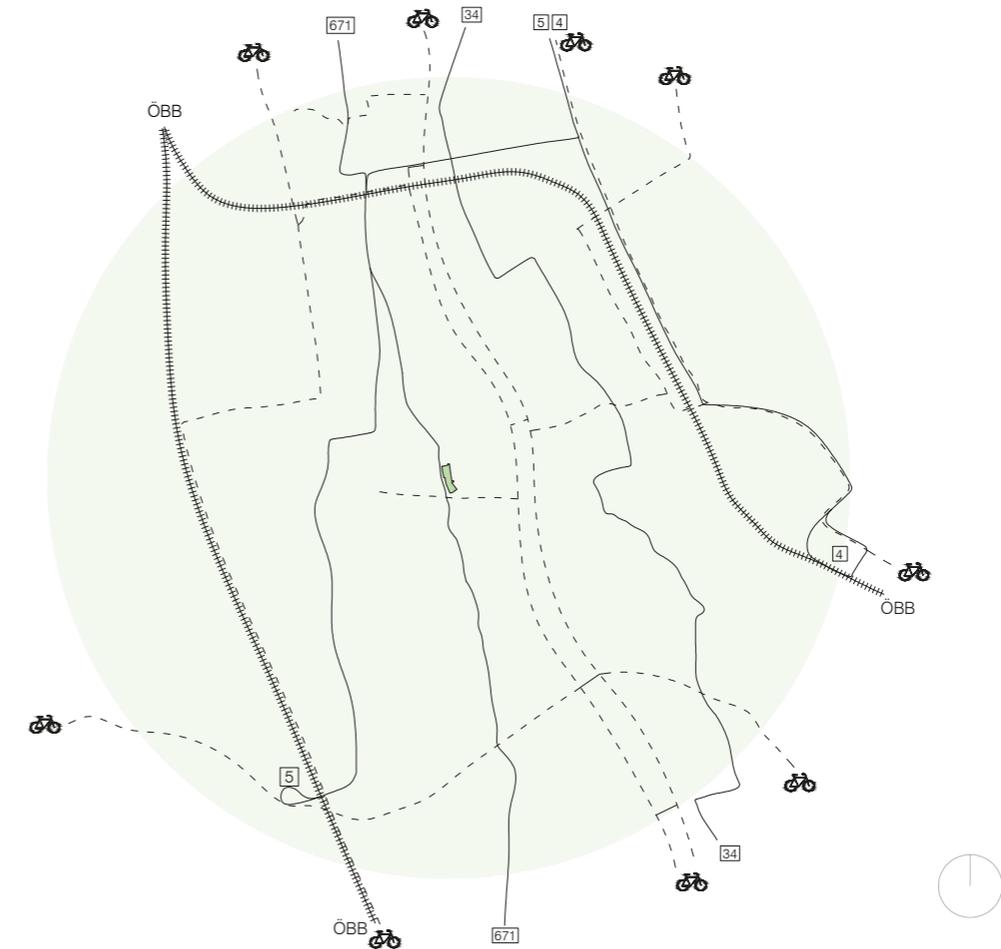


Das Zusammenwirken von ausgewählten Arbeitskräften dieser Firmen soll der Herstellung und Optimierung von aktuell genutzten Recyclinganlagen sowie der Erforschung neuer Methoden für die Wiederverwendung alter Lacke und Farben dienen.

Um auch für dieses neu geschaffene Forschungsinstitut einen Bezug zum Puchmuseum herzustellen, werden Recyclingmöglichkeiten für Fahrräder sowie deren Herstellung aus Recyclingprodukten erforscht. Ein Schauraum am Areal soll zusätzlich Interessierte anlocken. Durch die Zusammenarbeit der Firmen und dem dadurch bedingten Austausch vor Ort wird erstmals ein vorhandenes Potenzial zur Belebung des Areals genutzt.



Da es weitaus mehr an Bewegung am Areal braucht, um dem Museum die verdiente Aufmerksamkeit wieder zu geben, bedarf es weiterer Schritte der Hinlenkung zum Puchwerk. Infolgedessen wird zunächst die öffentliche Erreichbarkeit zum Standort der Puchstraße 85 analysiert.



Anhand der Grafik, welche alle Verkehrsverbindungen im näheren Umkreis der Puchhalle aufzeigt, wird ersichtlich, dass die Anbindung öffentlicher Verkehrsmittel nur durch eine Buslinie, der Nummer 671, garantiert ist. Diese fährt nach Angaben der Verbundlinien Graz²⁸ jedoch nur drei Mal täglich. Auch für Pendler findet sich in geringer Entfernung im Nahverkehr keine Ausstiegstelle. Die Erreichbarkeit ist somit allein durch die Nutzung eines PKWs gewährleistet.

In Graz wohnhafte Personen können die Radwege um das Gebiet nutzen. Vom 2,7 Kilometer entfernten Stadtzentrum ist das Puchwerk mit dem Fahrrad in ungefähr 15 Minuten erreichbar. Folglich ist die Anfahrt damit sowohl die schnellste als auch die umweltfreundlichste.

²⁸ Vgl. Verbundlinien Graz, 24.03.2020.

REVITALISIERUNGSMABNAHMEN IM ÜBERBLICK

Zusammenfassend und beziehend auf die zuvor aufgetretenen Fragen, zur Methode der Belegung des Gebietes sollen nun folgende Darstellungen nochmals in schrittweiser, übersichtlicher Form den Ablauf zur Erhöhung der Besucherfrequenz demonstrieren.

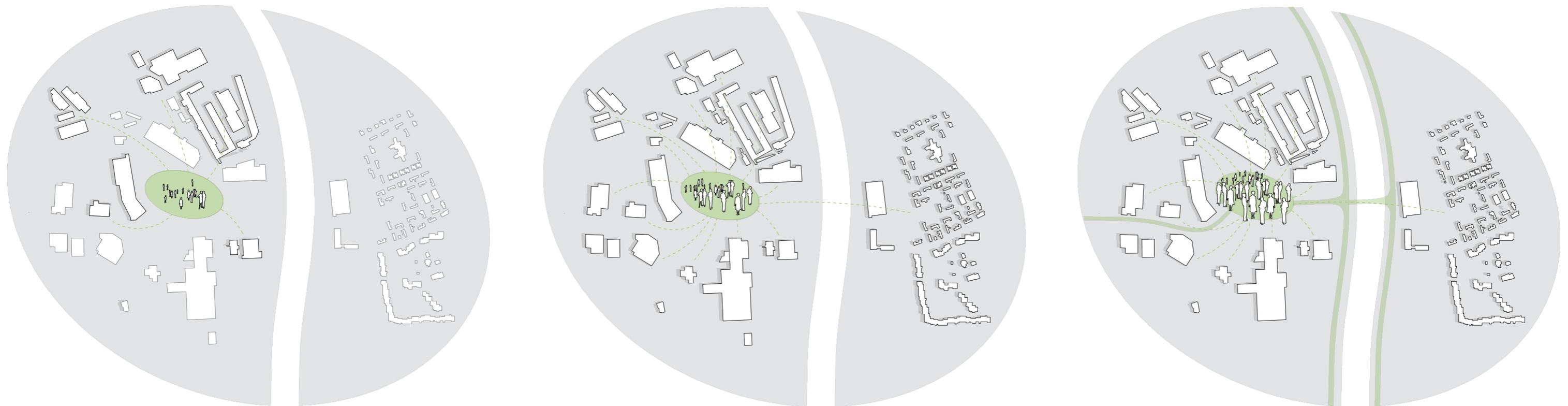
Die Revitalisierung beginnt mit der Vernetzung der zuvor erwähnten Firmen. Ihre Kooperation soll im neu geschaffenen Zentrum stattfinden, in dem Recyclingmethoden erforscht werden. Durch diese Maßnahme finden die ersten Interaktionen vor Ort statt.

Ein Nahversorger im öffentlich zugänglichen Bereich soll die umliegenden Firmen bzw. deren Arbeiter versorgen und besonders zur Mittagszeit eine hohe Bewegungsdynamik schaffen. Zusätzlich profi-

tiert das naheliegende Wohngebiet auf der gegenüberliegenden Murseite von einem Lebensmittelhandel, welcher auch zu Fuß erreichbar ist.

Im letzten und wichtigsten Schritt wird eine Erweiterung des aktuell vorhandenen Wegenetzes angestrebt. Passanten und Radfahrer sollen auf direktem Weg zum Areal und somit zum Puchmuseum geleitet werden. Hierzu bedarf es einer großflächigen Umgestaltung des öffentlichen Bereiches im Abschnitt zwischen Puchmuseum und Mur.

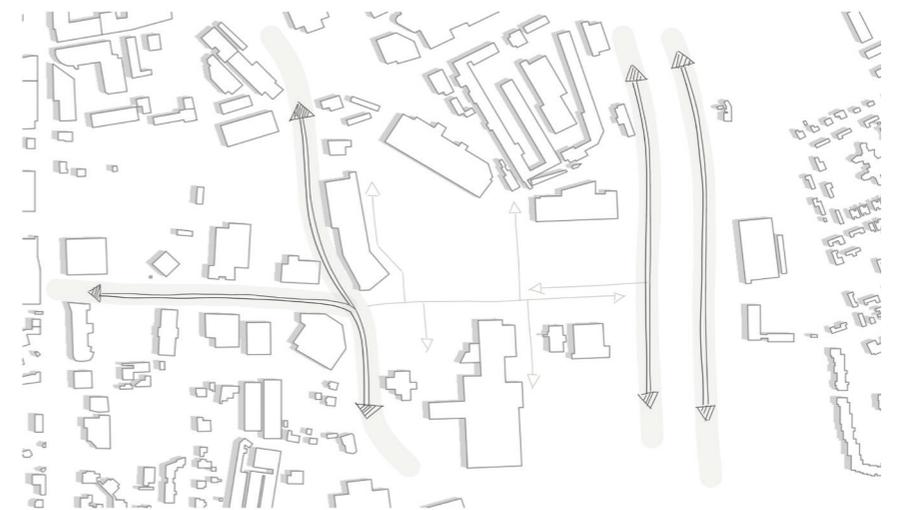
Nachdem nun alle notwendigen Schritte und Maßnahmen zur Wiederaneignung des Industriegebietes festgelegt wurden, erläutert der folgende Abschnitt die konkrete Ausführung des Konzeptes und damit den Entwurf.



DER ENTWURF

Bereits zu Beginn der geschichtlichen und kulturellen Recherche zum Thema Puchwerk stand das Thema Mobilität eindeutig im Vordergrund - nicht zuletzt aufgrund der Produktion von Fortbewegungsmitteln an Ort und Stelle. Gegenwärtig ist Mobilität mit ihren ökologischen, verkehrstechnischen und personenbezogenen Aspekten konstant Thema. Demzufolge wurde diese Dynamik zu einem unverzichtbaren Aspekt in der baulichen Neugestaltung des ehemaligen Puchwerk-Areals und die Mobilität zum Einstieg in den Revitalisierungsvorgang herangezogen.

Um eine klare Vorstellung der Verkehrssituation vor Ort zu bekommen, ist in folgender Grafik der Verkehrsfluss im und um das Bebauungsgebiet dargestellt. Hier lässt sich deutlich erkennen, dass westlich und östlich der Puch-Halle das größte Verkehrsaufkommen zu finden ist. Im Westen wird es hauptsächlich durch den Berufsverkehr in Form von Personenkraftwagen gebildet, im Osten durch die Nutzung öffentlicher Wege von Fußgängern, Joggern und Fahrradfahrern. Die Straßen im mittleren Bereich sind nur wenig befahren, da diese hauptsächlich als Zufahrtsstraßen zu den umliegenden Firmen dienen.



Der Standort des Puchwerks ist momentan ein reines Industriegebiet. Wegen seiner schlechten Nahverkehrsanbindung, dem nicht vorhandenen Freizeitangebot und der Ansässigkeit von Firmen und Betrieben ist das Areal weder Durchzugsgebiet noch Freizeitziel. Eine Attraktivierung des gesamten Gebietes inklusive einer verkehrstechnischen Umplanung wäre daher augenscheinlich mit einem immens großen Aufwand verbunden. Die Hinleitung von Personen zum Puchwerk beschränkt sich in meinem Entwurf deshalb auf das in Graz beliebte und aktiv genutzte Radwegnetz.

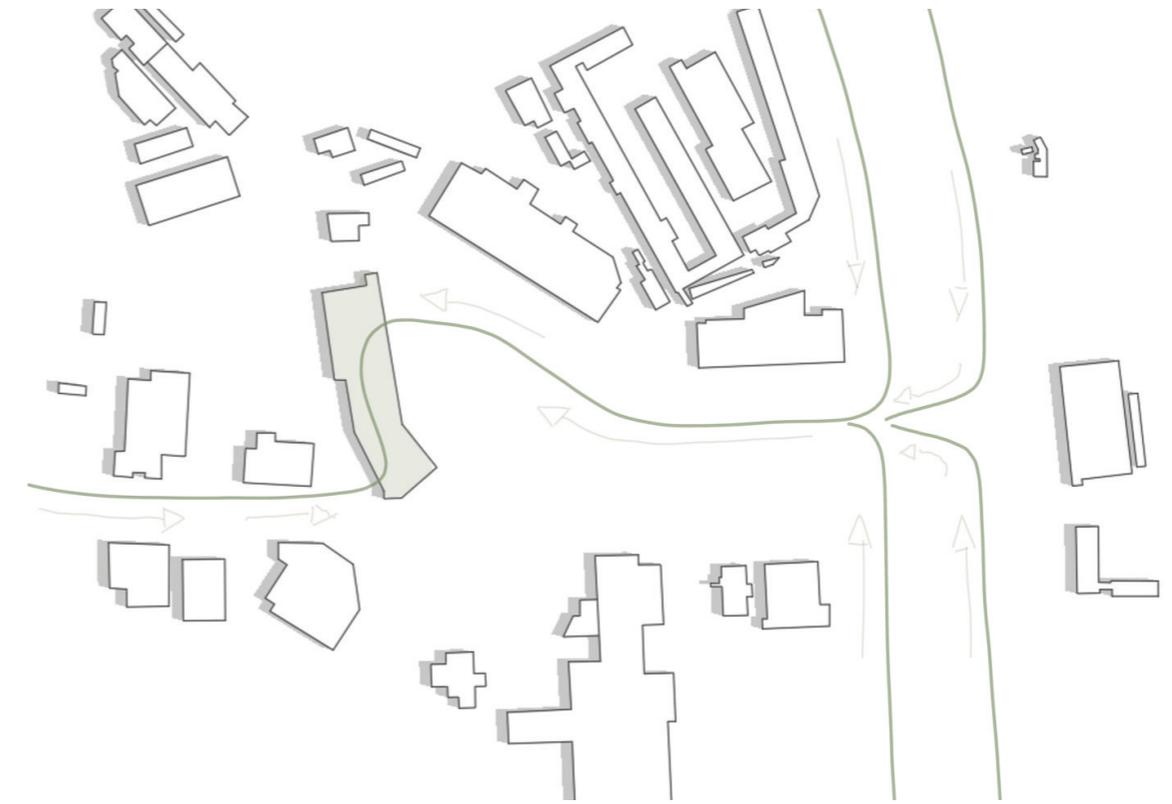
Dieses sieht im näheren Umkreis der Halle folgendermaßen aus: Die Hauptstrecken liegen entlang der beiden Murofer im Osten, welche über den neuen, aktuell noch nicht überquerbaren Puchsteg (Stand März 2020), verbunden sind. Eine Abzweigung führt auf der linken Spur in das Industriegebiet, geht aber stellenweise vom Radweg auf die Autofahrbahn über und endet dort schließlich ganz. Das Puchmuseum kann im Vorbeifahren nicht gut wahrgenommen werden, da es durch extensive Vegetation verdeckt wird.



Um die Blickrichtung der Passanten auf die Puchhalle zu lenken, muss eine Umleitung des aktuellen Radweges erfolgen. Nach anfänglichen Versuchen, einen Weg auf Erdgeschosebene direkt zum Museum hinzuleiten, ergab sich schließlich die Idee einer um ein Geschoss nach unten verlaufenden Wegeführung unter dem Puchwerk hindurch.

Infolgedessen kommt zur verbesserten Wahrnehmung der Halle das „Abtauchen“ in das Gebiet. Die Absenkung des Geländes lässt die Puch-Halle zudem höher erscheinen. Durch ihre 125 Meter Länge auf nur neun Meter Höhe ist sie im jetzigen Zustand als eigenständiges Bauwerk schlecht erkennbar.

Um auch einen direkten Zugang vom rechten Murofer auf das Gelände zu bekommen, ist ein weiterer Steg über die Muroberfläche auf Höhe des Puchwerkes notwendig. Der Radweg soll dann vom östlichen Ufer über den neu angelegten Übergang direkt auf das Gelände des ehemaligen Puchwerks und über die Absenkung unter dem Puchwerk hindurchführen. Die Auffahrt nach oben erfolgt erst nach der vielbefahrenen Puchstraße und verläuft über den dortigen Radweg weiter nach Puntigam.



Da am Gelände des Puchwerks baulich ein neues Zentrum sowie neue Arbeitsplätze entstehen sollen, muss die Anbindung an den Fahrradverkehr in größerem Maßstab erfolgen - was folglich Fahrradabstellflächen erfordert. Um das Thema Mobilität hervorzuheben wird die Ausformung dieser Parkmöglichkeiten für Zweiräder eine bestimmte Bewegungsdynamik mit sich bringen.

BICYCLE PARKING AREA

Inspiziert vom Fahrgefühl auf einem Zweirad – charakteristisch sanft und kurvig – orientiert sich die Form des Unterstellplatzes an dieser Bewegungsform, um ein angenehmes Fahren zu ermöglichen. Die Abbildung rechts gibt Einblick in die Entwicklung des Untergeschosses, in dem Fahrräder abgestellt und bei Bedarf E-Bikes und E-Roller geladen werden können.

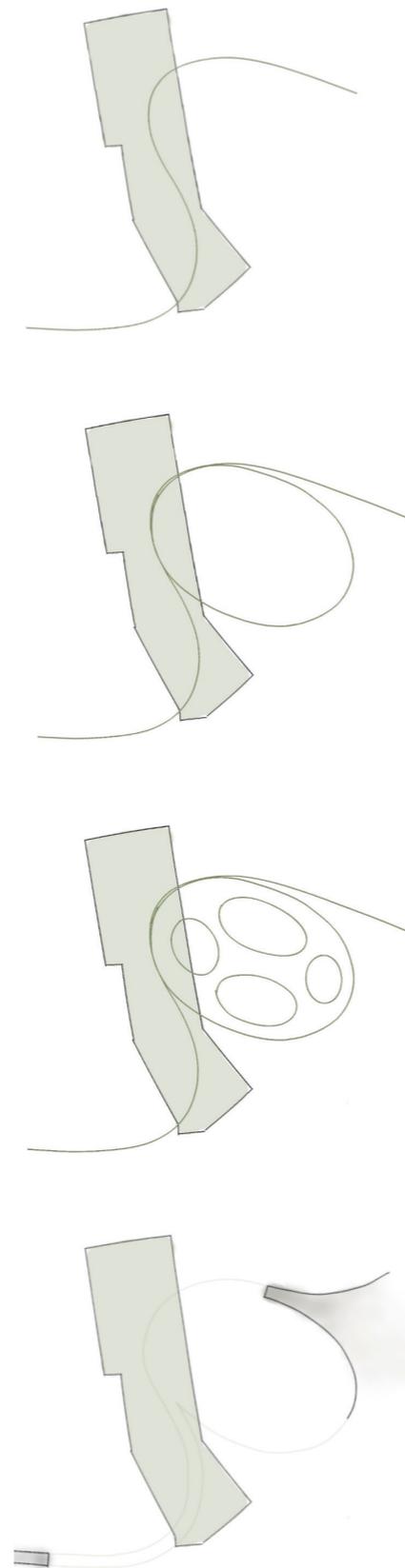
Der Entwurfsprozess begann mit der großzügigen Durchfahrtskurve unterhalb der historischen Halle, an deren Form sich auch das Volumen des Parkgeschosses orientiert. Um die dynamische Bauweise fortzuführen, sind die Bereiche zum Abstellen der Fahrräder ähnlich konzipiert.

Die letzte Darstellung zeigt die beiden vom Radweg kommenden Zufahrten aus der Vogelperspektive.

Wie bereits erwähnt, wird der Bereich in Richtung Mur aufgrund der dortigen Radwege wesentlich aktiver von Personen genutzt als der westliche Bereich der Halle. Dies erfordert vor allem im Uferbereich eine weit intensivere Neugestaltung des Geländes.

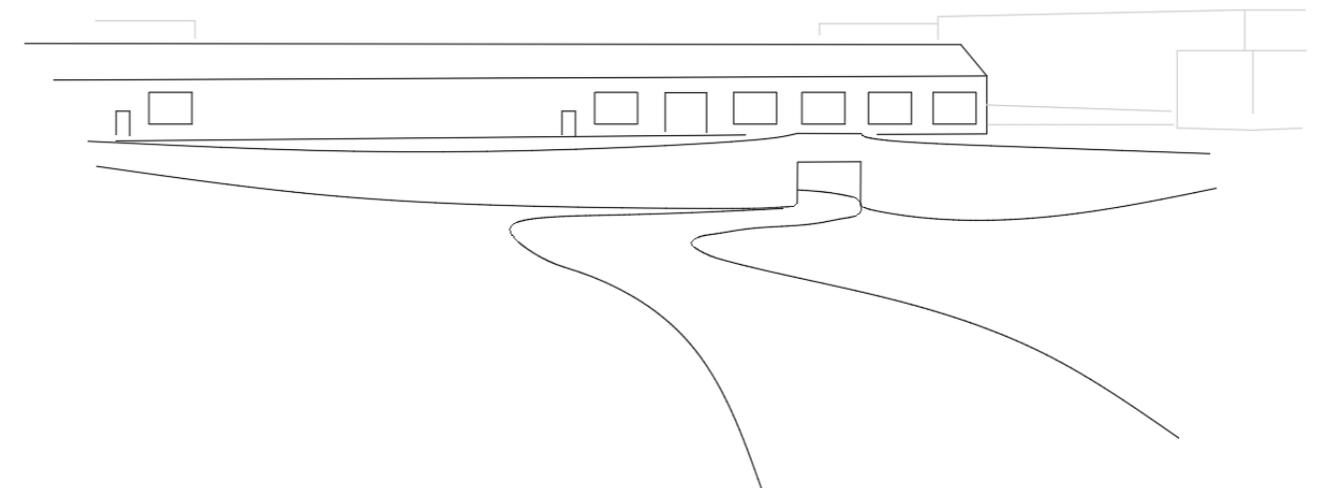
Die Zufahrt wird dort über einen weitläufigen, leicht geneigten Vorplatz behutsam in das Gelände geführt. Die Formen des Untergeschosses sollen auch an der Oberfläche sichtbar und vor allem erlebbar gemacht werden, was durch eine Spiegelung der ovalen Form nach Nord-Osten erfolgt.

Dadurch entsteht eine weitere Fläche im Untergeschoss, welche Raum für den noch fehlenden Nahversorger bietet.



Wie in nachfolgender Grafik ersichtlich richtet sich der Blick von der Zufahrt Richtung Johann Puch Halle. Die leichte Neigung des Vorplatzes ermöglicht ein kontinuierliches Eintauchen in das Untergeschoss.

Als weitere Maßnahme soll die Radwegstrecke farblich hervorgehoben und durch eine eigene Textur vom umliegenden Platz erlebbar gemacht werden. Die durchlaufende, auf die Puch-Halle gerichtete Wegführung soll näherkommende Personen in das Gebäude einladen und den Ort als öffentlich kennzeichnen.



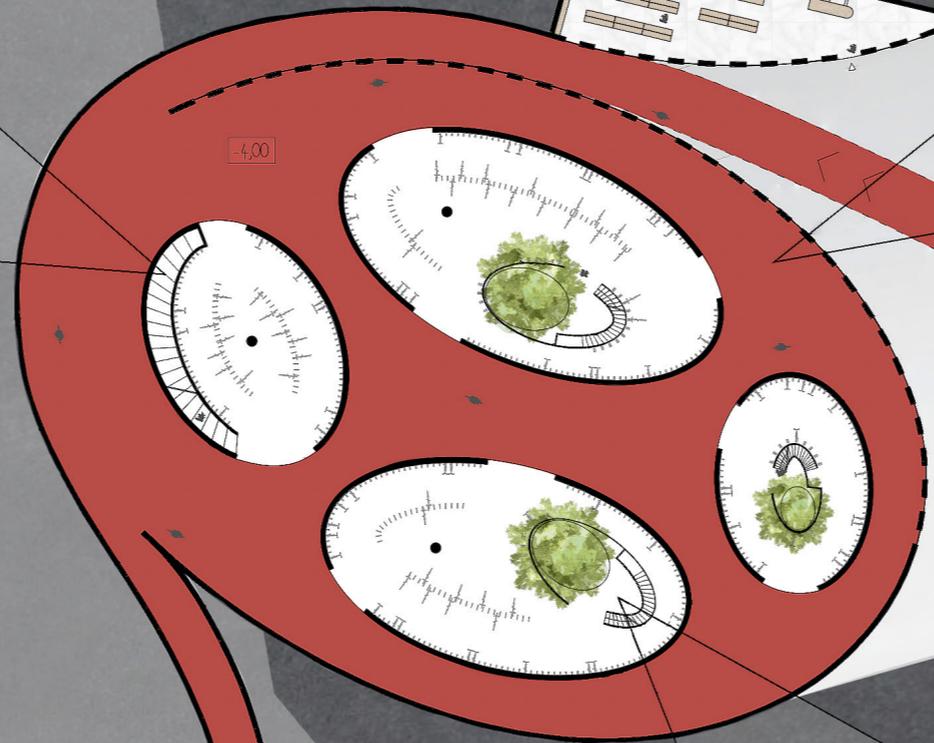
Die westliche Zufahrt ins Parkgeschoss findet über eine gewöhnliche Unterführungsabfahrt statt, welche mit einer Rampe der Steigung 10 Prozent auf 40 Meter ausgeführt ist.

In den folgenden Plandarstellungen werden die baulichen Veränderungen am Gelände detailliert dargestellt und für das Konzept relevante Merkmale erneut hervorgehoben. Diese werden zum besseren Verständnis zudem textlich erklärt.

GRUNDRISS
UNTERGESCHOSS



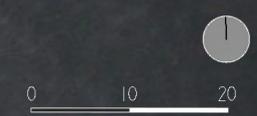
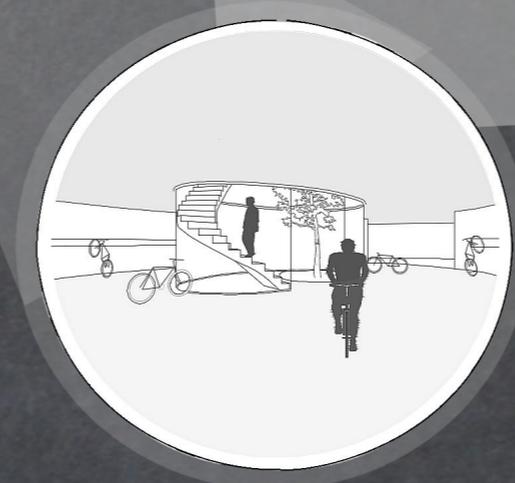
Nahversorger



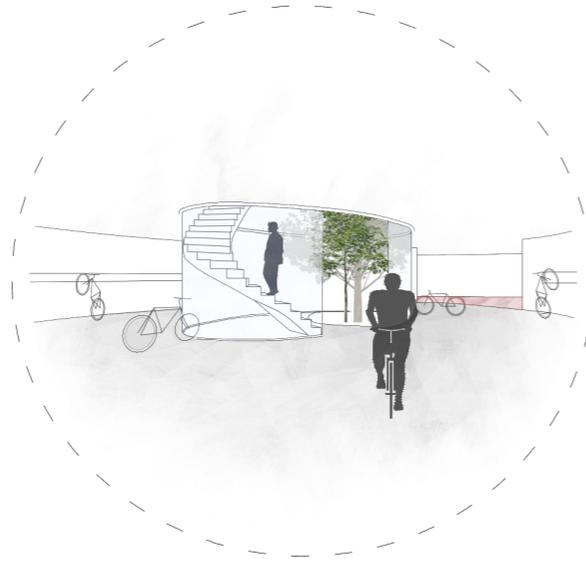
-4,00

-4,00

10% Steigung



**VERTIKALER ZUGANG
IN DAS PARKGESCHOSS**



In jedem der vier innenliegenden Parkierungsbereiche gibt es einen eigenen Durchbruch nach oben. Diese Öffnungen gewährleisten die natürliche Belichtung des Geschosses. Durch die hinzugefügten Wendeltreppen ist ein schnelles und unkompliziertes verlassen der Parkanlage möglich. Bepflanzte Bereiche sollen zudem eine angenehme Atmosphäre schaffen

Neben Parkplätzen wird ein Großteil der Fläche im Untergeschoss als Verkehrs- und Bewegungsfläche benötigt. Öffnungen im nordöstlichen Bereich lassen Tageslicht ins Innere und gewähren einen Ausblick.



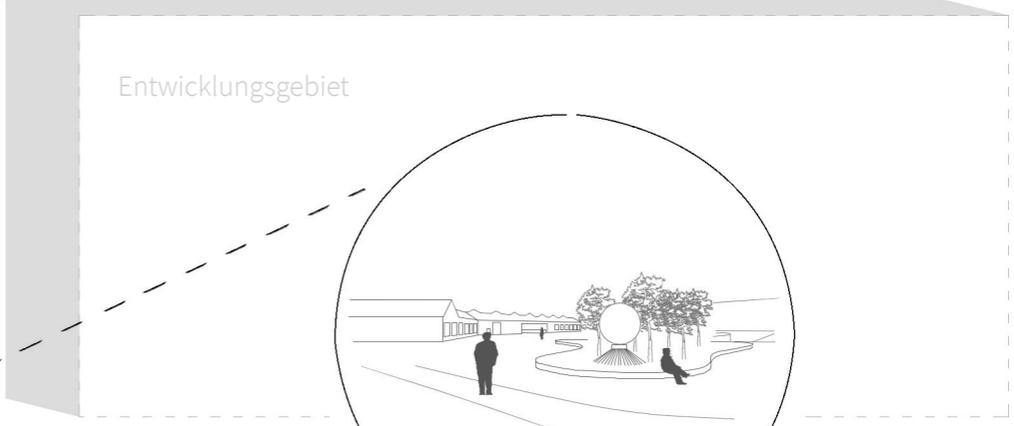
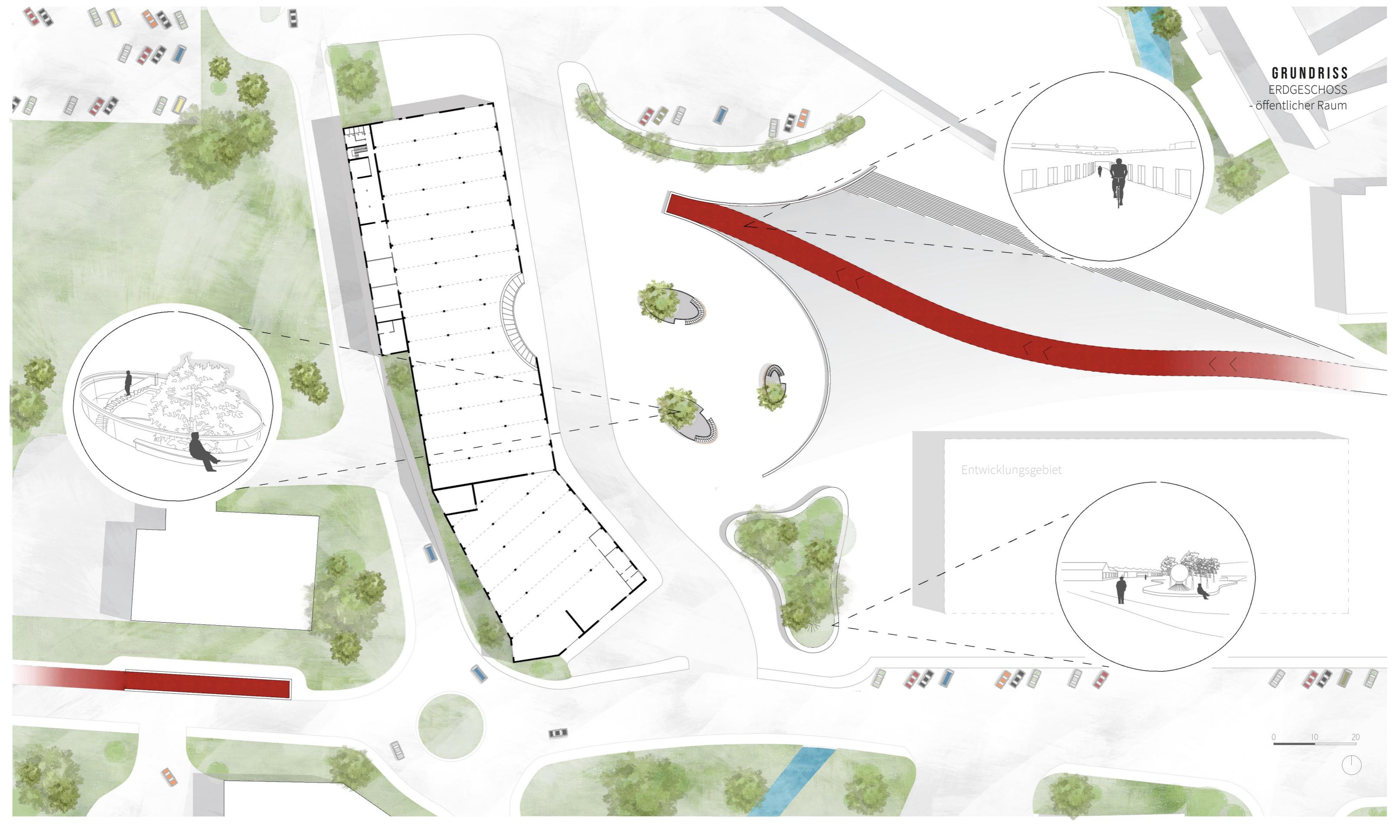
**VERKEHRS- UND
BEWEGUNGSFLÄCHEN**

**DIREKTER EINBLICK
IN DAS PUCHMUSEUM**



Einer der Treppenaufgänge aus dem Parkierungsbereich, führt entlang der Längsmauer der historischen Halle und bietet beim Aufsteigen einen direkten Blick in die Ausstellung. Auch ohne die Halle zu betreten, lässt sich daher leicht feststellen, was sich hinter ihren Mauern verbirgt.

GRUNDRISS
ERDGESCHOSS
- öffentlicher Raum



0 10 20



**VERTIKALER ZUGANG
IN DAS PARKGESCHOSS**



Die Zugänge ins Parkgeschoss sind auf Höhe des Straßenniveaus entlang der Brüstung mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet. Diese sind als unauffällige Erweiterungen der ovalen Formen an den Treppenabgang angepasst. Bei ausreichender Höhe der Bepflanzung, dient diese als Schattenspender.

Der neu angelegte Radweg verläuft zielgerichtet auf das Museum zu und führt über die Geländeab-senkung in das Untergeschoss. Erste Einblicke ins Innere bieten die Öffnungen entlang der Seitenwände. Zusätzlich werden richtungsweisende Kennzeichen an den Wänden im Inneren platziert, um einen besseren Überblick zu gewährleisten.



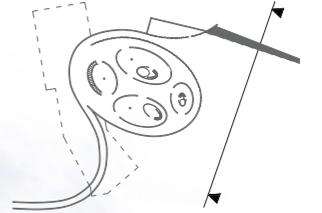
**ZULAUFENDE EINFAHRT IN
DAS PARKGESCHOSS**

**SÜDSEITIGE BLICKRICHTUNG
AUF DAS GELÄNDE**

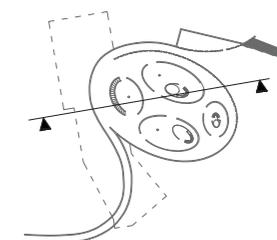


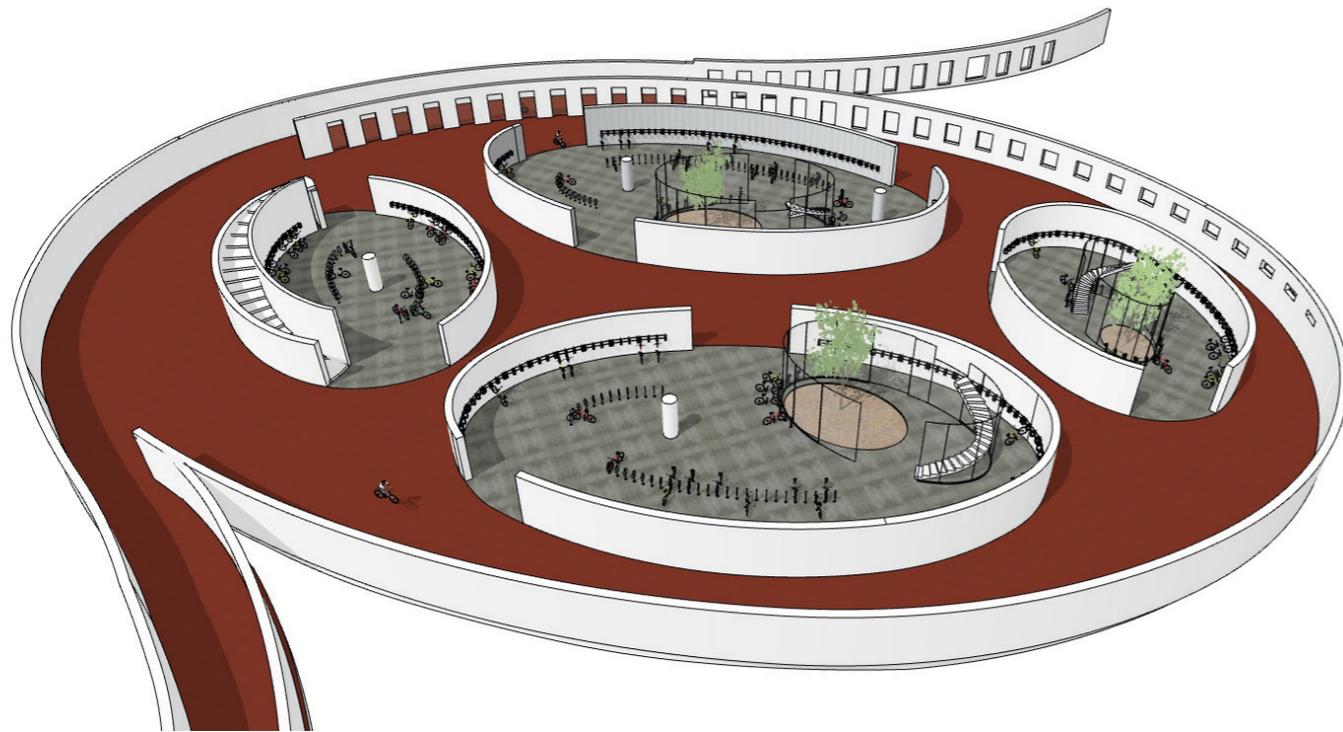
Da auch der südlich gelegene Bereich der Puchhalle von der Aufwertung profitieren soll, wird hier besonderes Merkmal auf die Einbettung des Puch-Logos genommen. Dieses soll durch die Neuge-staltung hervorgehoben werden und als Blickfang dienen.

ANSICHT
ZUFAHRT
& PUCHHALLE



SECTION
UNTERGESCHOSS
& PUCHHALLE





Nachdem nun die Positionierung und Ausführung des neuen Sammelplatzes für Zweiräder aufgezeigt wurde, soll anhand dieser Grafik ein kleiner Überblick zur Dimensionierung gegeben werden. Die Gesamtfläche des Parkgeschosses beträgt knapp 5000m². Ohne die mitinbegriffenen Verkehrs- und Bewegungsflächen (rot gekennzeichnet) bleiben 2000m² als reine Abstellfläche übrig.

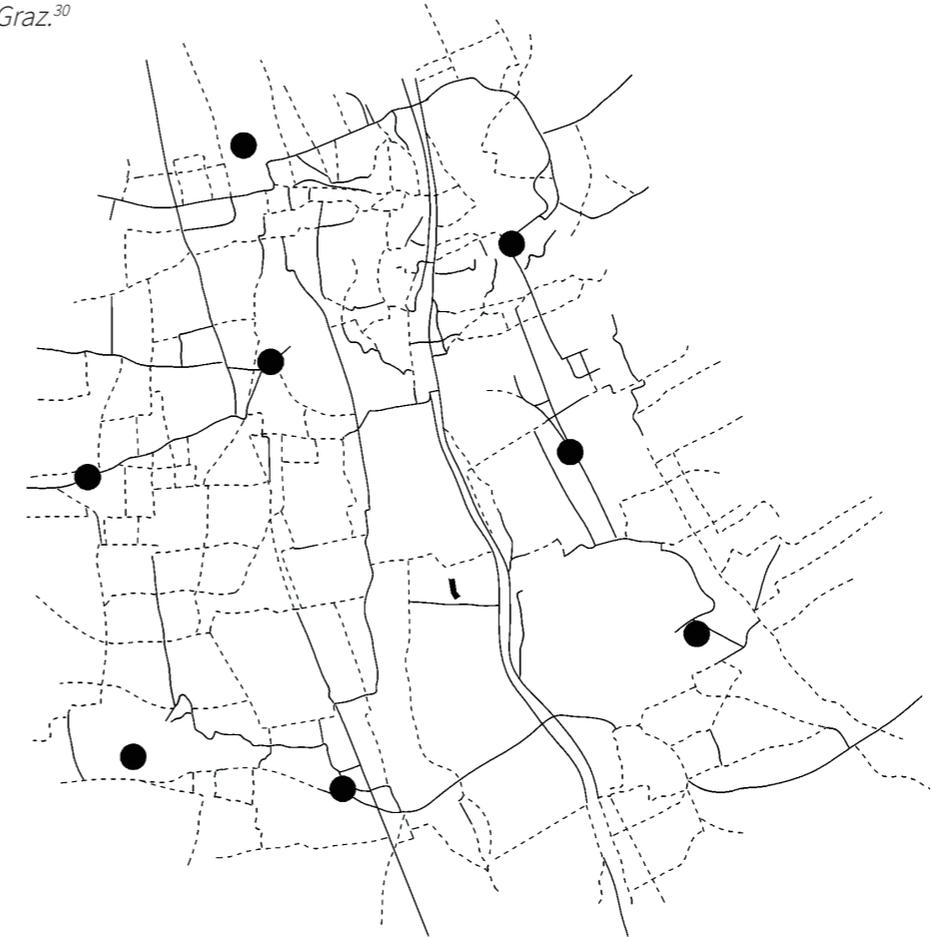
Dem Richtwert von 1,6 m² Stellfläche²⁹ pro Zweirad zufolge, bietet das Parkgeschoss demnach rein rechnerisch Platz für 1620 Fahrräder.

Um die Auslastung der Abstellanlage zu maximieren, bedarf es einer Verbesserung der lokalen Infrastruktur in Form einer Erweiterung des Radwegnetzes sowie einer direkten Anbindung zu Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs.

²⁹ Vgl. Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, 30.03.2020.

ERWEITERUNG DES RADWEGNETZES

Die Ausdehnung der Mobilitätsstruktur und die Förderung eines umweltfreundlichen Alltagsverkehrs sind seit langem stadtplanerische Kernthemen. Um die Nutzung der Fahrradstrecken zu steigern, ist ein Erweiterung des Wegenetzes allein nicht ausreichend. Ausbau und Attraktivierung von Teilstrecken, die Adaptierung von Bike-Sharing Plätzen, neue Ladestationen für E-Bikes und E-Roller und die Errichtung weiterer Fahrradabstellanlagen bei Nahverkehrshaltestellen sind ebenfalls essentiell. Nachstehende Grafik gibt einen Überblick über die momentane Situation mit den Haltestellen der Bus-, Bahn- und Straßenbahnverbindungen. *Erstellt mithilfe der Online-Daten-Karte der Landeshauptstadt Graz.*³⁰



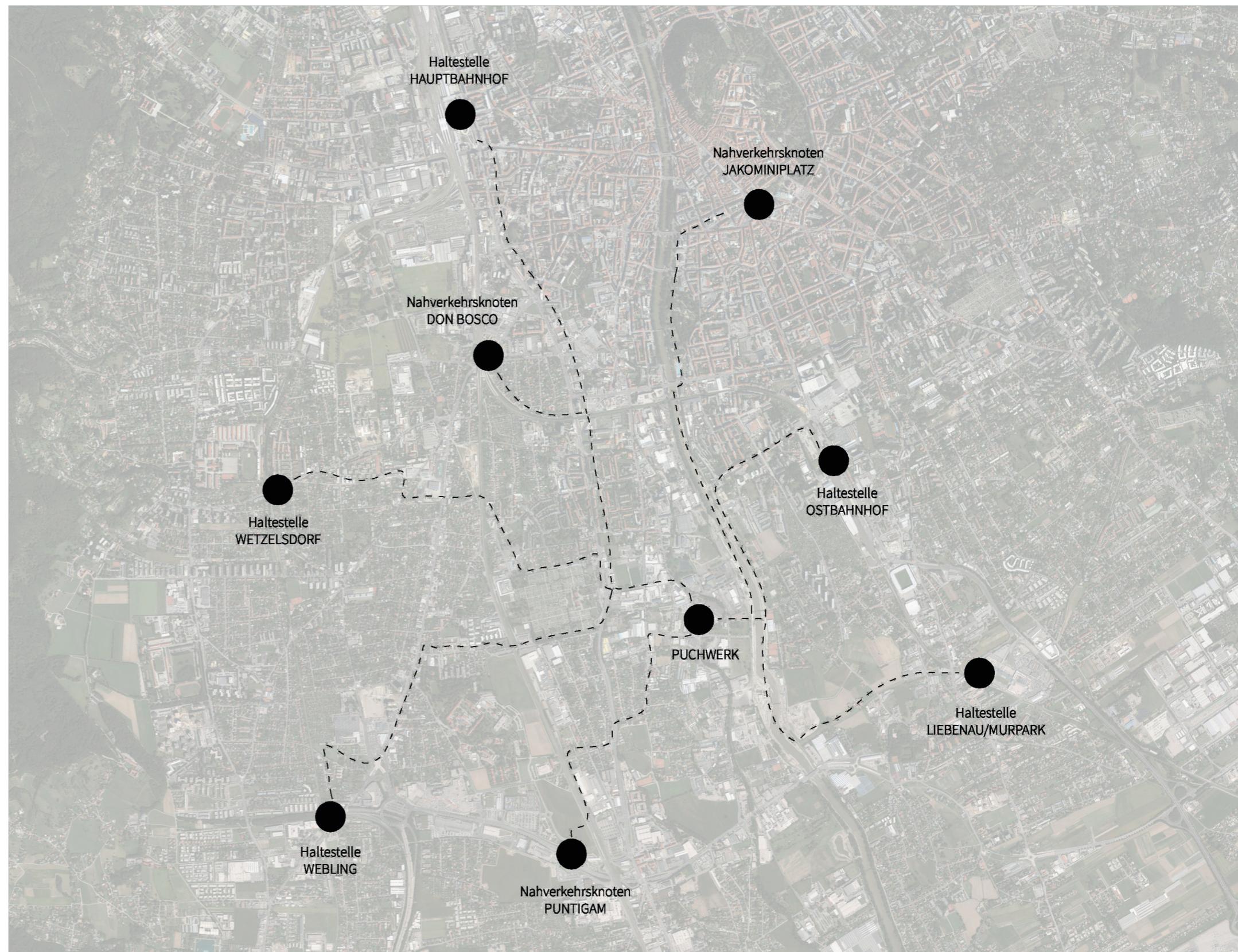
———— Radfahrwege und -streifen (gekennzeichnete Wege)
 - - - - - Empfohlene Radrouten auf Straßenniveau (unbeschildert)

³⁰ Vgl. https://www.graz.at/cms/beitrag/10295921/8115447/Online_Karte_Radkarte.html, 02.03.2020.

Die zentrale Lage des Puchwerks zwischen den größeren Verkehrsknotenpunkten macht den Standort ideal für eine infrastrukturelle Erweiterung. Da die meisten der umliegenden Mobilitätszentren bereits über Sammelplätze für Fahrräder verfügen, steht die Schaffung durchgängiger Verbindungen zwischen den Standpunkten im Vordergrund.

Diese Vernetzung erleichtert zudem das Bike-Sharing - ein großer Vorteil für die Angestellten des Industriegebietes. Die mangelhafte Anbindung des Areals an öffentliche Verkehrsmittel kann mit Leihfahrrad-Standorten kompensiert werden. An jeder Nahverkehrshaltestelle stehen Fahrräder bereit, die von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Puch-Areal wieder abgegeben werden können.

Um den Radverkehr fließend zu halten und Ziele schneller erreichbar zu machen, können zusätzlich Querverbindungen zwischen den einzelnen Sammelanlagen entstehen sowie weitere Standorte mit kleineren Abstellanlagen in der Vernetzung hinzugefügt werden.

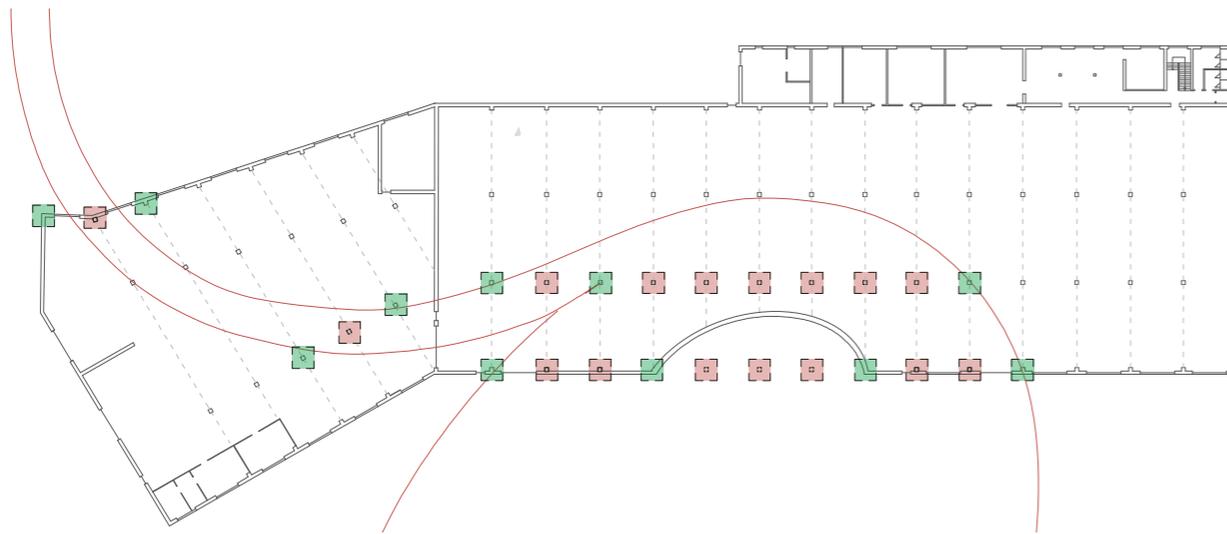


EXKURS: STATIK

UNTERFANGUNG DER HALLE

Da bei jeder Untergrabung eines Bauobjektes mit einer Einsturzgefahr zu rechnen ist, muss dieses Risiko statisch ausgeschlossen und eine erfolgreiche Unterfangung des Gebäudes garantiert werden. Wie in den vorhin gezeigten Plandarstellungen ersichtlich wurde, befindet sich das Untergeschoss zum Teil direkt unterhalb der Johann Puch Halle. Ein statisches Konzept ist daher unverzichtbar.

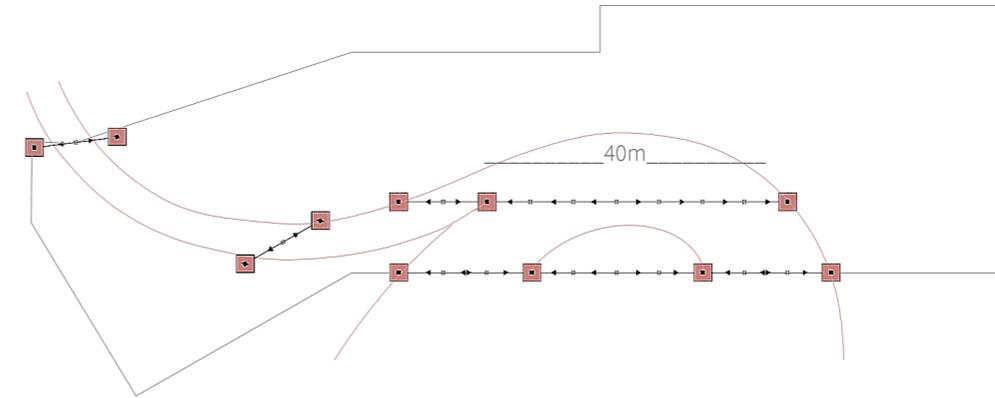
Die Platzierung der Wände des Untergeschosses muss an gezielten Punkten, welche für die Lastabtragung erforderlich sind, erfolgen. Folgende Grafik gibt einen Überblick über die Position des Untergeschosses und zeigt die Problempunkte auf, die durch die Untergrabung entstehen.



Aktuell werden alle aufkommenden Lasten über eine Stahlkonstruktion in einem parallel verlaufenden Raster von sechs Metern abgetragen. Da die Parkette im Innenraum große Freiflächen zur Befahrung benötigt, ist eine direkte Kraftableitung im Bereich der rot markierten Stützen nicht möglich. Dort ist folglich eine Alternativlösung zur Lastabtragung vonnöten.

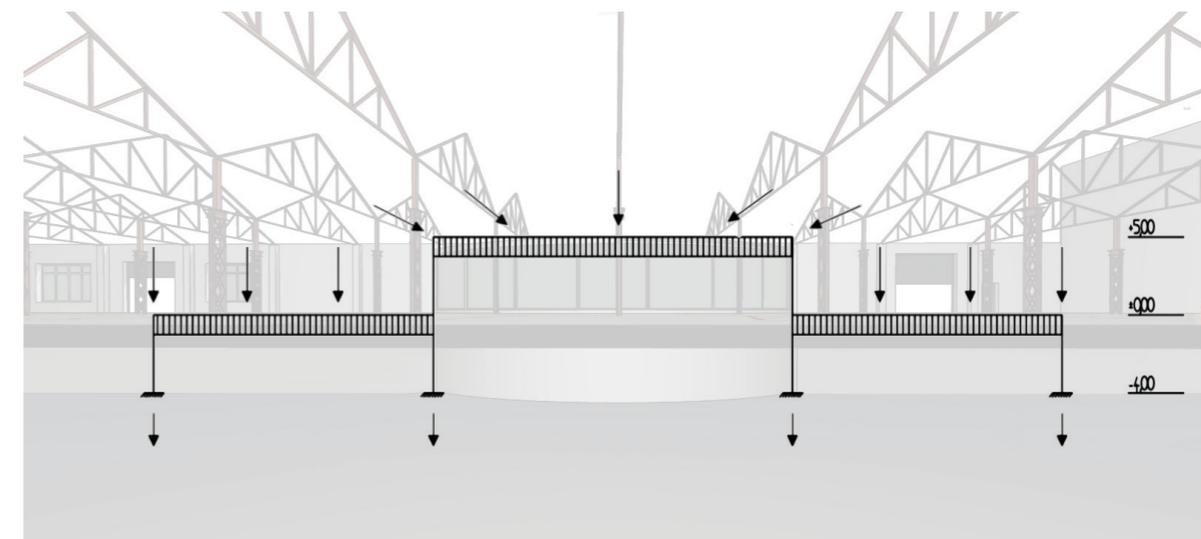
Da die Stützenabstände im Außenwandbereich zwischen 10 und 70 Metern betragen, spielt die Positionierung der Wände im Untergeschoss eine wesentliche Rolle. Durch ihre Lage sollen neue Auflagerpunkte für Stützen entstehen (im Grundriss grün markiert) und die Spannweiten der Träger im Außenwandbereich verringert werden.

Wo keine direkte Kraftableitung nach unten möglich ist, werden Biegeträger eingesetzt. Diese liegen, wie folgende Abbildung zeigt, zwischen den rot markierten Stützen und schaffen damit die benötigten Freiräume im Untergeschoss. Die größte Spannweite, im Inneren der Halle gelegen, beträgt 40 Meter.



Der integrierte Treppenaufgang im mittleren Bereich der Außenmauer erfordert eine zweigeschößige Lastableitung. Das Mauerwerk weist dort eine 25 Meter lange Aussparung auf. In diesem Abschnitt liegen nicht die Stützen auf dem Biegeträger auf, sondern die Untergurte der Fachwerkträger.

Zum besseren Verständnis dieser zweigeschößigen Lastabtragung zeigt die nachstehende Grafik den Kräfteverlauf in diesem Bereich.





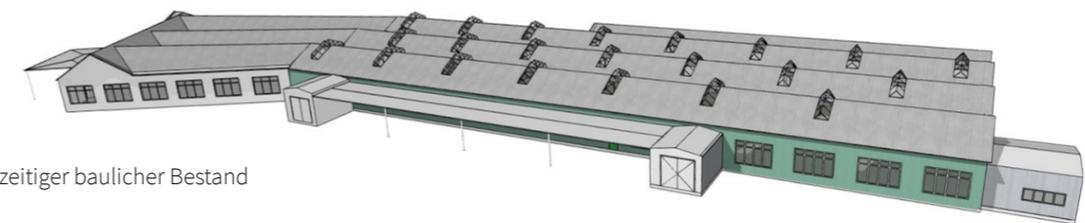
DIE JOHANN PUCH HALLE

Der nächste Schritt umfasst die Neugestaltung der „Bestandshalle P“. Da für das Museum kaum eine besser geeignete Räumlichkeit als die original erhalten gebliebene Halle vorstellbar ist, soll auch im neuen Entwurf die Ausstellungsfläche ihren Standort beibehalten. Mit geringen baulichen Aufwänden soll die Umstrukturierung und Neuinkludierung zweier mit dem Thema Puch verwandter Funktionsbereiche eine ansehnliche Aufwertung, sowohl im Innen- als auch im Außenbereich, mit sich bringen.

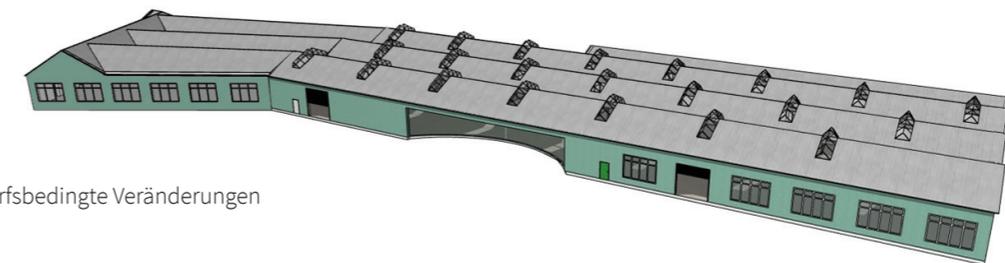
Ausgehend vom derzeitigen Zustand der Halle erfolgt zuerst die Beseitigung der im Laufe der Jahre hinzugefügten Elemente, welche hauptsächlich die containerartigen Gebäudeerweiterungen außerhalb der Halle und das nachträglich angebrachte Flugdach sind. Durch diese Reduktion entspricht die Halle wieder dem Ursprungszustand von Jahre 1899.

Für das neue Gestaltungskonzept wird an der Ostseite des Gebäudes eine Aussparung im Mauerwerk von 23 Metern Länge und 4 Metern Höhe benötigt. Diese Öffnung beeinträchtigt das Erscheinungsbild der Halle kaum, ermöglicht jedoch einen Blick ins Innere.

Zudem wird der abgeschrägt verlaufende Bereich farblich an das Bestandsmauerwerk angepasst und lässt die Halle wieder als Einheit erscheinen.

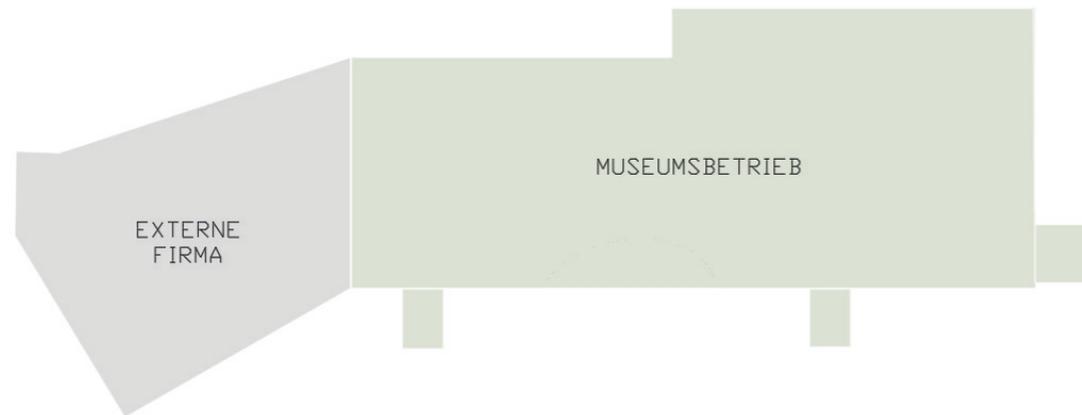


Derzeitiger baulicher Bestand



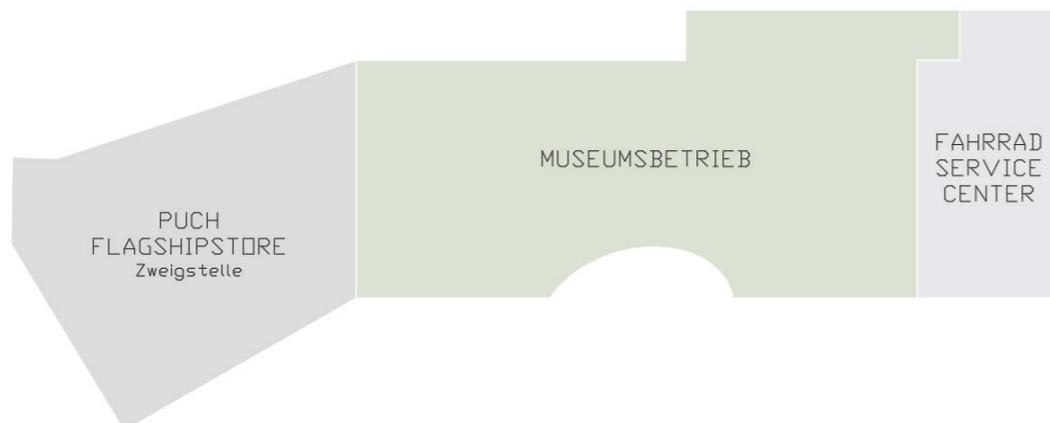
Entwurfsbedingte Veränderungen

Momentan ist die Johann-Puch-Halle funktionell zweigeteilt: Der südliche, nicht unter Denkmalschutz gestellte Abschnitt wird von einer externen Firma angemietet, während der nördliche Bereich die Ausstellung beheimatet.



Das neue Nutzungskonzept sieht eine Auslagerung der externen Firma und die Unterteilung der Puch-Halle in drei zusammenhängende Zonen vor. Neben dem Museumsbetrieb soll einerseits eine Zweigstelle des Puch-Flagshipstores in Webling entstehen, andererseits ein Fahrrad-Service-Center. Alle drei Zonen beschäftigen sich also mit dem Thema Mobilität.

Organisation der drei Zonen:



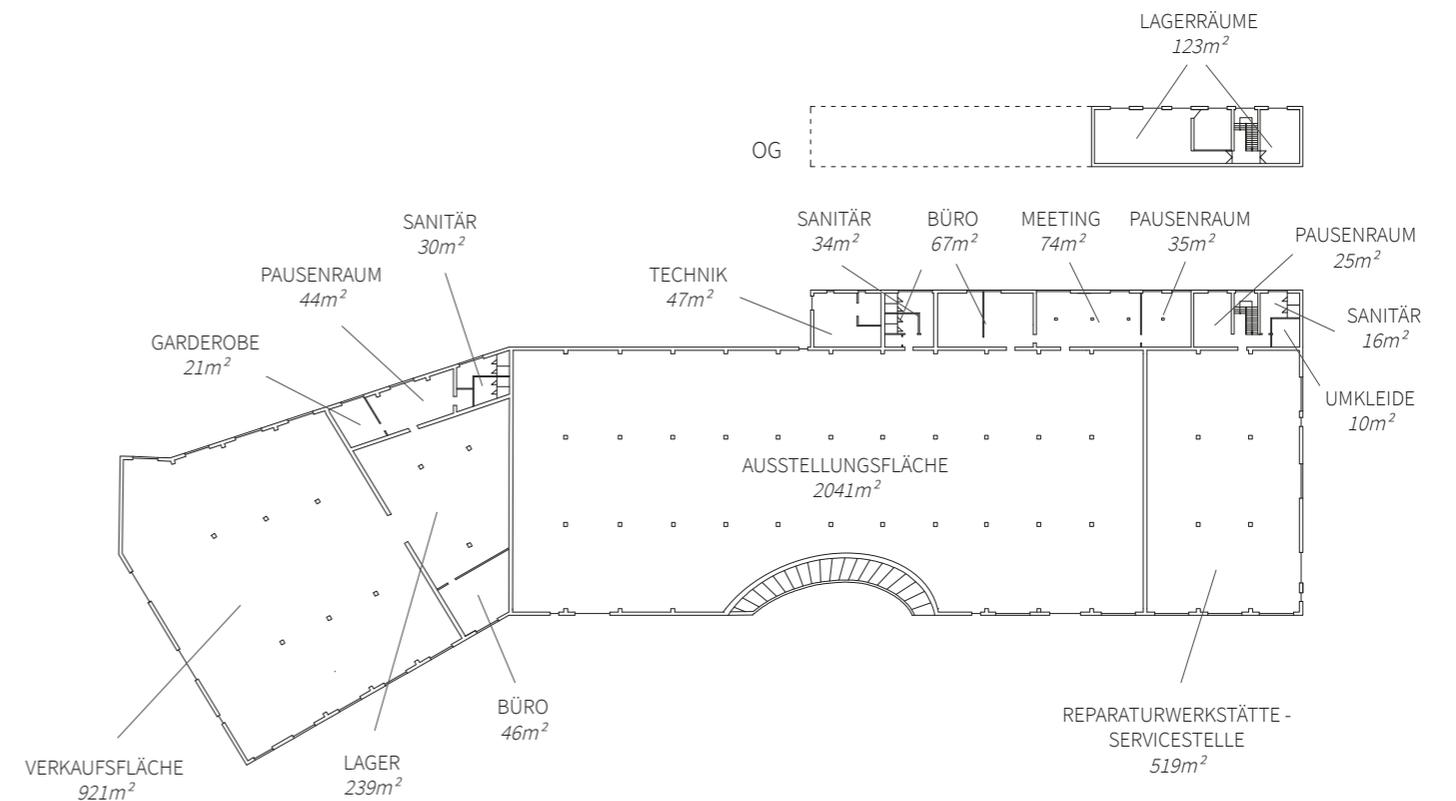
Die Zweigstelle des Puch Stores ist bewusst im abgeschrägten Teil der Halle situiert. Dieser ist zur vielbefahrenen Puchstraße orientiert und zieht somit die Aufmerksamkeit der Autofahrer auf sich.

Der Museumsbetrieb bespielt weiterhin den Mittelbereich der Halle, die Ausstellungsfläche wird jedoch um ein Fünftel verkleinert. Ebenso wird die Sortimentsbreite der Exponate reduziert und die Ausstellung neu und übersichtlicher organisiert.

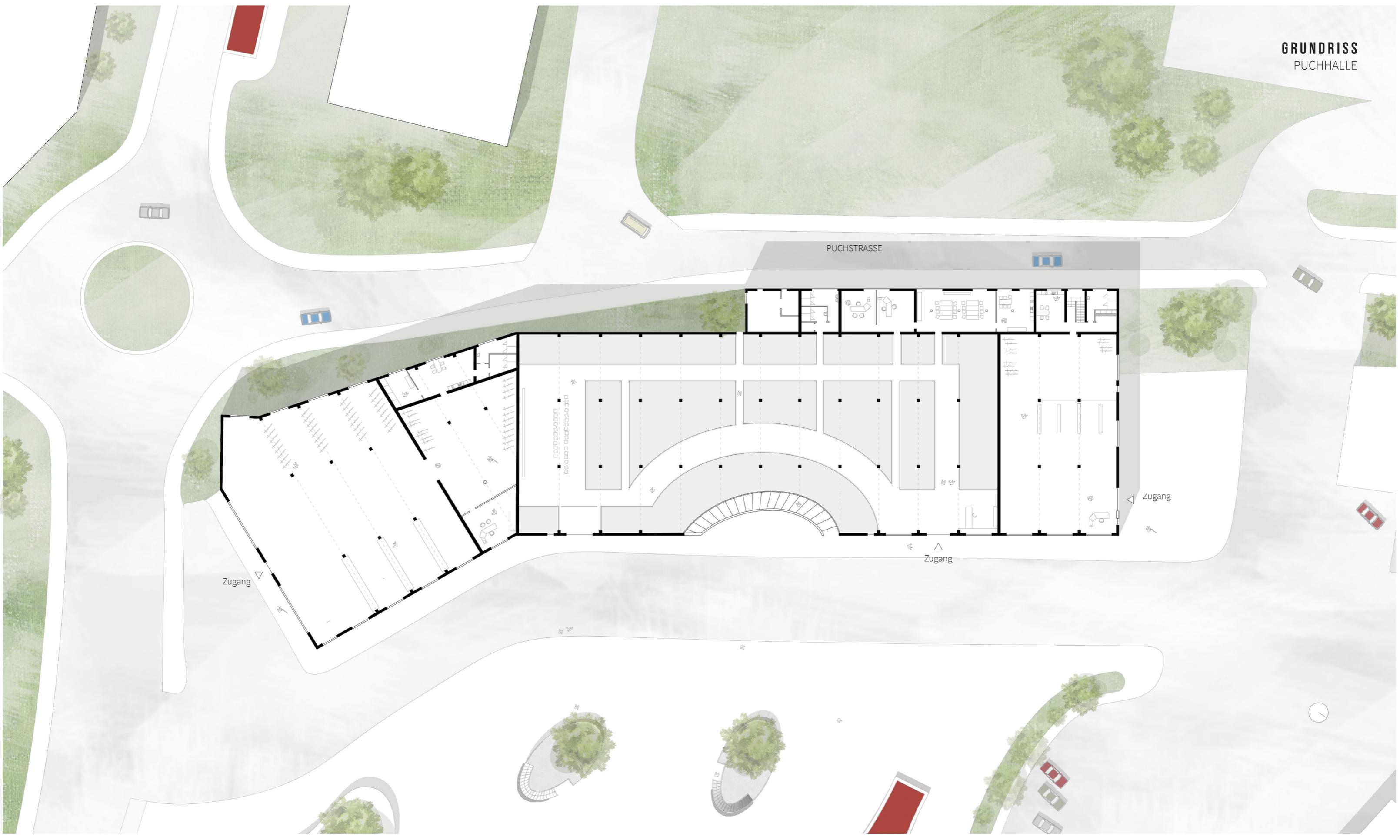
Stirnseitig erhält ein Fahrrad-Service-Center seinen Platz. Einerseits ist dessen Aufgabe die Betreuung des Bike-Sharings, andererseits kann es auch darüber hinaus eine Anlaufstelle für Radfahrer sein.

Da jeder dieser drei Bereiche auch eigenständig funktionieren soll, muss im Innenraum einiges verändert werden. Es gibt keine durchgängige Benutzung der gesamten Halle mehr, wie es derzeit der Fall ist. Zudem brauchen alle drei Abschnitte eigene Personalräumlichkeiten. Die neue Bereichsaufteilung kann folgender Grafik entnommen werden:

(Zum Vergleich mit dem aktuellen Grundriss - siehe Seite 54.)



GRUNDRISS
PUCHHALLE



PUCHSTRASSE

Zugang

Zugang

Zugang



Aufgrund der baulichen Veränderungen im Innenbereich der Halle müssen die Ausstellungsflächen des Museums neu gegliedert und die Anordnung der Ausstellungsstücke verändert werden.

Die Flächen richten sich in erster Linie nach den baulichen Gegebenheiten im Bereich der Mauerwerksaussparung. In dieser einsichtigen Zone soll eine Aufstellung von gezielt ausgewählten Puch Modellen ihren Platz finden und dadurch einen repräsentativen ersten Einblick ins Museum bieten.

Die Begehung der Ausstellung erfolgt gegen den Uhrzeigersinn und ist nach Entstehungsjahren der Exponate aufgebaut.

**EINBINDUNG
GESCHICHTLICHER EREIGNISSE**

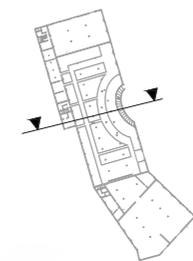


Damit Besucherinnen und Besucher bei der Besichtigung des Museums nicht auf eine Führung angewiesen sind und um Hintergrundinformationen zu Geschichte Lebenswerk des Altmeisters Puch einfach zugänglich zu machen, soll auf einer Kinoleinwand laufend ein Kurzfilm zur Historie abgespielt werden.

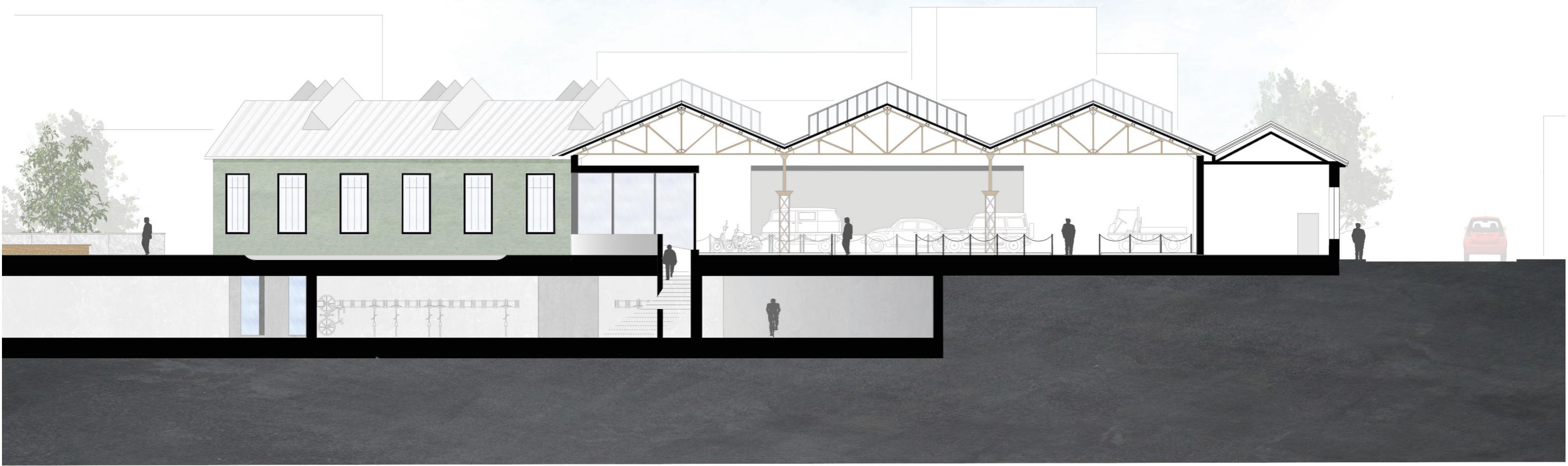
Nicht alle Produkte der Marke Puch haben in der Firmengeschichte den gleichen Stellenwert. Besonders erfolgreiche und beliebte Modelle sollen im Museum eigene Präsentationsflächen erhalten, die ihrer Bedeutung gerecht werden. Informationstafeln schildern dabei detaillierter die Relevanz und Auswirkung der jeweiligen Exponate.



**HERVORHEBUNG
BESONDERER MODELLE**



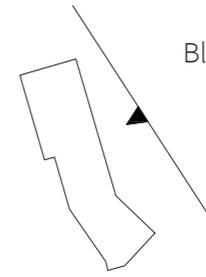
SECTION
PUCHHALLE



ANSICHT
Blickrichtung Norden



ANSICHT
Blickrichtung Westen



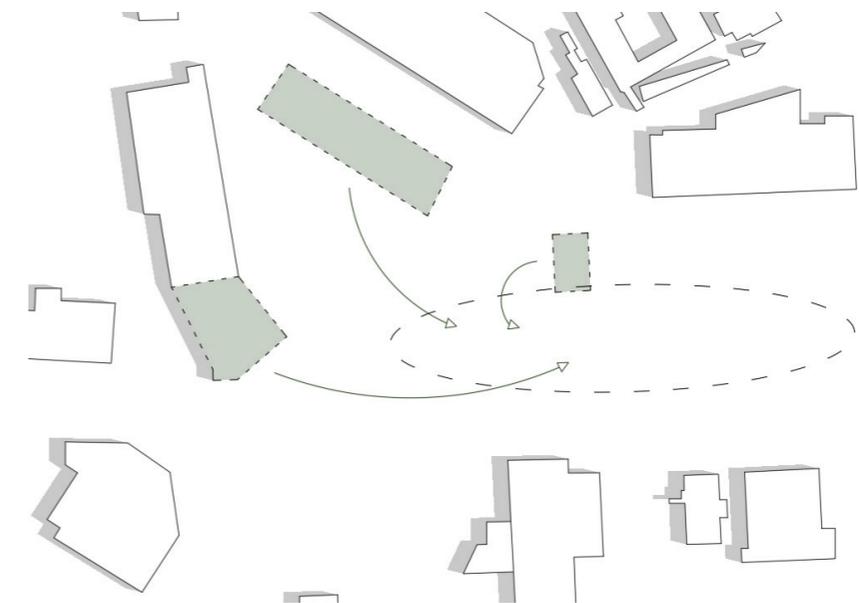
ENTWICKLUNGSPLAN

Um die Revitalisierung des Puchwerkes auch im größeren Maßstab zu behandeln, folgt nun eine mögliche Entwurfsausführung des Gebietes zwischen der Puchhalle und dem Murerfer.

In diesem Abschnitt sollen mehrere, sich in der Bauweise ähnelnde Objekte mit unterschiedlichen Nutzungen entstehen. Diese sollen sowohl Büroräumlichkeiten als auch Produktions- und Vertriebsflächen beinhalten.

Ebenso soll dieses Zentrum zum Standort der kooperierenden Firmen (*siehe Seite 68*) und zum neuen Firmensitz der, durch die Umnutzung der Puchhalle ausgelagerten Firma Schagerl werden.

Auch die ortsansässigen Unternehmen BIOS und MIDES verlieren im Zuge des Entwurfs ihren aktuellen Firmensitz und werden im Neubau untergebracht.

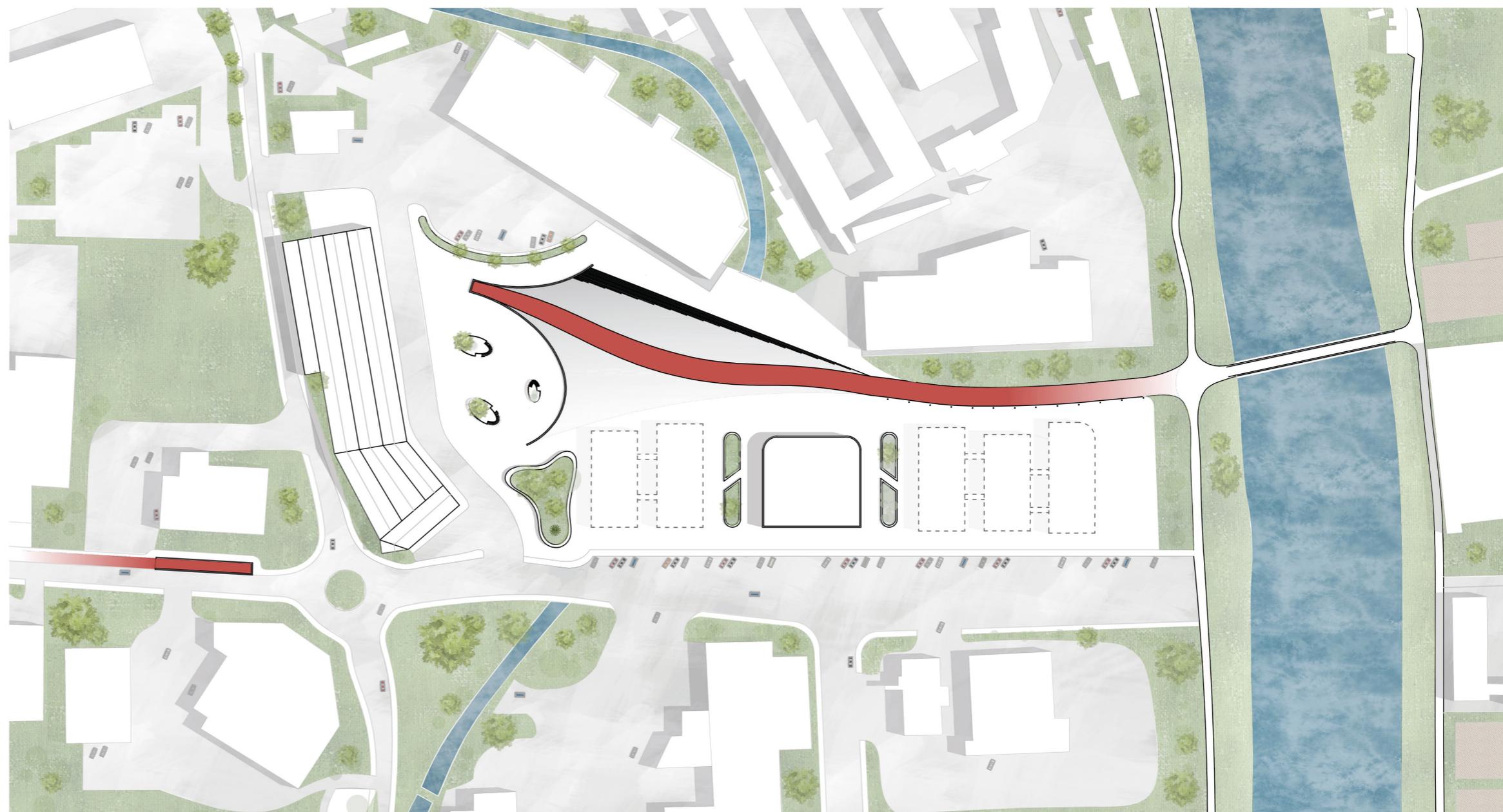


Die neuen Baukörper werden entlang der bestehenden Straße angeordnet und bilden dadurch eine Abgrenzung nach Süden.

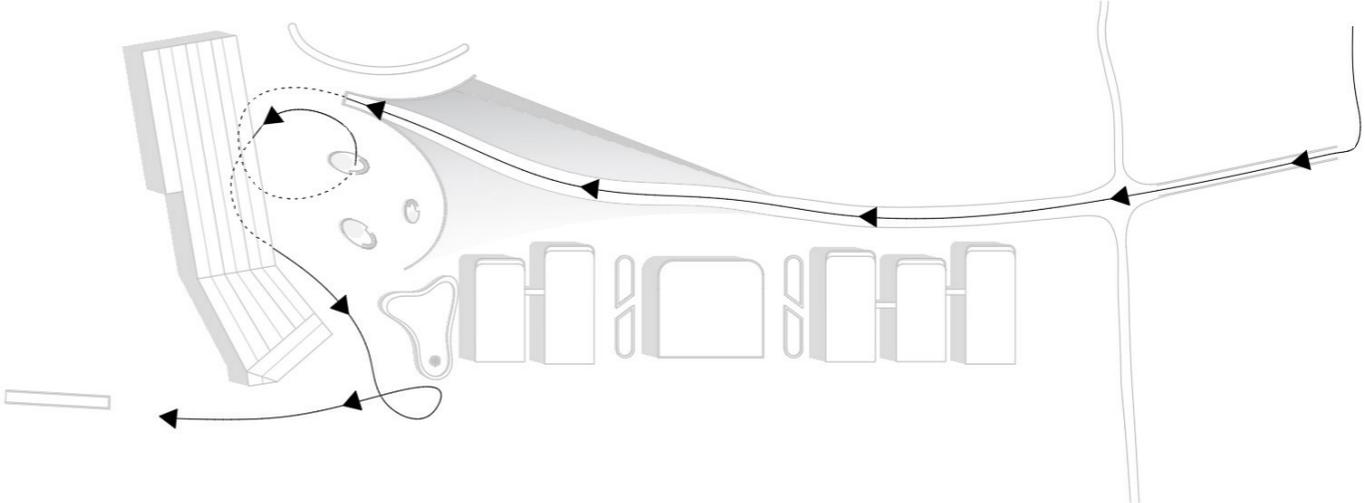
Die Eingänge orientieren sich zum nahegelegenen Fahrradweg. Zusätzlich sind die Gebäude durch Treppen verbunden. Die Innenräume können nach Bedarf der ansässigen Unternehmen abgetrennt und unterteilt werden.

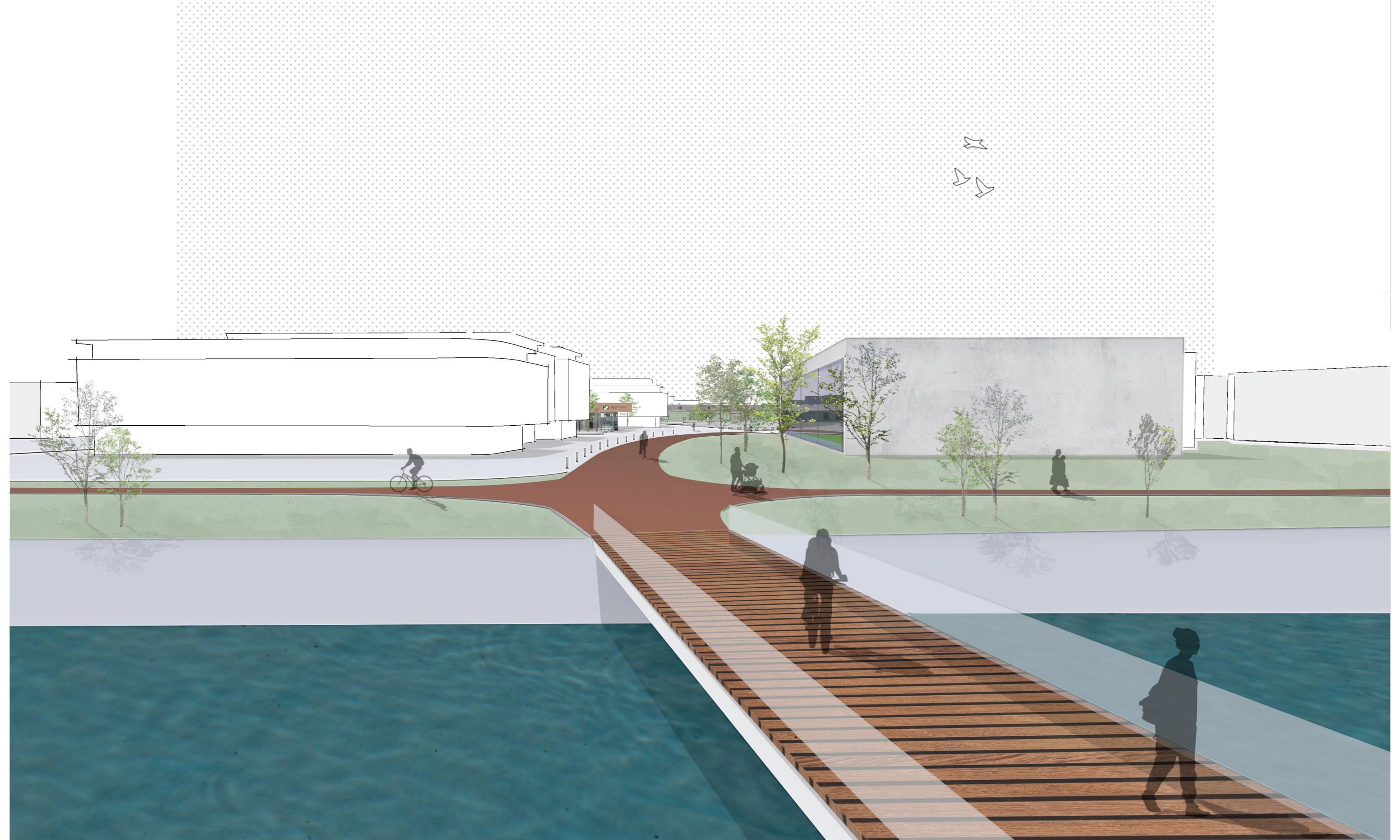
Der zentral positionierte Gebäudeblock weist im vorderen Bereich einen Schau- raum auf. Bereits beim Vorbeigehen sollen dadurch Menschen auf das Thema Puch aufmerksam gemacht werden. Die beiden hinteren Abschnitte des Baus können als Werkstätten oder Vertriebsflächen genutzt werden.

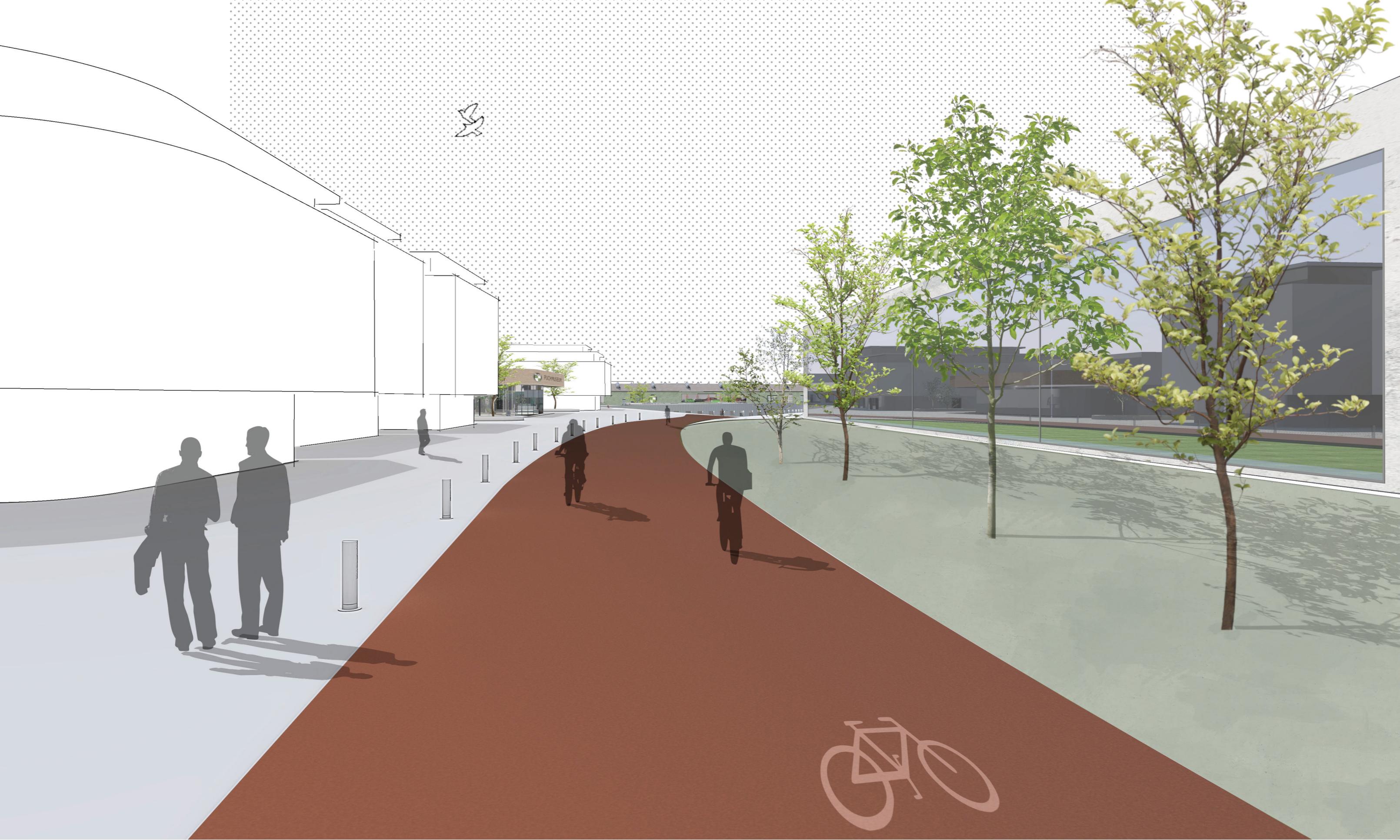
Die Gebäudekante des östlichsten Baukörpers ist bewusst abgerundet, wodurch eine einladende Wirkung beim Zufahren auf das Gebiet entstehen soll. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes wird mit kleinen Grüninseln zwischen den Bauwerken komplettiert.



VISUELLER RUNDGANG

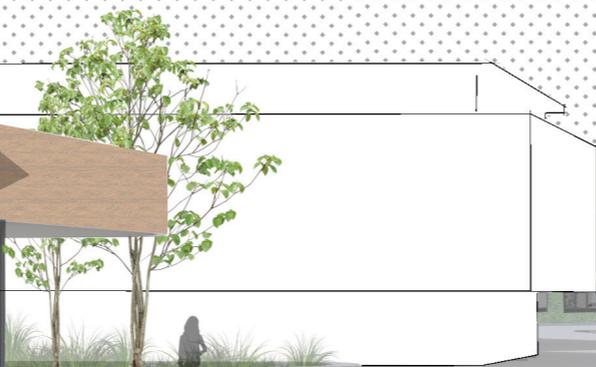








PUCH Museum





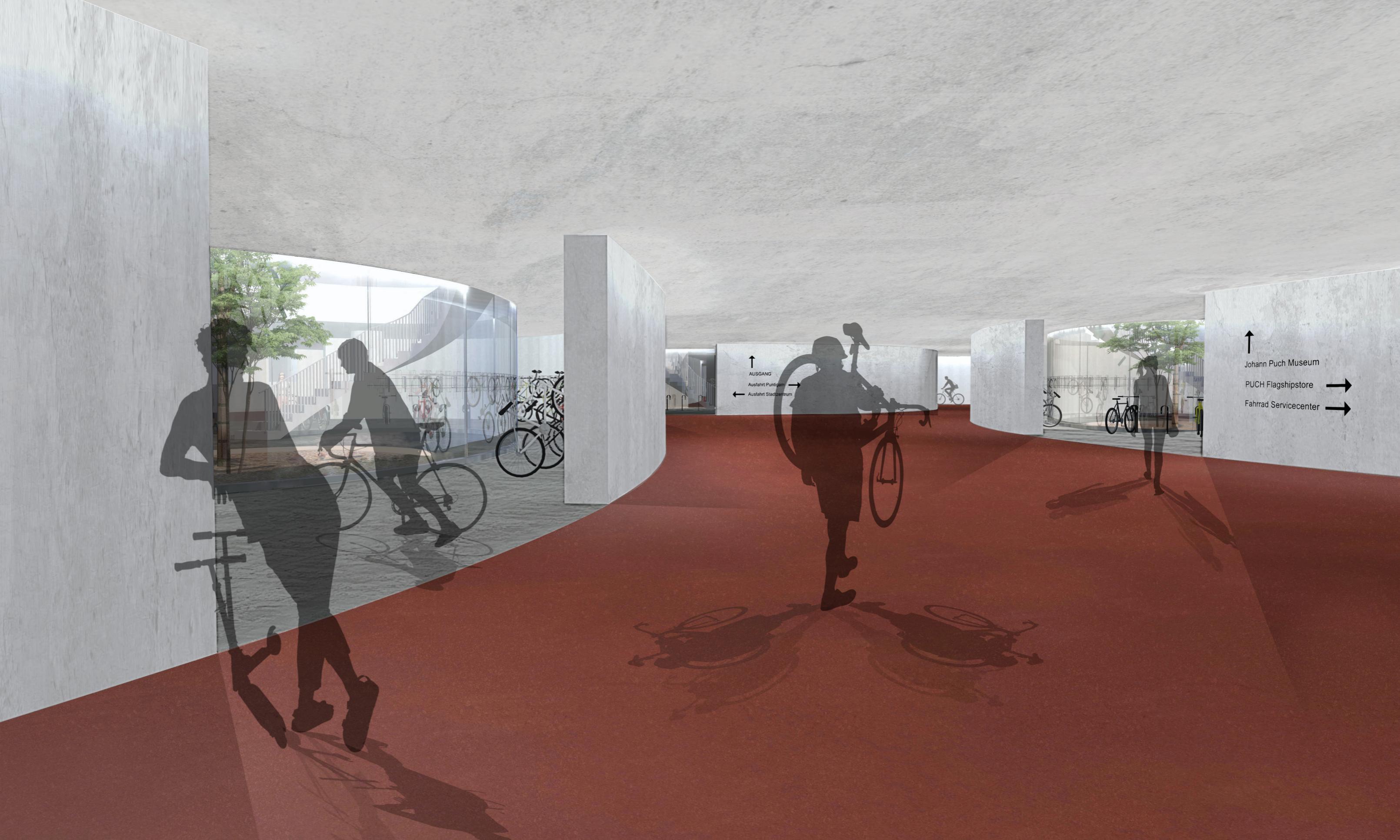


SUPERMARKET 

P 
Parking Area

WELCOME AT THE CHECKOUT

WEIGHT TEE



↑
AUSGANG
→ Ausfahrt Puntigam
← Ausfahrt Stadtzentrum

↑
Johann Puch Museum
→ PUCH Flagshipstore
→ Fahrrad Servicecenter





FUCH
o han n
r ch
e



PUCH
Johann
Puch
Museum

HALLE P

Johann Puch Museum



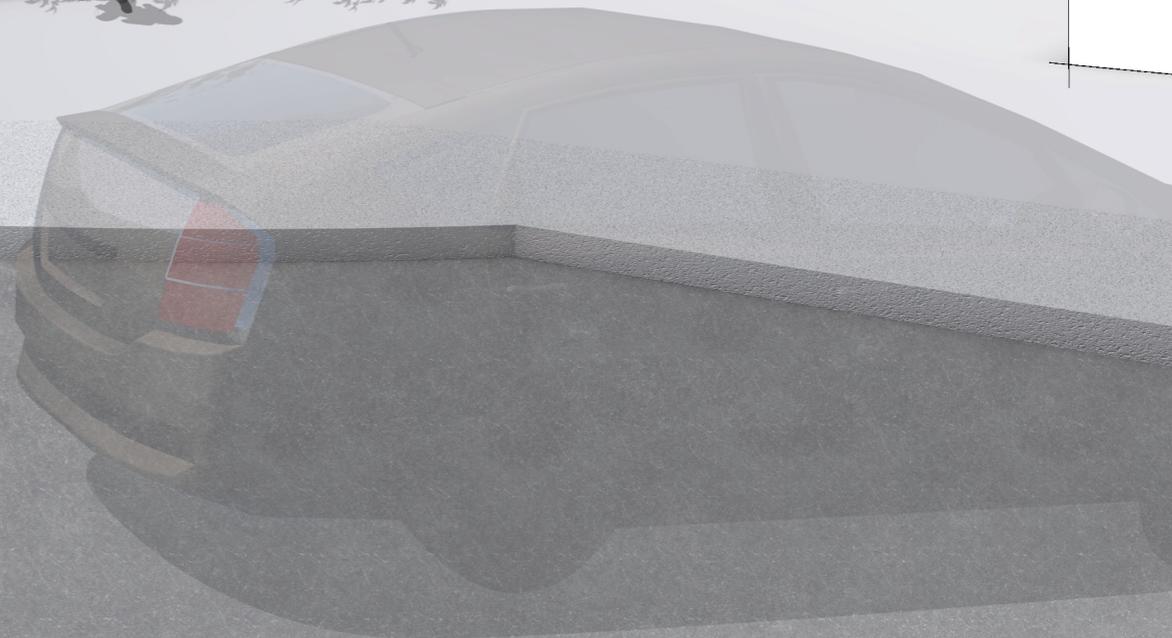




Johann Puch Museum
PUCH Flagshipstore



Johann
Puch
Museum



RESUMÉE

*Schlussbetrachtung
Ausblick
Weiterführende Literatur*

SCHLUSSBETRACHTUNG

Ziel dieser Masterarbeit war es, einen themenorientierten Entwurf für das ehemalige Areal des „Puchwerk I“ vorzulegen. Durch das Projekt soll eine Aufwertung des Gebietes, die Weiterführung des Museumsbetriebes und eine Erhöhung der Besucherfrequenz vor Ort erreicht werden. Eine ausführliche Datenerhebung in Form von Literaturrecherche und die Beschaffung sämtlicher zum Objekt vorhandener Planmaterialien sowie zahlreiche Feldstudien bilden die Grundlage der gestalterischen und baulichen Maßnahmen.

Diese Arbeit zeigt, dass bereits die Analyse des Umfelds der Johann-Puch-Halle Impulse für eine Revitalisierung ergab. Um auf das momentan in einem rein gewerblichen und industriell genutzten Kontext gelegene Objekt aufmerksam zu machen, müssen Menschen durch das Areal geleitet werden. Dies soll auf möglichst umweltfreundliche und nachhaltige Weise passieren - und welche passendere Form käme hier in Frage, als die Fahrradinfrastruktur!

Der neue Erschließungsweg für das Zweirad führt direkt auf die Puch-Halle zu und über einen langsam absinkenden Vorplatz in ein Untergeschoss. Dort gibt es Parkplätze für Fahrräder oder die Möglichkeit, das Bike-Sharing Angebot zu nutzen. Zudem soll dieses Abstellzentrum Passanten zum Anhalten vor Ort animieren.

Über weitere Verknüpfungen zu bestehenden Verkehrsknotenpunkten in und um Graz wird das Angebot an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln kontinuierlich ausgedehnt und ein nachhaltiger Verkehr gefördert. Um die Frequentierung des Areals weiter zu steigern, wurde ein Nahversorger am Gelände platziert. Damit wird nicht nur eine Lücke der Versorgungsinfrastruktur geschlossen, sondern auch die Bevölkerung jenseits der Mur angeregt, sich in das Gebiet zu begeben.

Nach Festlegung der notwendigen Revitalisierungsmaßnahmen erfolgten auch an der denkmalgeschützten Halle kleine bauliche Veränderungen. Diese dienten dazu, die Innenräumlichkeiten und Teile der Ausstellung für Passantinnen und Passanten zugänglicher zu machen und einen Einblick von außen zu gewähren. Demzufolge wurde auch die Ausstellung neu organisiert und übersichtlicher gestaltet. An den Stirnseiten der Halle fanden zwei mit dem Thema Mobilität assoziierte Firmen ihren Sitz und sollen als praktische Erweiterung des Museums gesehen werden.

Ein Entwicklungsplan für die großen Freiflächen zwischen Puch-Halle und Murufer schlägt eine vorteilhafte Baukörperkonfiguration für das Areal vor, lässt jedoch die Nutzungsbelegung der Räumlichkeiten offen.

Der Entwurf zeigt, dass eine erfolgreiche Revitalisierung des ehemaligen Geländes des „Einser Werkes“ unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen durchaus möglich und keine Verlegung des Museumsbetriebes zur Erzielung einer höheren Besucherfrequenz notwendig ist. Ebenso lässt er Spielraum für weitere Interaktionen und eröffnet, vor allem für Fußgängerinnen und Fußgänger, ein gänzlich neues Gebiet.

Mein Entwurf - als Ergebnis der vorliegenden Forschungsarbeit - basiert auf den durchgeführten städtebaulichen und verkehrstechnischen Analysen, sowie den gewonnenen Eindrücken bei der Besichtigung des gesamten Areals und der Puch-Halle.

Die Schlussfolgerungen und gestalterischen Entscheidungen sind anhand der Analysen nachvollziehbar dargelegt und spiegeln meine persönlichen Sichtweisen und Eindrücke zum Gebiet und der Halle wieder. Das gesamte Erscheinungsbild hat sich im Zuge der Umgestaltung von einem wenig einladenden zu einem bemerkenswert freundlichen Gebiet gewandelt.

AUSBLICK

Mögliche weiterführende Forschungen zum Industriegebiet und der Johann-Puch-Halle könnten sich im größeren Maßstab mit dem vom Projektgebiet nach Westen verlaufenden Gebiet beschäftigen und von dort aus eine zielgerichtete Hinleitung zum Museum und die damit verbundene Aufwertung von Straßen und Fahrradwegen mit sich bringen.

Parallel dazu, müsste bei dem Vorhaben einer Sanierung des Baudenkmals eine ausführliche Dokumentation des Erhaltungszustandes der Johann Puch Halle erfolgen, da aufgrund mangelnder Planunterlagen wenig Information zur Bausubstanz und den Aufbauten der einzelnen Bauelemente vorliegt. Erst durch die Erhebung der Bestandsdaten kann eine bestmögliche materialgetreue Erhaltung der historischen Substanz trotz der baulichen Eingriffe garantiert werden.

Dabei ist zu beachten, dass an der äußeren Gebäudehülle Oberflächenmaterialität und Farbgebung sowie Fenster- und Türelemente erhalten bleiben müssen. Auch im Inneren der Halle darf nichts am Kernbestand des Denkmals - dem Tragwerk - verändert werden. Diese Maßnahmen müssen ausnahmslos eingehalten werden, um den industriellen Charakter des Gebäudes zu erhalten. Durch die Untergrabung des Objektes bedarf es im gleichen Zuge einer Untersuchung der Materialfestigkeit des Fundamentes, sowie der gesamten Feuchtesituation des Bestandes.³¹

³¹ Vgl. Bundesdenkmalamt 2014, S 18f.

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

Nach Fertigstellung meiner Masterarbeit veröffentlichten Regionalmedien folgenden Beitrag zum Ausbau des Murradwegs in südlicher Richtung und dem Planungsvorhaben eines öffentlich befahrbaren Fahrradmuseums zum Thema "Puch" seitens der Stadt Graz:

¶ Neuer "Puch-Weg" zwischen Graz und Bad Radkersburg

Die Steirer waren ja schon immer "mit dem Radl do". Der aktuelle Hype um die Pedalritter führt jetzt auch zu einem ungewöhnlichen Kooperationsprojekt zwischen den grün-weißen Radpartnern Graz und Bad Radkersburg. Die beiden Städte verbindet nicht nur der Murradweg sondern mit Johann Puch auch ein ganz großer Name. Der Pionier der Zweiradfortbewegung sammelte vor seinem Engagement in Graz nämlich sehr viel Wissen in der Radkersburger Werkstatt von Anton Gerschack. Diese besondere Verbindung hat den Bürgermeister von Graz, Siegfried Nagl, und Karl Lautner, der für die ÖVP in der Thermenstadt bei den Gemeinderatswahlen antrat, dazu bewogen, ein Projekt zu starten.³²

81 Kilometer voller Attraktionen

Kernstück ist die Attraktivierung des 81 Kilometer langen Murradweges: Das Duo möchte ihn zum "Puch-Weg" und zu viel mehr als einem herkömmlichen Radweg werden lassen. Außerdem soll der "Puch-Weg" dann auch zu Österreichs erstem befahrbaren Fahrradmuseum werden, wo Interessierte Geschichten über die steirischen Rad-Helden erfahren und wo es möglich sein wird, auf Hochrädern Probe zu sitzen oder mit Laufrädern zu flitzen. "Der 'Puch-Weg' soll eine erweiterte und verbesserte Infrastruktur bekommen", macht Nagl Lust auf mehr. In den Planungen enthalten ist auch ein offizielles Starttor neben der Hauptbrücke in Graz und ein Zieltor in Bad Radkersburg. Es ist zusätzlich auch geplant, den „Puch-Weg“ mit originellen Events zu beleben. "Mit diesem Projekt wollen unsere beiden Städte eine starke Rad-Achse im Land bilden", sagt Nagl abschließend.³³

³² Hofer 30.06.2020.

³³ Ebda.



In Anbetracht dieses zeitaktuell aufgekommenen Projektes, der Umgestaltung des Murradwegs zum "Puch-Weg", kann der Entwurf dieser Masterarbeit zusätzlich als ergänzende Erweiterung zum oben genannten Vorhaben der Stadt Graz angesehen werden und wäre folglich Schnittstelle zwischen dem befahrbaren Museum und der ursprünglichen Ausstellungsstätte, dem Johann Puch Museum.

ANHANG

*Referenzprojekte
Literaturverzeichnis
Abbildungsnachweis
Planunterlagen*

REFERENZPROJEKTE

CLASSIC REMISE³⁴

Ehemalige Wiebehallen, heute restauriertes Straßenbahndepot.

Ort: Berlin, Deutschland
Errichtet: 1899
Architekt: Joseph Fischer Dick
Umbau: 1920 v. Jean Krämer
2002 v. Dinse Feest Zurl
Neueröffnung: 2003



Abb. 35: Thiesen Automobil Raritäten
© Fotografie: Michael Kauer, Berlin, o.J.

MUSEUM OF NOW³⁵

Ehemalige Industriehalle, heute Baudenkmal mit Ausstellungsflächen.

Ort: Berlin, Deutschland
Entwurf: 1920
Errichtet: 1921 - 1923
Architekt: Fahrenkamp Emil³⁶

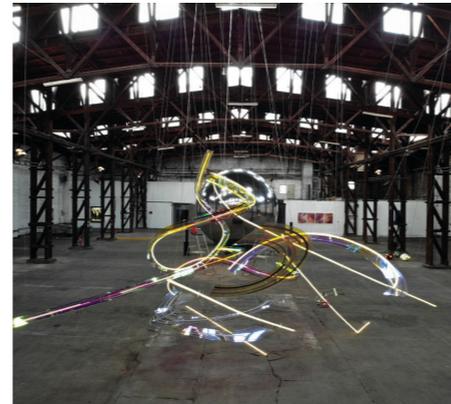


Abb. 36: MUSEUM OF NOW
© Fotografie: Daniel Pasquali, Berlin, o.J.

³⁴ Vgl. Lange CI GmbH 05.05.2020.

³⁵ Vgl. Handtke 03.02.2020.

³⁶ Landesdenkmalamt 03.02.2020.



Abb. 37: Joanneumsviertel
© Fotografie: Lackner N., Graz, 2011

JOANNEUMSVIERTEL³⁷

Zwischen historischen Gebäuden liegender Tiefbau als neue Erschließungszone des Universalmuseums Joanneum.

Ort: Graz, Österreich
Wettbewerb: 2006
Eröffnung: 2012
Architekt: ARGE Nieto Sobejano Arquitectos (Madrid) und eep architekten (Graz).

KARENS BLIXENS PLADS³⁸

Campuslandschaft als öffentlicher Bereich zwischen Universitätsgebäuden.

Ort: Dänemark, Kopenhagen
Wettbewerb: 2014
Eröffnung: 2019
Architekt: COBE architects



Abb. 38: Karens Blixens Plads
© Fotografie: Rasmus Hjorth', Kopenhagen 2019

³⁷ Vgl. Universalmuseum Joanneumsviertel 17.04.2020.

³⁸ Vgl. Cobe 06.02.2020.

FAHRRADPARKHAUS UTRECHT CENTRAAL ³⁹

Neubau im Zuge einer Renovierung
des Hauptbahnhofes.

Ort: Utrecht, Niederlande
Wettbewerb: 2011
Eröffnung: 2019
Architekt: Ector Hoogstad



Abb. 39: Fahrradparkhaus Utrecht Centraal
© Fotografie: Petra Appelhof, Amsterdam.

DAS AREAL BÖHLER ⁴⁰

Ehemaliges Stahlwerk, heute denkmalge-
schützte Industriehalle, welche zu Ausstel-
lungszwecken verwendet wird.

Ort: Düsseldorf, Deutschland
Errichtet: 1915
Bauherr: Fa. Böhrer
Schließung: 1993
Umnutzung: 2011



Abb. 40 Kunstmesse Art Düsseldorf
© Fotografie: Sebastian Drüen, Düsseldorf.

³⁹ Vgl. Crone 28.02.2020.

⁴⁰ Vgl. Deutsche Stiftung Denkmalschutz 19.02.2020.

LITERATURVERZEICHNIS

PUBLIKATIONEN

Bundesdenkmalamt (Hg.): Österreichische Kunsttopographie Bd. XLVI. Die Kunstdenkmäler der Stadt Graz – Die Profanbauten des IV- und V. Bezirkes (Lend und Gries), Wien 1984

Österreichisches Bundesdenkmalamt BDA (Hg.): Standards der Baudenkmalpflege – ABC, Wien 2014

Mayer, Erich: PUCH WERK II im Wandel der Zeit. Eine steirische Industriegeschichte, Gnas 2017

Österreichische Industriegeschichte GmbH, Linz (Hg.): Österreichische Industriegeschichte Bd. 2. 1848 bis 1955 - Die verpasste Chance, Wien 2004

Strunz, Gunnar: Steiermark. Zwischen Salzkammergut und Dachstein, Graz und Murtal, Berlin 52020

DIGITALE QUELLEN

Amt der steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16: Förderungen für den Radverkehr. Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, in: Landesförderung für Radverkehrs-Projekte von Gemeinden, Unternehmen und Vereinen (2017), Online unter: <http://www.radland.steiermark.at/cms/beitrag/12598081/24320986> [23.02.2020]

Crone, Benedikt: BAUWELT. Fahrradparkhaus in Utrecht Centraal, 01.11.2017, Online unter: <https://www.bauwelt.de/themen/bauten/Fahrradparkhaus-Utrecht-Centraal-groesste-Fahrradgarage-der-Welt-Ector-Hoogstad-3044987.html> [28.02.2020]

Cobe: Karen Blixens Plads, Online unter: <https://www.cobe.dk/place/karen-blixens-plads> [06.02.2020]

Deutsche Stiftung Denkmalschutz – Ortskuratorium Meerbusch: Denkmalgalerie Meerbusch. Böhler Werke, Online unter: http://denkmalgalerie.meerbuscher-kulturkreis.de/component/option,com_gallery2/Itemid,5/?g2_itemid=1813 [19.02.2020]

Handtke, Teresa: Eine Ode an das Jetzt. Das MUSEUM OF NOW eröffnet in Berlin, 21. Oktober 2019, Online unter: <https://www.gallerytalk.net/eine-ode-an-das-jetzt-museum-of-now-berlin/> [03.02.2020]

Hofer, Christoph: Neuer "Puch-Weg" zwischen Graz und Bad Radkersburg, 29.06.2020, Online unter: https://www.meinbezirk.at/graz/c-lokales/neuer-puch-weg-zwischen-graz-und-bad-radkersburg_a4125972 [30.06.2020]

Innovationspark Puchstraße GmbH: Viel Raum für Innovationen, in: Innovationspark Puchstraße GmbH – IPG Areal, Online unter: <http://www.ip-graz.at/de/ipg-areal> [23.01.2020]

Lange CI GmbH, Berlin: Classic Remise Berlin, Online unter: <https://remise.de/berlin> [05.05.2020]

Landesdenkmalamt Berlin: Verwaltungsbau & Wohngebäude & Gewerbebau Dieselstraße 37 Ziegstraßenstraße 1, Online unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/liste_karte_datenbank/de/denkmaldatenbank/daobj.php?obj_dok_nr=09090429 [03.02.2020]

Richtlinie des Gemeinderates: Förderung von Fahrradabstellanlagen. GZ.: A23-028212/2013/0037-6, in: Stadt Graz – Umweltförderungen (2017), Online unter: https://www.graz.at/cms/beitrag/10175976/7882683/Fahrrad_Foerderung_Fahrradabstellanlagen.html [14.02.2020]

Stadt Graz 01.01.2020: Graz Erfahren. Zahlen und Fakten, Online unter: https://www.graz.at/cms/beitrag/10300059/7712688/Ueber_Graz.html [18.02.2020]

Steiermärkisches Raumordnungsgesetz: 4.0 Flächenwidmungsplan. Online Karte, Online unter: <https://www.graz.at/cms/beitrag/10084441/7758072/Flaechenwidmungsplan.html> [17.12.2019]

Universalmuseum Joanneumsviertel: Über das Joanneumsviertel. PDF: Das Joanneumsviertel, Online unter: <https://www.museum-joanneum.at/presse/unsere-standorte/das-joanneumsviertel> [17.04.2020]

Verbundlinie: Linienfahrpläne. Linie 671, Online unter: <https://www.verbundlinie.at/fahrplan/fahrplaene/fahrplandownload-pdf> [24.03.2020]

Verein Johann Puch-Museum Graz (Hg.): Johann Puch Museum Graz / Das Museum, in: Johann Puch. Museum in Graz, Online unter: <https://www.johannpuchmuseum.at/html/museum/index.html> [14.12.2019]

Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (Magistratsabteilung 46): Radabstellanlagen bei Gebäuden und auf Privatgrund, Online unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/radabstellanlagen.html> [30.03.2020]

Wikipedia 12.03.2020: Graz. Unternehmen und Wirtschaftsgeschichte, Online unter: <https://de.wikipedia.org/wiki/Graz> [18.02.2020]

AMTSBESCHEIDE,BAU- UND ARCHIVAKTEN

Bescheid des Bundesdenkmalamts gem. § 57 AVG, GZ 42.957/1/2003.

Bescheid des Bundesdenkmalamts gem. § 57 AVG, GZ 42.957/3/2003

Bescheid des Bundesdenkmalamts gem. § 57 AVG, GZ 42.957/4/2003

Magistrat Graz (Bau- und Anlagenbehörde, Referat für Baurecht), Akt Puchstrasse, GZ 25240/2004 [Einsicht am 23.10.2019]

Stadtarchiv Graz - GrazMuseum, Akt Puchstrasse 85, KG 36105 EZ 2956 [Einsicht am 14.10.2019]

ABBILDUNGSNACHWEIS

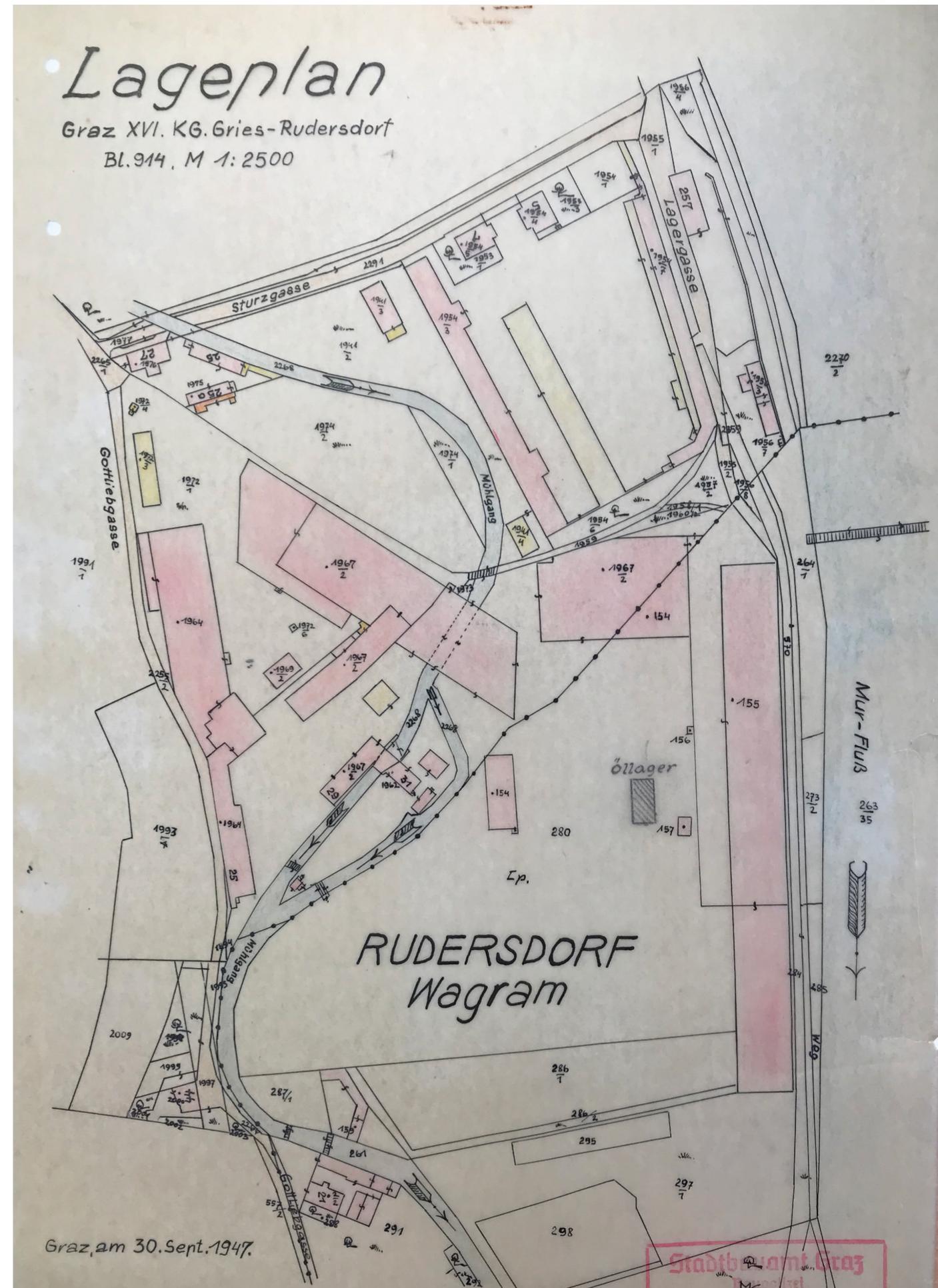
- Appelhof Petra:
<https://www.detail.de/artikel/13-500-stellplaetze-fahrradparkhaus-in-utrecht-33971/>: 39
- Digitaler Atlas Steiermark: 1
- Düren Sebastian:
<https://www.monopol-magazin.de/art-duesseldorf-bekommt-neue-partner>: 40
- Kauer, Michael:
<http://pixabay.com/de/photos/industriehalle-museum-dachlichter-4535121/>: 35
- Lackner, N.:
<https://www.museum-joanneum.at/presse/unsere-standorte/das-joanneumsviertel>: 37
- o.A.: Archiv österreichisches Motorradmuseum: 6
- o.A.: Bau und Anlagenbehörde Graz, Akt Puchstrasse GZ 25240/2004: 12, 14, 16, 18
- o.A.: Aushang im Johann Puch Museum: 4
- o.A.: Bundesdenkmalamt: 20, 21, 23
- o.A.: Geodaten Graz, Luftbild: <https://geodaten.graz.at/Stadtkarte/> 33
- o.A.: PUCH WERK II – Im Wandel der Zeit, Erich Mayer: 3
- o.A.: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Puch_logo.svg: 5
- o.A.: <http://www.ip-graz.at/de/ipg-areal>: 24
- o.A.: <https://www.pinterest.at/pin/414542340697851154/>: 7
- o.A.: <https://www.drive2.ru/b/2086847/>: 9
- o.A.: https://de.wikipedia.org/wiki/Magna_Steyr: 8
- Pasquali, Daniel:
<https://www.gallerytalk.net/eine-ode-an-das-jetzt-museum-of-now-berlin/>: 36
- R. Martinelli: 2
- Rasmus Hjorth'j: <https://www.cobe.dk/place/karen-blixens-plads>: 38
- Zelger Janine: 10, 11, 13, 15, 17, 19, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34

PLANUNTERLAGEN

STADTARCHIV - BAU & ANLAGENBEHÖRDE - JOHANN PUCH MUSEUM

Folgende Auszüge an Planmaterial wurden für die Aufarbeitung der Daten und Erstellung dieser Masterarbeit herangezogen.

Die Aushebung erfolgte aus den Aktenbestand im Grazer Stadtarchiv zur Puchstraße 85 (KG 36105 Gries EZ 2956), über Pläne der Bau- und Anlagenbehörde Graz (Referat für Baurecht, Akt Fahrzeug Museum, GZ 2021729/2012), sowie jenen Plänen welche im Johann Puch Museum ausgehängt sind.



Fabrik A.-G. Johann Puch.

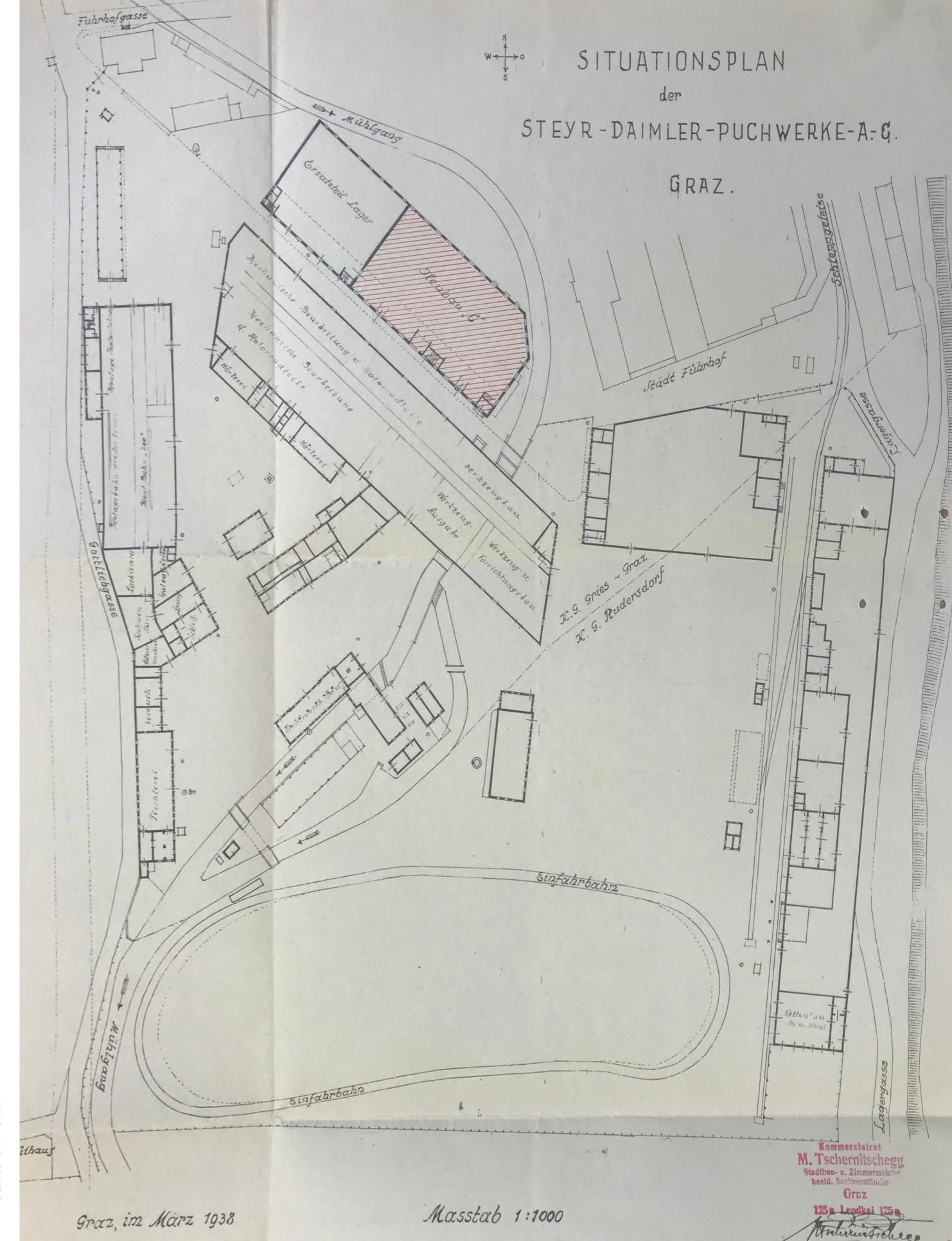
Situation 1:625.

über die Aufstellung eines Klop-
Schneides u. über die Anlage
von Montagehalle (Taschbau)



25. Juli 1916
Graz, am
Karl Lubitz
Stadtbau- u. Zimmermeister
Graz, Murgasse Nr. 10.
KARL LUBITZ u. HANS JAUSCHNIG,
STADTBAU- u. ZIMMERMEISTER
GRAZ, I. MURGASSE Nr. 10, FEHRNRUF 440.

SITUATIONSPLAN
der
STEYR-DAIMLER-PUCHWERKE-A.G.
GRAZ.



Graz, im März 1938

Maßstab 1:1000

Kommerzialrat
M. Tschernitschegg
Stadtbau- u. Zimmermeister
beid. Sachverständiger
Graz
125a Landstr. 125a
Tschernitschegg

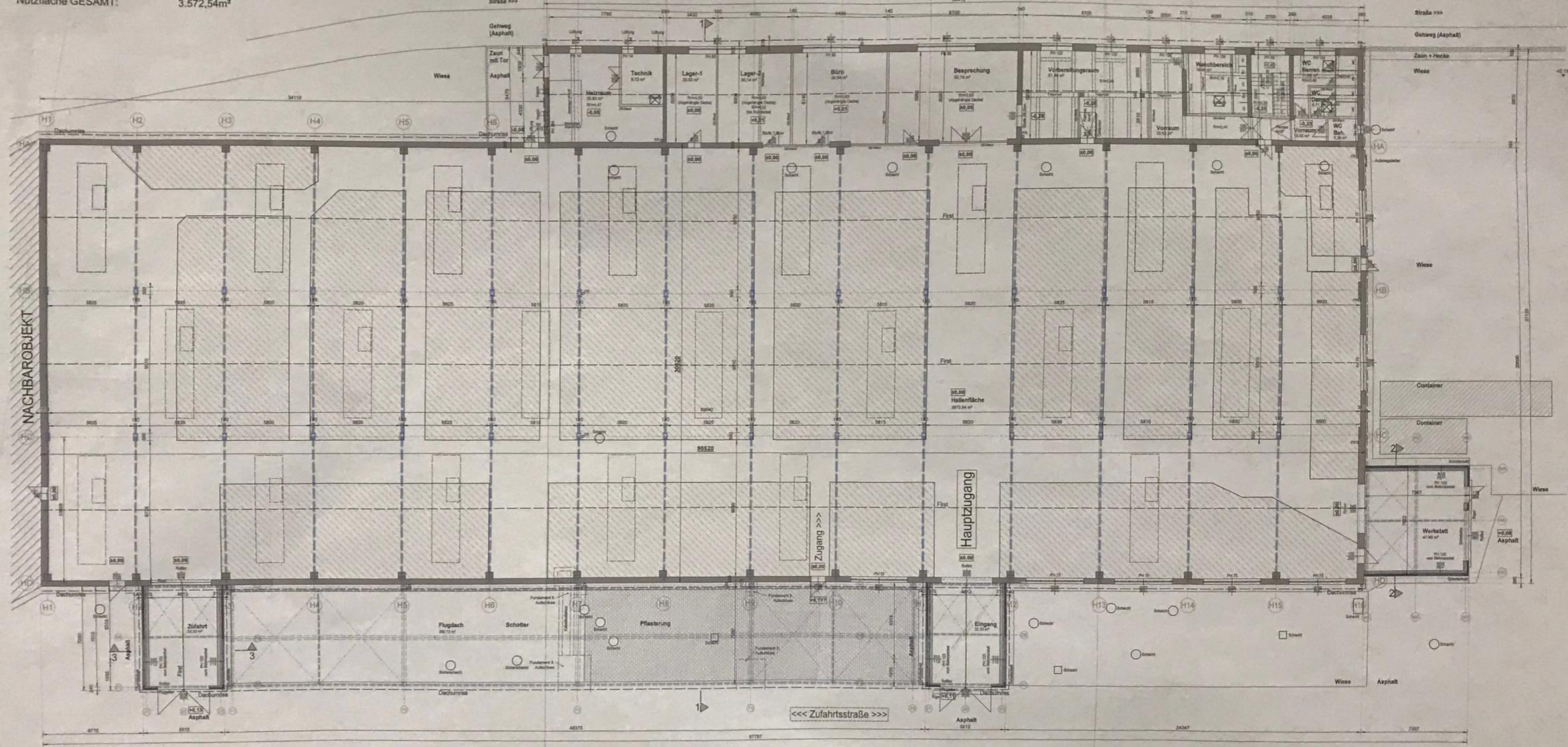
flächenaufteilung)

Grundriss Erdgeschoss M 1:100 Inovationspark / Objekt Halle P / Puchmuseum

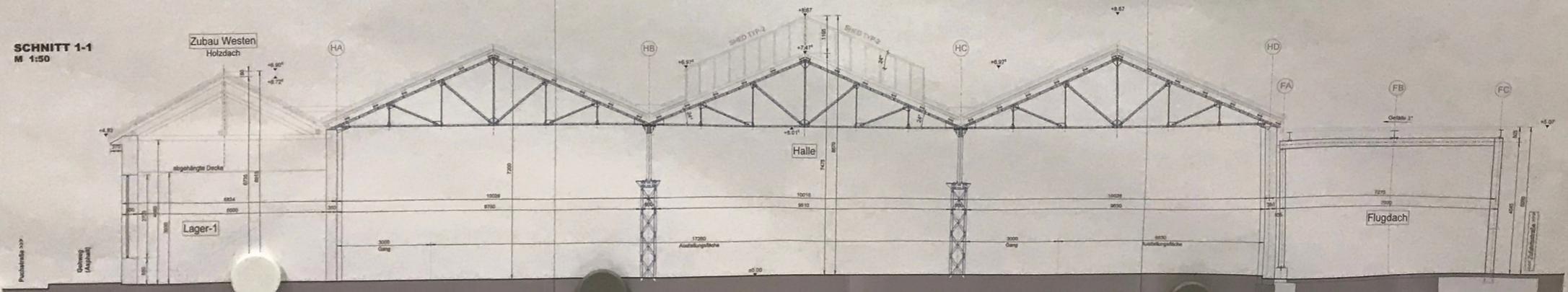
Hallenfläche:	2.672,94m ²
Zubau Westen EG:	314,82m ²
Zubau Westen 1.OG:	121,73m ²
Zufahrt Osten EG:	32,33x2 = 64,64m ²
Werkstatt Norden EG:	47,69m ²
Flugdach Osten EG:	350,72m ²
Nutzfläche GESAMT:	3.572,54m ²

GRUNDRISS: Zubau Westen / 1.OG

GRUNDRISS: Zubau Westen / EG



SNITT 1-1 M 1:50



Aushang im Johann Puch Museum

ANNAHME

ROWITZ INGENIEURE
 Zivilingenieur Graz
 Innustr. Puch, Glas, Ring 13, 8010 Leoben, Steiermark
 Tel. 030 22 3190 Fax 030 22 3191
 www.rowitz.at

Projekt: 199 1902
 Datum: 08.08.2019
 Maßstab: 1:100, 1:50, 1:20

002



in Zusammenarbeit mit

