

# Zukunft des Andritzer Zentrums

## 10 Vorschläge



Bei einem **Informationsabend** zur Zukunft des Andritzer Zentrums am 18.3. haben wir zum Abschluss 10 Vorschläge präsentiert:

- Die ersten vier (zur Siedlungsentwicklung) dienen dazu, die künftig erwartbare Bautätigkeit zu steuern und deren städtebauliche Qualität abzusichern.
- Die vier Vorschläge zur Mobilität sollen dazu beitragen, dass der mit einem Bevölkerungszuwachs verbundene zusätzliche Verkehr das Andritzer Zentrum nicht noch mehr belastet und auf die verschiedenen Mobilitätsformen (Kfz, Bus, Rad, Fuß) verteilt wird.
- Die beiden Vorschläge zu Hauptplatz/Zentrum zielen darauf ab, dass Andritzer:innen bei der Umgestaltung des Hauptplatzes beteiligt sind und auch die angrenzenden Teile der Andritzer Reichsstraße und der Grazer Straße aufgewertet werden.

Nähere Informationen dazu gibt es in der beim Infoabend verwendeten Präsentation, die auf unserer Website heruntergeladen werden kann: <https://www.lebenswertesandritz.at/aktivitaeten/informationsveranstaltungen-1>. Die Vorschläge werden in den kommenden Wochen in dieser Facebook Gruppe ausführlicher dargestellt werden, womit wir eine breitere Diskussion über die Zukunft des Andritzer Zentrums anregen wollen.

Die Vorschläge verstehen sich auch als Forderungen an die Politik und wurden in Form eines Bewertungsbogens an alle im Bezirksrat vertretenen Parteien mit der Bitte um Stellungnahme übermittelt. In der Folge werden wir die Rückmeldungen zusammenfassen und den Andritzer:innen als Information zur Verfügung stellen. Damit möchten wir einen Beitrag für eine aktive Bezirksdemokratie im Vorfeld der Wahlen zum Gemeinde- bzw. Bezirksrat leisten.

### Vorschläge - Forderungen an die Politik



- **Siedlungsentwicklung**
  - **Bebauungsplanpflicht** für den Zentrumsbereich (nördl. A. Reichsstraße)
  - Basis: **Städtebauliches Konzept** / Rahmenplan
  - **Mehr Qualität:** Bebauungspläne, städtebauliche Gutachten
  - Beachtung der **Wechselwirkungen Bebauung – Verkehr**
- **Mobilität**
  - Planmäßige Umsetzung der flächenhaften **Verkehrsberuhigung**
  - Optimierung / Ausbau **Fuß- und Radverkehr**, insbesondere Schulwege
  - **Parkraumbewirtschaftung** im Zentrum, Parken für Bewohner & Betriebe
  - Beschleunigung und Entflechtung **Busverkehr**
- **Hauptplatz / Zentrum**
  - **Bürgerbeteiligung** bei Gestaltung Hauptplatz, Berücksichtigung offener Punkte
  - Attraktivierung / Aufwertung **Andritzer Reichstraße** und **nördl. Grazerstraße**

## Vorschlag 1: Bebauungsplanpflicht für das Andritzer Zentrum

Der Bezirk Andritz ist ein beliebter Wohnort mit einer hohen Lebensqualität. Die Bevölkerung des Bezirkes ist daher in den letzten 25 Jahren um ein Fünftel auf 19.430 gewachsen, die Zahl der Wohnungen hat seit 2012 um 1500 zugenommen. Und Andritz wird weiter wachsen: Derzeit sind (zumindest) **30 größere Projekte** mit ca. 400 Wohneinheiten in Planung oder Bau. Die **Baulandreserven** betragen **50 ha** – gewidmetes Bauland, das jederzeit genutzt werden kann. Bei den Dichten laut Flächenwidmungsplan könnte dort **zusätzlicher Wohnraum für bis zu 7.000 Personen** entstehen.

Die Bautätigkeit dürfte vor allem im Bezirkszentrum deutlich zunehmen, weil es gut erschlossen und ausgestattet ist. Doch **entlang der Andritzer Reichsstraße** gibt es punkto Bebauung **große Unterschiede**: Westlich des Andritzer Hauptplatzes wird eine vier- bis fünfgeschossige Verbauung mit einer hohen Bebauungsdichte forciert, auch auf Kosten des bauhistorischen Altbestands. Östlich davon dominiert ein- bis zweigeschossige Verbauung mit einer deutlich geringeren Bebauungsdichte.

Der Bebauungsplan ist das wichtigste Instrument, mit dem die Stadt das **Baugeschehen beeinflussen** kann. Damit könnte eine gesamthafte städtebauliche Gestaltung und der Schutz wichtiger Ensembles erreicht werden, indem klare Vorgaben für zukünftige Projekte im Hinblick auf Bebauungsdichte und -höhe, Abstands- und Grünflächen, Verkehrsflächen etc. gemacht werden. Ohne diesen Einfluss könnte der **Gebietscharakter** durch einige größere Bauprojekte binnen kurzer Zeit **massiv gefährdet** werden – was in anderen Grazer Bezirken bereits Realität ist!



## Vorschlag 2: Städtebauliches Konzept als Grundlage für die Bebauung

Bei der Bebauungsplanung braucht es auch eine **andere Vorgangsweise** – vorausschauend statt anlassbezogen! Auslöser für die zuletzt von der Stadtplanung erstellten Bebauungspläne im Bezirk waren zumeist konkrete Bauinteressen, die Pläne entsprachen vorwiegend den Wünschen der Bauwerber oder haben die Ergebnisse von vorgelagerten Architekturwettbewerben (der Investoren!) umgesetzt. Öffentliche Interessen und jene der Anrainer:innen sowie die Einfügung in ein städtebauliches Gesamtbild kamen dabei häufig zu kurz.

Um das zu vermeiden, sollte frühzeitig - und unter breiter Beteiligung - an **städtebaulich befriedigenden Lösungen** gearbeitet werden. Statt erst im Zuge eines Bauprojekts aktiv zu werden, sollte die Stadtplanung zunächst ein städtebauliches Konzept erarbeiten, das dann die Basis für einen Bebauungsplan bildet. Diese Vorgangsweise war übrigens lange Zeit gängige Praxis in Graz und wird aktuell auch in einigen Gebieten angewandt (z.B. Areal Rösselmühle und Postgarage).

Als ersten Schritt schlagen wir daher vor, einen **städtebaulichen Rahmenplan** für das Gebiet **vom Andritzer Hauptplatz bis zur Radegunder Straße** auszuarbeiten, als Vorstufe zum Bebauungsplan. Dabei sollten öffentliche Interessen, private Bauwünsche und Anliegen der Anrainerschaft berücksichtigt werden. Derartige Planungen sind häufig weniger aufwendig als die Erstellung von Bebauungsplänen, damit können aber wichtige Festlegungen zur Sicherung städtebaulicher Qualitäten getroffen werden – gerade in Gebieten mit Bebauungsdruck! Das wird aber kaum von Amts wegen geschehen, hier sollte der **Bezirksrat** initiativ werden (mit einem Antrag an die Stadtplanung).



### Vorschlag 3: Mehr Qualität in der Stadtplanung

Nachbar:innen haben in der Steiermark auf Grund des Baugesetzes nur mehr sehr eingeschränkte Rechte im Bauverfahren. Sie sind daher auf die sorgfältige Arbeit der Behörden angewiesen, damit ihre Wohnqualität durch weitere Bautätigkeit nicht übermäßig beeinträchtigt wird. Unsere Initiative hat jedoch in den letzten Jahren mehrfach auf Mängel bei den von der Stadtplanung erstellten **Bebauungsplänen** hingewiesen. Und auf deren **investorenfreundliche Haltung**, während öffentliche Interessen - und jene der Anrainer:innen – häufig zu kurz kommen!

Bei größeren Bauprojekten erstellt die Stadtplanung **städtebauliche Gutachten**, die aber ebenfalls erhebliche Mängel aufweisen. So wurde bei fast allen Projekten, die derzeit in Andritz realisiert werden, lapidar festgestellt „dass sie dem bestehenden Straßen- und Ortsbild“ entsprechen – ohne entsprechende (städtebauliche) Analyse. Aber auch kleinere Neubauprojekte sind oft qualitätslos, lassen bestehende Strukturen unberücksichtigt und nehmen Grünraum- oder Baumschutz zu wenig ernst. Und das bei einer zunehmend **problematischen Nachverdichtung**, gerade in Gebieten mit vormals geringer Bebauung.

Der **Bezirksrat** hat hier zwar nur einen geringen Handlungsspielraum, den er aber stärker nutzen könnte. Bei Bauverfahren sollte er konsequent auf öffentliche Interessen achten oder auf Mängel bei den vorgelegten Plänen bzw. Gutachten hinweisen. Die Politik insgesamt ist gefordert, für rechtlich einwandfreie Vorgangsweisen in der Verwaltung zu sorgen sowie auf mehr Qualität von Bebauungsplänen und städtebaulichen Gutachten zu drängen. Auch dazu kann der Bezirksrat einen wichtigen Beitrag leisten.



#### Vorschlag 4: Beachtung der Wechselwirkungen Bebauung - Verkehr

Straßenraum und Verkehr sind zentrale öffentliche Interessen bei Bauprojekten - und auch Anrainer:innen sind in erster Linie davon betroffen. In der jüngeren Vergangenheit wurde in Andritz relativ viel gebaut, die Auswirkungen auf den Verkehr (in seiner Gesamtheit!) wurden allerdings viel zu wenig beachtet – und der zur Verfügung stehende Straßenraum hat sich nicht vergrößert. Die Folge davon sind zunehmender Autoverkehr und verstopfte Straßen, aber auch eine verminderte Wohnqualität durch Verkehrsbelastung.

Bei Bebauungsplänen im Bezirk spielen Verkehrsfragen nur eine **untergeordnete Rolle** - unsere Initiative hat mehrfach auf diese Mängel hingewiesen. Bei Bauverfahren geht es in erster Linie um Zufahrten oder Stellplätze, weitere Auswirkungen werden nicht behandelt. Auch nicht, wenn größere Wohnbauten in viel zu engen Straßenräumen errichtet werden. Die **kumulative Wirkung mehrerer Bauprojekte** (z.B. entlang einer Straße) auf den Verkehr scheint überhaupt ein blinder Fleck zu sein. Bauprojekte können aber auch Verkehrslösungen behindern, etwa wenn im Flächenwidmungsplan vorgesehene Durchwegungen buchstäblich ‚verbaut‘ oder Gehsteige ‚vergessen‘ werden.

Die Auswirkungen von Bauvorhaben auf den Verkehr sollten künftig stärker mitbedacht werden. Insbesondere sollte die **bauliche Entwicklung mit** den Zielen und Leitprojekten des **Mobilitätsplans 2040 abgestimmt** werden, vor allem mit der avisierten großräumigen Verkehrsberuhigung zwischen den Hauptstraßen. Gleichzeitig ist auch die Wohnqualität entlang dieser Straßenachsen stärker zu beachten. Dies ist zwar primär Aufgabe der Verwaltung, der Bezirksrat kann aber durch seine Gebietskenntnis Beiträge für praxisnahe Lösungen leisten.



## Vorschlag 5: Planmäßige Umsetzung der flächenhaften Verkehrsberuhigung

Das letzte Verkehrskonzept für Andritz wurde vor 25 Jahren erstellt – die darin enthaltenen Ideen zur Verkehrsentslastung des Zentrums wurden allerdings nicht realisiert. Als Folge hat der **Durchzugsverkehr im Zentrum** deutlich zugenommen, zudem erhöht der Wirtschaftsverkehr die Belastung an den Hauptachsen. Durch die absehbare Bebauung im und um das Andritzer Zentrum und weiteren Zuzug ist mit deutlich mehr Verkehr zu rechnen. Dieser sollte möglichst auf mehrere Verkehrsarten aufgeteilt werden (Bus-, Rad- und Fußverkehr), um die weitere Belastung durch Kfz-Verkehr möglichst gering zu halten.

Der vom Gemeinderat letztes Jahr beschlossene **Mobilitätsplan 2040** zielt auf eine Änderung des Mobilitätsverhaltens ab, insbesondere eine Halbierung des Autoverkehrsanteils. Durch eine Neuordnung des Straßennetzes sollen der Kfz-Durchzugsverkehr auf Hauptstraßen gebündelt und dadurch **attraktive Umweltverbundachsen** (schnelle Verbindungen für Bus- und Radverkehr mit erhöhter Verkehrssicherheit und weniger Stau) und **verkehrsberuhigte Wohngebiete** geschaffen werden. Andritz ist Zielgebiet einer derartigen Verkehrsberuhigung, sie soll flächenhaft zwischen den Hauptverkehrsachsen Weinzöttlstraße, Radegunder Straße und Sankt-Veiter-Straße erfolgen.

Die Verkehrsberuhigung des Andritzer Zentrums hat im Mobilitätsplan höchste Priorität, die Vorbereitung dafür könnte bereits heuer beginnen. Allerdings ist der Mobilitätsplan ein Rahmenplan, jedes Einzelprojekt muss gesondert beschlossen werden und der **Bezirksrat** ist verpflichtend einzubinden. Da dies eine aufwendige Planung sein wird, sollte **möglichst früh** begonnen werden, zumindest mit Verkehrszählungen und weiteren Erhebungen.



## Vorschlag 6: Optimierung / Ausbau Fuß- und Radverkehr

Der Bezirk weist im Radverkehr zwar eine gute Anbindung an die Stadt auf. Allerdings sind wichtige bezirksübergreifende Verbindungen von West bis Ost mangelhaft und das Radwegenetz innerhalb des Bezirks enthält große **Lücken**. Die Situation für den Fuß- und Radverkehr im Zentrum ist sehr unbefriedigend – was auch wichtige Wege zu den hier befindlichen Schulen betrifft!

Der **Mobilitätsplan 2040** enthält bei den Leitprojekten für den Bezirk einige Radverbindungen: Richtung Norden (Neustift/Stattegg/Gratkorn) und nach Götting, auch die Situation am Andritzer Hauptplatz soll im Zuge der Aufwertung verbessert werden. Um einen Anreiz zur Änderung des Verkehrsverhaltens zu bieten, sollten zudem die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr **innerhalb des künftig verkehrsberuhigten Bereichs** verbessert werden. Unsere Initiative hat dafür Vorschläge ausgearbeitet, die insbesondere kleinräumige Verbindungen betreffen. Mehr dazu hier:

<https://www.lebenswertesandritz.at/arbeitsgruppen/radverkehr-mobilitaet/materialien>

Wir fördern auch den Radverkehr für Kinder durch Aktionen wie Bicibus oder mobiler Fahrradspielplatz und setzen uns für sichere Schulwege ein – in Kooperation mit den betroffenen Schulen.

Der **Bezirksrat** hat unsere Bemühungen bisher befürwortet und einige Vorschläge durch Anträge unterstützt. Wir hoffen auf eine weitere konstruktive Zusammenarbeit, insbesondere was die Verbesserung der Schulwege im Zentrum betrifft.



## Vorschlag 7: Parkraumbewirtschaftung im Zentrum

An Arbeitstagen wird die Parksituation im Andritzer Zentrum immer schwieriger, vor allem in den (gebührenfreien) Nebenstraßen ist die Parkraumbelastung durch Pendler hoch. Dieses Gebiet, mit guter Erreichbarkeit von Bus und Straßenbahn, ist **de-facto ein P+R Platz** – ohne als solcher vorgesehen zu sein! Das beeinträchtigt nicht nur die Parksituation der dort Wohnenden, sondern zieht auch den Pendlerverkehr direkt ins Andritzer Zentrum. Das hat wiederum negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Anwohner:innen und reduziert die Verkehrssicherheit für den Radverkehr – insbesondere für die morgendlichen Schulwege.

Der Mobilitätsplan sieht als städtisches Kernprojekt die schrittweise **Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung**. Insbesondere **im Wohngebiet** soll es keine Pendler-Parkplätze mehr geben. Für Andritz würde das eine Ausweitung der blauen und grünen Zonen im Zentrum bedeuten. Ergänzend können auch spezielle Parkformen überlegt werden (z.B. Anrainerparkplätze). Bei der Verkehrsberuhigung ist darauf zu achten, dass es im Zentrum ausreichend Parkplätze für Betriebe gibt (Lieferanten und Kunden).

Die Parkraumbewirtschaftung ist eine wichtige Ergänzung zur Bündelung des Pendelverkehrs entlang der Hauptstraßen. Sie ist zudem eine notwendige **Voraussetzung für** den Ausbau oder die Schaffung neuer **P+R Plätze** und sollte daher so rasch wie möglich in Angriff genommen werden.



## Vorschlag 8: Beschleunigung und Entflechtung Busverkehr

Der Bezirk hat eine **gute Anbindung** an die Stadt im Öffentlichen Verkehr, sowohl mit der Straßenbahn als auch per Bus. Die Busverbindungen wurden in den letzten Jahren deutlich intensiviert (mehr Linien, dichtere Intervalle, Gelenksbusse). Sie wurden jedoch allesamt über das Andritzer Zentrum geführt, wodurch der Hauptplatz primär zu einem **Umsteigeknoten** für Bus und Straßenbahn geworden ist, was wiederum die Aufenthaltsqualität sowie die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer:innen beeinträchtigt.

Der Mobilitätsplan sieht eine **Beschleunigung** des öffentlichen Verkehrs und im Zuge der Aufwertung des Hauptplatzes eine Erweiterung des Platzangebots für den Umweltverbund (Bus-, Rad- und Fußverkehr) vor. Wichtig ist, dass bei der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs auch das **Zusammenspiel mit dem Kfz-Verkehr** betrachtet wird. Die Beschleunigung sollte auch durch Maßnahmen an den Hauptverkehrsachsen unterstützt werden (z.B. Optimierung der Ampelschaltungen für den ÖV, Randhaltestellen). In Randlagen soll verstärkt **Mikro-ÖV** (FLUX-Taxi) als Ergänzung eingesetzt werden.

Die **Entflechtung** des Busverkehrs kann ebenfalls einen Beitrag zur Beschleunigung leisten und das Platzproblem im Andritzer Zentrum verringern. Es gibt bereits seit längerem Ideen für geänderte Linienführungen, inklusive Umstieg auf die Straßenbahn an anderen Stellen als dem Andritzer Hauptplatz. Eine Neuordnung ist auch im Zuge künftiger **ÖV-Lösungen im Grazer Norden** erforderlich (Anbindung an den geplanten Bahnhof / Nahverkehrsknoten Gösting und der neuen Süd-West Linie der Straßenbahn).



## Vorschlag 9: Bürgerbeteiligung bei der Gestaltung des Andritzer Hauptplatzes

Das Zentrum von Andritz bietet eine gute Nahversorgung und Gastronomie und weist noch kompakte Reste eines gewachsenen Ortskerns auf. Mit der Zunahme des (Durchzugs)Verkehrs und der Verdichtung des Öffentlichen Verkehrs wurde der vor 25 Jahren geschaffene Hauptplatz primär zu einem **ÖV Umsteigeknoten**. Der Marktplatz daneben konnte mit dem Bauernmarkt, in den letzten Jahren aber auch mit Veranstaltungen und Konzerten deutlich aufgewertet werden, entspricht aber nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen für Veranstaltungen und Aufenthaltsqualität.

Insgesamt sind eine Reihe von Maßnahmen notwendig, um den Hauptplatz und das Bezirkszentrum noch lebenswerter und attraktiver zu machen. Neben den in anderen Vorschlägen enthaltenen Verkehrsmaßnahmen (Beschränkung des Durchzugsverkehrs, Entflechtung des Busverkehrs) sind es vor allem **Gestaltungsmaßnahmen**. Im Rahmen eines Beteiligungsprojekts im Jahr 2023 wurden dafür Ideen ausgearbeitet, um deren Umsetzung wir uns seither bemühen. Seit kurzem gibt es dazu **erste Zusagen** der Stadtplanung: Bis Jahresmitte 2026 soll ein neuer Aufenthaltsbereich beim Marktplatz eingerichtet werden. In Zusammenhang mit der 2027/28 geplanten Sanierung der Gleisanlagen und Haltestellenbereiche wurde die Umsetzung weiterer Punkte in Aussicht gestellt (Sanierung Bodenflächen, Grüne Wände/Tor, Sanierung Markthütte, technische Infrastruktur).

Für die Konkretisierung dieser Gestaltungsmaßnahmen und weiterer Erfordernisse sollte es eine Fortsetzung und Intensivierung der **Bürgerbeteiligung** geben. Die Umsetzung einiger Punkte ist derzeit noch offen: Baumpflanzungen, Aufwertung des Marktareals, Verbesserung der Infrastruktur wie Strom-/Wasseranschlüsse und Fahrradabstellplätze Sicherheit und Barrierefreiheit. Wir hoffen, dass der **Bezirksrat** beide Anliegen (Bürgerbeteiligung und Umsetzung offener Punkte) unterstützen wird.



### **Vorschlag 10: Attraktivierung und Aufwertung Andritzer Reichsstraße und nördliche Grazer Straße**

Auch die an den Andritzer Hauptplatz angrenzenden Straßenbereiche haben in den letzten Jahren einiges an Attraktivität verloren. Durch weitere Bautätigkeit und die damit verbundene Verkehrsbelastung könnte sich die Situation weiter verschlechtern. Daher haben wir uns gegen den Bebauungsplan Andritzer Reichsstraße ausgesprochen und fordern ein **städtebauliches Konzept** samt entsprechendem Bebauungsplan für das gesamte Andritzer Zentrum. Denn damit kann die Stadt nicht nur auch Einfluss auf die zukünftige Verbauung nehmen, sondern auch auf die Gestaltung des öffentlichen (Straßen)Raums.

Mittelfristig sollten die betreffenden Teile der Andritzer Reichstraße und der nördlichen Grazerstraße durch **Gestaltungsmaßnahmen** (z.B. Bäume, Grünflächen) aufgewertet werden. Deren Attraktivität hängt auch von Verkehrsmaßnahmen ab (Beschränkung des Durchzugsverkehrs, Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr). Und von der **Mischung** an Geschäften, Lokalen und anderen Einrichtungen, mit denen interessante Erdgeschoßzonen gebildet werden, die wiederum zum Einkaufen und Flanieren einladen.

