

Zukunft des Andritzer Zentrums



10 Vorschläge

- 1** Bebauungsplanpflicht für das Andritzer Zentrum
- 2** Städtebauliches Konzept als Grundlage für die Bebauung
- 3** Mehr Qualität bei Bebauungsplanung
- 4** Beachtung der Wechselwirkungen Bebauung - Verkehr
- 5** Planmäßige Umsetzung der flächenhaften Verkehrsberuhigung
- 6** Optimierung / Ausbau Fuß- und Radverkehr
- 7** Parkraumbewirtschaftung im Zentrum
- 8** Beschleunigung und Entflechtung Busverkehr
- 9** Bürgerbeteiligung bei der Gestaltung des Andritzer Hauptplatzes
- 10** Attraktivierung und Aufwertung Andritzer Reichsstraße und nördliche Grazer Straße

Nähere Informationen:

<https://www.lebenswertesandritz.at/aktivitaeten/informationsveranstaltungen-1>.

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

Die Bebauungsplanung muss vorausschauend statt Anlass- und Projekt-bezogen durchgeführt werden! Auslöser für die zuletzt von der Stadtplanung erstellten Bebauungspläne im Bezirk waren zumeist konkrete Bauinteressen, die Pläne entsprachen vorwiegend den Wünschen der Bauwerber oder setzten die Ergebnisse von vorgelagerten Architekturwettbewerben (der Investoren!) um. Öffentliche Interessen und jene der Anrainer:innen sowie die Einfügung in das städtebauliches Gesamtbild kamen dabei oft zu kurz.

Um das zu vermeiden, sollte frühzeitig - und unter breiterer 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 Bebauungswünsche und Anliegen der Anrainerschaft berücksichtigt werden. Damit können fundierte Analysen und Festlegungen zur Sicherung städtebaulicher Qualitäten getroffen werden – gerade in Gebieten mit Bebauungsdruck!



Vorschlag 3:

Mehr Qualität bei Bebauungsplanung

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 **Bebauungsplänen** hingewiesen. Und auf deren **investorenfreundliche Haltung**, während öffentliche Interessen - und jene der Anrainer:innen – oft zu kurz kommen!

Bei größeren Bauprojekten erstellt die Stadtplanung **städtebauliche Gutachten**, entsprechende Analysen dazu fehlen meist. 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 Stadtpolitik ist gefordert, die Qualität von Bebauungsplänen und städtebaulichen Gutachten zu heben.



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.

Unsere Initiative – aber auch Anrainer:innen haben mehrfach auf mangelhafte Mobilitätslösungen bei Bebauungsplänen im Bezirk hingewiesen. Bei Bauverfahren geht es in erster Linie um Zufahrten oder Stellplätze, weitere Auswirkungen werden nicht behandelt.

Die Wirkungen größerer Wohnbauten in engen Straßenräumen sowie **kumulative Wirkungen mehrerer Bauprojekte** auf den Verkehr bleiben unberücksichtigt. Bauprojekte können aber auch Verkehrslösungen behindern, etwa wenn im Flächenwidmungsplan vorgesehene Durchwegungen ‚verbaut‘, Erholungsachsen gekreuzt oder Gehsteige ‚vergessen‘ werden.

Die Auswirkungen von Bauvorhaben auf den Verkehr sind stärker mitzudenken. 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.



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 weiter wachsendem Verkehr zu rechnen.

Der vom Gemeinderat 2015 beschlossene **Mobilitätsplan 2040** zielt auf eine Änderung des Mobilitätsverhaltens ab, insbesondere auf eine Halbierung des Autoverkehrs Anteils. Ziel sind **attraktive Umweltverbundachsen** mit schnellen Verbindungen für Tram, Bus- und Radverkehr mit erhöhter Verkehrssicherheit und weniger Stau. Der Kfz-Durchzugsverkehr soll auf Hauptstraßen gebündelt, in den großflächigen Siedlungsgebieten dazwischen sollen **verkehrsberuhigte Wohngebiete** geschaffen werden. Andritz ist Zielgebiet einer derartigen Verkehrsberuhigung, sie soll flächenhaft zwischen den Hauptverkehrsachsen Weinzöttlstraße, Radegunder Straße und Sankt-Weiter-Straße erfolgen.

Auch die Verkehrsberuhigung des Andritzer Zentrums hat im Mobilitätsplan höchste Priorität, mit Verkehrszählungen und weiteren Analysen sollten die Grundlagen für ein entsprechendes Konzept unter Einbindung des Bezirksrates geschaffen werden.



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!

Einige Radverbindungen Richtung Norden (Neustift/Stattegg/Gratkorn) und nach Gösting sind im **Mobilitätsplan 2040** als Leitprojekte des Bezirkes festgeschrieben, auch die Situation am Andritzer Hauptplatz soll im Zuge der Aufwertung des Platzes 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. Auch der Bezirksrat hat unsere Bemühungen bisher befürwortet und aktiv unterstützt.



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 Rad- und Fußverkehr – insbesondere für die morgendlichen Schulwege.

Der Mobilitätsplan sieht als städtisches Kernprojekt die schrittweise **Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung vor**. 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). Ausreichende, bewirtschaftete **Stellflächen für Lieferanten und Kunden der Betriebe im Zentrum** sollen dabei ebenfalls berücksichtigt werden.

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 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**, die im Rahmen eines Beteiligungsprojekts im Jahr 2023 ausgearbeitet wurden. Als erstes Projekt konnte nun der **Aufenthaltsbereich beim Marktplatz** realisiert werden.

In Zusammenhang mit der 2027/28 geplanten Sanierung der Gleisanlagen und Haltestellenbereiche wurden weitere Maßnahmen zur **Attraktivierung des Stadtteilzentrums mit mehr Aufenthaltsqualität und Begrünung** in Aussicht gestellt: Sanierung der Bodenflächen, Rekultivierung Grüne Wände/Tor, Sanierung der Markthütte, technische Infrastruktur).

Für die Konkretisierung der erforderlichen Gestaltungsmaßnahmen soll die laufende Bürgerbeteiligung fortgesetzt werden. Die Umsetzung einiger Punkte ist derzeit noch offen: Baumpflanzungen, die Aufwertung des Marktareals, die Verbesserung der Infrastruktur wie Strom-/Wasseranschlüsse und Fahrradabstellplätze, Sicherheit und Barrierefreiheit.



Vorschlag 10:

Attraktivierung, Aufwertung Andritzer Reichsstraße, 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 Einfluss auf die zukünftige Verbauung, sondern auch auf die Gestaltung des öffentlichen (Straßen)Raums nehmen.

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.

