

The background of the entire page is a complex, light gray network pattern. It consists of numerous small dots (nodes) connected by thin, intersecting lines, creating a web-like structure that covers the entire surface.

ANDRITZ
STATTEGG

VERNETZT

IN DIE ZUKUNFT

Örtliches Entwicklungskonzept Andritz und Stattegg



Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
1.1 Vorwort	6
1.2 Projektteam	8
1.3 Projektablauf & Arbeitsprozess	10
1.4 Fakten zum Planungsraum	14
2 Analyse	16
2.1 Regionaler Kontext	18
2.2 Naturraum	20
2.3 Historische Entwicklung	22
2.4 Bereichscharakteristik	24
2.5 Flächenwidmung/Baulandbilanz/Zersiedelung/Gebäudebestand	26
2.6 Bevölkerung und Soziales	28
2.7 Verkehrsorganisation	30
2.8 Nicht-motorisierter Verkehr und öffentlicher Verkehr	32
2.9 Gewerbe, Handel und technische Infrastruktur	34
2.10 Tourismus, Kultur und Stadtmarketing	36
2.11 Gemeindefinanzen und Immobilienmarkt	38
2.12 Planungskultur und Beteiligung	40
3 SWOT - Bewertung des Raumes	42
4 Szenarien	48
4.1 Szenario: Krisenfest... als Manifest	50
4.2 Szenario: Mobil, Mobiler, Automobil	54
4.3 Szenario: Öffentlicher (T)raum	58
4.4 Bewertung der Szenarien	62
5 Leitbild	64
5.1 Für wen planen wir?	66
5.2 Übersicht Leitziele	68
5.3 Leitziel: Ohne Baum kein Raum	70
5.4 Leitziel: Grenzenlose Mobilität	74
5.5 Leitziel: InfraMITstruktur	78

5.6 Räumliches Leitbild	82
5.7 Akteur*innenmapping	86

6 Leitprojekte **88**

6.1 Knoten - Fokusräume mod ^{el} lieren	92
6.2 Kanten - Fokusräume vernetzen	138
6.3 Ergänzende Projektideen	152
6.4 Umsetzungshorizont	162

7 Fazit **166**

8 Quellen **170**

8.1 Quellenverzeichnis	172
8.2 Abbildungsverzeichnis	178
8.3 Tabellenverzeichnis	186



1



EINLEITUNG



1.1 Vorwort

Das folgende Konzept wurde im Rahmen der Lehrveranstaltung „Räumliche *Entwicklungsplanung* – Andritz und Stattegg“ im Zeitraum von Oktober 2022 bis Februar 2023 erarbeitet. Dieses ist Teil des Bachelorstudiums Raumplanung und Raumordnung der TU Wien. Im Rahmen dieses Projekts gilt es, einen Entwurf für ein örtliches Entwicklungskonzept zu erarbeiten und dabei auf die vielfältigen Herausforderungen und Chancen im Projektgebiet einzugehen. Gleichzeitig gilt es, Stärken und Schwächen des Planungsraums zu erarbeiten und in die Planung einfließen zu lassen. Bei einer viertägigen Exkursion im Oktober 2022 hatten wir die Möglichkeit, Stattegg & Andritz kennenzulernen und uns ein erstes (subjektives) Bild der Situation vor Ort zu machen.

Auf Basis einer in den folgenden Wochen durch alle Studierenden gemeinsam erarbeiteten Bestandsanalyse wurden mit Hilfe einer SWOT-Analyse Stärken, Schwächen, Chancen & Risiken im Planungsraum erarbeitet. Diese Erkenntnisse bildeten die Grundlage für die Erarbeitung von Szenarien, Leitzielen, Leitbild & Leitprojekten innerhalb der Gruppen.

„Andritz & Stattegg – Die Zukunft ist vernetzt“ steht dabei für den Erhalt und die Stärkung bestehender Strukturen und etablierter Traditionen, ohne den Anschluss zu verlieren. Durch koordinierte gemeindegrenzüberschreitende Planung können Andritz und Stattegg vernetzt werden und die Stärken der beiden Teilräume weiter ausgebaut werden. Konkurrenzdenken & ideologisch geprägte Projekte machen Platz für abgestimmte und sich ergänzende Projekte, die die Lebensqualität erhöhen, die Versorgung der Bevölkerung sichern und den Planungsraum fit für die Zukunft machen.

Entwicklungsplanung

Die kommunale Entwicklungsplanung koordiniert den Prozess kommunaler Zukunftsgestaltung in Einbeziehung räumlicher, sozialer, ökonomischer und weiterer entwicklungsrelevanter Aspekte. (KEP, 2022)

Alle Karten sind genordet.

Die *kursiv* geschriebenen Begriffe werden in den Kästchen anbei erklärt.



Abb. 1.1: Grünfläche im Planungsraum



1.2 Projektteam

Dass man sich durch eine Gruppenarbeit besser kennenlernt als einem manchmal lieb ist, ist uns allerspätstens seit durcharbeiteten Nächten vor Abgabeterminen und verzweifelten Last-Minute-Brainstormings bewusst. Wir, das sind Hanna, Philipp, Jana, Björn & Dario: Fünf Studierende mit dem Wunsch, die Welt zum Positiven zu verändern und der Möglichkeit in Andritz & Stattegg damit zu beginnen.

Doch nicht nur uns und den Aufwand, den Projektentwicklung bedeutet, haben wir im Rahmen dieses Projekts kennengelernt, sondern auch einen hochinteressanten und vielfältigen Teil der Steiermark, dessen Potenziale wir mit Faszination entdeckt haben. Wir hoffen, dass wir diese Potenziale zu innovativen und zukunftsfähigen Projekten entwickeln konnten und freuen uns, wenn Sie, liebe Leser*innen, durch unsere Ideen & Konzepte inspiriert wurden.

Wir möchten uns für die ausgezeichnete und allzeit hilfsbereite Betreuung durch das P2-Team des IFOER (Forschungsbereich Örtliche Raumplanung, TU Wien), sowie bei der Stadtgemeinde Graz und der Gemeinde Stattegg für die umfangreichen zur Verfügung gestellten Informationen bedanken. Des Weiteren gilt unser Dank der Initiative Lebenswertes Andritz sowie allen Andritzer*innen und Stattegger*innen, die uns mit in ihre Heimat genommen haben und uns so einen unvergleichbaren Einblick ermöglichten.



1.3 Projektablauf & Arbeitsprozess



Abb. 1.3: Besichtigung des Planungsraumes mit dem Rad



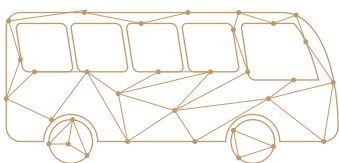
Abb. 1.4: Tour durch die Viertel des Planungsraumes

P2 Kick-Off
5.10.2022

Präsentation Bestandsanalyse
9.11.2022

Workshop Andritz/Stattegg
11.10.2022 - 14.10.2022

Gemeinsame SWOT-Analyse
16.11.2022



H

H

H

Bestandsaufnahme und Analyse

SWOT und Szenarien



Abb. 1.5: Verpflegungsnachschub



Abb. 1.6: Endpräsentation in Stattegg

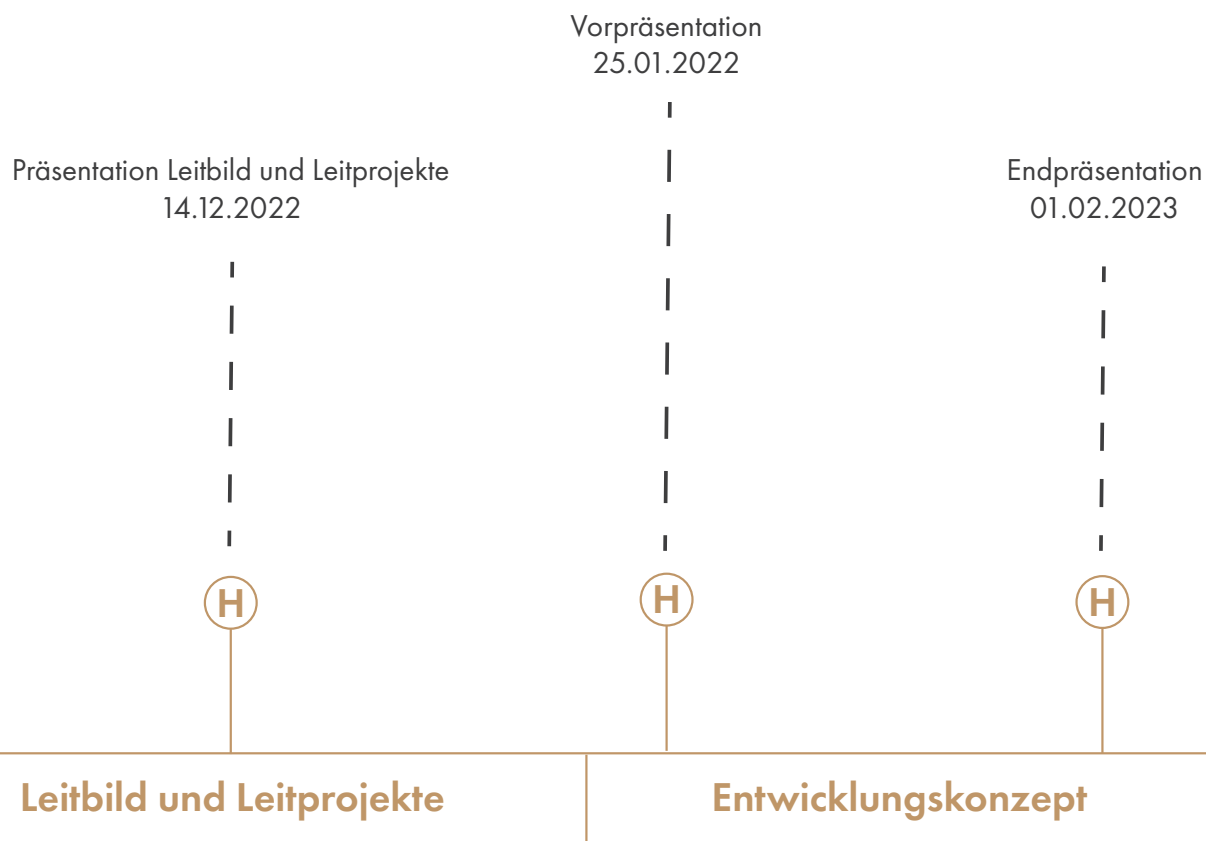


Abb. 1.7: Projektablauf



Das P2 findet im Wintersemester statt und erstreckt sich über einen Zeitraum von ca. fünf Monaten. Es beginnt klassischerweise mit einer Exkursion in den Planungsraum, die es den Studierenden ermöglicht, Struktur und Eigenheiten auf vielfältige Art und Weise kennenzulernen. In Abb. 1.8. sind die Projektschritte grafisch dargestellt.

Im Anschluss an die Exkursion werden innerhalb der Gruppen je zwei Themen der Bestandsanalyse erarbeitet. Die Erarbeitung dauert circa einen Monat und nimmt im P2 eine wichtige Rolle ein, da Ziele, Leitbild und Leitprojekte auf den erarbeiteten Erkenntnissen fußen sollten. Die Studierenden setzen sich im Rahmen der Bestandsanalyse intensiv mit bestimmten Teilaspekten des Planungsraums auseinander und versuchen mithilfe von Recherche, Interviews, Begehungen und vieler weiterer Methoden die Eigenschaften des Planungsgebiets möglichst strukturiert und objektiv abzubilden.

Die erarbeiteten Inhalte der Bestandsanalyse werden im Rahmen gemeinsamer Plenumstermine mit den anderen Gruppen geteilt und stellen die Basis für die gemeinsam durchgeführte SWOT dar. Diese strukturiert die Erkenntnisse und ermöglicht die Ableitung erster Ideen und Handlungsempfehlungen.

SWOT

Die SWOT-(ISSCR)Analyse ist ein Instrument, welches oftmals im Rahmen der Bestandsanalyse Anwendung findet. Sie ermöglicht es, die Stärken (Strengths), Schwächen (Weaknesses), Chancen (Opportunities) und Risiken (Threats) einer Gemeinde zu analysieren. Aus dieser Kategorisierung sollen sich Strategien bilden lassen, um Schwächen in Stärken oder Risiken in Chancen umzuwandeln. (P2-Programmheft, 2022)

Auf Basis der SWOT beginnt die „richtige Planung“: Gruppenintern werden Ideen diskutiert, Handlungsrichtungen definiert und mithilfe von Szenarien aufgezeigt, wie sich bestimmte Veränderungen und Entwicklungen auf den Planungsraum auswirken könnten. Am Beispiel unserer Gruppe wurde sich mit den Themen *Infrastrukturentwicklung*, *Mobilitätsangeboten* und *Freiraumgestaltung* beschäftigt. Darauf aufbauend werden konkrete Leitziele entwickelt, welche die Basis für das Leitbild darstellen. In unserem Fall bauen sie stark auf den Szenarien auf und definieren die Entwicklungsrichtungen und -potenziale im Bereich Infrastruktur, Mobilität und Freiraum.

Das Leitbild ist das zentrale Element der Planung und schafft die Basis für die auf ihm aufbauenden Leitprojekte. Es greift die Leitziele sowie die Inhalte der SWOT auf und verortet diese im Planungsraum. Es stellt dadurch die Verbindung zwischen Bestandsanalyse und Leitprojekten dar und verkörpert die Gedanken und Ideen der Planenden. Die Leitprojekte greifen konkrete Potenziale des Leitbilds auf und vertiefen diese zu umsetzbaren Konzepten.

Infrastruktur

Alle staatlichen und privaten Einrichtungen, die für eine ausreichende Daseinsvorsorge und wirtschaftliche Entwicklung als erforderlich gelten. Die Infrastruktur wird meist unterteilt in technische Infrastruktur (z. B. Einrichtungen der Verkehrs- und Nachrichtenübermittlung, der Energie- und Wasserversorgung, der Entsorgung) und soziale Infrastruktur (z. B. Schulen, Krankenhäuser, Sport- und Freizeitanlagen, Einkaufsstätten, kulturelle Einrichtungen). (bpb, 2016)

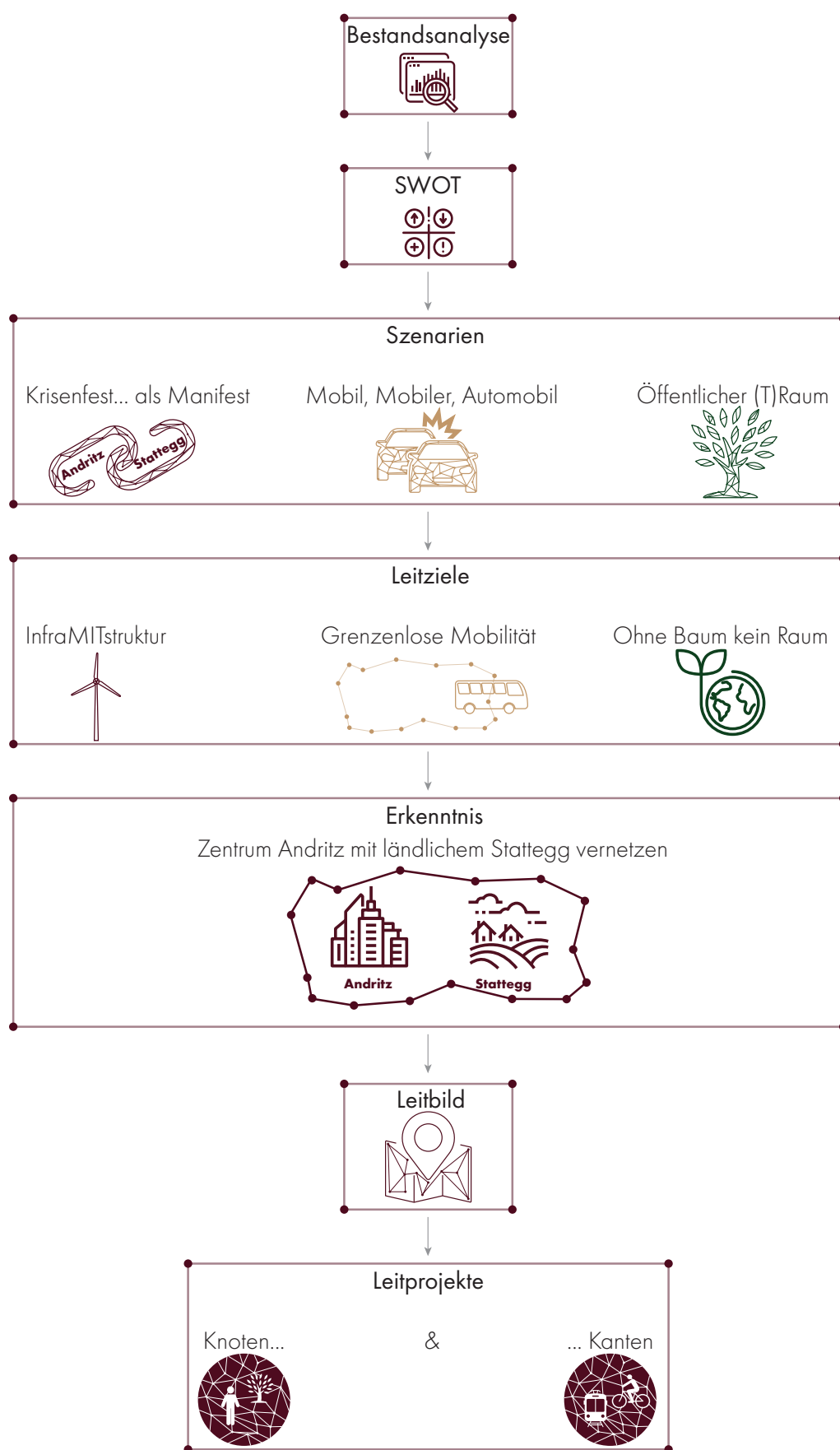


Abb. 1.8: Arbeitsprozess



1.4 Fakten zum Planungsraum

Der *Planungsraum* befindet sich, wie in Abb. 1.9 ersichtlich am nördlichen Rand der Stadt Graz, der Hauptstadt der Steiermark. Konkret setzten sich die Studierenden mit dem Grazer Stadtbezirk Andritz, sowie der nördlich gelegenen und eng mit dem Bezirk verknüpften Gemeinde Stattegg auseinander. Erstmals wurde hierbei im Rahmen eines P2 ein Planungsraum gewählt, der Stadtbezirk und selbstständige Gemeinde kombiniert.

Doch nicht nur politisch unterscheiden sich die beiden Teilräume: Während Andritz dicht besiedelt ist und viel Industrie und Gewerbe aufweist, weist Stattegg trotz größerer Fläche weniger als ein Sechstel der Einwohner*innen von Andritz auf. Des Weiteren ist Stattegg vor allem eine Wohngemeinde mit wenig Industrie und so gut wie keinem Gewerbe. Trotz oder gerade wegen ihrer unterschiedlichen Eigenschaften (Tab. 1.1) sind die beiden Teilräume eng miteinander verknüpft und ergänzen sich gegenseitig.

Planungsraum Andritz/Stattegg

für das Projekt 2 im Wintersemester 2022 wurden der Grazer Bezirk Andritz und dessen nördliche Nachbargemeinde Stattegg als zusammenhängender Planungsraum gewählt. Die Überlegung ist, eine gemeinsame Entwicklungsstrategie für die beiden Räume zu erarbeiten, ohne dabei deren Eigenständigkeit zu untergraben.

	Andritz	Stattegg
Land	Österreich	Österreich
Bundesland	Steiermark	Steiermark
Region	Graz	Graz - Umgebung
Einwohner*innen	19.592	3.007
Fläche	18,47 km ²	25,85 km ²
Bevölkerungsdichte	1.061 EW/km ²	16 EW/km ²
Bürgermeister*in	Elke Kahr (Graz)	Andreas Kahr-Walzl

Tab. 1.1: Hardfacts zum Planungsraum

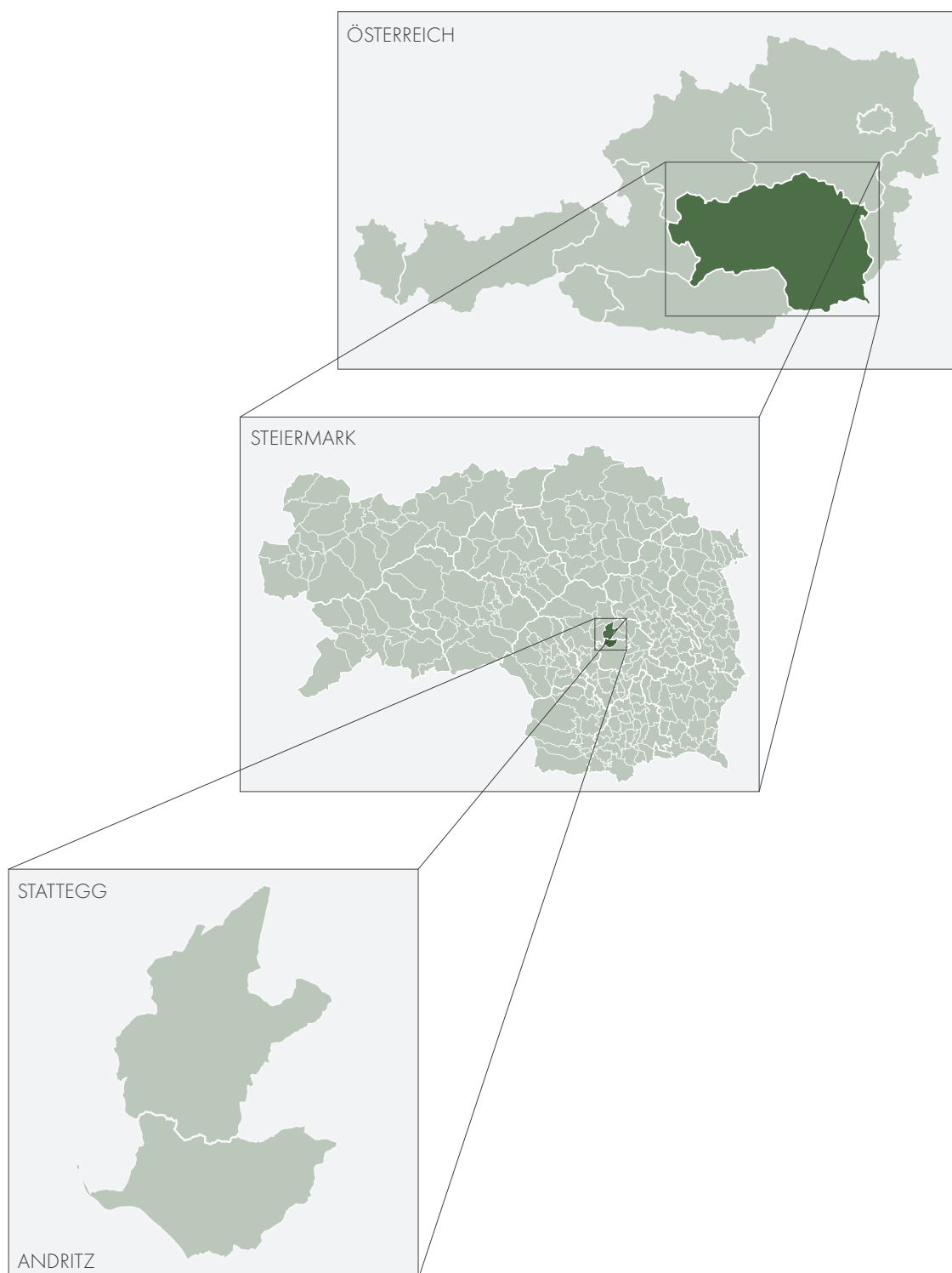


Abb. 1.9: Lage des Planungsraums



2

ANALYSE

Die Bestandsanalyse ist ein wichtiger Bestandteil der Planung, da systematische und umfassende Analysen dabei helfen, mögliche Probleme zu identifizieren und dadurch die Basis für die darauf aufbauenden Schritte legen. Im Rahmen des P2 wurde die Bestandsanalyse in zwölf Teilbereiche gegliedert, von denen jeweils zwei durch eine Gruppe erarbeitet wurden:

- Regionaler Kontext
- Naturraum
- Analyse der historischen Entwicklung
- Bereichscharakteristik
- Flächenwidmung, Baulandbilanz, Zersiedelung und Gebäudebestand

- Bevölkerung und Soziales
- Verkehrsorganisation
- Nicht-motorisierter Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr
- Gewerbe, Handel & technische Infrastruktur
- Tourismus, Kultur und Stadtmarketing
- Gemeindefinanzen und Immobilienmarkt
- Planungskultur

Im Rahmen des folgenden Kapitels werden die Themen auszugsweise präsentiert, wobei aus Platzgründen nicht alle Inhalte wiedergegeben werden können. Falls Interesse an den vollständigen Analysen besteht, sind diese online unter <http://p2.iemar.tuwien.ac.at/> verfügbar.



2.1 Regionaler Kontext

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit der Bedeutung des Planungsraumes auf regionaler Ebene. Bedeutend hierbei sind etwa überörtliche Beziehungen und interkommunale Kooperationen. Der Planungsraum ist Teil mehrerer verschiedener Planungs- & Entwicklungskonzepte, Leitbilder und Strategien, welche in Abb. 2.1 verortet sind.

Diese wurden durch verschiedene Stellen auf Bundes-, Landes- & Gemeindeebene erarbeitet. Das Österreichische Raumentwicklungskonzept 2030 wurde von der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) verfasst. Auf Landesebene finden sich unter anderem das Landesentwicklungsprogramm und -leitbild sowie Sachprogramme, die von der Landesregierung erlassen wurden. Die regionale Planungsebene wird vom Regionalen Entwicklungsprogramm erfasst, für das ebenfalls das Land verantwortlich ist. Parallel zu diesen Verordnungen finden sich auch noch Gemeindeverbände, die ihrerseits lokale Entwicklungsstrategien ausgearbeitet haben.

Ergänzend dazu gibt es auf überörtlicher und örtlicher Ebene die lokale Entwicklungsstrategie Hügell- und Schöcklland, das Stadtentwicklungskonzept 4.0 Graz, das Räumliche Leitbild 1.0 Graz und das örtliche Entwicklungskonzept 4 beziehungsweise 5 Stattegg. Details beziehungsweise Inhalte sind im Analysewerk „Regionaler Kontext“ genau nachzulesen.

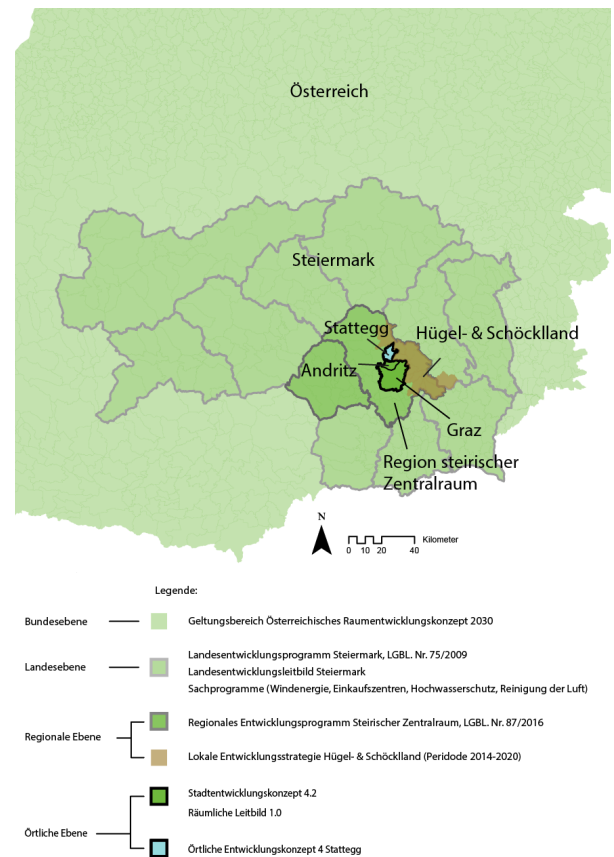


Abb. 2.1: Raumplanerische Programme und Konzepte mit Bezug zum Planungsraum

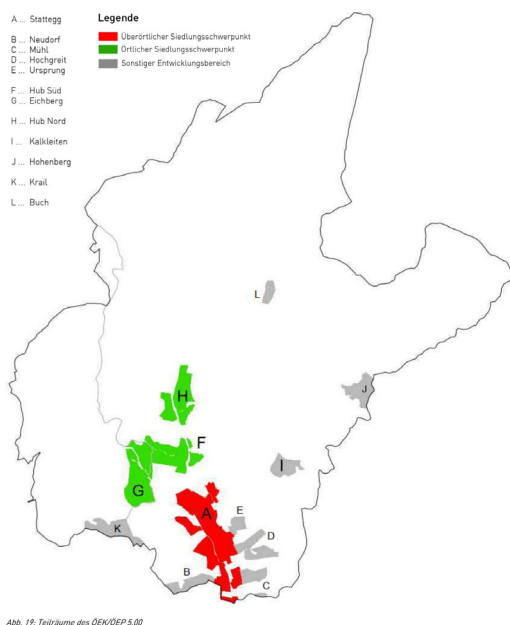


Abb. 2.2: Struktur der Gemeinde Stattegg

Örtliches Entwicklungskonzept 4 Stattegg

Dieses Entwicklungskonzept gilt seit dem Jahr 2009 für die Gemeinde Stattegg. Der Nachfolger, das Entwicklungskonzept 5, liegt aktuell zur Einsicht auf. Zur Umsetzung der Entwicklungsziele werden im ÖEK 4.0 (Gemeinde als Wohnstandort, Nahversorgungssicherung und Betriebsansiedlung, breites Freizeitangebot) Maßnahmen Sachbereichen zugeordnet. Diese umfassen: Naturraum und Umwelt, Siedlungsraum und Bevölkerung, Baulandbedarf und Wirtschaft. In der neuen Auflage werden die Überlegungen der Bevölkerungsentwicklung durch Foki wie Energieraumplanung und Bestandsaufnahmen zu Infrastrukturen und Mobilität ergänzt. Auch werden hier Teilräume mit Entwicklungspotenzialen verortet, welche auch in Abb. 2.2 zu sehen sind.



Abb. 2.3: 3-Säulen-Modell der Stadtentwicklung

Stadtentwicklungskonzept Graz

Die vierte Auflage des STEK wurde im Jahr 2013 er- und im Jahr 2018 überarbeitet, sodass es nun den Beisatz 4.02 trägt. Es handelt sich um ein rechtskräftiges Rahmenprogramm für das gesamte Stadtgebiet Graz. Dabei wurde im 3-Säulen-Modell (Abb 2.3) vorgegangen, um eine Balance zwischen Ordnungs- und Entwicklungsplanung zu finden.

Der wesentliche Schwerpunkt liegt auf dem Management des Bevölkerungswachstums und dem steigenden Arbeitsplatzbedarf.



2.2 Naturraum

Im bzw. um das Planungsgebiet nimmt der Naturraum primär die Rolle als Erholungsraum ein, zugleich ist aber auch die Umweltsituation in Kombination mit der Bedrohung durch Naturgefahren von Relevanz. Neben einer Analyse der Flächennutzung und der naturräumlichen Gegebenheiten wurden auch die Geologie und das Klima betrachtet.

Aufgrund des hohen Waldanteils, vor allem auf Stattegger Gemeindegebiet, spielt neben der Landwirtschaft auch die Forstwirtschaft eine wichtige Rolle in diesem Planungsraum. Ein weiteres Merkmal ist die blaue Infrastruktur, die sich durch den Planungsraum zieht. Hier ist natürlich neben einigen anderen Gefahren vor allem das Hochwasser ein wichtiges Thema.

Topographie

Andritz und Stattegg lassen sich zwei topographischen Zonen zuordnen, dem steirischen Berg- und Hügelland und dem Grazer Becken. Insbesondere in Stattegg ist der starke Anstieg des ostalpinen Deckenstockwerks ein wesentlicher Planungsfaktor. So gibt es großflächige Landschaftsschutzgebiete, sowie Europaschutzgebiete und Naturschutzgebiete. Wo diese verschiedenen Schutzgebiete zu finden sind, ist in Abb. 2.4 zu sehen. Es ist klar zu erkennen, dass Landschaftsschutzgebiet eine große Fläche einnehmen. Die Schutzziele dieser Gebiete sind in Abb. 2.5 visualisiert.

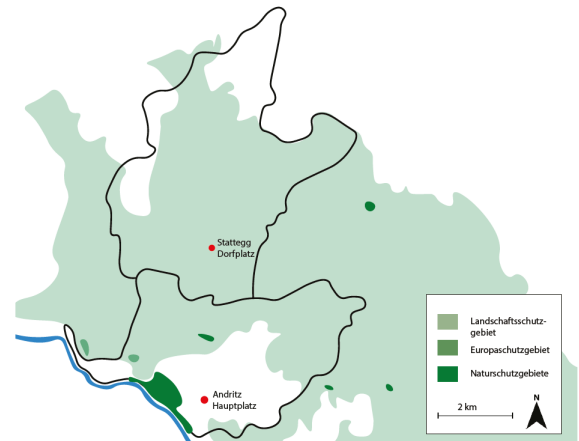


Abb. 2.4: Landschafts-, Naturschutz- und Europaschutzgebiete in Andritz und Stattegg

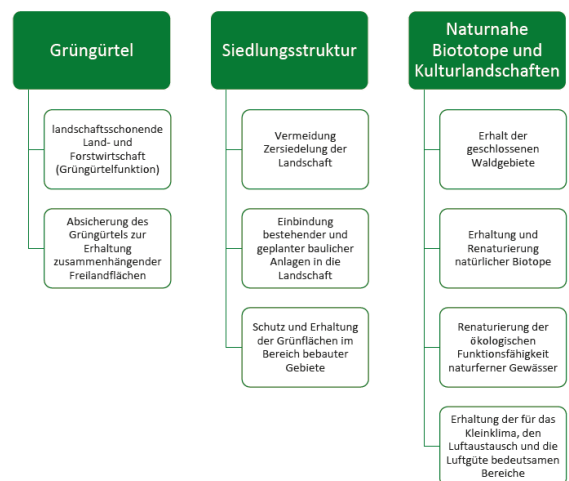


Abb. 2.5: Schutzziele eines Landschaftsschutzgebietes

Land- und Forstwirtschaft

Im Vergleich zur Steiermark ist in Stattegg die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe überdurchschnittlich, in Graz naturgemäß unter dem Landeswert. Dieses Bild zeigt sich räumlich auch in Abb. 2.6.

Der Forstwirtschaft bzw. den Wäldern wird vor allem in Stattegg ein besonderer Stellenwert zugeschrieben, da sie als wesentliches Element des Landschaftsbilds (und somit auch der Wirtschaft) benannt werden.

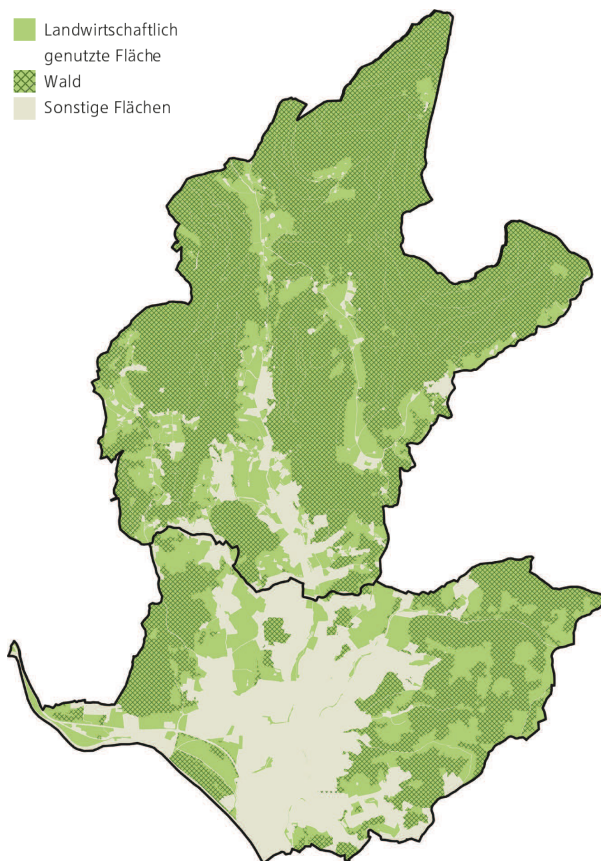


Abb. 2.6: Verortung der land- und forstwirtschaftlichen Flächenwidmung in Andritz und der Flächennutzung in Stattegg

Naturgefahren und andere endogene Einflüsse

Da sich im Planungsgebiet sowohl die Mur als auch der Andritzbach und der Schöckelbach befinden, besteht ein erhöhtes Risiko an Überschwemmungen und Hochwassern, wie sich im Jahr 2005 gezeigt hat. Daraus entstanden ist das Sachprogramm „Grazer Bäche“, das auf die Steigerung der Sicherheit und Lebensqualität durch Hochwasserschutz abzielt.

Neben Naturgefahren wie dem Hochwasser, Hangwasser, Rutschungen oder dem Grundwasser sind auch antropogene, sprich menschengemachte, Einflüsse Faktoren der Planung. In Abb. 2.7 ist beispielsweise der Straßenlärm als ein solcher Einfluss dargestellt.

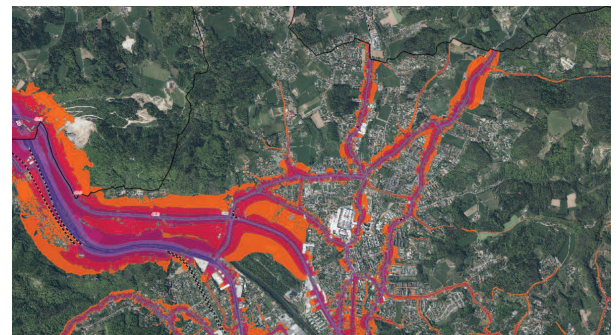


Abb. 2.7: Straßenverkehrslärm Andritz 2017

Klimawandel

Im Vergleich zum Jahr 2001 wurde in Graz eine Erhöhung der durchschnittlichen Lufttemperatur um 1,4 Grad Celsius gemessen und auch die Spitzentemperaturen und Extremwetterereignisse nehmen zu. Dieser Entwicklung soll durch einen Klimaschutzfond und einen Fachbeirat Klimaschutz entgegengewirkt werden.



2.3 Analyse der historischen Entwicklung

Andritz

Wie sich anhand des Zeitstrahls in Abb. 2.10 zeigt, handelt es sich bei Andritz um einen dynamischen Raum, der seit seiner ersten urkundlichen Erwähnung im Jahr 1265 („Enritz“) einem fortlaufenden Wandel untersteht.

In der nebenstehenden Karte (Abb. 2.8) ist die historische Entwicklung von Andritz anhand von Bebauungsstrukturen dargestellt. Es zeigt sich, dass es sich bei der Stattegger Straße um eine seit Jahrzehnten bestehende Verbindungsachse handelt.

Zonen der historischen Entwicklung

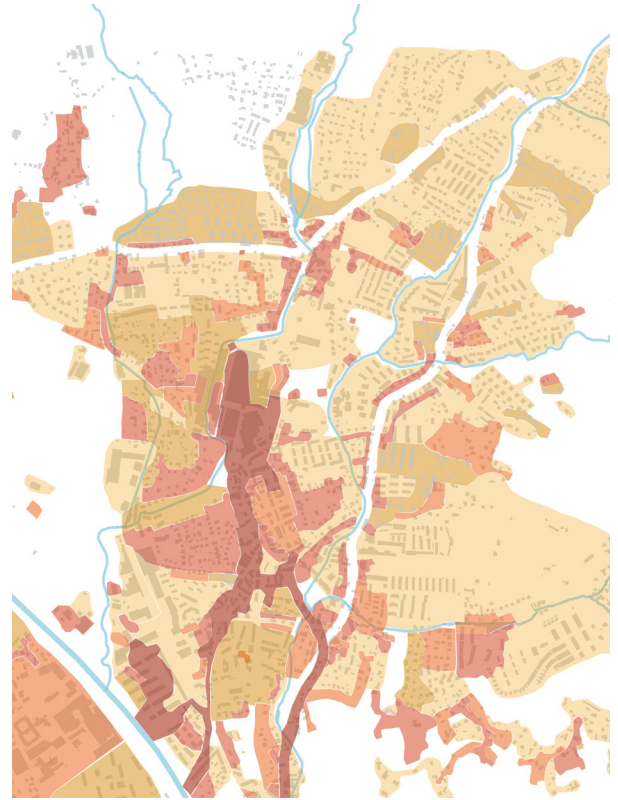
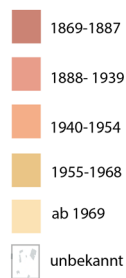


Abb. 2.8: Zonen der historischen Entwicklung

Stattegg

Der Boden des heutigen Stattegg ist bereits seit der Kupferzeit (circa 4100 bis 3650 v. Chr.) besiedelt. Seither wurde die Fläche immer wieder unterteilt/zusammengelegt und erlangte im Jahr 1938 (wegen nationalsozialistischer Bestrebungen) schließlich ihre heutigen Grenzen. Der Versuch eines Anschlusses an die Stadt Graz konnte allerdings unterbunden werden.

Öffentliche Räume

Eine Vielzahl der Grünräume des Planungsraumes befindet sich in privater Hand, jene die für den Raum identitätsstiftend sind, wurden anhand der Kriterien aus Abb. 2.11 bewertet und zeigen mögliche handlungsfelder der Planung auf.

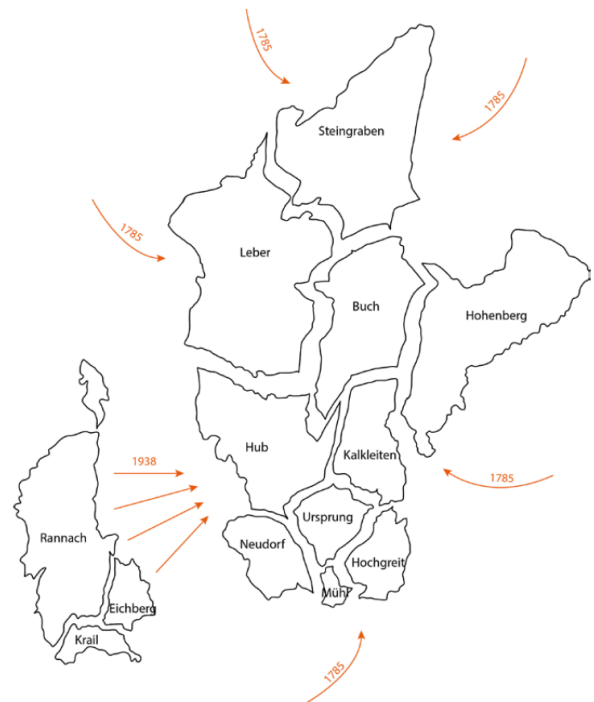


Abb. 2.9: Gemeindefusion Stattegg 1938

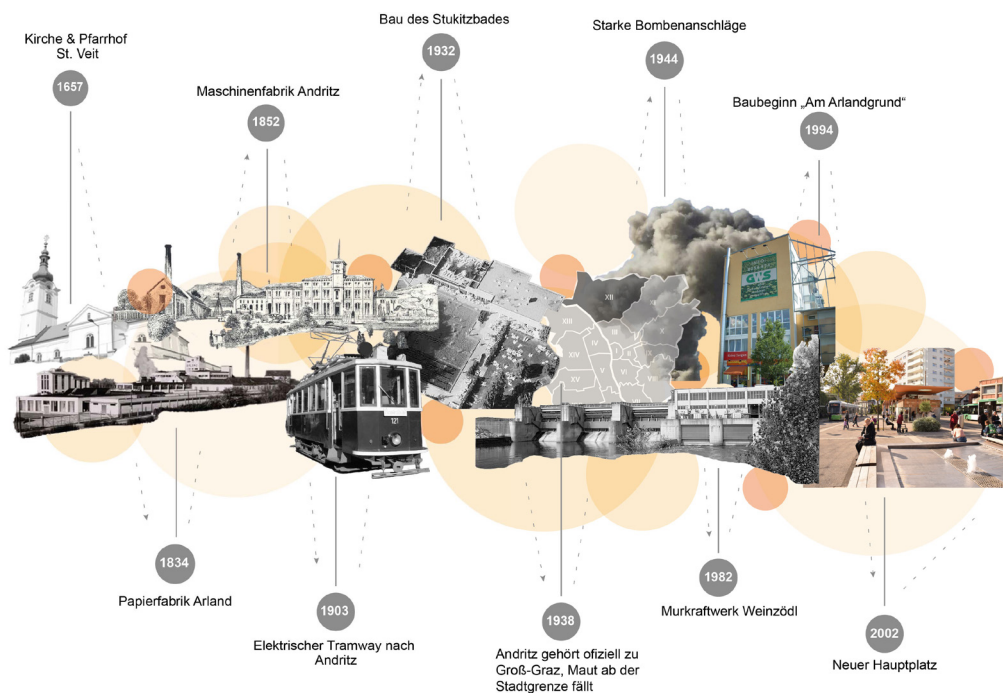


Abb. 2.10: Zeitsstrahl Andritz



Abb. 2.11: Bewertung von öffentlichen Räumen in Andritz/Stattegg



2.4 Bereichscharakteristik

Mit den Mitteln einer Bereichscharakteristik werden Räume ähnlicher Strukturen zusammengefasst. So kann von einzelnen Typologien, die in Abb. 2.12 verortet sind, auf eine Stadtstruktur (Abb. 2.13) geschlossen werden. Auffallend ist, dass das freistehende Einfamilienhaus und respektive das kleinteilig strukturierte Wohngebiet, abseits der verdichteten Bereiche um die Zentren die größte Gruppe ausmachen.

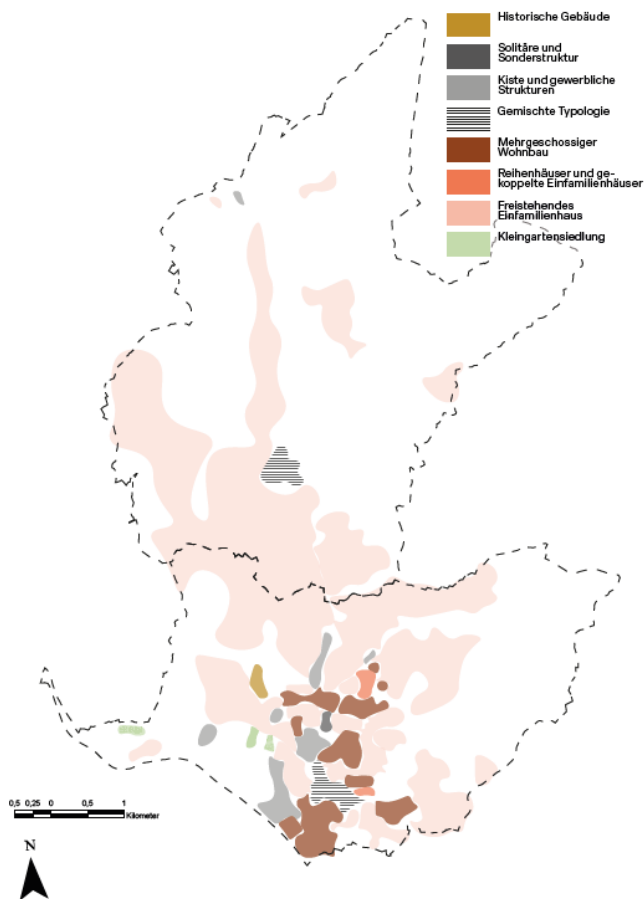


Abb. 2.12: Raumdominierende Gebäudetypologie

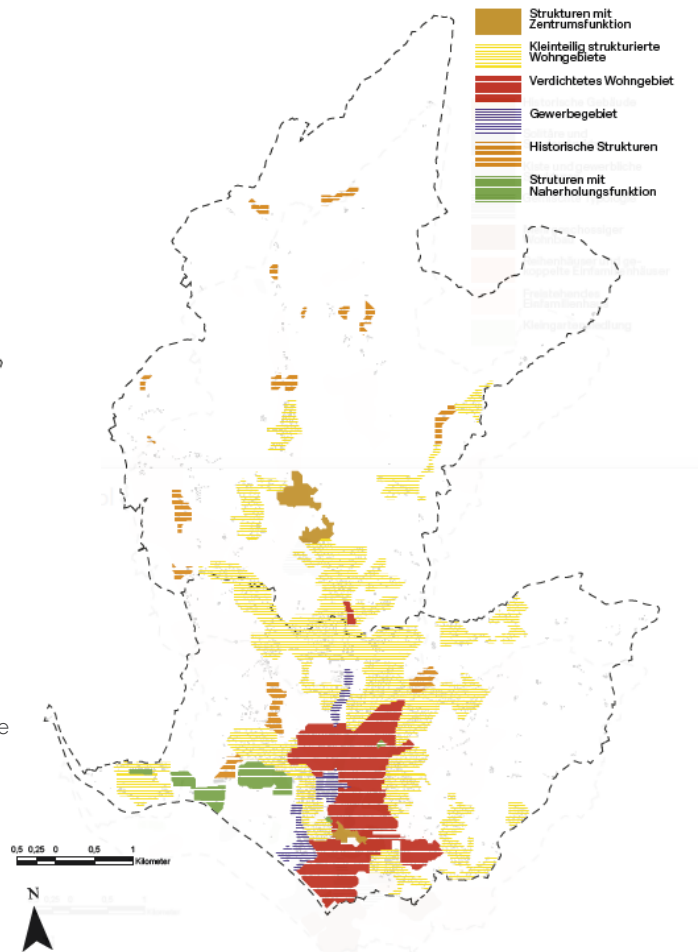


Abb. 2.13: Stadtstruktur

Topographie und Gewässer

Ein weiteres Merkmal der Bereichscharakteristik ist, dass gewisse räumliche Abgrenzungen durch natürliche Barrieren (wie Topographie oder Gewässer) funktionieren können. In Bezug auf die Topographie ist auffällig, dass starke Höhenentwicklungen westlich und östlich des Stattegger Ortskernes den Siedlungsraum abgrenzt (Abb. 2.14).

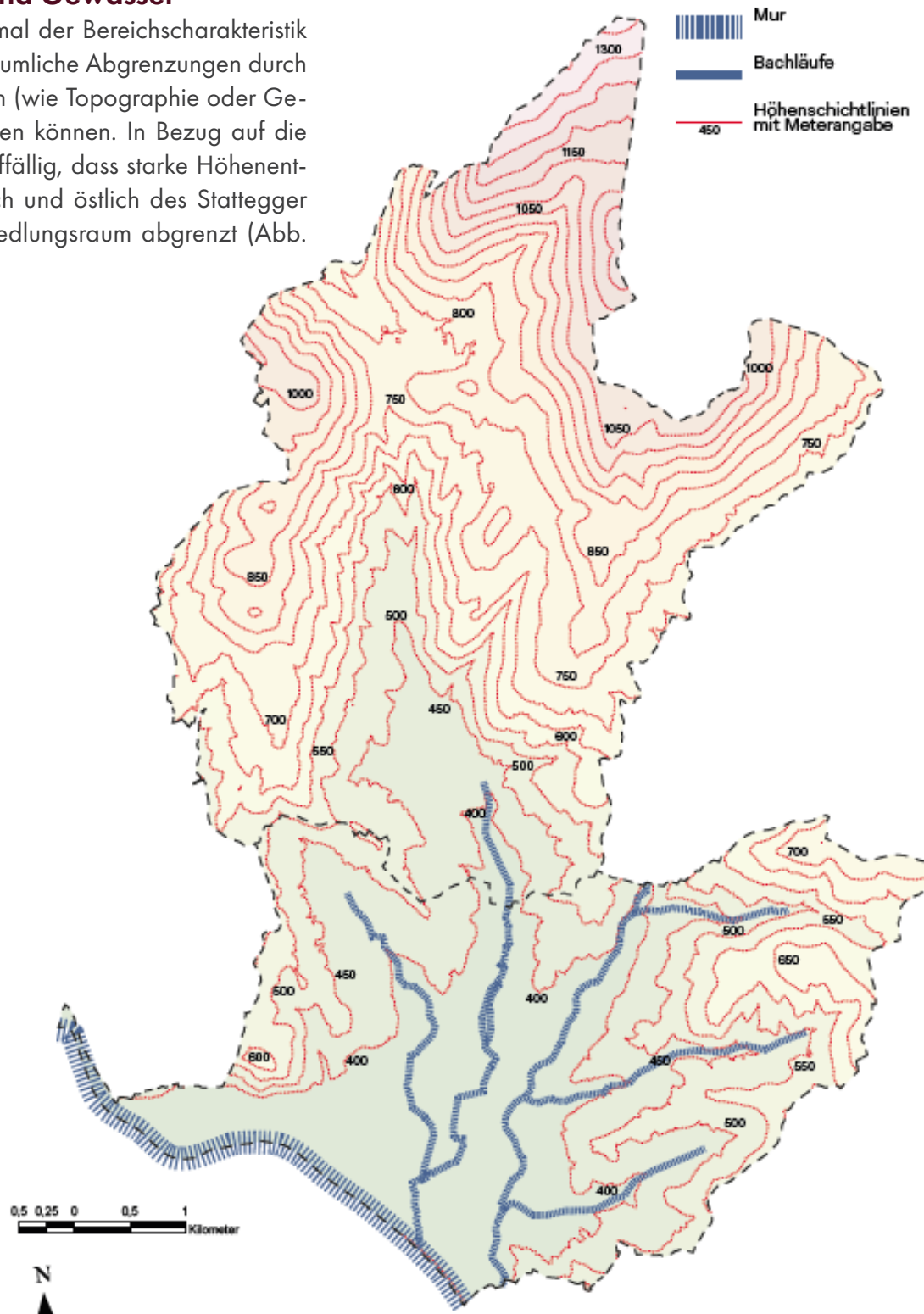


Abb. 2.14: Topographie und Gewässer



2.5 Flächenwidmung/Baulandbilanz/Zersiedelung/Gebäudebestand

Die nachfolgende Analyse umfasst strukturelle Daten zu den Themen Gebäude- und Wohnraumstruktur, Baulandreserven, Leerstand und Flächenbilanz sowie qualitative Daten zu Zersiedelungstendenzen und Leerstand. Des Weiteren wird die Flächenwidmung genau untersucht, um Rückschlüsse auf mögliche Potenziale zur Um- oder Rückwidmung ziehen zu können.

Flächenwidmungsplan Andritz

Andritz unterliegt dem Grazer Flächenwidmungsplan 4.0, welcher im Jahr 2017 rechtskräftig erlassen wurde. In Abb. 2.15 ist eine klare Dominanz der Widmungskategorie „Bauland“ auszumachen, was im Abgleich mit den Zahlen aus Stattegg einen Rückschluss auf den urbaneren Charakter des Bezirks zulässt. In Andritz ist im Verhältnis sechsmal mehr Bauland gewidmet als in Stattegg.

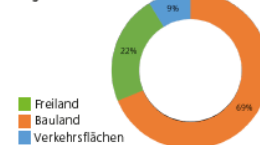
Flächenwidmungsplan Stattegg

In Stattegg wurde neben der Überarbeitung des örtlichen Entwicklungskonzepts im Jahr 2022 auch die fünfte und somit neuste Auflage des Flächenwidmungsplanes entworfen. Dennoch stellen die Grafiken in Abb. 2.16 die Verhältnisse der rechtsgültigen (alten) Planversion dar.

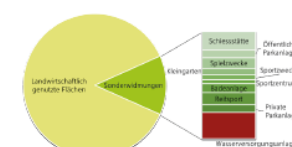
Sowohl in der Plandarstellung, als auch im Kreisdiagramm ist ersichtlich, dass das Freiland in Stattegg die größte Widmungskategorie ist. Stattegg unterscheidet sich somit kaum von seinen Nachbar*innengemeinden.

KG Andritz (Bez. Andritz)

Allgemein



Freiland



Bauland

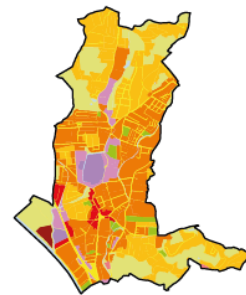
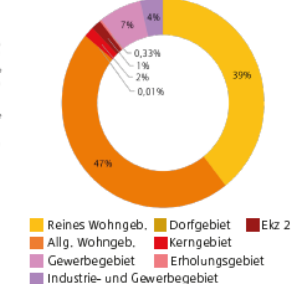
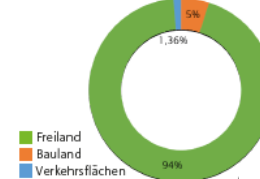


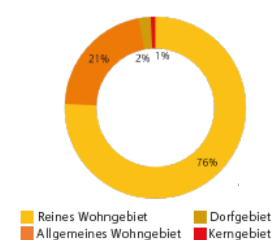
Abb. 2.15: Widmungssituation Katastralgemeinde Andritz

Gemeinde Stattegg

Allgemein



Bauland



Freiland

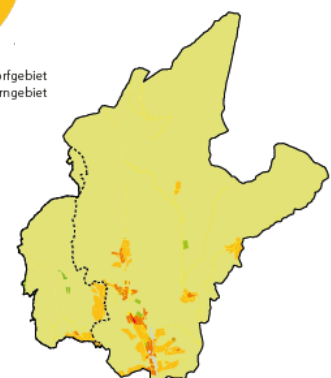


Abb. 2.16: Widmungssituation der Gemeinde Stattegg

Baulandreserven

Andritz verfügt über eine Fläche von 67,14 ha Baulandreserven. Es sind etwa 93% der Reserven als reines oder allgemeines Wohngebiet gewidmet.

Die Gemeinde Stattegg besitzt im Vergleich zu Andritz nur ein Drittel der Baulandreserven mit insgesamt 23,26 ha. Allerdings gibt es in Stattegg keine Baulandüberhänge in der Kategorie Gewerbegebiet oder Dorfgebiet. In Abb 2.17 ist eine Verortung der Baulandreserven zu sehen.

Leerstand

In Stattegg gibt es praktisch gar keinen Leerstand, in Andritz sind die meisten leerstehenden Gebäude um den Andritzer Hauptplatz konzentriert. Diese Leerstände sind in Abb.2.18 zu sehen.

Zersiedelung

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass sowohl die Gemeinde Stattegg als auch der Bezirk Andritz eine kompakte Siedlungsstruktur aufweisen, welche in den jeweiligen örtlichen Entwicklungskonzepten durch natürliche sowie politische Siedlungsgrenzen definiert ist. Die Gemeinde Stattegg versucht mit Entwicklungs- und Siedlungsgrenzen im aktuellen örtlichen Entwicklungskonzept der Zersiedelung aktiv entgegenzuwirken. Die Ortschaften Haas und Rannach bilden die Ausnahme, da hier keine kompakte Siedlungsstruktur zu erkennen ist.

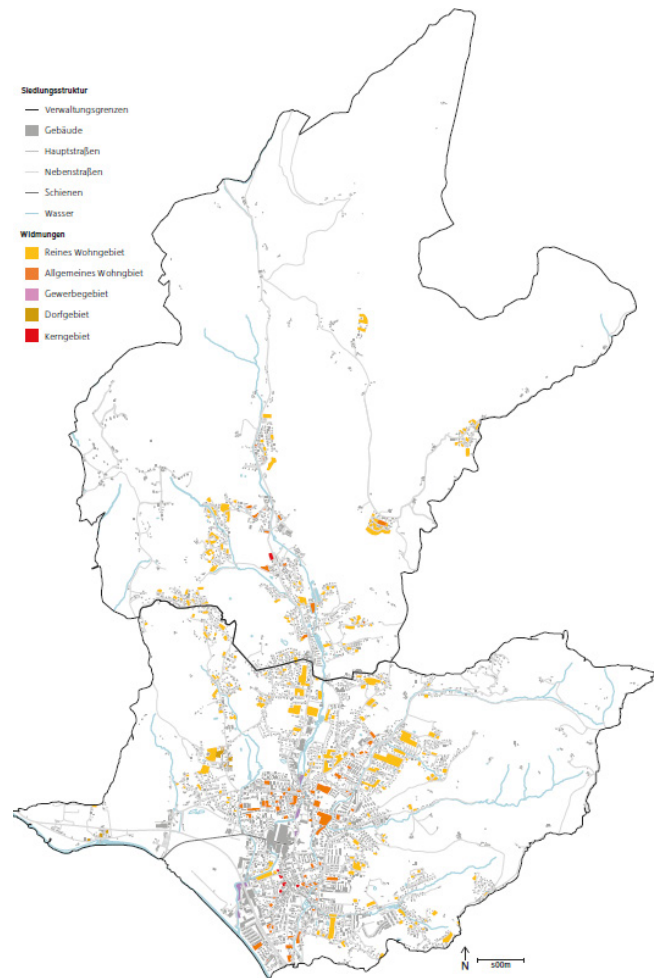


Abb. 2.17: Verortung der Baulandreserven in Andritz und Stattegg

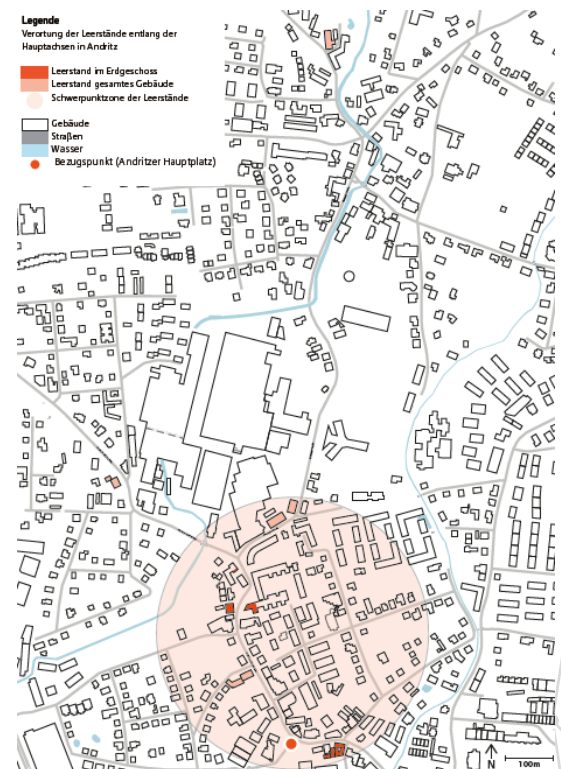


Abb. 2.18: Verortung des Leerstandes in Andritz



2.6 Bevölkerung und Soziales

Dieses Analysekapitel beschäftigt sich mit der Bevölkerungs- und Sozialstruktur im Planungsraum. In den verschiedensten Analysen sind neben der Ähnlichkeit auch zahlreiche starke Unterschiede innerhalb des Raums zu verzeichnen.

Demographische Struktur

Die demographische Struktur eines Planungsraumes setzt sich aus verschiedenen Dimensionen zusammen. So werden die Bevölkerungsverteilung (räumlich, nach Wohnsitzarten, nach Geschlecht), die Bevölkerungsentwicklung, die Altersstruktur, das Bildungsniveau, die Erwerbsstruktur und auch die Haushalts- und Familienstruktur analysiert.

Wie in Abb. 2.20 und 2.21 zu sehen ist, sind Andritz und Stattegg in den letzten Jahren deutlich gewachsen. Dieses Wachstum wird auch in Zukunft weiter eine Rolle spielen, wie in Abb. 2.23 in den Bevölkerungsprognosen zu sehen ist. In den beiden Abbildungen 2.19 und 2.22 ist die Altersverteilung im Planungsraum zu erkennen. Diese weist einen hohen Bevölkerungsschnitt, sowie einen sehr geringen Anteil an jungen Erwachsenen zwischen 20 und 30 Jahren auf.

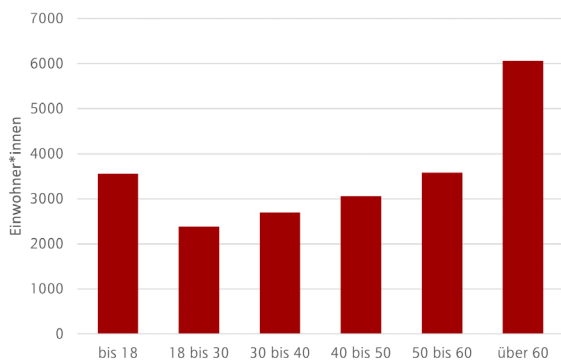


Abb. 2.19: Altersverteilung Andritz

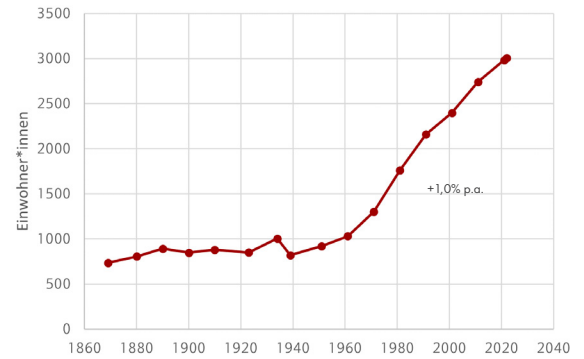


Abb. 2.20: Bevölkerungsentwicklung Stattegg seit 1869

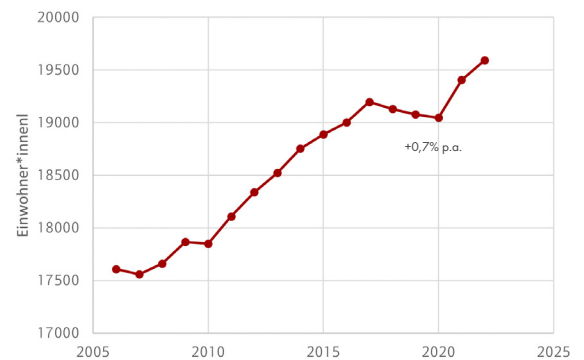


Abb. 2.21: Bevölkerungsentwicklung Andritz seit 2006

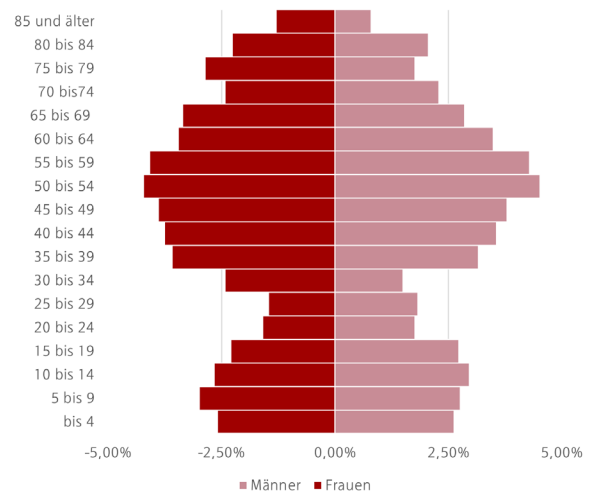


Abb. 2.22: Altersverteilung Stattegg

Bevölkerungsprognose

Im Rahmen der Analyse wurden drei verschiedene Methoden zur Bevölkerungsprognose angewandt, (Abb. 2.23) um mehrere Perspektiven und Möglichkeiten zukünftiger Veränderungen darzustellen. Diese wurden jeweils für den Grazer Bezirk Andritz sowie für die Gemeinde Stattegg durchgeführt und nach Ende der Berechnung zusammengeführt. Nach der Prognose sei ein Bevölkerungswachstum von 5,2% - 7,3% innerhalb der nächsten 10 Jahre für den Planungsraum zu erwarten. Diese Steigerung schafft Handlungsbedarf in verschiedensten Sektoren, wie zum Beispiel im Angebot an Freizeit-Gesundheits- und Bildungseinrichtungen.

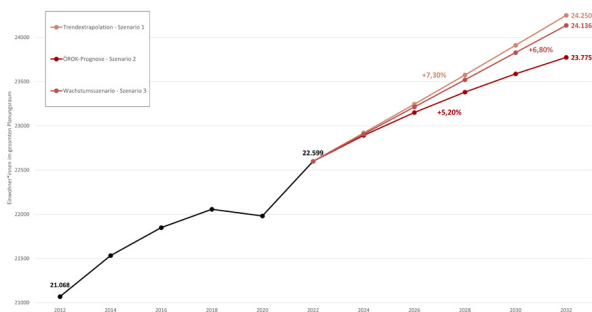
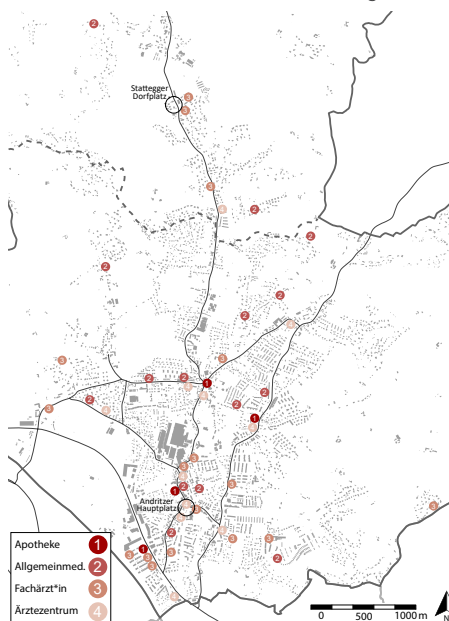


Abb. 2.23: Prognosenvergleich



Soziale Infrastruktur

Das Angebot an sozialen Infrastrukturen ist wie in Abb. 2.24 zu sehen, der Bevölkerungsdichte geschuldet, auf Andritz fokussiert. Auffallend dabei ist das geringe Angebot an Bildungseinrichtungen über dem Volksschul-Niveau, wodurch ein Großteil der Jugendlichen für höhere Bildung aus dem Planungsraum auspendeln muss.

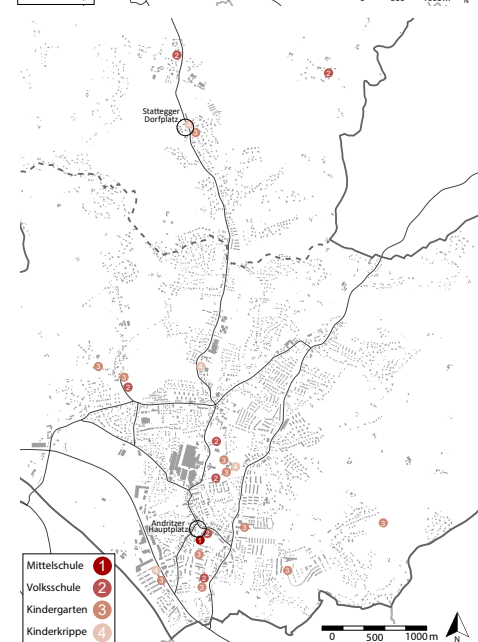
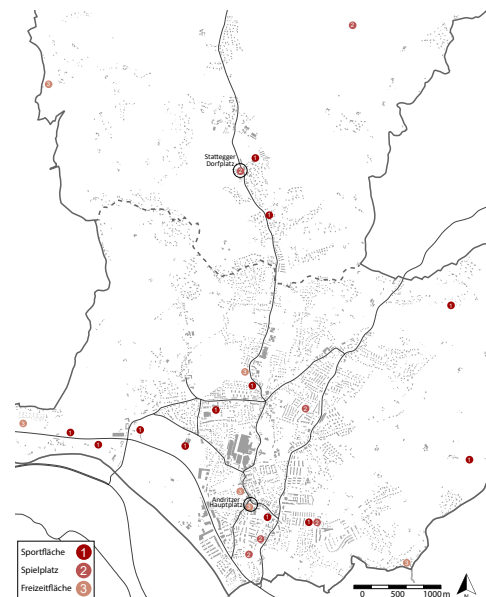


Abb. 2.24: Verortung von Gesundheitseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen, Bildungseinrichtungen



2.7 Verkehrsorganisation

Überörtliche Verkehrsanbindung

Durch die in Abb. 2.25 ersichtliche Nähe des Gebiets zur Anschlussstelle Gratkorn Süd ergibt sich eine direkte Einmündung in die A9, die durch Nutzung des Plabutschunnels und Umgehung des Grazer Stadtgebiets eine schnelle Anbindung von Andritz und Stattegg in den Süden ermöglicht. In Richtung Norden wird via A9 und S35 die Mur-Mürz-Furche angebunden. Somit sind die Reisezeiten sowohl innerhalb des Planungsraumes als auch über dessen Grenzen hinaus mit dem Auto kürzer als mit dem öffentlichen Verkehr.

Verkehrszählung

Von der Analysegruppe dieses Kapitels wurde eine Verkehrszählung am Andritzer Hauptplatz durchgeführt (Abb. 2.26 & 2.27). Diese soll dazu dienen, sich eine Übersicht über das dortige Ver-

kehrsaufkommen und die Anteile verschiedener Fahrzeugtypen verschaffen zu können. Auffällig ist der sehr niedrige Anteil an LKWs während der Zählungszeiten. Generell hält sich das Verkehrsaufkommen in Grenzen, wobei es aufgrund des unübersichtlichen Kreuzungslayouts immer wieder zu potenziell gefährlichen Ausgangssituationen kommt. Auch die Lärmbelastung durch Verkehr und die Straßenbahn ist hoch, was sich negativ auf die Aufenthaltsqualität auswirkt.



Abb. 2.25: Überörtliche Verkehrsanbindung



Abb. 2.26: Verkehrsströme am Andritzer Hauptplatz der Verkehrszählung zwischen 06:30 und 08:30

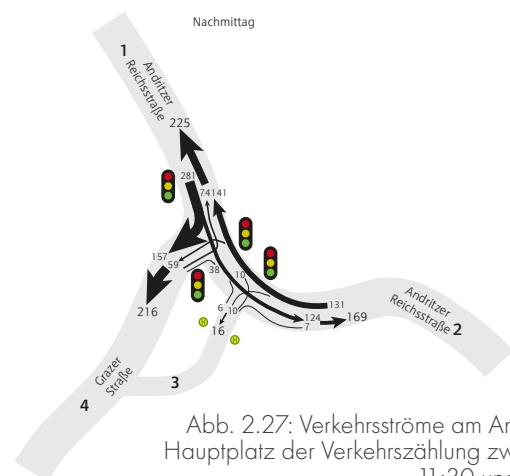


Abb. 2.27: Verkehrsströme am Andritzer Hauptplatz der Verkehrszählung zwischen 11:30 und 13:30



Abb. 2.28: Auslastung ausgewählter Stellplatzanlagen - Vormittags



Abb. 2.29: Auslastung ausgewählter Stellplatzanlagen - Nachmittags

Ruhender Verkehr

Es bestehen im Andritzer Bezirkszentrum ausreichende Parkmöglichkeiten. Die Auslastung der bestehenden Parkflächen im Straßenraum ist relativ niedrig (Abb. 2.28, 2.29 & 2.30). Gleichzeitig parken viele MIV-Lenker*innen in den Wohn- und Erschließungsstraßen, was eine deutliche Verengung der Fahrbahn zur Folge haben kann.

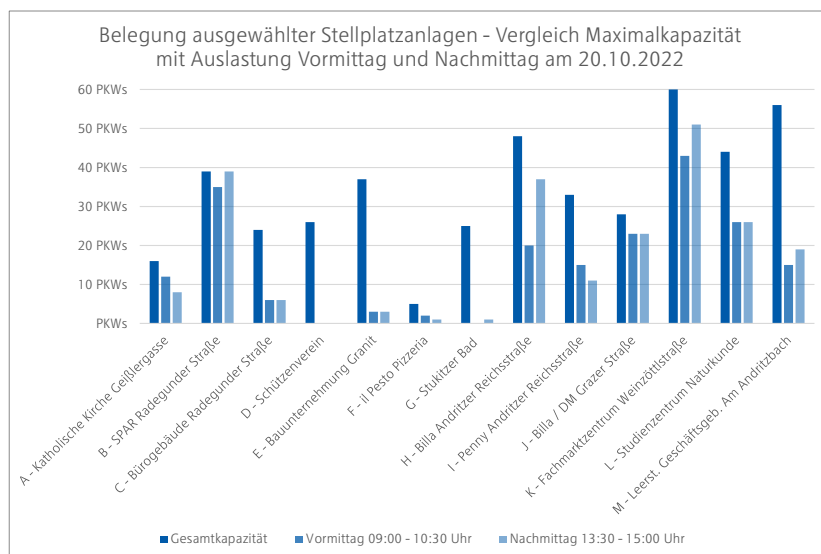


Abb. 2.30: Auslastung ausgewählter Stellplatzanlagen am 20.10.2022



2.8 Nicht-motorisierter und öffentlicher Verkehr

Dieses Kapitel beschäftigt sich insbesondere mit öffentlichem sowie nicht-motorisiertem Verkehr. Es wird auf bestehende Infrastrukturen sowie deren Nutzung eingegangen.

Modal Split

Der Modal Split zeigt die Anteile der verwendeten Verkehrsmittel in Bezug auf die Bevölkerung eines gewissen Gebiets. In der Abb. 2.31 ist dieser für Graz - Stadt, Graz - Umgebung, die Steiermark und vergleichsweise die Stadt Salzburg zu sehen. Auffällig ist vor allem der Unterschied zwischen Graz - Stadt und Graz - Umgebung. So werden in der Region Graz - Umgebung über 60% der Wege mit dem MIV absolviert. In der Stadt Graz und auch der als Vergleich dargestellten Stadt Salzburg ist zu erkennen, dass der MIV-Anteil wesentlich niedriger ist. Dafür werden das Fahrrad und der öffentliche Verkehr wesentlich häufiger genutzt. Auch werden aufgrund der geringeren Distanzen in der Stadt mehr Wege zu Fuß zurückgelegt.

Modal Split
Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel 2018

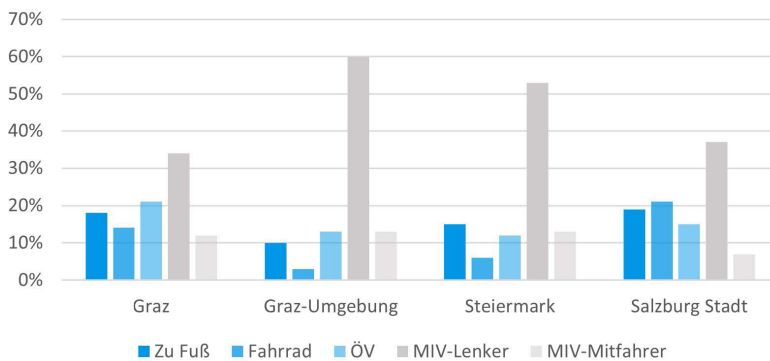


Abb. 2.31: Modal Split 2018

Öffentlicher Verkehr

In Abb. 2.32 ist der Liniennetzplan der Grazer Linien im Bereich Andritz und Stattegg zu sehen. Leicht zu erkennen ist der Knotenpunkt am Andritzer Hauptplatz, an dem zahlreiche Linien aufeinander treffen. Von hieraus Stadtauswärts ist, der Topographie und der Zersiedelung geschuldet, eine geringere Dichte des ÖV-Angebots zu erkennen, weshalb innovative Lösungen für die Ausweitung des Angebots benötigt werden.

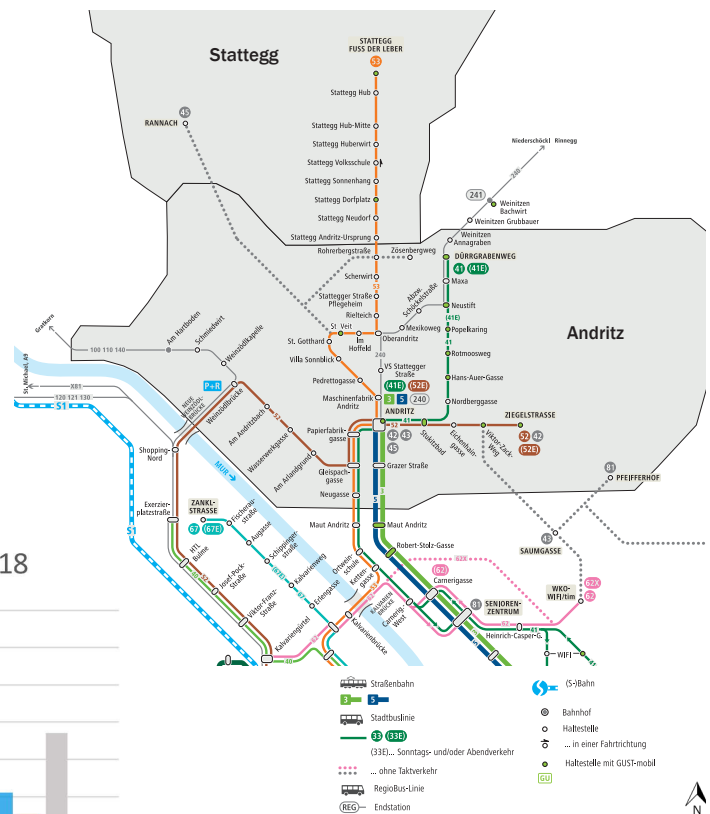


Abb. 2.32: Liniennetzplan für Andritz und Stattegg, Stand September 2022

Radverkehr

Das Fuß- und Radverkehrsnetz ist grundsätzlich im Planungsraum gut ausgebaut. Es gibt allerdings einige Problembereiche im Netz: Neben der geringen Radinfrastruktur in Stattegg, welche aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht von höchster Relevanz ist, sind zahlreiche Lücken- im Netz zu verzeichnen. Durch diese ist das Fahren im Mischverkehr notwendig, wodurch die Verkehrssicherheit verschlechtert wird. Diese Aspekte sind in Abb. 2.33 zu erkennen.

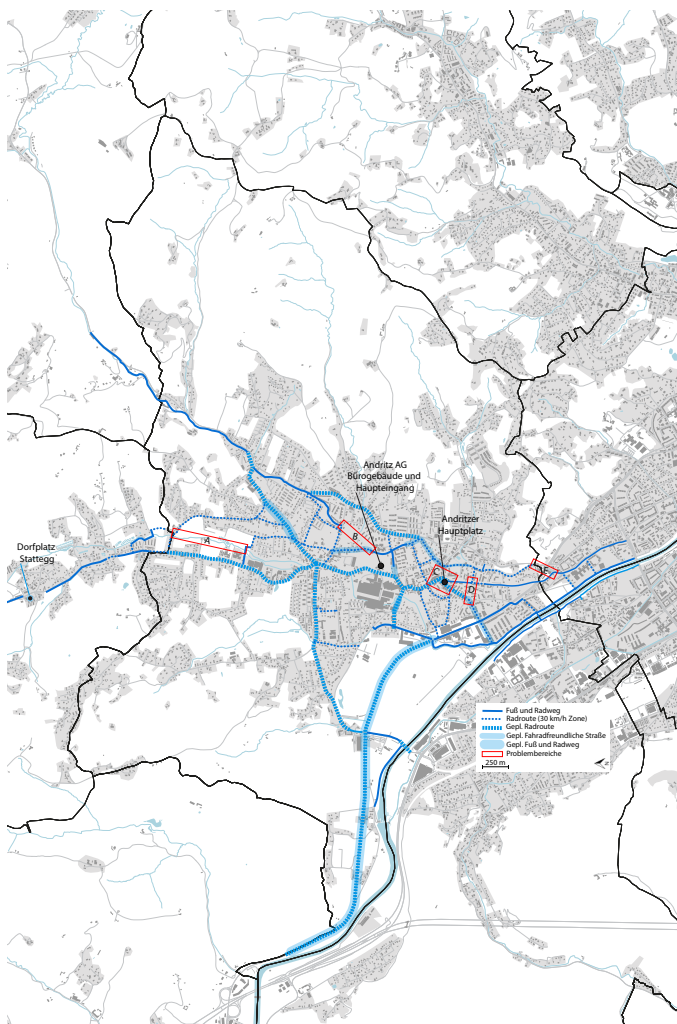


Abb. 2.33: Fuß- und Radwegeninfrastruktur



2.9 Gewerbe, Handel und technische Infrastruktur

Gewerbe, Handel und Industrie sind Sektoren die Struktur und Potenziale in einen Planungsraum definieren. Sie bieten außerdem eine Vielzahl an Arbeitsplätzen für die ansässige Bevölkerung. Neben den soeben angesprochenen Sektoren wird ebenfalls auf die Ausstattung der technischen Infrastruktur im Gebiet eingegangen. Daher ist es relevant auch diesen Aspekt des Planungsraumes Andritz und Stattegg detailliert zu analysieren.

Handel

Aus der Analyse der Betriebs- und Handelsstruktur haben sich drei unterschiedliche Schwerpunkte des im Planungsraum befindlichen Handels hervor getan: Lebensmittel, Maschinenbau, sowie Ausstattung und Möbel dominieren den Markt. Die Handelsschwerpunkte konzentrieren sich zumeist auf bestimmte Räume, weshalb kaum Mischzonen entstehen. (Abb. 2.34)

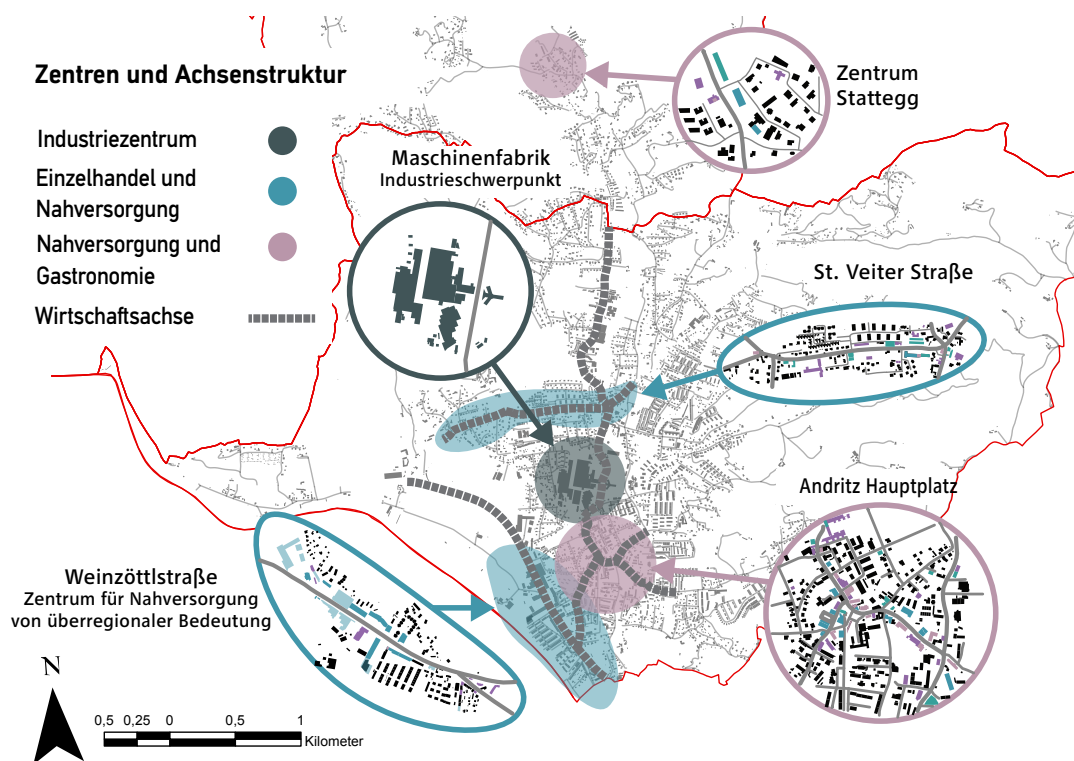


Abb. 2.34: Zentren- und Achsenstruktur

Gewerbe

Bei Betrachtung der Betriebstypen fällt auf, dass sich zahlreiche Nahversorger und Einzelhändler im Planungsraum befinden, was eine hohe Versorgungsdichte durch spezifische Güter nahelegt (Abb. 2.35). Abb. 2.36 befasst sich mit den Beschäftigten nach Wirtschaftssektoren. Hierbei ist wichtig zu erwähnen, dass im Planungsraum seit den 1990er Jahren der primäre und vor allem der sekundäre Sektor stark abgenommen haben. Dies kann unter anderem mit Produktivitätssteigerung durch technischen Fortschritt, aber auch durch Verlegung der Produktion ins Ausland begründet werden.

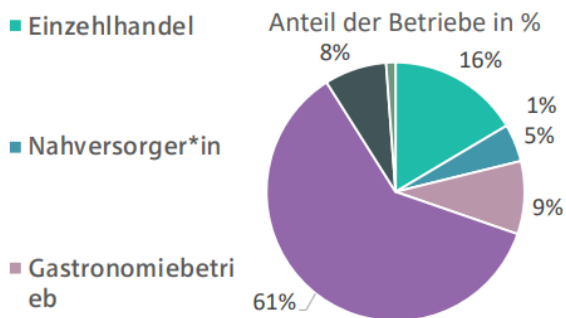
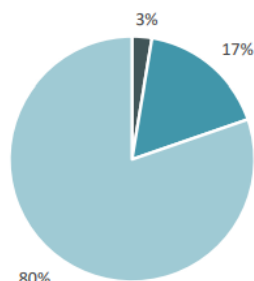


Abb. 2.35: Betriebsstruktur 2022



- Land- und Forstwirtschaft (primär)
- Industrie, Gewerbe, Bauwesen (sekundär)
- Dienstleistungen (tertiär)

Abb. 2.36: Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren 2019

Technische Infrastruktur

Zusätzlich zur Handels- und Gewerbestruktur im Planungsraum wird im Rahmen dieses Kapitels die vorhandene technische Infrastruktur analysiert. Dazu gehört neben Energie- und Telekommunikationsinfrastruktur sowie Abfallwirtschaft und Abwasserentsorgung auch die Wasserversorgung. Diese spielt im Planungsraum eine große Rolle, da 30 % der Wasserversorgung von Graz durch den Bezirk Andritz gedeckt wird (Abb. 2.37).

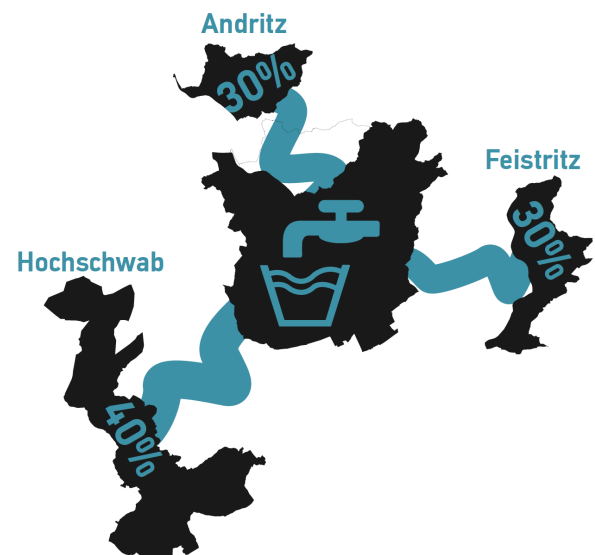


Abb. 2.37: Wasserversorgung Graz



2.10 Tourismus, Kultur und Stadtmarketing

Das Analysekapitel beschäftigt sich mit der Geschichte des Tourismus sowie aktuellen statistischen Bilanzen sowie Angeboten im Planungsraum. Zusätzlich wird das Freizeit- und Kulturangebot sowie die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Stadtmarketings untersucht.

Tourismus

Das Angebot an Freizeitbeschäftigungen innerhalb des Planungsraums fokussiert sich auf das Zentrum von Andritz. Dort sorgen Cafes und Bauernmärkte für Abwechslung im ansonsten stark durch Sport- und Kultureinrichtungen geprägte Gebiet. (Abb. 2.38)

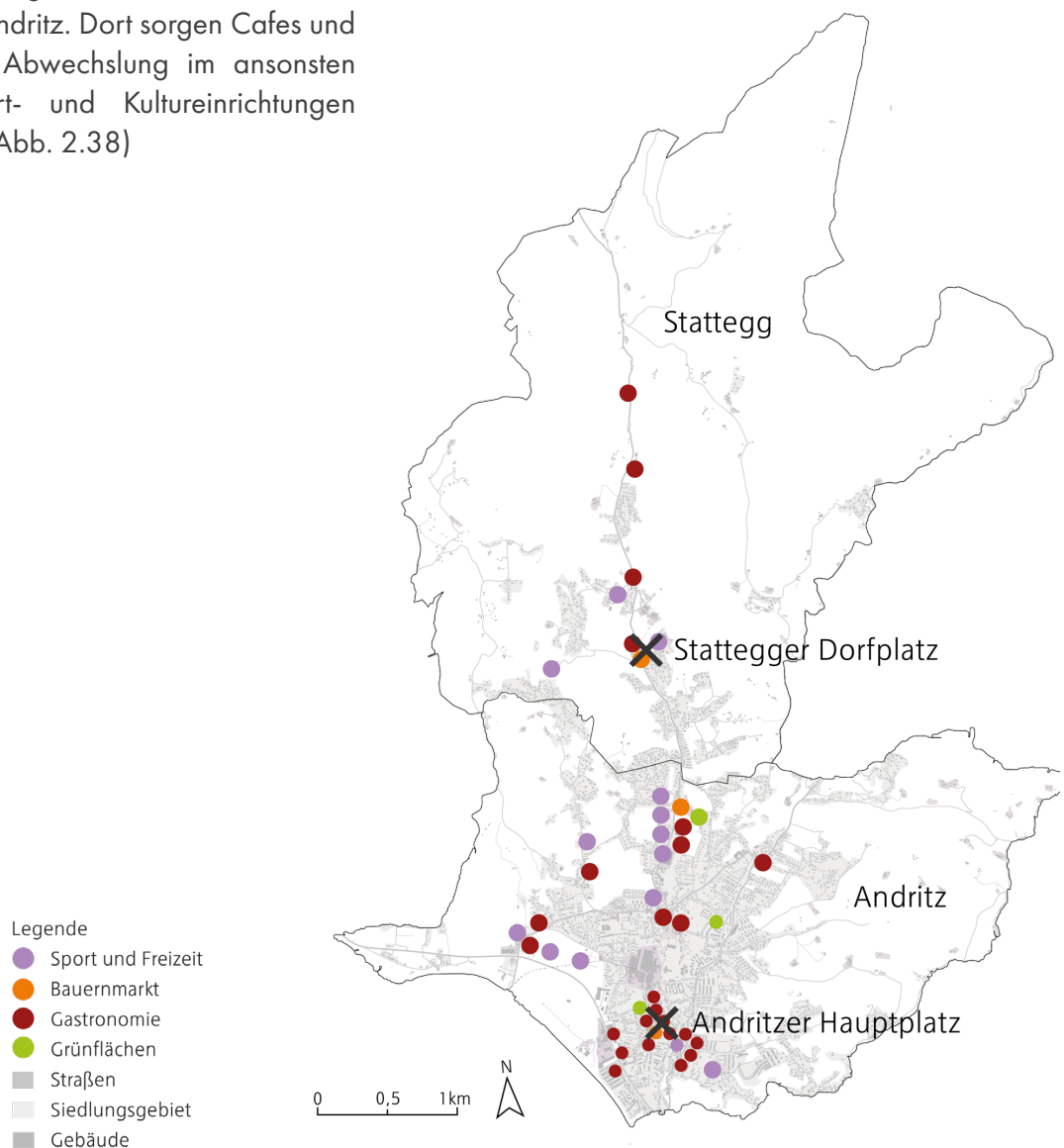


Abb. 2.38: Touristische Einrichtungen

Ankünfte und Nächtigungen

Die Abb. 2.39 und 2.40 stellen zum einen die Anzahl an Ankünften und zum anderen die Anzahl an Nächtigungen in den Jahren 2010 bis 2021 für Graz (Stadt) und Graz-Umgebung dar. Beide Diagramme stellen einen fast identischen Verlauf dar. Die hohen Zahlen sind jedoch trügerisch, da Andritz mit ca. 9000 Nächtigungen pro Jahr weniger als 1% von ganz Graz ausmacht. Stattegg ist ebenso mit 1000 Nächtigungen im Vergleich mit anderen Gemeinden sehr gering besucht. Touristisch ist der Planungsraum somit nicht aufgrund seiner Nächtigungen gefragt, hingegen ist der Planungsraum ein starkes Tagesausflugsziel aufgrund des reichen Naturraums und kulturellen Angebots.

Öffentlichkeitsarbeit

Marketing wird in Andritz und Stattegg sehr unterschiedlich vollzogen. Während in Stattegg die Information und Beteiligung der Bevölkerung mit innovativen Konzepten gefördert wird, ist man in Andritz von der Arbeit der Stadt Graz abhängig.

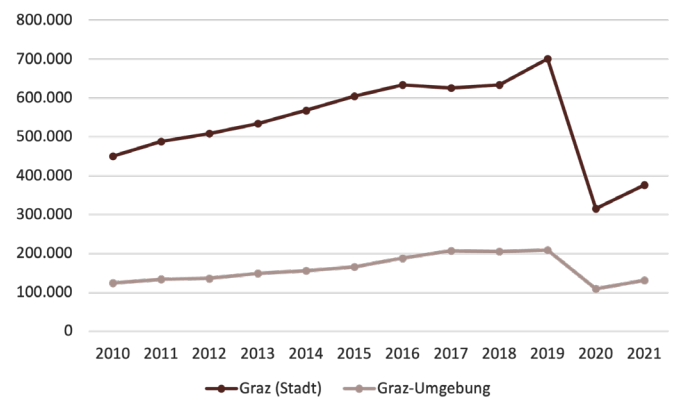


Abb. 2.39: Ankünfte

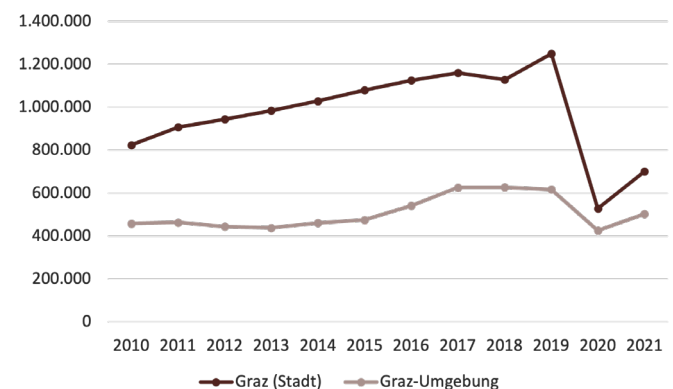


Abb. 2.40: Nächtigungen

Vereinsstruktur

Andritz und Stattegg weisen eine vielschichtige Vereinsstruktur auf, welche ebenso vor allem sportlichen oder kulturellen Tätigkeiten folgen. (siehe Abb. 2.41)

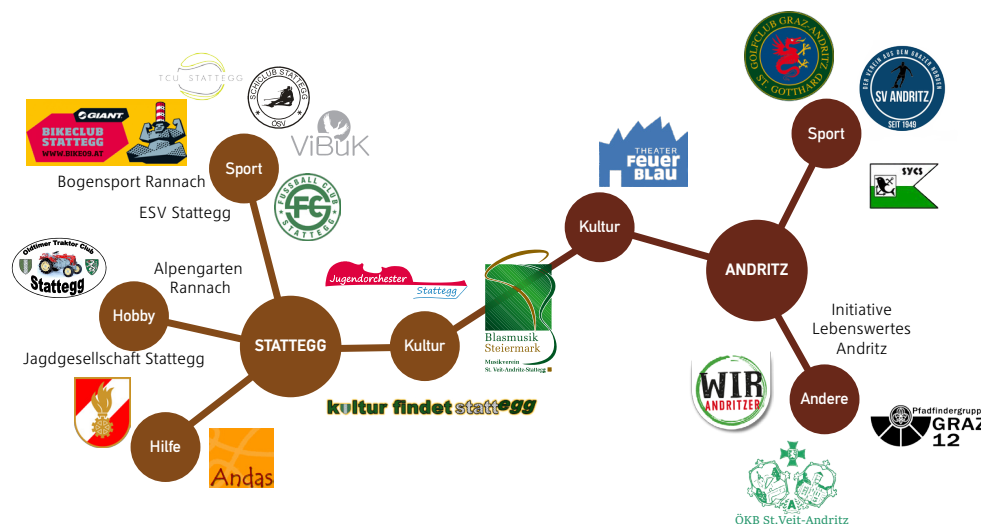


Abb. 2.41: Vereinsstruktur



2.11 Gemeindefinanzen, Immobilienmarkt, Bodenpolitik

Dieses Kapitel bietet eine Übersicht über verschiedenste finanzielle Faktoren, wie den Gemeindefinanzen, den Immobilienmarkt und die Bodenpolitik.

Immobilienmarkt

Aufgrund der Nähe zur Stadt Graz und der gleichzeitigen Lage nahe zum „Grünen“ sind Immobilien in Andritz und Stattegg stets einer hohen Nachfrage ausgesetzt.

Bodenpolitik

In Stattegg liegt die Bodenpolitik im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde. Da es sich bei Andritz um einen Bezirk handelt ist dies anders, der Wirkungsbereich liegt in der Kompetenz der Gemeinde Graz. Ziel einer guten Bodenpolitik ist es, möglichst sparsam mit dem Gut Boden umzugehen, also so wenig Boden wie möglich zu verbrauchen. Verschiedene Instrumente wie das Raumordnungsgesetz des Landes Steiermark, das örtliche Entwicklungskonzept in Stattegg oder das Stadtentwicklungskonzept in Graz (beziehungsweise Andritz) sollen dies gewährleisten. In Stattegg können jedoch die festgelegten Bodenpolitischen Ziele nicht immer eingehalten werden. Oft werden privatrechtliche Einzellösungen definiert.

Stadt Graz - Gesamte Einzahlungen und Auszahlungen

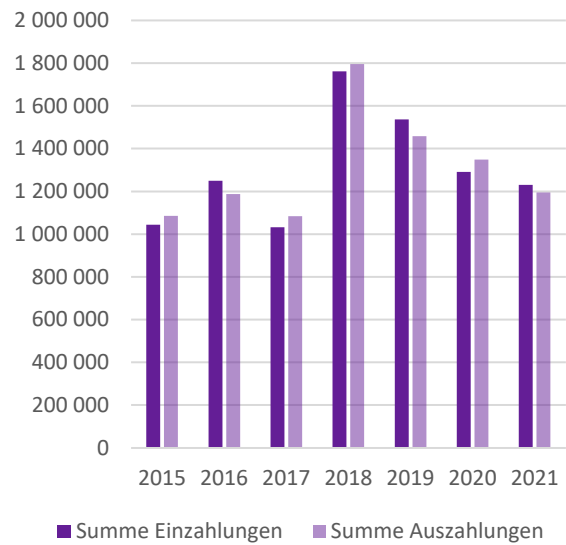


Abb. 2.42: Stadt Graz - Einzahlungen und Auszahlungen gesamt in Tsd. Euro

Gemeinde Stattegg - Gesamte Einzahlungen und Auszahlungen

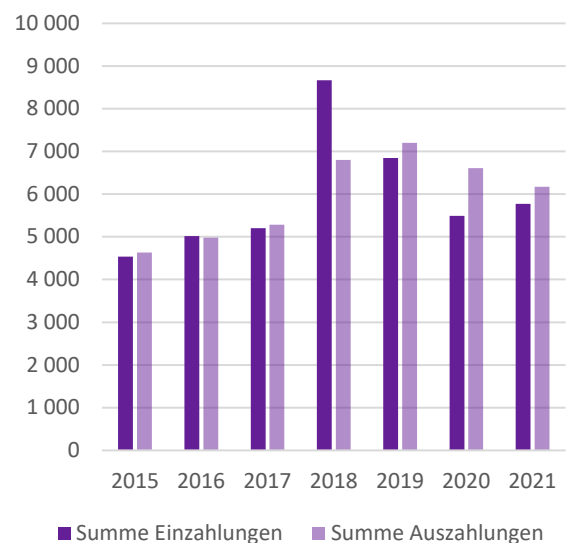


Abb. 2.43: Gemeinde Stattegg - Einzahlungen und Auszahlungen gesamt in Tsd. Euro

Gemeindefinanzen

Hier fallen aufgrund der verschiedenen Gemeindegrößen Vergleiche oft schwer. Es ist jedoch in Abb. 2.42 und 2.43 klar erkenntlich, dass die Investitionsmöglichkeiten der Stadt Graz wesentlich größer als die der Gemeinde Stattegg sind, wobei dem Bevölkerungs- und Flächenunterschiede gegenüberstehen. Auch fällt auf, dass Statistiken trotz der unterschiedlichen Dimensionen oft ähnliche Entwicklungstendenzen aufweisen.

Cash Flow

Der Geldfluss aus der operativen Gebarung stellt den Cash Flow einer Gemeinde dar. Berechnet wird der Geldfluss durch die Differenz der Summe der Einzahlungen und Summen der Auszahlungen. Gegenübergestellt wird somit die operativen Einzahlungen den operativen Auszahlungen.

In Abb. 2.44 ist zu erkennen, dass alle Gemeinden positive Werte aufweisen. Besonders auffallend ist dabei jedoch das Jahr 2019, bei welchem es bedingt durch die Corona-Pandemie zu einem starken Einbruch des Cash Flows kam. Stattegg ist im Jahr 2019 noch positiv, Graz weist ein minus von 114 Millionen auf.

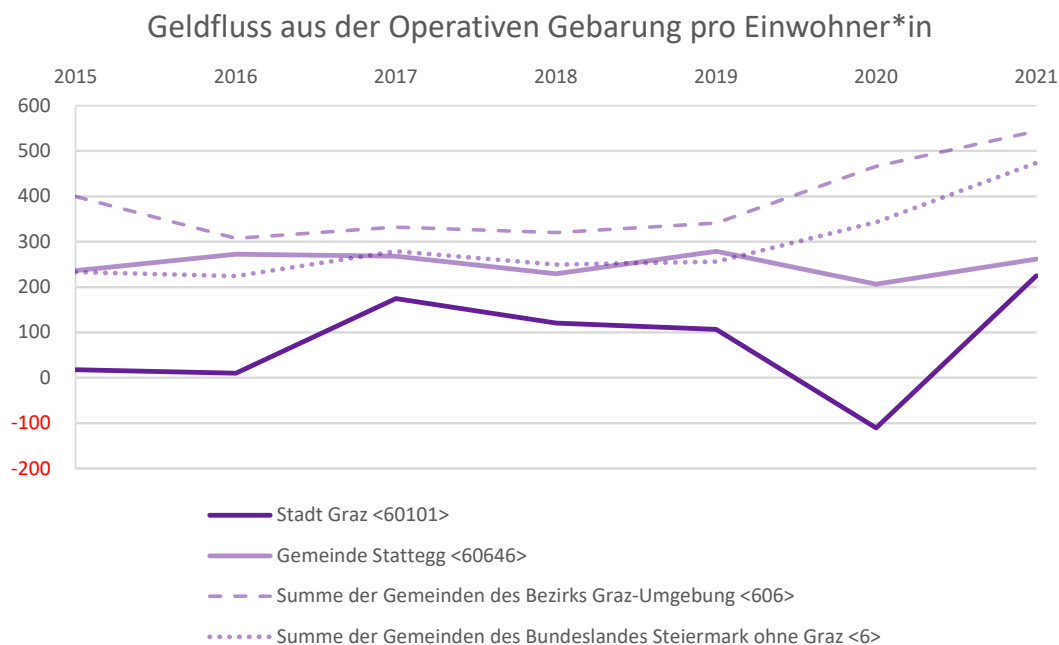


Abb. 2.44: Geldfluss aus der Operativen Gebarung pro Einwohner*in



2.12 Planungskultur und Beteiligung

Der zwölfte Analysebereich befasst sich mit der Planungskultur der zu behandelnden Gebietskörperschaften und dem Umgang mit Beteiligungsprozessen in der Ortsplanung von Stattegg und der Bezirksplanung von Andritz.

Kompetenzen & Konzepte

Dadurch, dass es sich in Andritz um einen Bezirk und in Stattegg um eine Gemeinde handelt gibt es in der Planungskultur große Kompetenzunterschiede. In Andritz ist die höchste politische Instanz der Bezirksrat, in Stattegg der Gemeinderat mit allen Kompetenzen der örtlichen Raumplanung.

Als wesentlicher Unterschied ist zu nennen, dass in Andritz das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz gültig ist und in Stattegg das Örtliche Entwicklungskonzept. Grundsätze des aktuell gültigen Stadtentwicklungskonzepts 4.0 der Stadt Graz sind in Abb. 2.45 zu erkennen.

In Stattegg gibt es kein Stadtentwicklungskonzept sondern ein örtliches Entwicklungskonzept. Aktuell ist die 4. Fassung davon verordnet, es ist jedoch bereits die 5. Fassung vom ÖEK in Erarbeitung und sollte zukunftsnahe erscheinen. In Abb. 2.46 sind die bedeutenden Themen der Konzepte sowie die Unterschiede erkennbar.

... Grundsätze: Graz
 "entwickelt sich zu einer „Smart City ...
 versteht sich als wesentlicher **Akteur der regionalen Entwicklung** ...
 stellt ein **ausgewogenes Gesamtsystem** dar ...
 bekennt sich zu einer **integrierten Stadtentwicklung** ...
 bietet **attraktive Lebensbedingungen** im gesamten Stadtgebiet ...
 bekennt sich zu einem **qualitätsvollen Wachstum** ...
 bietet **Urbanität und Vielfalt** ...
erhält seine **Handlungsspielräume** ...
 bekennt sich zu seiner **gelebten Baukultur** ...
 bekennt sich zum **Schutz seines Grünraums** ...

Abschließend lässt sich zur Planungskultur somit sagen, dass Kooperationen aufgrund der unterschiedlichen Kompetenzverteilungen von Bezirk und Gemeinde sehr schwierig ist. Wenn Kooperationen stattfinden geschieht dies meist über das Regionalmanagement steirischer Zentralraum.

Abb. 2.45: Grundsätze des Stadtentwicklungskonzepts 4.0 der Stadt Graz

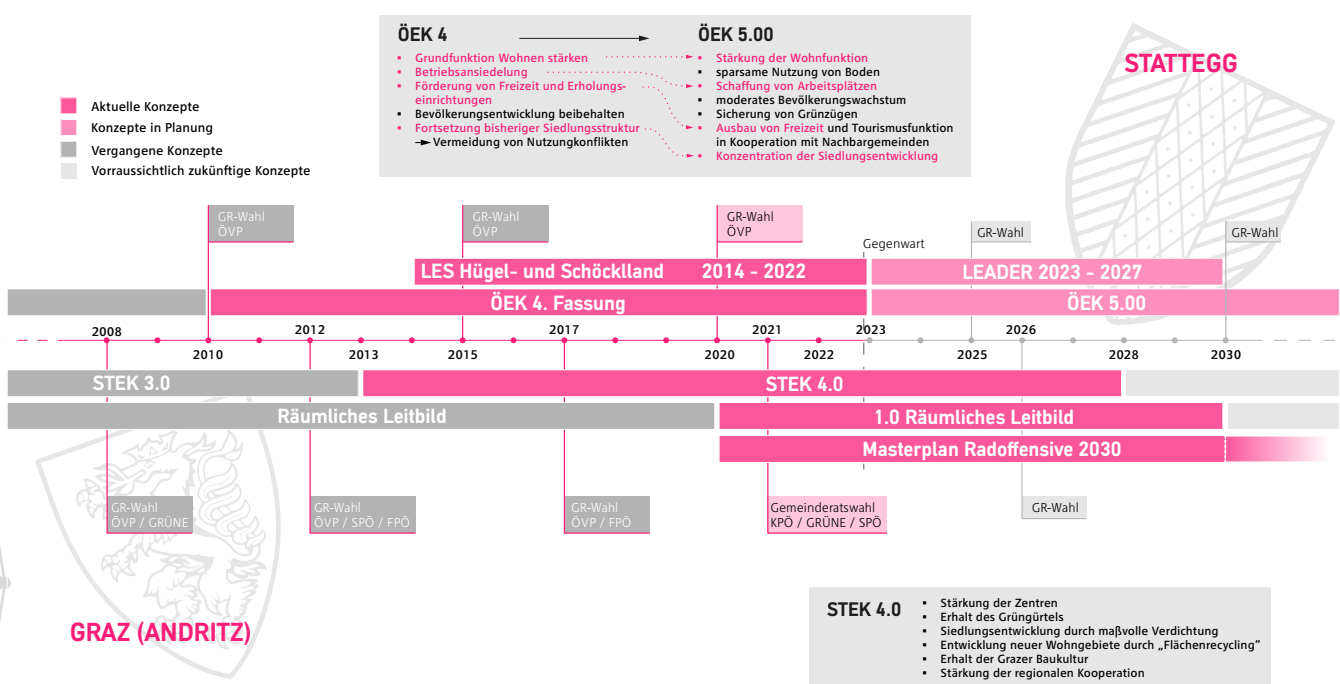
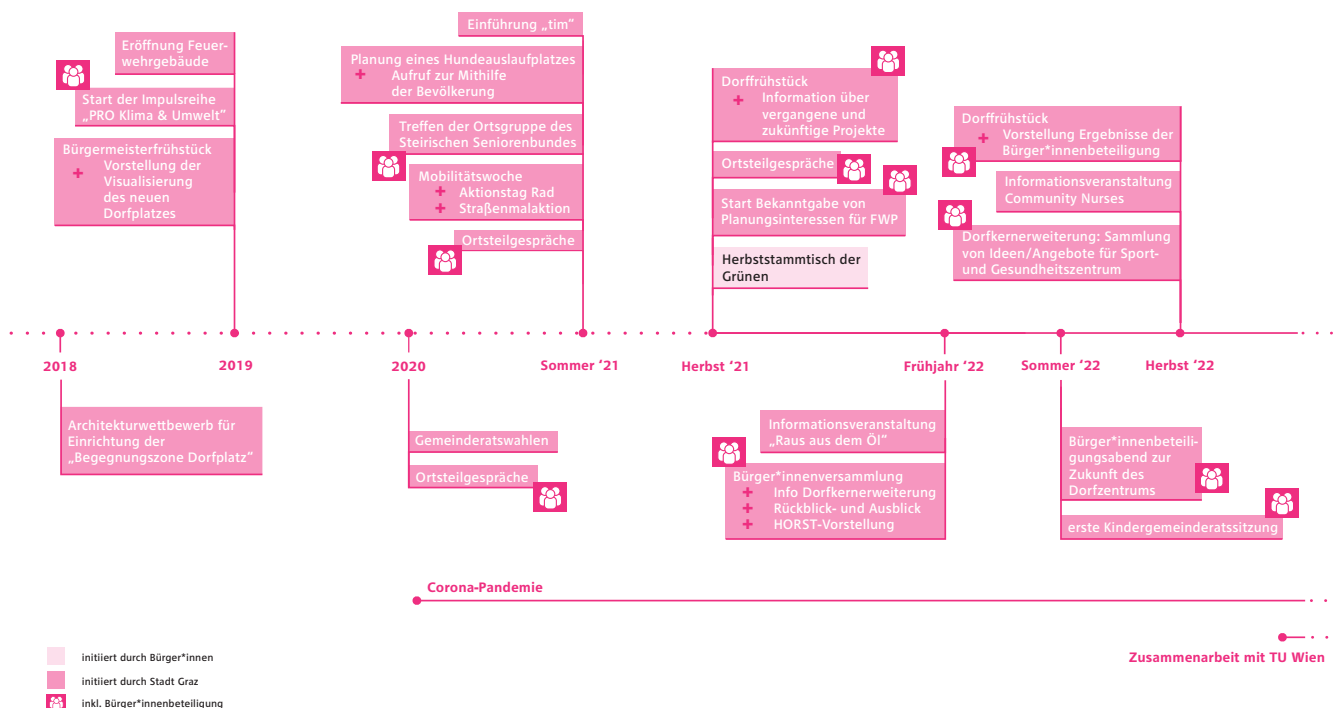


Abb. 2.46: Zeitstrahl - Planungskonzepte

Beteiligung in der Gemeinde Stattegg im Wandel der Zeit



Aufgrund der eher kleinen Anzahl an Einwohner*innen von Stattegg (circa 3000) ist das Verhältnis zwischen Politik und Bevölkerung sehr nah. Dies trägt dazu bei, dass ein reges Gemeindeleben mit Veranstaltungen vorhanden ist. Welche Beteiligungen in Stattegg stattfinden ist in Abb. 2.47 zu erkennen.

Abb. 2.47: Zeitstrahl - Beteiligungsformate in Stattegg

Im weiteren Sinne hat eine Stadt mehr Kapazitäten als eine dörfliche Gemeinde. Der Nachteil dabei ist, dass durch die Größe nicht alle Themen zu einem gleichen Ausmaß behandelt werden können. In Andritz finden sich somit wenige aktive Bürger*innenbeteiligungen aber dafür ein starkes zivilgesellschaftliches Engagement.

Beteiligung im Bezirk Andritz im Wandel der Zeit

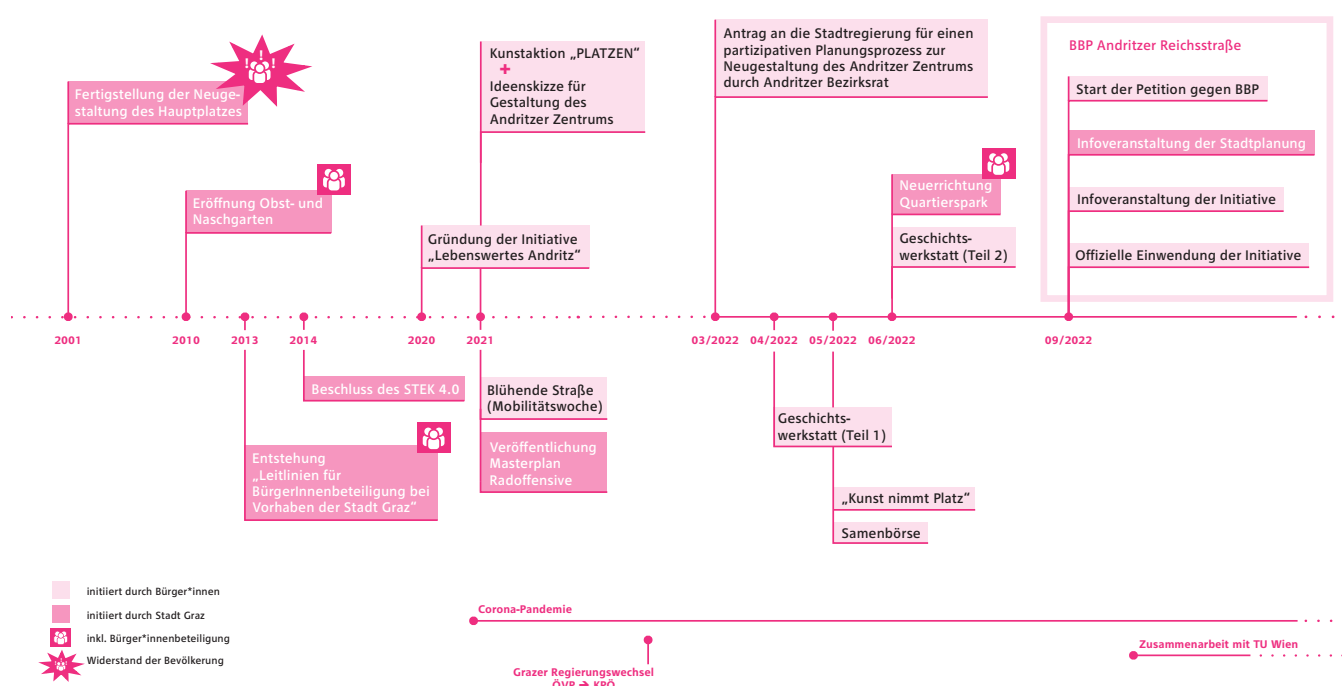


Abb. 2.48: Zeitstrahl - Beteiligungsformate in Andritz



3

SWOT

Die SWOT (kurz für Strengths = Stärken, Weaknesses = Schwächen, Opportunities = Chancen, Threats = Risiken) stellt eine Methode zur Kategorisierung von Erkenntnissen dar. Stärken und Schwächen stellen hierbei interne Faktoren dar, während Chancen und Risiken externe Thematiken abbilden. Die Fakten aus der

Bestandsanalyse werden den verschiedenen SWOT-Feldern zugeordnet und dadurch strukturiert. Dadurch können Ideen und Konzepte erarbeitet werden, die auf Stärken und Schwächen eingehen, aber auch relevante externe Faktoren einbezogen werden.



3 SWOT - Bewertung des Raumes

In den Abb. 3.1 bis 3.4 sind die Ergebnisse der gruppenübergreifenden, gemeinsamen SWOT-Analyse dokumentiert. In Abb. 3.5 werden basierend auf diesen Inhalten unsere Projektschwerpunkte visualisiert.



Abb. 3.1: Stärken

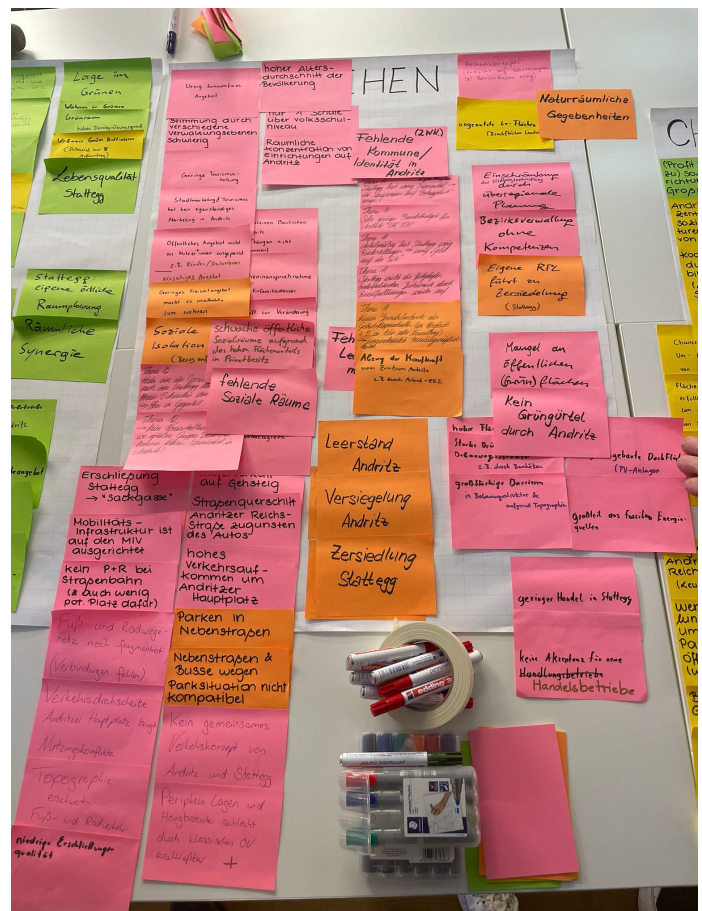


Abb. 3.2: Schwächen

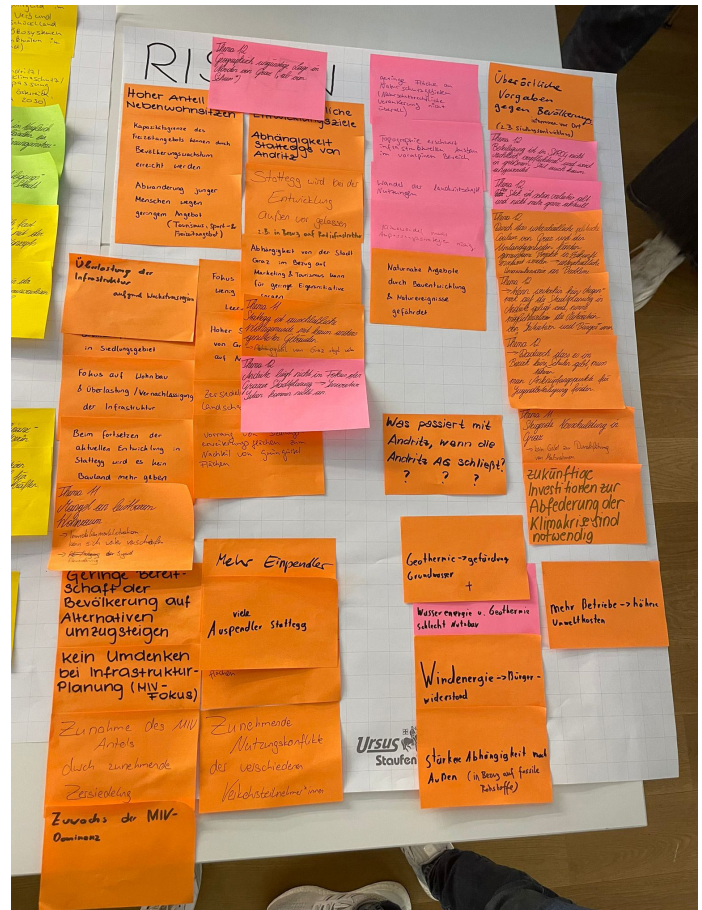


Abb. 3.4: Risiken

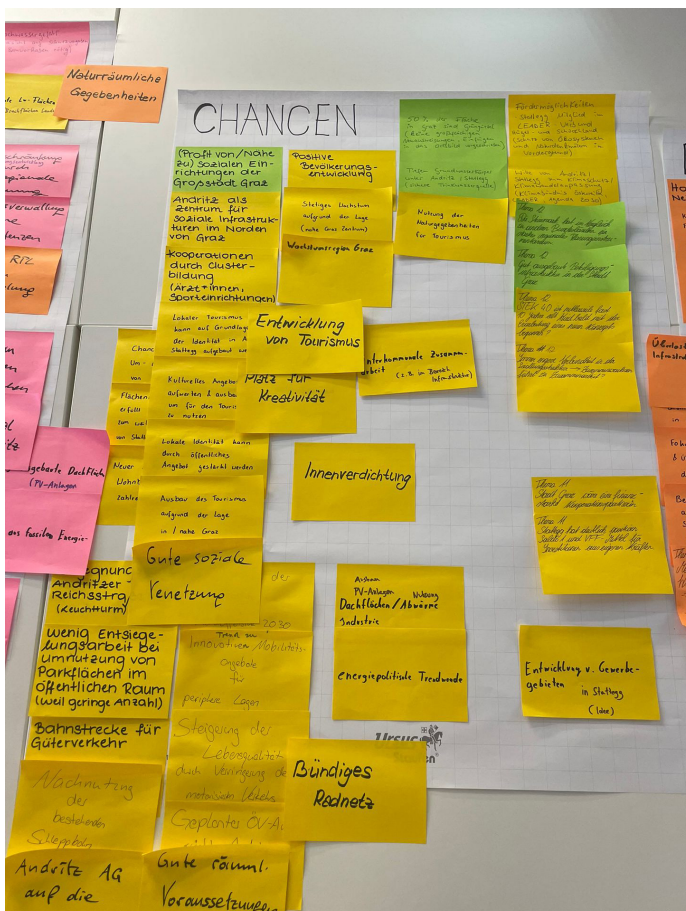


Abb. 3.3: Chancen



Im Rahmen des P2 entstand die SWOT während eines Workshops, bei dem alle Gruppen die wichtigsten Erkenntnisse ihrer Bestandsanalysethemen präsentierten und diese im Rahmen gemeinsamer Diskussionen den verschiedenen SWOT-Feldern zugeordnet haben. Die dadurch entstandene SWOT diente den Gruppen als Basis für Diskussionen und der Entwicklung erster Ideen & Konzepte. Die so entstandene Analyse ist in Abb. 3.5 dargestellt.

Stärken (S)

Die Stärken des Planungsraums finden sich vor allem in der Siedlungsentwicklung. Andritz bietet attraktive Unternehmensstandorte und weist nur wenig Zersiedlung auf. Auch Stattegg hat mit dem neuen örtlichen Entwicklungskonzept klare Siedlungsgrenzen definiert und die Zersiedlung so eingedämmt. Trotz seiner Nähe zum Grazer Zentrum kann insbesondere Stattegg viele Naherholungsgebiete aufweisen, was sich auch in einer hohen Lebensqualität und Zufriedenheit der Bevölkerung ausdrückt. Diese weist einen vergleichsweise hohen Bildungsstandard auf, wovon insbesondere die im Planungsraum sowie seiner Umgebung angesiedelten Unternehmen profitieren.

Schwächen (W)

Dem gegenüber stehen jedoch fehlende Ausbildungsmöglichkeiten jenseits der Volksschule, was den Planungsraum insbesondere für junge Familien unattraktiv macht. Dies wird durch den hohen Altersdurchschnitt ergänzt, auf den die bestehende Infrastruktur nicht ausreichend ausgelegt ist. Insbesondere Stattegg ist infrastrukturell fast vollständig auf Andritz angewiesen. Dieser starken Abhängigkeit steht jedoch ein nur unzureichend ausgebautes Netz des Öffentlichen Verkehrs gegenüber, was insbesondere Menschen ohne

Zugang zu Motorisiertem Individualverkehr die unabhängige Mobilität erschweren kann. Dieses Problem wird vor allem im Norden von Andritz und in Stattegg durch die vorherrschende Einfamilienhausbebauung verstärkt.

Chancen (O)

Die Nähe zum Grazer Stadtzentrum stellt für den Planungsraum eine große Chance dar, welche eng mit der Reaktivierung der Andritzer Schleppbahn als Anbindung an Graz und die Region verknüpft ist. Diese würde das bestehende ÖV-Angebot optimal ergänzen, welches bereits eine solide Basis für einen weiteren Ausbau bietet. Durch die bestehende Bündelung ähnlicher Nutzungen im Planungsraum besteht weiteres Potenzial für Verdichtungen, wobei hier auch die Kooperation über administrative Grenzen hinaus zu beachten ist, die weitere Synergien schaffen kann.

Risiken (T)

Auch Andritz und Stattegg bleiben von globalen Entwicklungen nicht verschont, die Reaktion auf Klimakrise und ähnliche Problematiken sind allerdings ausbaufähig, was langfristig zum Problem werden könnte. Dies drückt sich auch in einer geringen Bereitschaft der Bevölkerung, auf andere Mobilitätsformen umzusteigen, aus. Verstärkt wird dieses Problem durch ein prognostiziertes Bevölkerungswachstum, das die Infrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen bringen kann. Zusätzlich dazu ist langfristig nur der Wohnraumbedarf gedeckt, wobei hier zu beachten ist, dass die Teilräume unterschiedliche Entwicklungsziele aufweisen.

S

- neues ÖEK in Stattegg mit strikteren Siedlungsgrenzen
- Hohe Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem Planungsraum
- Hoher Bildungsstandard
- Gute räumliche Voraussetzungen für Unternehmen
- Intensive Kooperation beim Hochwasserschutz
- Attraktive Naherholungsgebiete in der Umgebung
- Verhältnismäßig wenig Zersiedelung
- Nutzungscluster im Bestand

W

- Wenige konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeit im öffentlichen Raum
- Fehlende Ausbildungsmöglichkeiten nach Volksschule
- Hoher Altersdurchschnitt in der Bevölkerung
- Stattegg stark von Andritz abhängig
- Fragmentiertes Fuß- und Radwegenetz
- tlw. schlechte ÖV-Anbindung wegen Siedlungsstruktur
- MIV als Hauptverkehrsmittel
- Einfamilienhausbebauung als Standard

O

- Attraktivierung bestehender Grün- und Freiräume in Andritz und Stattegg
- ÖV Angebot bildet solide Grundlage für weiteren Ausbau
- Synergien durch räumliche Nähe ähnlicher Nutzungen
- Reaktivierung der Andritzer Schleppbahn
- Nähe zum Grazer Stadtzentrum
- Kooperation über administrative Grenze hinaus
- Handelszentren

T

- Potenziell inadäquate Anpassung an Auswirkungen der Klimakrise
- Bereitschaft der Bevölkerung zu Umstieg auf alternative Mobilitätsformen
- Entwicklungsschwerpunkte der Stadt Graz liegen nicht im Norden
- Unterschiedliche Entwicklungsziele von Stattegg und Andritz
- Nur Wohnbedarf ist gedeckt
- Bevölkerungswachstum (Infrastrukturen)

Abb. 3.5: SWOT

4

SZENARIEN

Dieses Kapitel beschreibt anhand dreier Szenarien mögliche Entwicklungen in Stattegg und Andritz. Jedes Szenario setzt bei verschiedenen Stellen an und zeigt, welche Potenziale oder Risiken der Raum aufweist. Die Szenarien gehen überspitzt auf aktuelle und sich abzeichnende Problemstellungen ein und versuchen Lösungsmöglichkeiten und vermeidbare Probleme aufzuzeigen. Damit dienen sie als Basis für die Erarbeitung raumplanerischer Lösungen, die im weiteren Verlauf dargestellt werden.

Die drei Szenarien stellen sowohl positive als auch negative Entwicklungsmöglichkeiten dar und setzen voraus, dass Andritz und Stattegg langfristig noch enger zusammenwachsen bzw. kooperieren.

Sie stellen dar, wie sich das Gebiet durch eine aktive Gestaltungspolitik entwickeln und verändern kann und stellen ein Gegenstück zum Nullszenario dar, in dem alles bleibt, wie es ist:

In diesem Fall werden durch die Stattegger und Andritzer Politik kaum Akzente gesetzt. Bestehende Problematiken, wie die steigenden Grundstückspreise oder der fehlenden hochrangigen Ausbildungsmöglichkeiten werden sich weiter verschärfen. Parallel dazu wird auf aktuelle Risiken, wie zum Beispiel den Klimawandel, kaum eingegangen und die bestehende, an sich gute, Infrastruktur nicht daran angepasst. Dadurch verliert das Gebiet langfristig an Attraktivität und Lebensqualität.

Szenario

Ein Szenario kann definiert werden sowohl als «die Beschreibung einer möglichen zukünftigen Situation als auch das Aufzeigen des Entwicklungsverlaufs, der zu dieser zukünftigen Situation hinführt». Die Zukunftssituationen können trendmäßige, aber auch extreme Entwicklungen der einbezogenen Faktoren darstellen. (Wirtschaftslexikon, 2020)



4.1 Krisenfest... als Manifest

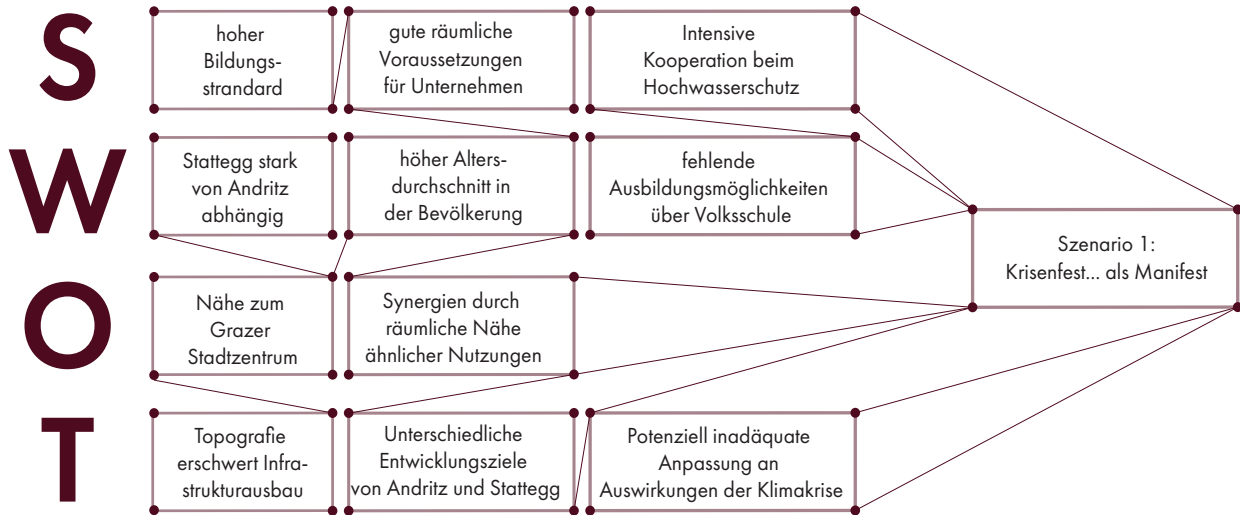


Abb. 4.1: Herleitung des Szenario 1

Die Rahmenbedingungen verändern sich – Die Infrastruktur passt sich an.

Andritz und Stattegg führen einen offenen Dialog mit den Akteur*innen und Nutzer*innen des Planungsraums, aber auch miteinander, um die Infrastruktur gemäß des breiten Bedürfnisspektrums adaptieren zu können. Die nachfolgend dargestellten Szenarien unterscheiden dabei nicht zwischen Andritz und Stattegg, sondern zeigen ein grenzüberschreitendes Bild der Zukunft.

Es herrscht Konsens, dass sämtliche Planungshandlungen in globale Rahmenbedingungen eingebettet sind und Krisen wie jene des Klimas, der Energie, etc. nicht negiert werden können. Das Bestreben ist, die Infrastruktur entsprechend zukunftsweisend und resilient auszugestalten.

Infrastruktur für alle denken

Andritz und Stattegg sind sich den Dynamiken in der Bevölkerung bewusst geworden: Das Angebot im öffentlichen Raum wurde einerseits an die ältere Bevölkerung angepasst, andererseits wurden Initiativen, wie der Ausbau des Kinderbetreuungsangebots sowie der Bau von Spielplätzen, gesetzt, um den Raum für junge Familien attraktiver zu gestalten. Genügend Parkbänke und saubere, öffentliche und kostenlose WC-Anlagen attraktiveren den Aufenthalt in den konsumfreien Räumen des Planungsgebiets.

Ein neuer Fokus wird auch auf leistbaren Wohnraum gesetzt, denn die hohen Bodenpreise der Vergangenheit haben ein Ansiedeln für junge Erwachsene häufig schwierig gestaltet. In Stattegg ist aus einer raumplanerischen Erkenntnis ein Umdenken in der Grundstücksbewirtschaftung hervorgegangen. Eine Mindestgrundstücksgröße von 800m² gehört der Vergangenheit an, was dichtere Bebauung, geringere Zersiedelung sowie niedrigere Grundstückspreise in der Gemeinde zu Folge hat.

Die Eigenart des Raumes wird als dessen Stärke

wahrgenommen. Der sogenannte „Fleckerlteppich“ ist zониert und wird punktuell nachverdichtet, sei dies durch Gebäude oder Freiflächen. Nutzungskonflikte können durch das ausdifferenzierte Angebot an Frei- und Grünflächen größtenteils abgewendet werden.

Entlastung von Infrastruktur durch aktive Mobilität

Die Planungstragenden bemühen sich um ein Fördern der aktiven Mobilität, was langfristig die Überlastung von medizinischen Infrastrukturen reduzieren kann. Weitblick und kooperative Planungsansätze haben Andritz und Stattegg in eine Vorreiter*innenrolle in Punkto Qualität von Wohnstandorten gebracht. Insbesondere, indem für Alle zugängliche Begegnungsräume geschaffen wurden, identifiziert sich die Bevölkerung mehr mit dem Planungsraum und hat ein besseres Vertrauensverhältnis in Verwaltung und Politik.

Obwohl sich Andritz und Stattegg als attraktive Lebensmittelpunkte für junge Menschen etabliert haben, wurde der öffentliche Raum auch an die Bedürfnisse der alternden Bevölkerung angepasst. Fußwegverbindungen sind barrierefrei, öffentliche Einrichtungen und insbesondere medizinische Dienstleistungen geclustert oder schnell und unkompliziert erreichbar. Jene Adaptierungen kommen auch mobilitätseingeschränkten Personen oder Kinderwagennutzer*innen zugute.

Auch der öffentliche Verkehr wurde weiter verbessert. Die aktuellen Verbindungen bestehen zwar nach wie vor, allerdings wurde der Takt speziell bei den Regionalbuslinien verdichtet. Direkte Fußwege erlauben schnelles zum-Bus-Gelangen und auch der Wartebereich ist Nutzer*innenfreundlich ausgestaltet: überdachte und begrünte Wartehäuschen, die zugleich als Ort des Zusammenkommens

fungieren, erhöhen die Fahrgastzahlen des ÖV. Dennoch ist in den peripheren Teilen von Stattegg das Auto immer noch das Hauptverkehrsmittel.

Bildung als Grundlage einer nachhaltigen Wirtschaft

Ein weiterer Anreiz für junge Familien ist zweifelsfrei das neu ausgebaute Bildungsangebot nach der Volksschule. Inzwischen gibt es in Andritz eine neue AHS, sowie eine HTL, die in Kooperation mit der Andritz AG einen Fokus auf Maschinenbau legt. Die Andritz AG erfährt durch die Zusammenarbeit einen starken Zustrom an Fachkräften und damit große wirtschaftliche Erfolge, was zur Festigung des Standorts in Andritz führt. Aufgrund des ausgeweiteten Angebots für Jugendliche im Bildungssektor pendeln deutlich weniger junge Menschen aus Andritz heraus bzw. von Stattegg nur bis Andritz und nicht weiter. Durch die erhöhte Frequenz wird der öffentliche Raum vor allem durch junge Menschen mehr genutzt und daraufhin weiter ausgebaut.

Die Andritz AG soll aber nicht die einzige Wirtschaftstreiberin der Region bleiben: Durch Home-Office und Remote-Arbeitsangebote, auch in Coworking-Spaces, werden Produktivität und Innovation gesteigert. Indem damit die Anzahl der Arbeitswege reduziert wird, gelingt zugleich eine Entlastung der Mobilitätsinfrastruktur.

Um die Erwerbstätigenquote weiter anzuheben wird das Kinderbetreuungsangebot ausgebaut. Der Planungsraum nimmt präventiv Stellung zu Themen wie Altersarmut und ermöglicht durch eine aktive Beschäftigungspolitik insbesondere Frauen die Teilhabe am Erwerbsleben.



Resiliente Infrastruktur

Stattegg und Andritz sind jedoch nicht nur auf den demografischen Wandel aufmerksam geworden, sondern setzen auch einen starken Fokus auf die Folgen des Klimawandels, wie beispielsweise die damit verbundenen höheren Temperaturen sowie häufiger werdenden Naturgefahren: Die Gemeinde und der Stadtbezirk haben sich verpflichtet, die natürlichen Ressourcen auf ihrem Verwaltungsgebiet so effizient wie möglich zu nutzen. Dieser Wille spiegelt sich auch im Flächenwidmungsplan wider.

Im Gebiet verteilt sind, auf dafür gut geeigneten Flächen, Photovoltaikanlagen installiert und auch das ein oder andere Windrad ist auf den Ausläufern des Schöckls zu finden. Der Konflikt dieser mit dem Naturraum und dem Tourismus ist nicht zu verleugnen. Gegenstimmen und Aufrufe gibt es ständig, doch die nachhaltige Energieproduktion hat sich zumindest teilweise im Gebiet etabliert. Im Sinne der Anpassung an den Klimawandel reagieren die Gemeinde Stattegg und der Bezirk Andritz mit dem Ausbau des gemeinsamen Hochwasserschutzes, um auch für zukünftige Gefahren gerüstet zu sein. Außerdem wird speziell im öffentlichen Raum in beiden Teilen des Gebiets auf extensive Begrünung geachtet, welche den Straßenraum kühlen soll. Auch die Nachrüstung der zahlreichen Einfamilienhäuser wird auf vielfältige Art und Weise unterstützt, um einen möglichst ressourcenschonenden Umgang mit dem Klima zu gewährleisten. Dadurch wurde der Planungsraum nicht nur attraktiver, die Durchschnittstemperatur in den dicht bebauten Bereichen des Planungsraums ist auch um 1 Grad gesunken.

Kooperation & Entwicklung

Sämtliche Ansprüche an die Infrastrukturen werden sowohl in Andritz als auch in Stattegg in regelmäßigen Abständen evaluiert und mit den Bedürfnissen der Bevölkerung abgestimmt. Dabei stimmen sich die beiden Teilräume punktuell, bei gewissen Themen, wie dem Hochwasserschutz auch verpflichtend, aufeinander ab, bleiben aber in ihrer Infrastrukturplanung grundsätzlich unabhängig. Durch diese frühzeitige Abstimmung ist aber für den Krisenfall, sollte es beispielsweise zu einem Blackout kommen, ein Kooperationsnetzwerk etabliert, das wiederum das Abfedern solcher effizienter und einfacher macht.

Vorher**Nachher**

Abb. 4.2: Vorher/Nachher Schaubild Szenario 1



4.2 Mobil, Mobiler, Automobil

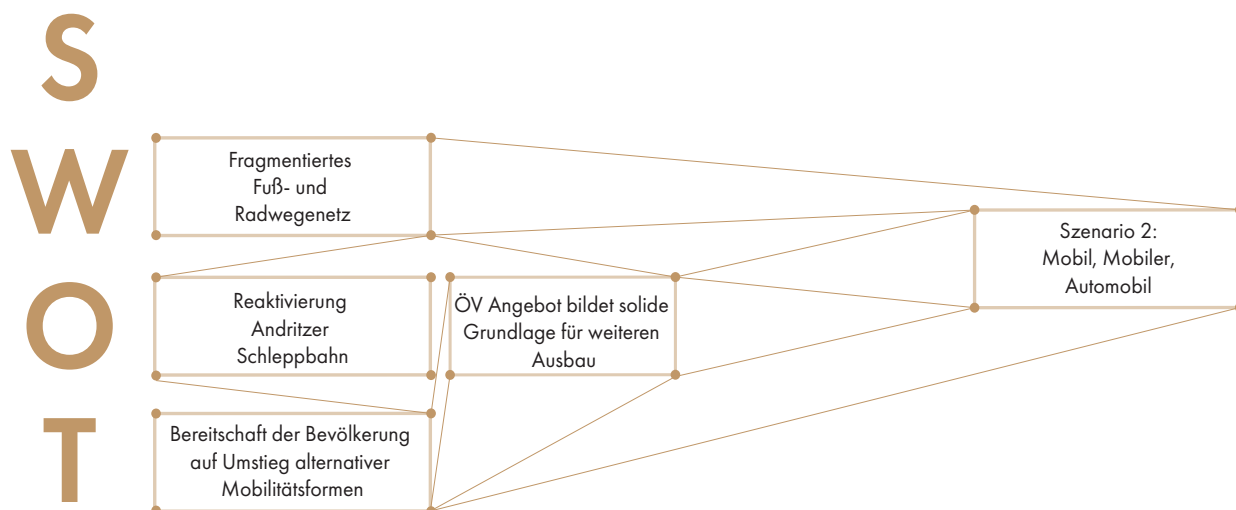


Abb. 4.3: Herleitung des Szenario 2

In der Andritzer Hauptstraße reihen sich heute protzige SUVs und schnittige Sportwagen Stoßstange an Stoßstange, frei nach dem Motto je mehr PS desto besser! Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sucht man vergeblich, denn wer will sich schon in so einer Verkehrshölle aufhalten. Der ÖV-Knoten am Andritzer Hauptplatz wurde zu Gunsten eines mehrspurigen Kreisverkehrs aufgelöst und die Trasse der Straßenbahn wurde zu einer Schnellstraße umgebaut, um das gestiegene MIV-Aufkommen aufnehmen zu können – denn: „Another lane will fix it“.

MIV

MIV bedeutet motorisierter Individualverkehr; damit wird eine Ortsveränderung von Personen beschrieben, welche sich mit einem motorisierten Verkehrsmittel ihrer Wahl fortbewegen. Dabei kann es sich um einen Fahrer oder Mitfahrer handeln. Neben Autos zählen auch Motorräder oder Mopeds dazu. Das Gegenteil von MIV ist der NMIV (nicht motorisierter Individualverkehr) (Vgl. arl-net.de).

Alternativen zum Auto

Durch konsequente Benachteiligung von NMIV & ÖV ist die Vormachtstellung des MIVs unangefochten. Selbst kürzeste Strecken werden mangels attraktiver & sicherer Alternativen mit dem Auto zurückgelegt.

Der öffentliche Verkehr wurde bereits vor Jahren auf ein Minimum reduziert. Während die Straßenbahn der neuen Schnellstraße Andritz – Zentrum Graz weichen musste, wurden die Buslinien immer weiter ausgedünnt und letzten Endes ganz eingestellt. Ähnlich erging es den einst mühsam erkämpften Fuß- und Radwegen. Um Platz für mehr Autos zu schaffen, wurden die Netze zerstückelt oder Radwege zu Straßen umgebaut. Zebrastreifen wurden zu Gunsten eines ungehinderten MIVs entfernt und Gehsteige für zusätzliche Fahrspuren geopfert. Die wenigen bestehenden Freiflächen wurden zur Ausweitung des Parkplatzangebots herangezogen. Zur Entlastung des bestehenden Straßennetzes wurde die Andritzer Schleppbahn als zusätzliche Straßenverbindung zwischen der Andritz AG und der A9 umgebaut.

Auch Stattegg ist von Straßenausbauten nicht verschont geblieben. Um die A9 zwischen Graz und dem Knoten Peggau-Deutschfeistritz zu entlasten wurde die Brucker Schnellstraße S35 mittels eines Tunnels unter der Leber und einer Trasse im Talkessel von Stattegg bis zum Andritzer Hauptplatz verlängert wo sie an die Schnellstraße ins Grazer Zentrum anschließt.

Was wäre wenn?

Doch was bedeutet all dies für die Bevölkerung? Durch den stark gestiegenen Individualverkehr ist die Luftqualität in Andritz und Stattegg deutlich gesunken und der Smog, für den das Grazer Becken bekannt ist, noch häufiger geworden. Dies hat insbesondere in der überdurchschnittlich alten Bevölkerung gravierende Auswirkungen. Dazu kommt insbesondere für Personen, die aus verschiedenen Gründen kein Auto nützen können, ein stark gestiegenes Unfallrisiko aufgrund der inadäquaten und unsicheren Infrastruktur.

Durch den starken Ausbau der MIV-Infrastruktur ist die Aufenthaltsqualität in Andritz und Stattegg massiv gesunken. Für Personen, die über ein Auto verfügen ist das kein Problem, Ihnen steht durch das ausgebaute Straßennetz eine Möglichkeit, schnell Freiräume im Grazer Umland zu erreichen, zur Verfügung. Insbesondere für Kinder & Jugendliche bzw. Senior*innen hat sich die Lebensqualität jedoch stark verschlechtert. Eine unabhängige Mobilität ist für sie kaum noch möglich, wodurch Alltag und Sozialleben massiv eingeschränkt werden.

Der Autoverkehr wirkt sich auf vielfältige Weise auch auf die Gesundheit der Bevölkerung aus. Luftverschmutzung und Lärmbelastung führen zu einer deutlich erhöhten Sterblichkeit, insbesondere bei Älteren. Gleichzeitig macht sich insbesondere bei Erwachsenen bemerkbar, dass aktive Mobilität

in ihrem Leben keine Rolle spielt. Viele Kinder & Jugendliche haben Schwierigkeiten, selbstständig mobil zu sein, da sie überall mit dem Auto hingebacht werden.



Abb. 4.4: Vorher/Nachher Schaubild Szenario 2

Leitbild

Leitprojekte

Fazit

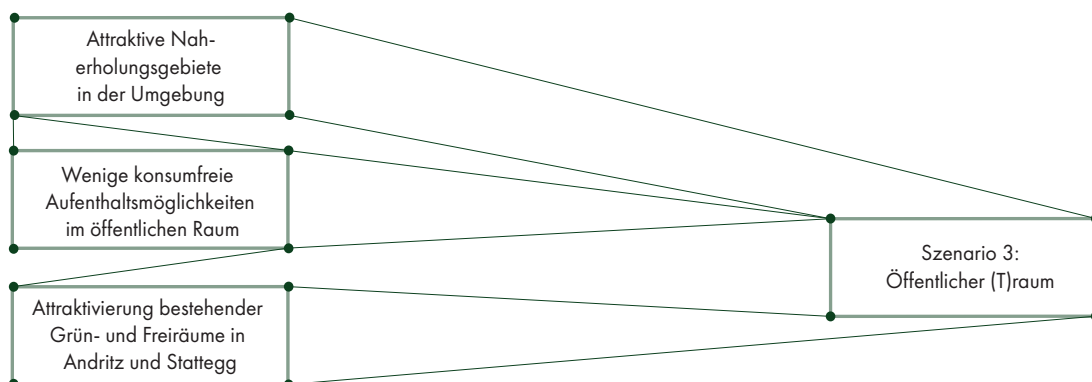
Quellen

VERNETZT



4.3 Öffentlicher (T)raum

S
W
O
T



Öffentlicher Raum

In Österreich wird der öffentliche Raum über die Straßenverkehrsordnung geregelt. Dabei wird darin definiert, dass der öffentliche Raum für alle zugänglich ist, insbesondere für Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer*innen oder Fußgänger*innen (Vgl. Nextroom.at). Wird einen Schritt weitergedacht kann beim öffentlichen Raum sogar schon von „Alltagsraum“ gesprochen werden. Die Bevölkerung ist auf öffentliche Räume angewiesen um Platz zum aufhalten und für ihren Alltag zu haben (Vgl. wien.gv.at).

In den letzten Jahren wurden viele der bereits existierenden Grün- und Freiflächen umgestaltet und dabei eine Vielzahl attraktiver Aufenthaltsräume geschaffen. Insbesondere der Andritzer Hauptplatz hat durch Verkehrsberuhigung und Entsiegelung eine hohe Aufenthaltsqualität entwickelt. Gleichzeitig wurden die bestehenden Grünräume entlang des Andritzbachs sowie des Schöckelbachs attraktiviert. Angesichts des überdurchschnittlich hohen Altersdurchschnitts in Andritz und Stattegg wurde ein besonderer Fokus auf die Schaffung inklusiver Freiflächen gelegt, von denen alle Altersgruppen profitieren.

Abb. 4.5: Herleitung des Szenario 3

Grünachsen entlang der Bäche

Die bestehenden Grünflächen entlang der Bäche insbesondere in Andritz wurden systematisch aufgewertet und miteinander verknüpft und bilden attraktive Grünraumkorridore. Die begleitenden Fuß- und Radwege ermöglichen sichere und emissionsarme Mobilität insbesondere für ältere Personen und Kinder. Der abwechslungsreiche Naturraum bietet Spielmöglichkeiten für Kinder aber auch konsumfreie und ruhige Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche und Erwachsene. Insbesondere in den Sommermonaten bieten diese schattigen Räume in der Nähe des Wassers Abkühlung und eine Pause vom Alltagsstress.

Grünachse

Lineare Freiraumelemente von übergeordneter Bedeutung bis 30 m Breite, landschaftlich geprägte Abschnitte treten in den Vordergrund, die straßenbegleitenden Grünstrukturen (Baumzeilen, Heckenzüge, Wiesenflächen o. a.) werden zum raumbestimmenden Alleinstellungsmerkmal. (STEP, 2015)

Ergänzende öffentliche Parks

Doch auch andere, bisher brachliegende oder kaum genutzte, Grünflächen wurden aufgewertet. Der zentrumsnahe Andritzer Obst- und Naschgarten wurde vergrößert und um interaktive Lern- und Spielelemente ergänzt. Während der Garten ehrenamtlich durch ältere Personen gepflegt wird, ist er ein Fixpunkt als Ausflugsziel für Schulen geworden, die Schüler*innen spielerisch die Natur näherbringen möchten.

Gestiegene Attraktivität als Sprungbrett für Kultur & Wirtschaft

Durch die stark gestiegene Freiraumqualität ist es zu einem deutlichen Zuzug junger Menschen gekommen, die sowohl Stadtnähe als auch attraktive Grünräume suchen. Dadurch, dass sich sowohl Kinder als auch Erwachsene vermehrt draußen aufhalten, lernen sich die Menschen besser erkennen und die "städtische Anonymität" ist nicht mehr so stark spürbar. Eltern die am verkehrsberuhigten Andritzer Hauptplatz einen Kaffee trinken, während ihre Kinder am Andritzbach spielen, gehören zum täglichen Bild.

Die bessere Vernetzung der Bevölkerung hat ein Aufblühen des Vereinslebens mit sich gebracht, was zu einem starken Anstieg lokal organisierter Kultur- und Sportveranstaltungen geführt hat. Die Bevölkerung genießt die vielfältigen Freizeitangebote und auch Menschen von Außerhalb schätzen die Vielfältigkeit von Andritz und Stattegg.

Des Weiteren kurbelt die neugewonnene Attraktivität die Wirtschaft an, da die Menschen vermehrt Essen gehen oder in den Zentren einkaufen gehen. Dies führt auch dazu, dass sich weitere Geschäfte in der Region ansiedeln, was die Vielfalt weiter erhöht.



Abb. 4.6: Vorher/Nachher Schaubild Szenario 3

Leitbild

Leitprojekte

Fazit

Quellen

VERNETZT



4.4 Bewertung der Szenarien

Die drei in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Szenarien zeichnen verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten für den Planungsraum mit entsprechenden Auswirkungen auf die Bevölkerung (Abb. 4.7). Insbesondere am Faktor Lebensqualität lassen sich die unterschiedlichen Schwerpunkte und Entwicklungsrichtungen der Szenarien ablesen.

Es zeigt sich, dass weder das Szenario 0, also die derzeitige Entwicklungsrichtung, noch die Förderung des MIV Ergebnisse produzieren, von denen die Bevölkerung profitiert. Dies steht im starken Gegensatz zu den Szenarien Öffentlicher (T)raum und Krisenfest als Manifest, deren Fokus auf einer Verbesserung der Lebensqualität in bestehenden Räumen sowie der Schaffung von klima- und zukunftsfitter Infrastruktur liegt.

Im Umkehrschluss kann auch das Szenario Mobil, Mobiler, Automobil als Handlungsanweisung verstanden werden: Der MIV wird auch in Zukunft seine berechnete Rolle haben, doch um auch im Bereich Mobilität umweltfreundlicher zu werden, ist ein Fokus auf nachhaltigere Mobilitätsformen notwendig, durch die Lebensqualität, Flexibilität und Gesundheit gesteigert werden können.

Diese Gedanken bilden die Basis für die folgend dargestellten Leitziele und definieren dadurch indirekt auch die Ausrichtung des Leitbilds sowie der Leitprojekte.

Nullszenario

Klimaresilienz	—
Grundversorgung	—
Mobilität	—
Lebensqualität	—
Freizeit- und Kulturangebot	—
Wirtschaftsentwicklung	—



Krisenfest... als Manifest

Klimaresilienz	≡
Grundversorgung	—
Mobilität	—
Lebensqualität	≡
Freizeit- und Kulturangebot	—
Wirtschaftsentwicklung	≡



Mobil, Mobiler, Automobil

Klimaresilienz	≡
Grundversorgung	—
Mobilität	—
Lebensqualität	≡
Freizeit- und Kulturangebot	—
Wirtschaftsentwicklung	—



Öffentlicher (T)raum

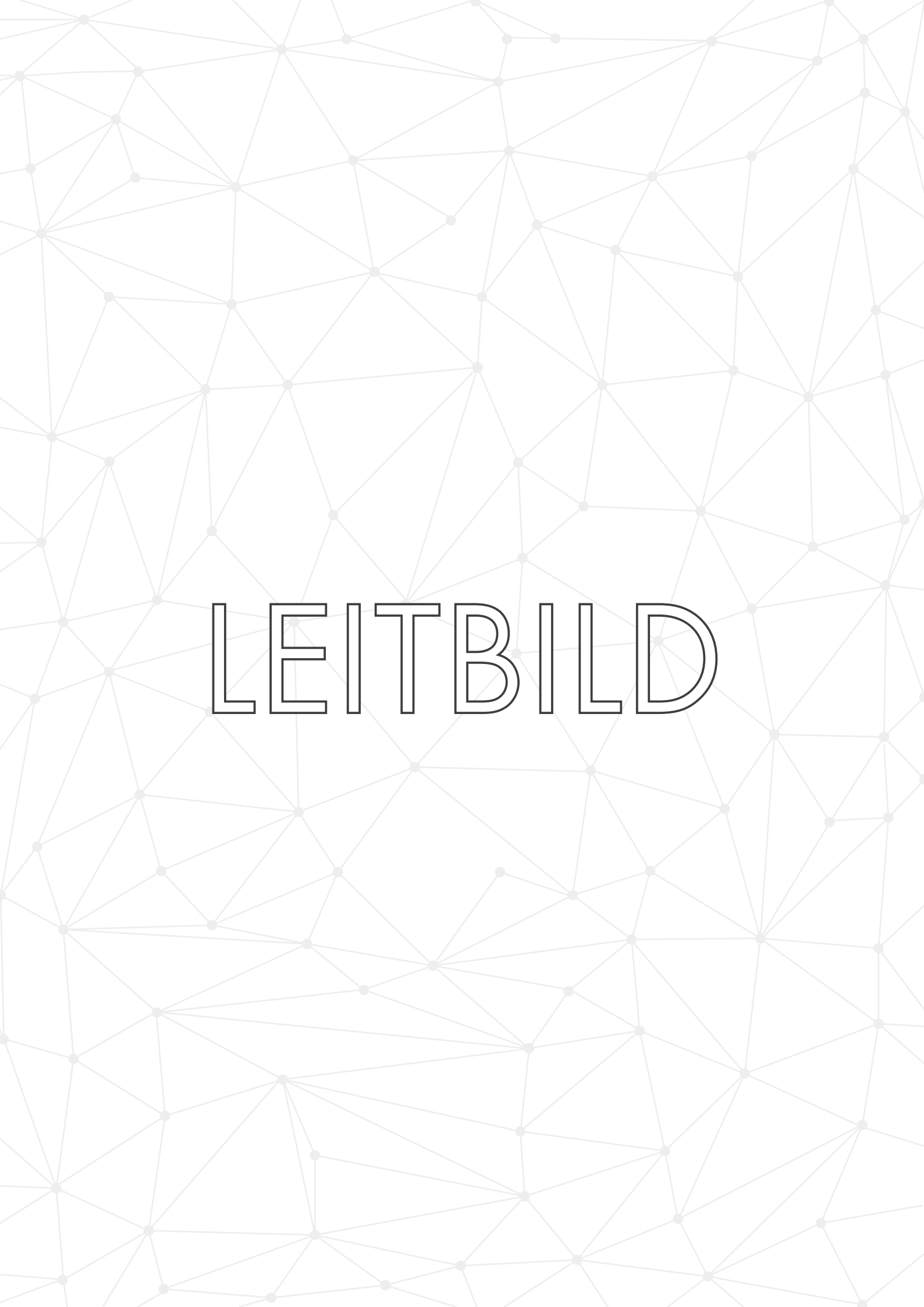
Klimaresilienz	≡
Grundversorgung	—
Mobilität	—
Lebensqualität	≡
Freizeit- und Kulturangebot	≡
Wirtschaftsentwicklung	—



Abb. 4.7: Bewertung der Szenarien

The image features a large, white, stylized number '5' with a thin black outline, centered on a background of a light gray network pattern. The pattern consists of numerous small, dark gray dots connected by thin, light gray lines, creating a complex, interconnected web of triangles and polygons. The number '5' is positioned in the center of the frame, with its top horizontal bar and the lower curve of the '5' clearly defined against the background.

5

The background of the image is a light gray field filled with a complex, interconnected network of thin gray lines. These lines connect numerous small, dark gray dots scattered across the entire surface, creating a web-like or molecular structure. The overall effect is one of a dynamic, interconnected system.

LEITBILD



5.1 Für wen planen wir?

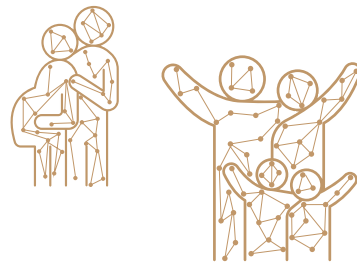
Die Raumplanung als nur bedingt objektive Disziplin steht regelmäßig vor dem Dilemma, dass ihre Arbeit einen Großteil der Bevölkerung betrifft und diese nach Möglichkeit auch positiv betreffen soll. In den seltensten Fällen repräsentiert das Planer*innenteam jedoch die Vielfältigkeit unserer Gesellschaft. Deswegen ist es wichtig, im Planungsprozess einen besonderen Fokus auf all jene zu legen, deren Lebensrealität nicht dem Durchschnitt betrifft (Abb. 5.1).

Dies betrifft insbesondere junge, aber genauso auch alte Menschen, die besondere Ansprüche haben, auf die entsprechend Rücksicht genommen werden muss. Doch auch mobilitätseingeschränkte oder anders beeinträchtigte Personen haben Nutzungsanforderungen, die im Planungsprozess berücksichtigt werden müssen. In diesem Sinne sollen im Rahmen dieses Konzepts explizit die Bedürfnisse dieser Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden, mit dem Ziel ein integratives Konzept zu schaffen. Das Kapitel 6.4 geht vertieft auf den Planungs- und Beteiligungsprozess ein und beleuchtet die Konzepte mit denen wir unser Ziel der integrativen Planung zu erreichen.

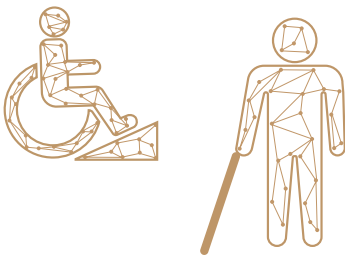


Wir planen für alle,
insbesondere für...

... Junge Familien



... Mobilitätseingeschränkte Personen



... Alternde Menschen



... Schüler*innen und Jugendliche in Ausbildung

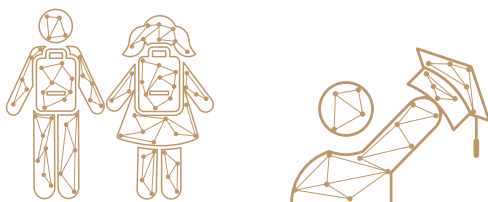
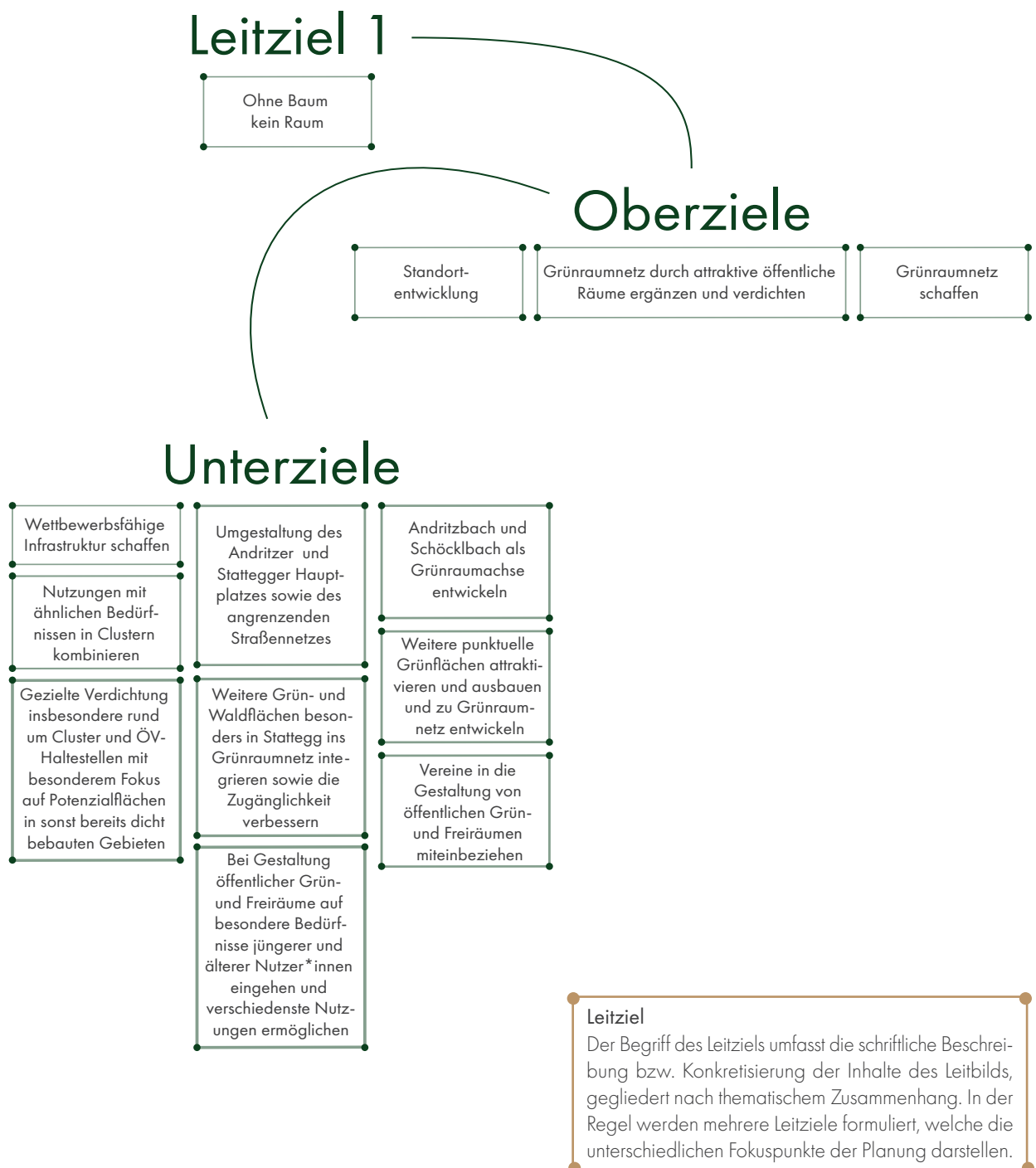


Abb. 5.1: Für wen planen wir?



5.2 Übersicht: *Leitziele*



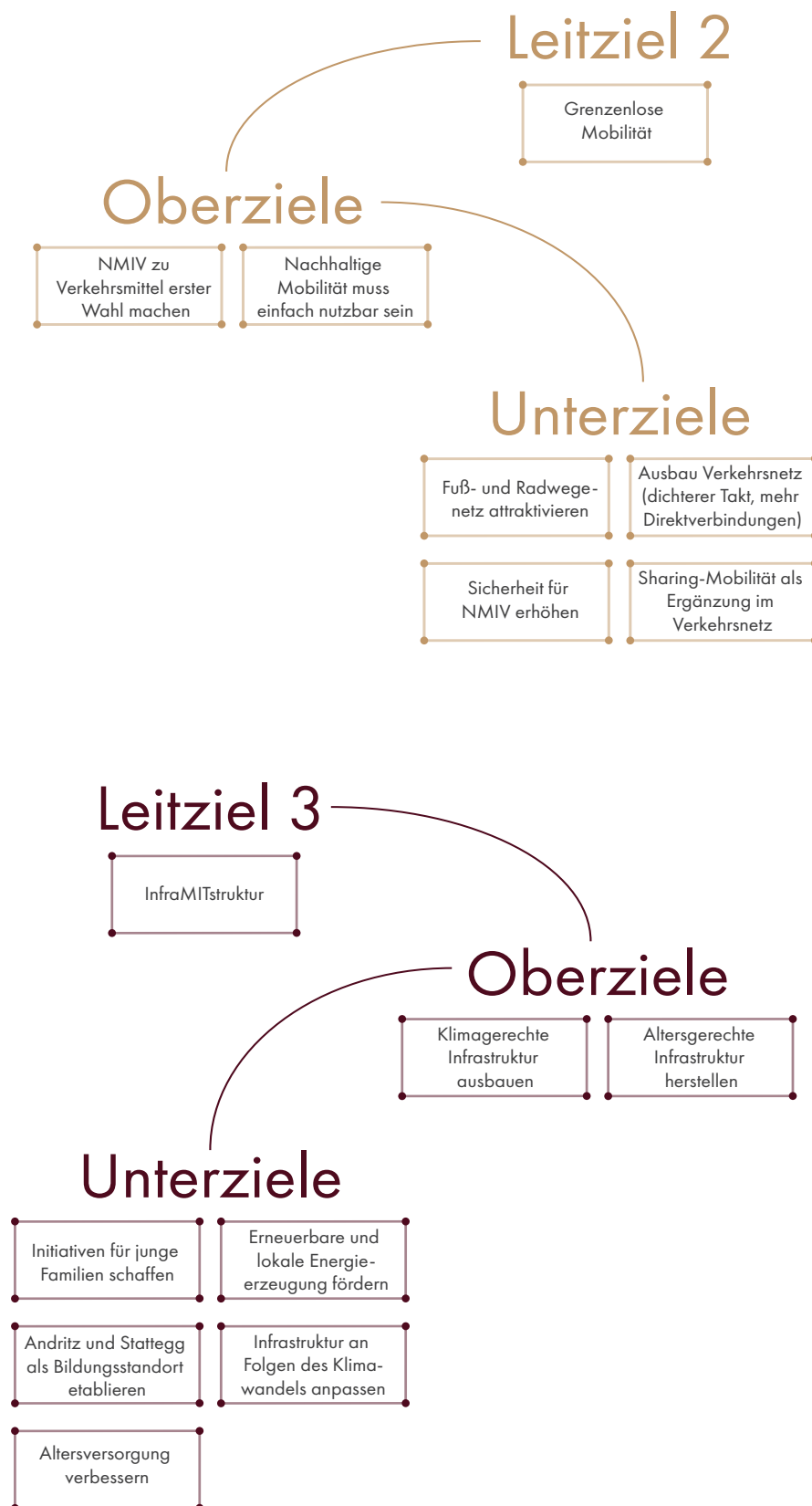


Abb. 5.2: Übersicht Leitziele



5.3 Leitziel: Ohne Baum kein Raum

Dieses Leitziel beschäftigt sich mit einer ganzheitlichen Raumentwicklung unter Bezugnahme auf wirtschaftliche, gesellschaftliche und räumliche Themen. Der bestehende Standort Andritz/Stattegg soll erhalten und diversifiziert werden. Gleichzeitig sollen durch *Clusterbildung* Synergien geschaffen werden. Durch Nutzung raumplanerischer Werkzeuge soll punktuell nachverdichtet oder umgewidmet werden, ohne den bestehenden Charakter der verschiedenen Teilräume stark zu verändern.

Clusterbildung

Ein Clusterbildung ist eine räumliche Konzentration von Menschen. Warum diese Menschen sich dort versammeln kann verschiedene Gründe haben (Vgl. wirtschaftslexikon.gabler.de). Als Beispiel könne folgende Einrichtungen genannt werden: Unternehmen, Universitäten, Dienstleister, Zulieferer, Verbände, Kammern und andere Organisationseinheiten (Vgl. ibbf.berlin).

Standortentwicklung

Wettbewerbsfähige Infrastruktur

Um bestehende Unternehmen zu unterstützen und die Ansiedlung neuer Betriebe (mit einem Fokus auf Klein- und Mittelunternehmen) zu fördern, muss die Infrastruktur im Planungsraum einen hohen Standard aufweisen und mit der technologischen Entwicklung Schritt halten. Dies betrifft insbesondere die Telekommunikationstechnologie (Internet, Telefonnetz, etc.) als auch Verkehrsanbindung und technische Infrastruktur.

Nutzungen mit ähnlichen Bedürfnissen in Clustern kombinieren

Aufgrund der dichten und vielfältigen Bebauung des Planungsraums ist es essenziell, bei neuen

Nutzungen auf eine Raumverträglichkeit zu achten. Durch die Bildung von Clustern können Nutzungen mit ähnlichen Bedürfnissen gebündelt werden und Auswirkungen auf andere Nutzungen minimiert werden. Dies ermöglicht trotz der hohen Dichte vielfältige Nutzungsmöglichkeiten.

Gleichzeitig profitieren Kund*innen bzw. Nutzer*innen von einer verbesserten Anbindung dieser Nutzungscluster. Durch die Konzentration von nichtalltäglichen Nutzungen in Andritz kann der Dorfcharakter in Stattegg erhalten werden.

Gezielte Verdichtung

Insbesondere rund um Cluster & ÖV-Haltestellen sollen durch gezielte Verdichtung neue Potenzialflächen in bereits flächendeckend bebauten Bereichen des Planungsraums geschaffen werden. Um dem Bedarf an Wohnraum zu entsprechen werden Wohngebiete maßvoll erweitert wobei dabei insbesondere auf die Nähe zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und nach Möglichkeit auf eine Verdichtung im Siedlungsgebiet geachtet wird, um wertvolle Grünflächen zu schützen und eine nachhaltige Anbindung sicherzustellen. Dies betrifft insbesondere die Stattegger Straße, die durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen ist, aber noch Verdichtungspotenziale aufweist.

Innenverdichtung/Nachverdichtung

Der Begriff Nachverdichtung bezeichnet im Städtebau das Nutzen freier Flächen im Bereich bereits bestehender Bebauung. Sie erfolgt beispielsweise durch Hinterlandbebauung, Aufstockungen oder dem Andocken von Flächen und ist, vorwiegend in Städten angewandt, größtenteils ein Gegenkonzept zum Bauen in Stadtrandgebieten. Zu einem verantwortungsbewussten Umgang mit unseren Ressourcen gehört schließlich auch die Nutzung von gegebenen freien Flächen und damit die Schonung von unbebautem Boden. (baunetzwissen, 2023)



Grünraumnetz schaffen

Andritzbach und Schöcklbach als Grünraumachse entwickeln

Die bestehenden Grünachsen entlang des Andritz- und Schöcklbachs sind nur wenig entwickelt und bieten großes ungenutztes Potenzial. Mithilfe von ergänzender Infrastruktur in Form von Fuß- und Radwegen, Aufenthaltsmöglichkeiten und Spielplätzen sollen sie zu attraktiven Aufenthaltsräumen entwickelt werden.

Ergänzende Grünflächen attraktivieren

Viele bestehende Grünflächen im Planungsraum sind nur schwach genutzt und schlecht angebunden. In Kombination mit der Schaffung der Grünraumachsen sollen insbesondere der Andritzer Obst- und Naschgarten, der Rielteich sowie die bestehenden Wald- und Freiflächen in Stattegg zu ergänzenden Erholungsräumen gemacht werden.

Bei Gestaltung öffentlicher Grün- und Freiräume auf besondere Bedürfnisse eingehen

Um den vielfältigen Nutzungsbedürfnissen zu entsprechen, sollen diese bei der Gestaltung von Freiräumen aufgegriffen werden und in kooperativen Prozessen mit der Bevölkerung zu attraktiven Aufenthaltsräumen entwickelt werden. Hierbei sollen vor allem die Bedürfnisse von jungen und älteren Menschen berücksichtigt werden, als auch eine mögliche Nutzung bestehender Freiräume durch Vereine und Gruppen.

Grünraumnetz ergänzen & verdichten

Umgestaltung des Andritzer Hauptplatzes sowie des angrenzenden Straßennetzes

Der Andritzer Hauptplatz ist zurzeit noch mehr Verkehrsknotenpunkt als Aufenthaltsort. Dies soll zum einen durch eine *Verkehrsberuhigung* und die damit einhergehende Verbesserung von Luftqualität und Lärmbelastung als auch durch eine teilweise Entsiegelung schrittweise geändert werden. In Ergänzung dazu werden konsumfreie Aufenthaltszonen geschaffen und zusätzliche Bäume gepflanzt. Auch die Andritzer Reichsstraße, die derzeit fast vollständig versiegelt ist und unter der starken Verkehrsbelastung leidet, soll umgestaltet werden und mehr Aufenthaltsmöglichkeiten und Platz für Fuß- und Radverkehr bieten.

Verkehrsberuhigung

Ziel einer Verkehrsberuhigung ist es die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum zu erhöhen. Dabei können verschiedene Maßnahmen zu einer Verkehrsberuhigung beitragen. Als Beispiele können Begegnungszone, Fußgängerzone, Tempo 30 Zonen oder Wohnstraßen genannt werden (Vgl. noe.gv.at)

Etablierung von zusätzlichen „kleinen“ Zentren

Um Nutzungen des täglichen Bedarfs für einen Großteil der Bevölkerung in fußläufiger Entfernung anbieten zu können, müssen Oberandritz sowie der Bereich rund um den Stattegger Dorfplatz attraktiviert werden.

Nullszenario

Klimaresilienz	—
Grundversorgung	—
Mobilität	—
Lebensqualität	—
Freizeit- und Kulturangebot	—
Wirtschaftsentwicklung	—



Ohne Baum kein Raum

Klimaresilienz	≡
Grundversorgung	≡
Mobilität	≡
Lebensqualität	≡
Freizeit- und Kulturangebot	≡
Wirtschaftsentwicklung	≡



Abb. 5.3: Bewertung: Ohne Baum kein Raum



Leitbild

Leitprojekte

Fazit

Quellen

OHNE BAUM KEIN RAUM



5.4 Leitziel: Grenzenlose Mobilität

Der Ausbau eines nachhaltigen Mobilitätsnetzes in Kombination mit sanfter Verkehrsberuhigung stellt einen wichtigen Faktor für die Entwicklung hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft dar. Hierbei ist es aber wichtig, der Bevölkerung eine komfortable und einfache Nutzung dieser alternativen Mobilitätsformen zu ermöglichen. Daher müssen sowohl Infrastrukturen und Netze verbessert werden, aber auch Anschlussmobilität und die Bedürfnisse verschiedener Altersgruppen bedacht werden.

Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV) als Verkehrsmittel erster Wahl

Fuß- und Radwegenetz attraktivieren

Aktive Mobilität sollte als nachhaltigste Form der Fortbewegung die erste Wahl zur Abdeckung der alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse darstellen. Um dies zu ermöglichen, ist es essenziell, die entsprechende Infrastruktur bereitzustellen. Insbesondere im Bereich von Hauptstraßen sind die Flächen zurzeit zum Vorteil des MIV verteilt. Hier müssen attraktive Rad- und Fußwege geschaffen werden und das MIV-Aufkommen zu Gunsten von mehr Aufenthaltsqualität reduziert werden. Des Weiteren müssen Lücken zwischen bestehenden Rad- und Fußwegen geschlossen werden.

Sicherheit für NMIV erhöhen

Parallel dazu muss die Sicherheit für den NMIV erhöht werden. Radwege und Radstreifen entlang von Straßen, die intensiven MIV-Verkehr aufweisen, sollten nach Möglichkeit getrennt von den MIV-Fahrbahnen verlaufen und Kreuzungen mit Hauptverkehrsstraßen besser gesichert werden. Um die Sicherheit im Fußverkehr zu erhöhen, muss die Straßenbeleuchtung ausgebaut werden

und Schutzwege bedarfsgerecht ergänzt werden. Diese Maßnahmen können durch punktuelle Geschwindigkeitsbeschränkungen für Radverkehr und MIV ergänzt werden.

Nachhaltige Mobilität muss einfach nutzbar sein

Ausbau des Öffentlichen Verkehrs

Um auch auf Distanzen, die nicht durch aktive Mobilität zurückgelegt werden können, nachhaltig mobil sein zu können, muss der öffentliche Verkehr ausgebaut und attraktiviert werden. Dies betrifft zum einen die Anbindung von Stattegg nach Andritz als auch die Verknüpfung mit dem Großraum Graz. Dies kann durch eine Verlängerung der Straßenbahn und eine Reaktivierung der Andritzer Schleppbahn erreicht werden. In Kombination mit diesen Maßnahmen ermöglicht ein adaptiertes und ausgebauten Busnetz dichtere Takte und neue Verbindungen. Das attraktive Angebot wird durch neugestaltete Haltestellen und barrierefreie kurze Zugangswege abgerundet.

Attraktive Angebote auf der letzten Meile

Da jedoch insbesondere in Stattegg größere Bereiche des Siedlungsgebiets keine regelmäßige ÖV-Erschließung rechtfertigen, müssen innovative Lösungen für die letzte Meile gefunden werden. In Kombination mit der Attraktivierung von ÖV-Haltestellen können diese um überdachte Fahrradabstellplätze, E-Bike-Ladestationen und neue Fuß- und Radwege von und zu diesen Haltestellen ergänzt werden. Der bestehende tim-Mobilitätsknoten sowie das GUSTmobil müssen attraktiviert und besser in das Netz integriert werden.



Dekarbonisierung des Güterverkehrs

Um die Menge von LKWs, welche sowohl für hohe Lärm- als auch für hohe Schadstoffemissionen verantwortlich sind, zu reduzieren, müssen alternative Logistikoptionen geschaffen werden. Andritz bietet mit der Andritzer Schleppbahn eine sehr gute Grundlage, um Waren umweltfreundlich auf der Schiene anzuliefern und auf der letzten Meile durch Elektro-LKWs und Lastenräder zu ergänzen. Auf diese Weise können sowohl die Andritz AG als auch weitere Wirtschaftsbetriebe in der Umgebung, wie zum Beispiel das Fachmarktzentrum in der Weinzöttlstraße ihre Logistik nachhaltiger gestalten.

Dekarbonisierung

Mit der Dekarbonisierung wird das Vorhaben vom Umstieg von fossilen Brennstoffen auf kohlenstofffreie, erneuerbare Energiequellen bezeichnet. (Vgl. myclimate.org).

Nullszenario

Klimaresilienz	—
Grundversorgung	—
Mobilität	—
Lebensqualität	—
Freizeit- und Kulturangebot	—
Wirtschaftsentwicklung	—



Grenzenlose Mobilität

Klimaresilienz	≡
Grundversorgung	—
Mobilität	≡
Lebensqualität	≡
Freizeit- und Kulturangebot	—
Wirtschaftsentwicklung	≡



Abb. 5.4: Bewertung: Grenzenlose Mobilität



Leitbild

Leitprojekte

Fazit

Quellen

GRENZENLOSE MOBILITÄT



5.5 Leitziel: InfraMITstruktur

Dieses Leitziel zielt darauf ab, Andritz und Stattegg fit für die Zukunft zu machen. In Anbetracht aktueller Krisen wird die Infrastruktur im Planungsraum an ebendiese angepasst. Im Rahmen dieses Leitziels wird insbesondere auf das steigende Durchschnittsalter sowie die Klima- und Energiekrise eingegangen, mit dem Ziel, der Bevölkerung auch in Zukunft einen lebenswerten und attraktiven Lebensraum bieten zu können.

Altersgerechte Infrastruktur herstellen

Der Planungsraum weist ein deutlich höheres durchschnittliches Bevölkerungsalter auf, als die Steiermark. Um diese demographische Schieflage auszugleichen, beschäftigt sich dieses Unterziel damit, den Planungsraum für junge Menschen attraktiv zu machen. Gleichzeitig liegt ein weiterer Fokus darauf, auch älteren Menschen ein unabhängiges Leben in Andritz und Stattegg zu ermöglichen.

Anreize für junge Menschen schaffen

Andritz und Stattegg weisen sehr hohe Bodenpreise auf, die es insbesondere jüngeren Menschen erschweren, sich im Planungsraum anzusiedeln. Es soll daher leistbares Wohnen geschaffen werden.

Andritz und Stattegg als Bildungsstandort etablieren

Sowohl Andritz als auch Stattegg verfügen bereits über ein gutes Kindergarten- und Volksschulangebot. Dieses soll durch weiterführende Bildungsmöglichkeiten ergänzt werden, um zum einen den hohen vorherrschenden Bildungsstandard zu halten, aber auch um Schüler*innen und Schülern, die im Planungsraum wohnen, einen kurzen Schulweg zu ermöglichen.

Altersversorgung verbessern

Der Große Anteil an älteren Personen im Planungsraum kann langfristig eine Belastung für bestehende Pflege- und Gesundheitsinfrastruktur bedeuten. Es müssen daher zusätzliche Pflegeeinrichtungen geschaffen werden, sowie die bestehende Gesundheitsinfrastruktur an die Bedürfnisse älterer Menschen angepasst werden. Dies bedeutet insbesondere eine sichere und barrierefreie Erschließung des Planungsraums und ein dichtes Angebot im öffentlichen Verkehr, um auch Personen, die kein Auto nutzen können, eine individuelle und selbstständige Mobilität zu ermöglichen.

Klimagerechte Infrastruktur ausbauen

Andritz und Stattegg sind, genauso wie der Rest der Welt, von den Auswirkungen der Klimakrise betroffen. Gleichzeitig gilt es, die Krise so gut wie möglich einzudämmen, solange dies noch möglich ist. Die folgenden Unterziele und Maßnahmen zeigen auf wie der Planungsraum auf lokaler Ebene mit dieser Herausforderung umgehen kann.

Erneuerbare und lokale Energieerzeugung fördern

Andritz und Stattegg weisen sowohl Potenzialflächen für Solar- als auch Windkraft auf. Diese gilt es zu nutzen, um die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu reduzieren. Dies betrifft sowohl Freiflächen, die zur Errichtung von Photovoltaikanlagen oder Windrädern unter Berücksichtigung von Naturschutz und Freizeitnutzungen genutzt werden könnten, als auch öffentliche bzw. private Gebäude, deren Dachflächen Platz für Solaranlagen bieten.



Infrastruktur an Folgen des Klimawandels anpassen

Gleichzeitig gilt es, die Lebensqualität im Planungsraum trotz sich verändernder Rahmenbedingungen aufrecht zu halten. Dies bedingt eine Anpassung bestehender Infrastruktur insbesondere an Extremwetterereignisse & steigende Temperaturen. Zu den Maßnahmen in diesem Bereich gehören die Entsiegelung, Beschattung und Begrünung von Straßenräumen, insbesondere im dicht bebauten und stark versiegelten Bereich rund um den Andritzer Hauptplatz und die Andritzer Reichsstraße. Ergänzend dazu können Fassaden und Dächer begrünt werden, um Regenwasser aufzufangen und die Umgebungstemperaturen weiter zu senken. Andritz und Stattegg sind bei Hochwasserereignisse immer noch unmittelbar betroffen. Da die Häufigkeit solcher Ereignisse in absehbarer Zeit nicht sinken wird, gilt es gemeindegrenzen-überschreitende Maßnahmen umzusetzen um Infrastruktur und Bevölkerung zu schützen.

Klimawandelanpassung

Die Klimawandelanpassung wappnet natürliche und menschliche Systeme, um die Folgen der Erderhitzung möglichst unbeschadet zu überstehen oder auch positive Folgen des Klimawandels nutzbar zu machen. Sie lindert die Symptome des Klimawandels und ist in erster Linie lokale Notwendigkeit.
(bregenz.gv.at, 2023)

Nullszenario

Klimaresilienz	—
Grundversorgung	—
Mobilität	—
Lebensqualität	—
Freizeit- und Kulturangebot	—
Wirtschaftsentwicklung	—



InfraMITstruktur

Klimaresilienz	≡
Grundversorgung	^
Mobilität	^
Lebensqualität	≡
Freizeit- und Kulturangebot	—
Wirtschaftsentwicklung	^



Abb. 5.5: Bewertung: InfraMITstruktur



Leitbild

Leitprojekte

Fazit

Quellen

InfraMITstruktur



5.6 Räumliches Leitbild

Das *Leitbild*, welches in Abb. 5.6 dargestellt ist, stellt unsere Bestrebungen dar, Andritz und Stattegg miteinander zu vernetzen. Dieses in der Raumplanung bisher kaum genutzte Potenzial, dass zwei unterschiedliche politische Entitäten sich gemeinsam weiterentwickeln, ermöglicht eine Vielzahl neuer Optionen und zeigt, dass Raumplanung auch über Grenzen hinweg funktionieren kann. Während Andritz bereits jetzt eine vielfältige Industrie- und Gewerbestruktur aufweist, kann Stattegg mit einem dörflichen Charakter punkten. Auf Basis dieser Erkenntnis basiert der Anspruch, Andritz als Lebensmittelpunkt zu stärken und Stattegg mittels attraktiver und umweltfreundlicher Mobilitätsformen mit Andritz zu verknüpfen. Dies ermöglicht eine Beibehaltung des dörflichen Selbstverständnisses in Stattegg und verhindert die kostenintensive Schaffung von Konkurrenznutzungen in Stattegg und Andritz.

Leitbild

Das Leitbild dient dazu, einen übergeordneten Orientierungsrahmen zu geben, an dem das Entwicklungskonzept in weiterer Folge ausgerichtet werden kann. Es gilt dabei, das Wichtige vom Dringlichen zu unterscheiden, Prioritäten sichtbar zu machen und Antworten auf offene Fragen zu finden.

Ziel eines Leitbildes ist es, die Potenziale des Planungsraumes gezielt in Szene zu setzen, die Stärken zukunftsfähig zu vermarkten und vor allem eine klare Entwicklungsrichtung herauszuarbeiten, um aus dem Konkurrenzfeld der anderen Städte hervorstechen. Ein Leitbild ist somit die räumliche Verortung gewünschter Entwicklungstendenzen. (P2-Programmheft, 2022)

Bodenpolitik und Nutzungsvielfalt

Um die in der Einleitung beschriebenen Ansprüche zu erreichen, bedarf es einer geordneten Flächennutzung. Unter Berücksichtigung der aktuellen österreichischen Flächenverbrauchsproblematik, gilt es auf der einen Seite, möglichst wenig zusätzliches Bauland zu widmen, auf der anderen Seite

aber auch darum, die wirtschaftliche Entwicklung des Planungsraums nicht zu unterbinden. In diesem Sinne gilt der Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“. Bestehende forst- und landwirtschaftlich genutzte Flächen sollen nach Möglichkeit unangetastet bleiben und bilden gemeinsam mit den im ÖEK ausgewiesenen Siedlungsräumen (die im Rahmen des Projekts punktuell adaptiert wurden) die Grundlage für die *Siedlungsgrenzen*. Innerhalb der dadurch entstandenen Grenzen sollen primär Baulücken geschlossen werden und insbesondere in Andritz auch nachverdichtet werden. Mögliche *Umwidmungspotenziale* wurden lediglich auf nicht bewaldeten Freiflächen mit bereits stark bebauter Umgebung ausgewiesen und sind auf Basis der übergeordneten Ansprüche hierarchisiert. Konkret bedeutet dies, dass die ausgewiesenen Wachstumsflächen nicht willkürlich, sondern in prioritärer Reihenfolge bebaut werden sollen und hierbei insbesondere Kriterien wie die Anbindung und die Nutzungsclusterung zum Tragen kommen. Insbesondere in Andritz existieren jedoch nur noch wenige solcher Flächen, weswegen der Nachverdichtung Vorrang gegeben werden sollte.

Siedlungsgrenzen

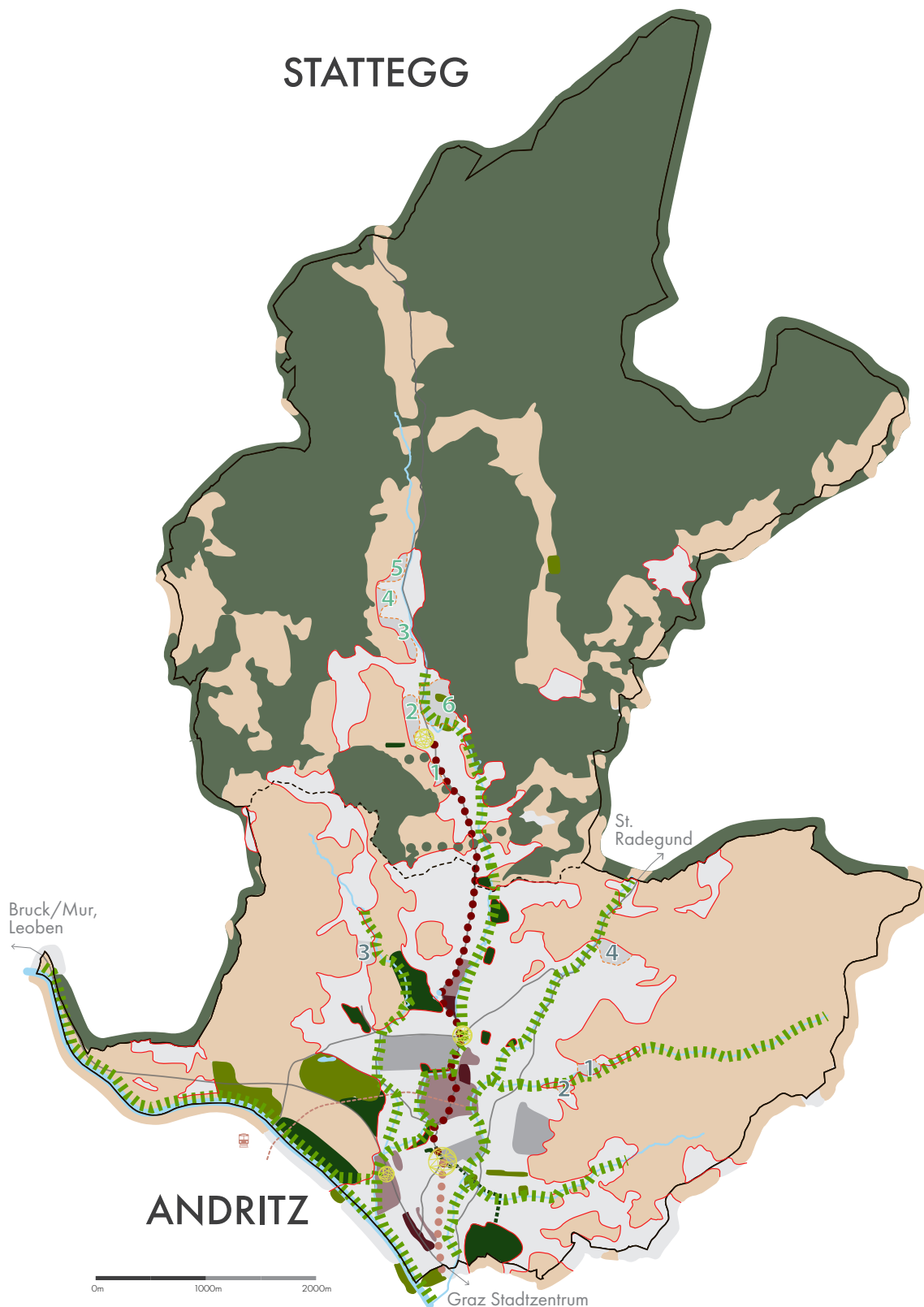
Begrenzung von Baulandwidmungen oder Widmungsarten mit gleicher Wirkung zur Erhaltung eines funktionsfähigen Siedlungsnetzes, des Erholungswertes der Landschaft, einer funktionsfähigen Land- und Forstwirtschaft sowie zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten. (data.gv, 2022)

Umwidmung

Bei einer Umwidmung wird ein positiver Erlass erstellt welcher es ermöglicht den Flächenwidmungsplan und das örtliche Entwicklungskonzept zu ändern. Dabei müssen die Flächen allen Kriterien des Raumordnungsgesetzes sowie des örtlichen Entwicklungskonzeptes entsprechen (Vgl. verwaltung.steiermark.at). Eine Umwidmungspotenzialfläche ist somit eine Fläche auf der Potenzial für eine Umwidmung erkennbar ist, dies können verschiedene Umwidmungen sein. Als Beispiel kann von Freiland auf Allgemeines Wohngebiet gewidmet werden.



STATTEGG



Ersichtlichmachung des Bestands

- Gemeinde-/ Bezirksgrenzen
- Freiland / LaWi Nutzfläche (FWP)
- Stehende Gewässer
- hierarchisiertes Gewässernetz
- Waldfläche (FWP)
- Freiraumnutzungen Sport und Erholung
- Biotop-Trittschnecken
- Siedlung
- Industrie und Gewerbe
- Hauptverkehrsstraßen
- bestehende Mobilitätsachse

Handlungsfelder der Planung

- Siedlungsgrenze absolut
- Siedlungsgrenze relativ
- Grünraumverbindung Andritzer Reichsstraße
- Grünraumverbindung entlang eines Baches
- Grünraum mit Attraktivierungspotenzial
- Potenzial Bauland
- Potenzial Nachverdichtung (Bebauung) in bestehender Widmung
- Reihenfolge der Umwidmung in Andritz / Stattegg
- Potenzial Industrie und Gewerbe
- Andritzer Schleppbahn
- geplante Mobilitätsachse
- hierarchisiertes Zentrum

Abb. 5.6: Räumliches Leitbild

Ein Großteil des Gewerbes und der Industrie im Planungsraum befindet sich bereits jetzt in Andritz. Um den dörflichen Charakter in Stattegg zu erhalten, soll dies auch in Zukunft so bleiben. Dementsprechend wurden Potenzialflächen für Industrie und Gewerbe in der Nähe bestehender Standorte eingezeichnet, um Nutzungen mit gleichartigen Ansprüchen zu bündeln und Nutzungskonflikte zu vermeiden sowie logistische Potenziale in Umgebung der Andritzer Schleppbahn auszunutzen. Bestehende Zentrenstrukturen sollen gestärkt werden. Dies betrifft den Andritzer Hauptplatz, Oberandritz, das Fachmarktzentrum Weinzöttlstraße sowie den Stattegger Dorfplatz. All dies sind Orte, die im Alltag der Bevölkerung wichtige Sozial- bzw. Versorgungsfunktionen einnehmen und durch öffentliche Verkehrsmittel effizient erschlossen werden können.

Grün- und Freiraumnetz

Die bestehenden Freiräume sollen gestärkt werden und durch Grünraumverbindungen zu einem zusammenhängenden Netz verknüpft werden. In Kombination mit ausgewiesenen Biotop-Trittsteinen ergibt sich ein qualitatives Netz aus Freiräumen, das schnell und unkompliziert erreichbar ist. Die Grünraumverbindungen orientieren sich am Gewässernetz, dessen Zugänglichkeit verbessert werden soll, ohne dabei das natürliche Gleichgewicht der Gewässer zu beeinträchtigen. Insbesondere der Rielteich kann Aufwertungspotenzial vorweisen. Ergänzend zu den Grünraumverbindungen stellen auch Waldflächen wichtige Erholungs- und Aufenthaltsräume dar.

Es wird sämtlichen Bevölkerungsgruppen ein Anspruch auf adäquate Grün- und Freiräume zugesprochen. Kriterien für dies sind zum einen die Erreichbarkeit dieser, zum anderen deren Nutzer*innengruppenspezifische Ausstattung. So gibt es Spielplätze, aber auch naturbelassene

Wanderwege oder Sportanlagen, die zumeist bereits im Bestand vorhanden sind und entsprechend aufgewertet oder angebunden werden sollen.

Mobilität weitergedacht

Die Dekarbonisierung und Attraktivierung des Mobilitätsangebots spielt eine wesentliche Rolle bei der Verknüpfung der Teilräume miteinander sowie über die Grenzen des Planungsraums hinaus. Der Ausbau der Verkehrsmittel orientiert sich vor allem an der Achse Stattegger Dorfplatz – Andritzer Hauptplatz und ist multimodal aufgebaut, mit dem Ziel für alle Distanzen attraktive Alternativen zum MIV anbieten zu können.

Entlang dieser Achse sollen neue Fuß- und Radwege geschaffen werden, sowie der öffentliche Verkehr attraktiviert werden. Diese Maßnahmen, die vor allem der besseren Verknüpfung von Andritz und Stattegg dienen, werden durch die Reaktivierung der Andritzer Schleppbahn ergänzt, die eine Verknüpfung mit der großräumigen Umgebung darstellt. Die Schleppbahn soll Teil der S-Bahn Steiermark werden, aber auch den Güterverkehr für die Andritz AG sowie weitere Betriebe in der Umgebung abwickeln und dadurch das Straßennetz und die Bevölkerung von Emissionen und Stau entlasten.

Zoom-In Andritz

Das in Abb. 5.7. abgebildete Zoom-In stellt eine Vertiefung des bereits vorgestellten Leitbilds dar (für Legende siehe daher Leitbild) und fokussiert sich auf den Bereich rund um den Andritzer Hauptplatz. Jener Bereich wurde ausgewählt, da um den Hauptplatz eine Vielzahl von Nutzungen im Bestand und Entwicklungspotenzialen ausgemacht werden konnte. Durch das Zoom-In wird die Lesbarkeit erhöht und es eröffnet sich die Möglichkeit, Inhalte zu spezifizieren.



In der Darstellung steht insbesondere die Aufwertung bzw. Erweiterung des bestehenden Grün- und Freiraums im Fokus, indem neue Wege und auch konsumfreie Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden. Zur Sicherstellung von weiterem Wohnraum soll im Bereich Andritz vor allem auf Nachverdichtung gesetzt werden, mit dem planerischen Anspruch, das Wohnen so leistbar wie realistisch möglich zu machen. Zusätzliche gewerbliche und industrielle Nutzungen finden rund um die Andritz AG sowie im Bereich des Fachmarktzentrums statt, welches dadurch verdichtet & attraktiviert wird. Diese Nutzungen werden außerdem optimal durch die reaktivierte Andritzer Schleppbahn angebunden.

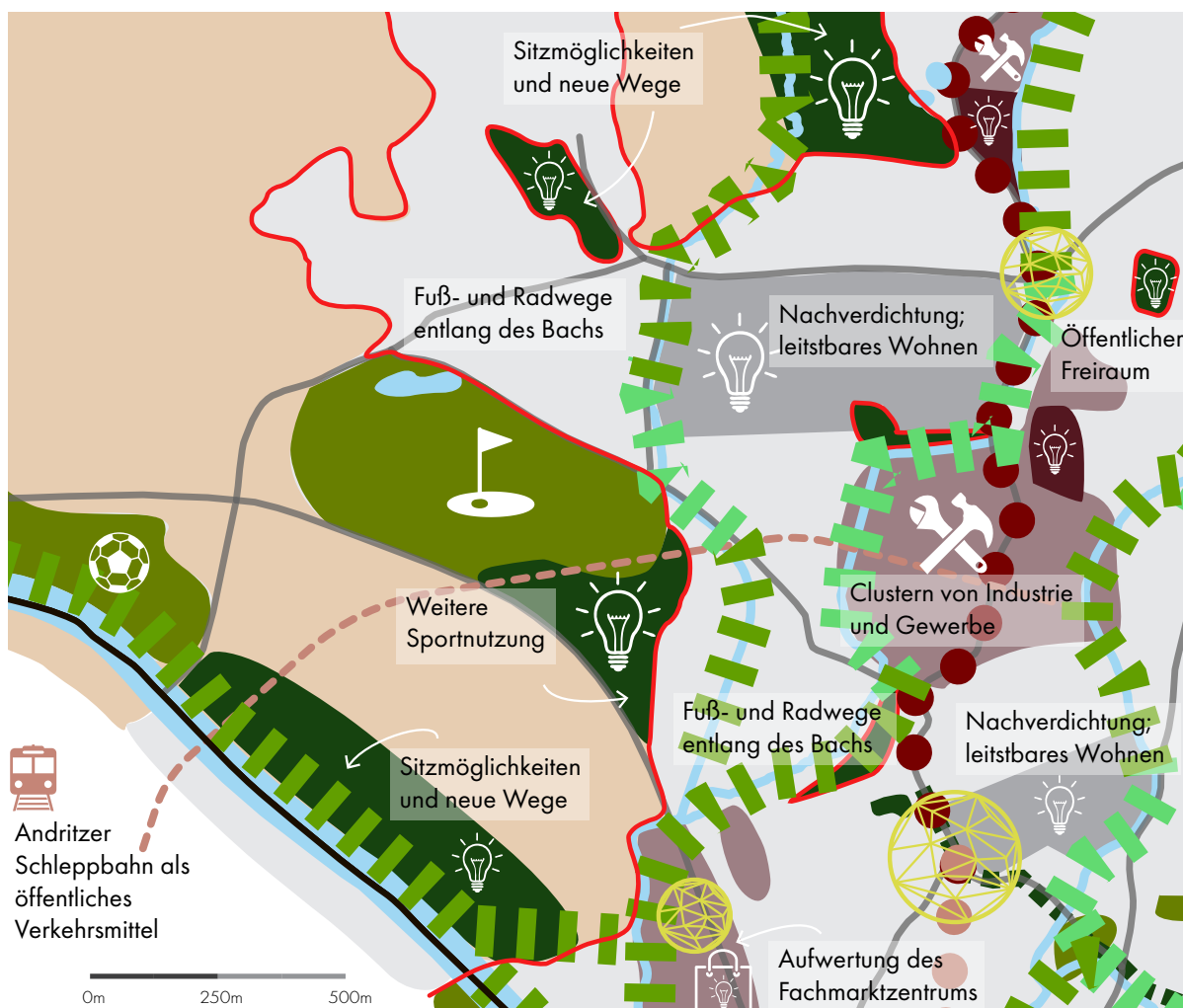


Abb. 5.7: Räumliches Leitbild - Zoom-In Andritz



5.7 Akteur*innenmapping

Das Akteur*innenmapping liefert einen Überblick über die vielfältigen Akteur*innen, die im Rahmen des Planungsprozesses beleuchtet wurden (Abb. 5.8). Der Begriff Akteur*innen umfasst eine Vielzahl verschiedener, mehr oder weniger abstrakter, Gruppen. Der Umfang reicht von nicht greifbaren Akteur*innen, wie zum Beispiel Gesetzen über Unternehmen mit Relevanz für den Planungsraum bis zu politischen Akteur*innen. Die Wichtigkeit der verschiedenen Akteur*innen unterscheidet sich je nach Fokus und Umfang des Konzepts. Der folgende Text gibt einen Überblick über die, für das Konzept „Andritz & Stattegg – vernetzt in die Zukunft“ relevanten Akteur*innen.

Verwaltung, Gesetze & Konzepte

Diese Gruppe umfasst Verwaltungseinheiten, Gesetze aber auch Programme und Konzepte. Sie spielt in Planungsprozessen eine große Rolle, da sie Rahmenbedingungen und Möglichkeiten für eine einheitliche und durchdachte Planung definiert. Neben dem steiermärkischen Raumordnungsgesetz und den verschiedenen Verwaltungseinheiten im Planungsraum spielt in unserer Planung vor allem der Flächenwidmungsplan eine wichtige Rolle.

Verkehrsunternehmen

Wie bereits aus der SWOT, den Szenarien und dem Leitbild hervorgegangen, kommt der Verkehrsplanung eine große Bedeutung zu. Um eine fundierte Planung durchführen zu können, wurden die Angebote der verschiedensten Verkehrsunternehmen analysiert, Gespräche geführt und aufbauend darauf die Konzeptentwicklung durchgeführt.

Lokale Vereine & Initiativen

In den lokalen Vereinen und Initiativen findet sich ein Großteil der Bevölkerung wieder.

Durch das Ziel, Räume für die Bevölkerung zu schaffen, ist es von großer Bedeutung, auch Vereinen und Initiativen einen Platz zu geben. Diese Akteursgruppe definiert durch die vielseitige benötigte Infrastruktur Struktur und Attraktivität des Planungsraums. Aufgrund dieser Einflüsse darf man in der Planung nicht auf Vereine und Initiativen vergessen.

Neben Sport- und Kulturvereinen gibt es aber auch Initiativen, welche den Raum aktiv mitgestalten wollen. Planungen der Initiative Lebenswertes Andritz sind in diesem Konzept wiederzufinden.

LEADER-Projekte

LEADER-Projekte sind von der EU geförderte lokale Entwicklungsstrategien. Diese beschäftigen sich mit der Entwicklung in den teilnehmenden Regionen. Neben Stattegg finden sich in dieser Region weitere Umlandgemeinden von Graz wieder. Bei qualitativ hochwertigen Planungen ist es wichtig, über die Grenzen hinauszuschauen, was das LEADER-Projekt übernimmt.

Neben den aufgelisteten Akteur*innen in der Darstellung beeinflussen natürlich auch viele weitere Akteur*innen den Planungsraum. Im Rahmen dieses Kapitels lag der Fokus jedoch auf jenen Akteur*innen, die für den Planungsprozess dieses Konzepts am relevantesten waren.



Leitbild

Leitprojekte

Fazit

Quellen

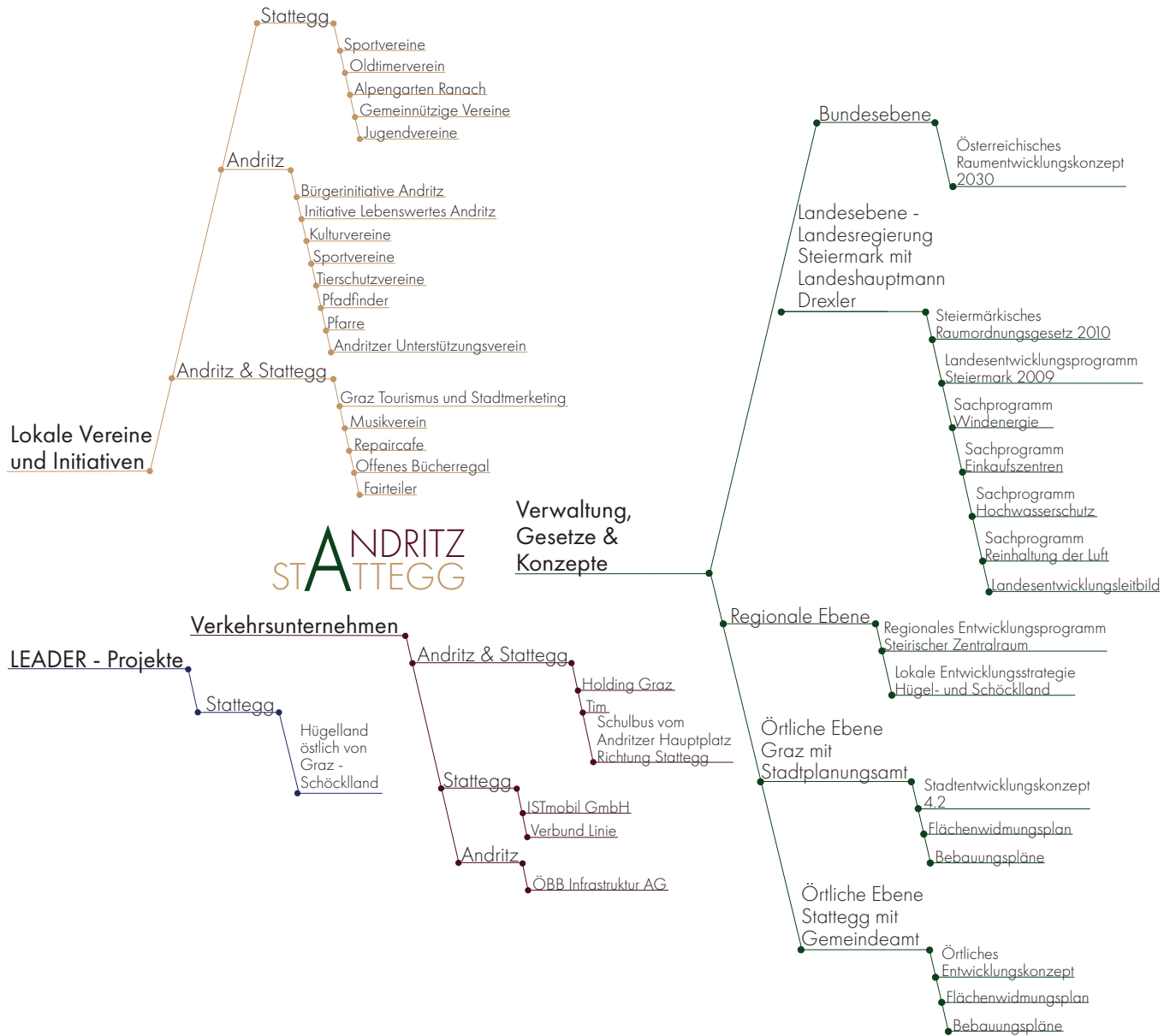


Abb. 5.8: Akteur*innenmapping

6



LEITPROJEKTE

Einleitung

Der Slogan „Andritz und Stattegg - vernetzt indie Zukunft“ beschreibt Arbeitsprozess und Inhalt gleichermaßen: Durch die koordinierte Stärkung bestehender Zentren und ergänzender Mobilitätsangebote können Andritz & Stattegg vernetzt und gestärkt werden.

Vernetzte Leitprojekte

Bereits im Entwicklungsprozess der Leitprojekte wurde auf eine Vernetzung der Projekte untereinander und mit bestehenden Strukturen geachtet: Im Leitprojekt „Knoten“ wird darauf geachtet, die Entwicklungspotenziale der Fokusräume optimal mit bestehenden Nutzungen und Bedürfnissen abzustimmen. Alltägliche Bedürfnisse werden in nächster Nähe der Bevölkerung abgedeckt und insbesondere bei alter(n)sgerechter Infrastruktur werden neue Maßstäbe gesetzt.

Ergänzend dazu sind die verbesserten Mobilitätsangebote, welche im Leitprojekt „Kanten“ erarbeitet werden, optimal auf die gestärkten Zentren ausgerichtet und ermöglichen einerseits neue tangential Verbindungen, andererseits aber auch Menschen, die keinen Zugang zum motorisierten Individualverkehr haben, ein schnelles und zuverlässiges Mobilitätsangebot.

Leitprojekt

Im Rahmen eines Leitprojekts wird die im Leitbild vorgegebene Entwicklungsrichtung in einem konkreten Maßnahmenpaket geplant bzw. umgesetzt. Dabei können die einzelnen Leitprojekte im Umfang variieren und einander ergänzend oder alleinstehend konzipiert sein.

Vernetzter Planungsraum

Doch nicht nur lokale Rahmenbedingungen werden im Rahmen der Leitprojekte aufgegriffen. Auch auf aktuelle globale Entwicklungen wird durch die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen und der Schaffung von klimaresistenter Infrastruktur reagiert. Gleichzeitig wird auf eine gegenseitige Ergänzung der Teilräume geachtet um Konkurrenznutzungen zu vermeiden und Synergien zu nutzen. Denn nur durch vernetztes Denken und Planen kann die hohe Lebensqualität in Andritz und Stattegg gehalten beziehungsweise ausgebaut werden.

Vernetzt in die Zukunft

Durch die integrierte Betrachtung von Knoten und Kanten wird ein Netz geschaffen, mit dem Andritz und Stattegg fit für die Herausforderungen der Zukunft sind und der Bevölkerung auch weiterhin den bestehenden hohen Lebensstandard anbieten können.

„Andritz & Stattegg - vernetzt in die Zukunft“ ermöglicht es Andritz & Stattegg vernetzt in die Zukunft zu blicken.

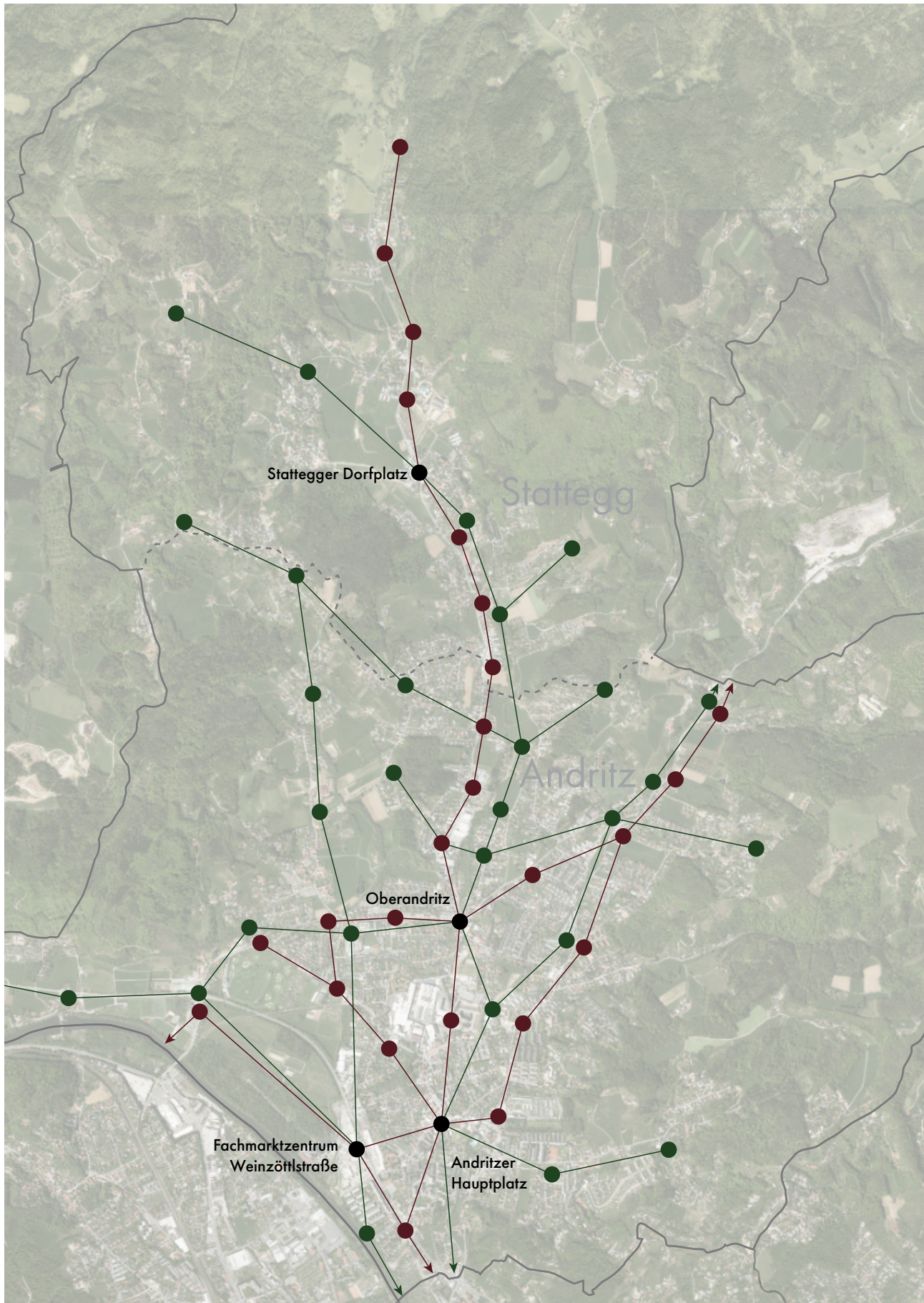


Abb. 6.1: Knoten & Kanten im Planungsraum



6.1 Knoten - Fokusräume Modellieren

Als wesentliche Qualität des Planungsraums Andritz / Stattegg hat sich im Laufe von Analyse und Leitbilderstellung das Potenzial der Vernetzung und gegenseitigen Ergänzung der beiden sehr unterschiedlichen Teilräume, unter Beibehaltung ihrer eigenständigen Identität, hervorgetan. Im Rahmen der vernetzten Leitprojekte beschäftigt sich das Leitprojekt Knoten mit der Gestaltung und Förderung bestehender Nutzungen. Es stützt sich dabei auf die in Abb. 6.2 dargestellten Ziele.

Ganzheitliche Raumentwicklung

Der inhaltliche Fokus liegt auf der (Weiter-)Entwicklung bereits im Bestand bestehender Nutzungs-Cluster, insbesondere in Abstimmung mit den Bedürfnissen der einzelnen Nutzer*innengruppen. Durch vernetztes Denken werden außerdem Frei- und Grünräume thematisiert und die Frage aufgegriffen, wie die aufgegriffenen Standorte in ein Netz eingegliedert und dadurch mit ihrer Umgebung vernetzt werden können.

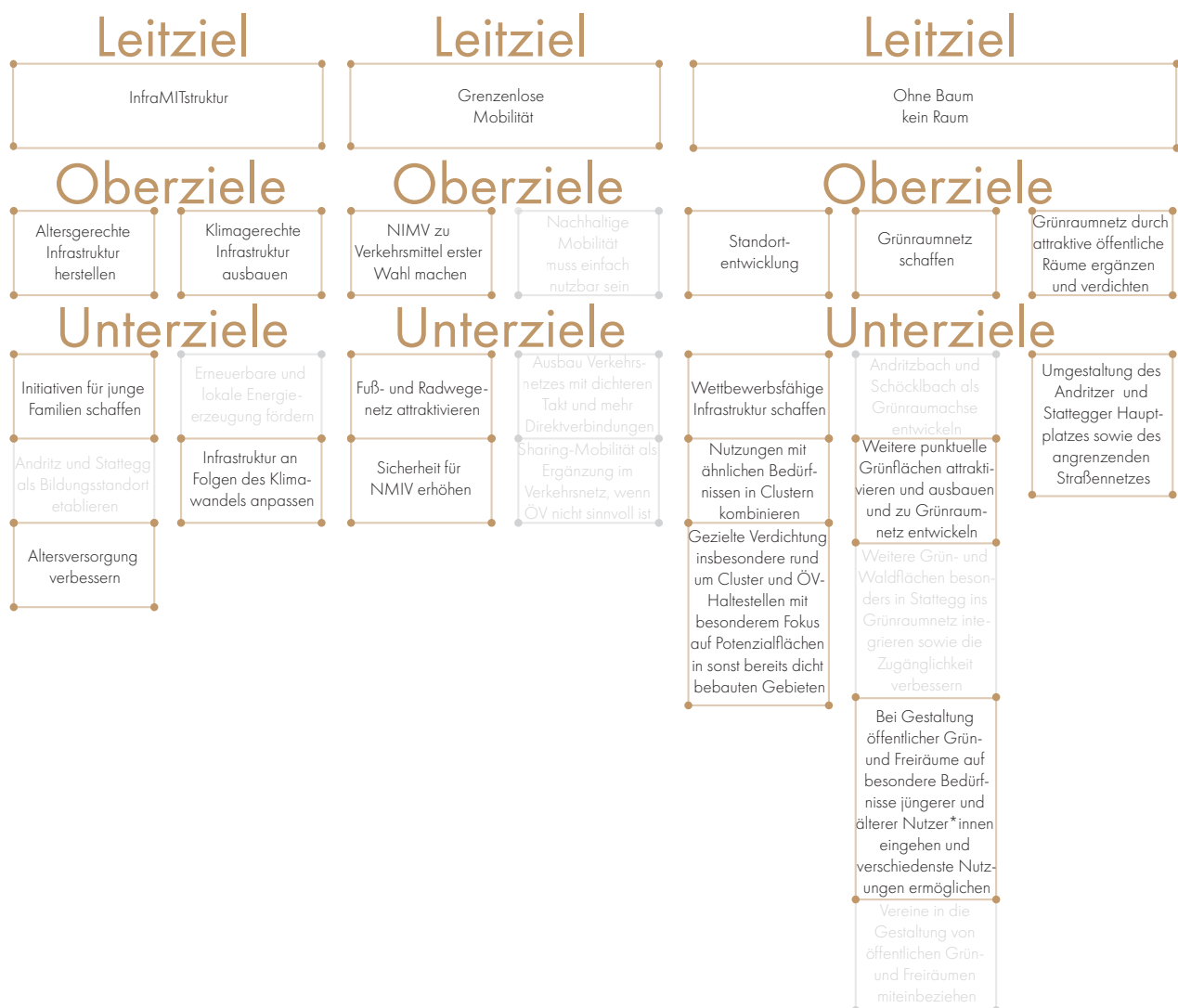


Abb. 6.2: Leitziele im Leitprojekt Knoten



Aus der Überlegung heraus, Stattegg als Dorf und Andritz als urbanen Raum zu denken, ist eine polyzentrale Versorgungsinfrastruktur entstanden. Polyzentralität zeichnet sich durch die Bündelung von verschiedenen Anforderungen und Nutzungen in räumlicher Nähe aus. Zur Erklärung: In der Topologie sind Knoten Standorte und Kanten ihre verbindenden Elemente.

Zusammengefasst wird der Versuch unternommen mit den Mitteln der räumlichen Fokusbildung in Kombination mit der Ausgestaltung der Räume die Lebensqualität im gesamten Planungsraum zu verbessern und eine zukunftsfitte Vorreiter*innenrolle einzunehmen.

Fokusräume

Im Rahmen des Leitprojekts wird der Fokus auf vier konkrete Räume in Andritz und Stattegg gelegt. Es sollen vier lebendige Zentren im Planungsraum entstehen, an denen verschiedenste Nutzungen sozialer und gewerblicher Natur aufeinander treffen. Ziel ist es, dabei die Potenziale dieser Räume zu veranschaulichen sowie aufzuzeigen welche Qualitäten durch attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums entstehen können.

Neben dem Potenzial der attraktiveren Gestaltung sollen Möglichkeiten des Umgangs mit aktuellen globalen Herausforderungen wie der Klimakrise sowie der Schaffung von Voraussetzungen für die Ansiedlung kritischer sozialer Infrastrukturen in Zentrumsnähe aufgezeigt werden. Die Fokusräume werden aufgrund ihrer schon bestehenden Relevanz im Siedlungsverband sowie der von uns in ihnen erkannten Potenziale ausgewählt.

Fokusraum Stattegger Dorfplatz

Der Stattegger Dorfplatz stellt aufgrund seiner unterschiedlichen administrativen, gastronomischen und sozialen Nutzungen das am stärksten frequentierte Zentrum in Stattegg dar. Das neu gegründete Gemeindezentrum liegt außerdem direkt an der Mobilitätsachse Statteggerstraße und ist aufgrund der auf dieser verlaufenden Buslinie gut an Andritz und Graz angeschlossen.

Zum aktuellen Zeitpunkt werden die bestehenden Potenziale am Dorfplatz nicht ausreichend genutzt, weswegen sich noch kein lebendiges Gemeindezentrum etablieren konnte.

Fokusraum Fachmarktzentrum Weinzöttlstraße

Dieser Fokusraum stellt einen der wirtschaftlich und betrieblich aktivsten Räume im Planungsgebiet dar. Das Fachmarktzentrum in der Weinzöttlstraße verfügt über Betriebe mit verschiedensten Warensortimenten. In seinem Einzugsbereich fällt aufgrund der geographischen Lage nicht nur der Planungsraum, sondern auch weitere Grazer Stadtbezirke, wodurch seine Relevanz weiter steigt.

Das Fachmarktzentrum profitiert von der attraktiven Lage an der B67a, einer wichtigen Achse für den motorisierten Individualverkehr von und nach Graz. Dementsprechend wird ein Großteil des Fokusraums durch versiegelte Parkflächen belegt. Zusätzlich stehen die häufig enorm flächenbeanspruchenden Betriebe in Konkurrenz mit dem Prinzip der Innenverdichtung.

Fokusraum Andritzer Hauptplatz

Der Hauptplatz stellt das klare Bezirkszentrum von Andritz dar. Er ist Mobilitätsknotenpunkt, an dem zahlreiche verschiedene Linien des öffentlichen Verkehrs aufeinandertreffen. Die Nutzungsvielfalt außerhalb des Verkehrssektors ist ebenso zu erwähnen: Erdgeschoßnutzungen verschiedenster Branchen bauen die ohnehin schon hohe Frequenz an Fußgänger*innen weiter aus.

Um den Raum für diese möglichst attraktiv zu gestalten gibt es von der Initiative Lebenswertes Andritz Planungen für eine Umgestaltung des Raums: Diese umfassen eine grüne Meile, welche als Begegnungszone geführt werden soll, sowie weitere Veränderungen für das Bezirkszentrum.

Fokusraum Oberandritz

Oberandritz stellt das Bindeglied zwischen dem Andritzer Hauptplatz und Stattegg dar. Der Fokusraum befindet sich an einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt an der St. Veiter- und Stattegger Straße, wo zum aktuellen Zeitpunkt einige verschiedene frequenzbringende Nutzungen aufeinandertreffen.

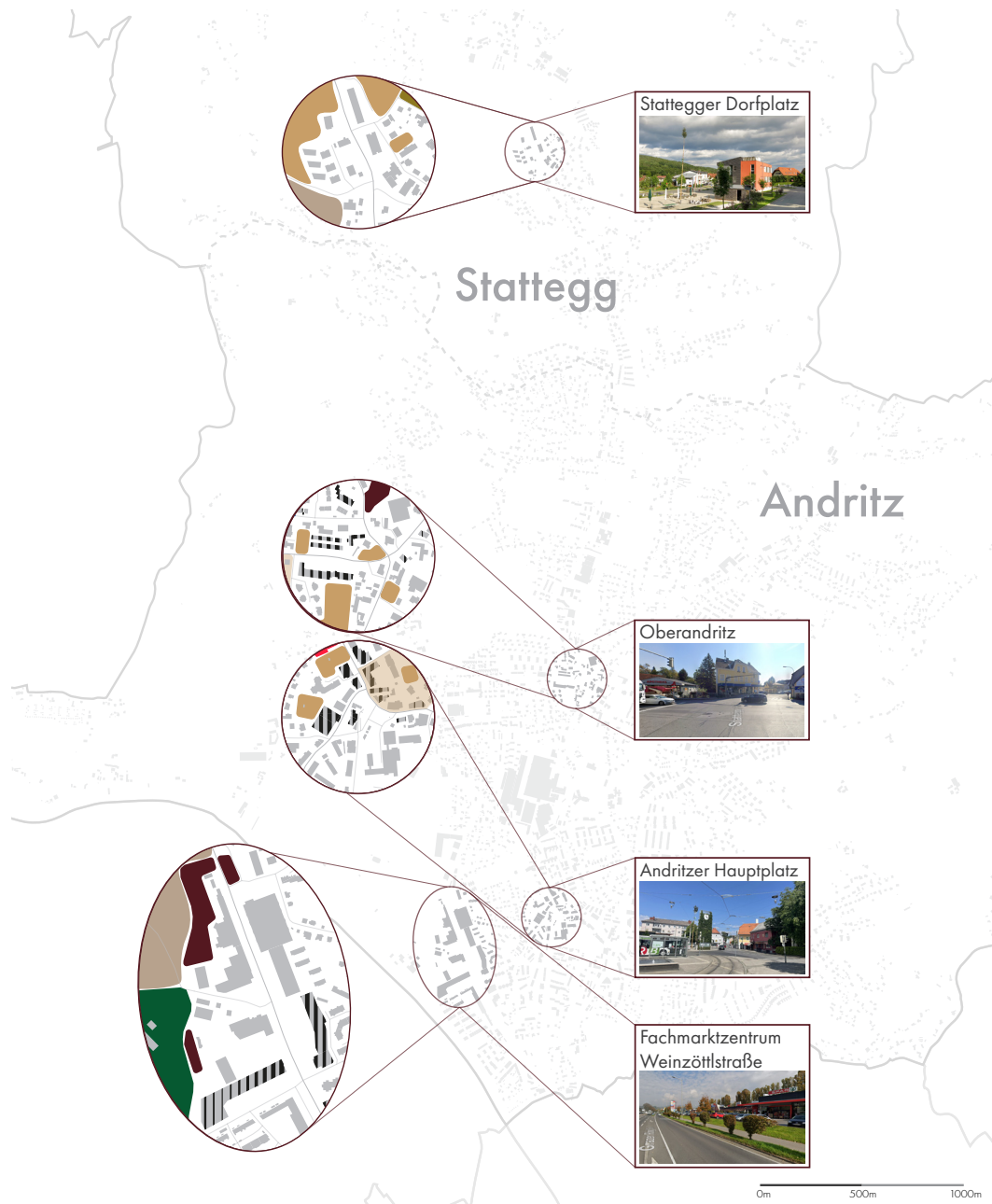
Das alte Bezirkszentrum stellt neben seiner Lage auch in seiner Struktur den Übergang zwischen urbaner Stadt und dörflicher Gemeinde dar. Die Räume sind zum aktuellen Zeitpunkt jedoch nicht den Erfordernissen um einen weiteren lebendigen Zentrumsbereich zu erschaffen entsprechend genutzt.

Bestandsaufnahme

Um ein genaues Bild über die konkreten Verhältnisse in den Fokusräumen zu erhalten, ist zusätzlich zur generellen Bestandsaufnahme eine weitere detailliertere Analyse durchgeführt worden, die sich speziell mit den Zuständen in den Fokusräumen beschäftigt hat.

Der Fokus dieser Analyse liegt dabei, wie in Abb. 6.3 zu sehen, vor allem auf baulichen Strukturen. Neben der Ausweisung des Bestands sind zusätzlich Flächen, welche Potenziale für unterschiedliche Nutzungen oder Bebauungen innehaben, in der Bestandsaufnahme zu erkennen. Speziell in den beiden Fokusräumen Oberandritz und Andritzer Hauptplatz, die die älteste Baustruktur aufweisen, sind zahlreiche Potenziale für weitere Bebauung oder Aufstockung von Bestandsgebäuden ausgewiesen.

Letzteres ist auch beim Fachmarktzentrum Weinzöttlstraße der Fall, hier allerdings aufgrund der Bebauungsstruktur, welche aus großflächigen, aber niedrigen Gebäuden besteht. Zusätzlich gibt es auch hier Möglichkeiten zur Verdichtung durch weitere Industrie- oder Gewerbeflächen. Am Stattegger Dorfplatz konzentriert sich das Potenzial auf Bauland im Norden und Westen des Platzes.



Legende:

-  Potenzielles Bauland
-  Potenzial Nachverdichtung in bestehender Bebauung
-  Freiland / LaWi Nutzfläche FWP
-  Sondernutzung im Freiland für Sportnutzung FWP
-  Sondernutzung im Freiland für Wasserversorgungsanlagen FWP
-  Potenzial Industrie und Gewerbe
-  Leerstand im gesamten Gebäude
-  Aufstockungspotenzial

Abb. 6.3: Bestandsaufnahme Fokusräume

Bodennutzungsregeln - Flächenwidmung in den Fokusräumen

Ein weiterer wichtiger Aspekt im Bestandsaufnahmeprozess sind die Regelungen des *Flächenwidmungsplans*, die auf die Fokusräume wirken. Die unterschiedlichen Widmungen bezwecken verschiedene Nutzungen des Raums und geben Richtlinien für diese vor. In Abb. 6.4 ist zu erkennen, dass in allen Fokusbereichen unterschiedliche Widmungen überwiegen und somit die Bebauung und Nutzung des Raumes beschränken und steuern.

Flächenwidmungsplan

Der Flächenwidmungsplan legt die Nutzung einzelner Grundstücke fest. Jede Gemeinde hat in Durchführung der Aufgaben der örtlichen Raumplanung für ihr Gemeindegebiet durch Verordnung einen Flächenwidmungsplan aufzustellen. Der Flächenwidmungsplan hat das gesamte Gemeindegebiet räumlich zu gliedern und die Nutzungsarten für alle Flächen entsprechend den räumlich-funktionellen Erfordernissen festzulegen. (landesentwicklung.steiermark.at, 2023)

Der Fokusraum Stattegger Dorfplatz weist eine Mischung aus allgemeinen Wohngebiet und Kerngebiet auf. Im allgemeinen Wohngebiet sind Gebäude für Wohnzwecke und weitere Nutzungen zu errichten, sofern diese den Bedürfnissen der Bewohner*innen dienen. Im Kerngebiet ist im Vergleich dazu jedoch ein höherer Nutzungsmix in Zentrumszonen möglich. Unter anderem werden in dieser Widmung soziale Nutzungen sowie Handelseinrichtungen umgesetzt. Am Dorfplatz bestätigt sich dies unter anderem durch die Nutzung als betreutes Wohnhaus, Kindergarten sowie als Nahversorgungsbetrieb.

Das Fachmarktzentrum Weinzöttlstraße weist zur Ermöglichung der gewerblichen Nutzungen vor allem die Widmung als Gewerbegebiet auf. Im Gewerbegebiet ist unter anderem die Errichtung und Nutzung von Kraftfahrzeugbetrieben möglich, welche einen Großteil der sich im Fokusbereich befindlichen Gewerbegebietsflächen darstellen. Zusätzlich spielt die Widmung als Kerngebiet im Fachmarktzentrum eine wichtige Rolle. Durch diese ist es möglich zahlreiche unterschiedliche Handels- und Dienstleistungseinrichtungen auf engem Raum und mit unterschiedlichen Richtlinien unterzubringen.

Der Andritzer Hauptplatz ist als Bezirkszentrum der am dichtesten bebaute Fokusraum. Um zahlreiche unterschiedliche Nutzungen, vor allem in der Erdgeschoßzone zuzulassen, sowie eine höhere Bebauungsdichte zu ermöglichen ist die überwiegende Widmung das Kerngebiet. Erwähnenswert ist ebenso, dass in diesem Fokusraum ein vergleichsweise hoher Anteil der Fläche als Verkehrsfläche gewidmet ist. Der Grund dafür sind die zahlreichen aufeinandertreffenden Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel sowie die Wendeschleife der Straßenbahn.

Oberandritz weist als alter Ortskern zwar keine Widmung als Kerngebiet auf, dafür aber einige als Gewerbegebiet ausgewiesene Flächen, in denen die Nutzung durch Betriebe und Anlagen aller Art vorgesehen ist. Die überwiegende Nutzung ist hier allerdings das allgemeine Wohnland, welches vor allem Wohnzwecke und Nutzungen des täglichen Bedarfs wie zum Beispiel der Betrieb eines Nahversorgers oder einer Bank bezweckt.

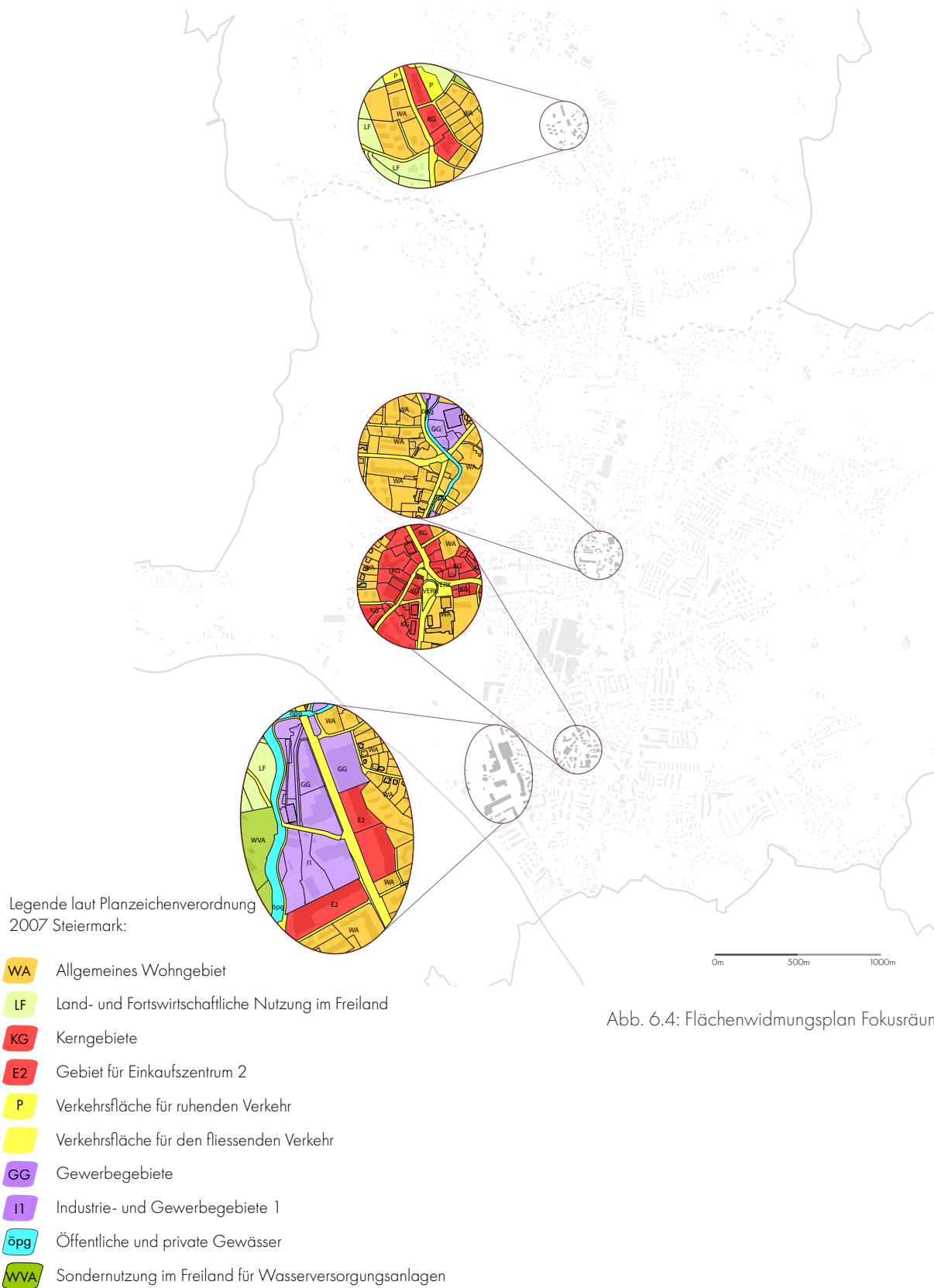


Abb. 6.4: Flächenwidmungsplan Fokusräume

Einleitung

Analyse

SWOT

Szenarien

VERNETZT



MODULKATALOG

Das Handbuch zur Zentrengestaltung



Modulkatalog

Einleitung

Auf Basis der erarbeiteten unterschiedlichen Zentrenstrukturen, ist der nächste Schritt das Aufzeigen von Entwicklungsmöglichkeiten in den Fokusräumen. Zu diesem Zweck wurden 16 verschiedene Module entwickelt, welche sich aus den lokalen Erfordernissen des Raums ergeben haben. Mithilfe der Module sollen die in den Fokusräumen bestehenden Potenziale aufgezeigt werden und mögliche Entwicklungsschritte aufgezeigt werden. Zusätzlich zu der Anwendung in den Fokusräumen können Module auch in anderen Räumen umgesetzt werden, Diese müssen jedoch je nach lokalen Voraussetzungen adaptiert werden.

Module können gestalterischen, planerischen oder auch baulichen Charakter annehmen und sollen den Gemeinden sowie Privatgrundstückseigentümer*innen konkrete Maßnahmenmöglichkeiten nahelegen.

Bebauungsplan

Aufbauend auf den Rahmenbedingungen, die der Flächenwidmungsplan vorgibt, regelt der Bebauungsplan insbesondere Art einer Bebauung und die Erschließung des Planungsraumes. Die Festlegungen des Bebauungsplans reichen dabei von der Definition grundsätzlicher Erschließungssysteme bis zur detaillierten Festlegung von Gebäudekomplexen oder sogar einzelnen Baukörpern.

(land-oberoesterreich.gv.at, 2023)

Sondernutzungen im Freiland (LF)

(1) Alle nicht als Bauland oder Verkehrsflächen festgelegten Grundflächen gehören zum Freiland. Sofern im Freiland keine baulichen Nutzungen außerhalb der Land- und/oder Forstwirtschaft nach Maßgabe der Abs. 3, 5 und 6 zulässig sind, dienen die Flächen des Freilandes der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung oder stellen Ödland dar.

(§33 Steiermärk. ROG)

Gestalterische Elemente wie „Beschattung“ betreffen zumeist den öffentlichen Raum, weshalb vor allem die Gemeinden für deren Anwendung zuständig sind. Für bauliche Maßnahmen wie zum Beispiel „Aufstockung“ hingegen müssen zwar die rechtlichen Voraussetzungen durch Flächenwidmungsplan und *Bebauungsplan* von den Gemeinden gegeben sein, die tatsächliche Umsetzung liegt jedoch im Verantwortungsbereich der Grundstückseigentümer*innen.

In Abb. 6.5 ist eine Zusammenfassung der 16 unterschiedlichen Module zu sehen. Auf den folgenden Seiten wird auf jedes der Module genauer eingegangen und deren Nutzen und Umsetzungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Walkability

Das Konzept der Walkability beschreibt in diesem Zusammenhang sowohl das Ziel einer verbesserten Fußgängerfreundlichkeit von Siedlungseinheiten wie Stadtvierteln, Stadtzentren oder auch ganzen Kommunen als auch die Kriterien, die eine solche ausmachen. Der Begriff meint zu Deutsch in etwa Begehrbarkeit. Es wird davon ausgegangen, dass eine Verbesserung der Walkability Menschen dazu animiert, mehr Wege zu Fuß zurück zu legen, was idealerweise positive Effekte auf ihre Gesundheit und durch die Vermeidung motorisierter Mobilität auch auf die Umwelt hat. (FIS, 2019)

Bikeability

Im Rahmen Bikeability wird das Konzept auf die Radfahrtauglichkeit der Umgebung angewendet. Exploring Bikeability (Hardinghaus, 2021)

Allgemeines Wohngebiet (WA)

allgemeine Wohngebiete, das sind Flächen, die vornehmlich für Wohnzwecke bestimmt sind, wobei auch Nutzungen zulässig sind, die den wirtschaftlichen, sozialen, religiösen und kulturellen Bedürfnissen der Bewohner von Wohngebieten dienen [...], soweit sie keine dem Wohncharakter des Gebietes widersprechenden Belästigungen der Bewohnerschaft verursachen.

(§30 Steiermärk. ROG Abs. 1)



Andritz/Stattegg

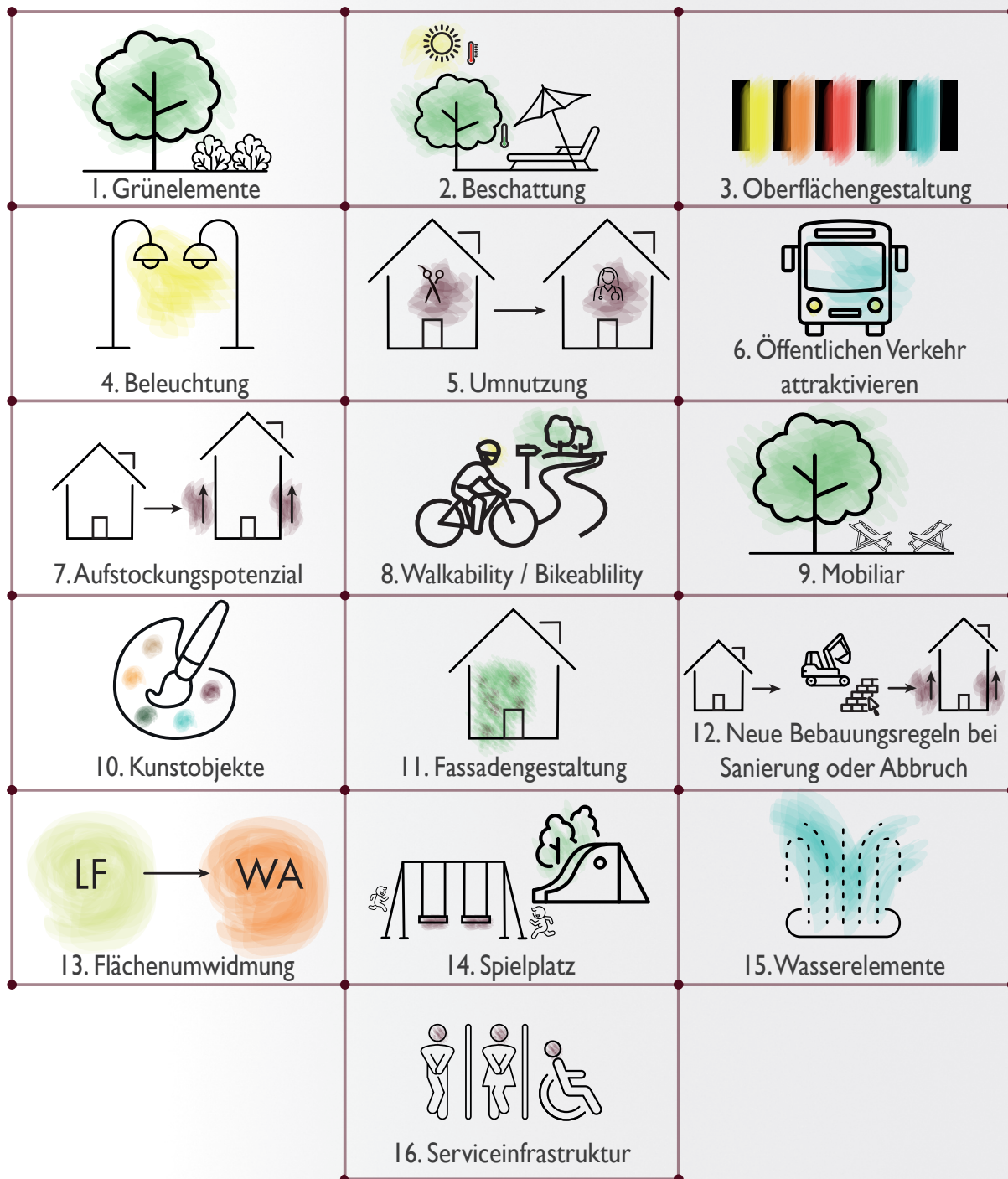


Abb. 6.5: Modulsammlung

Modulkatalog

I Grünelemente

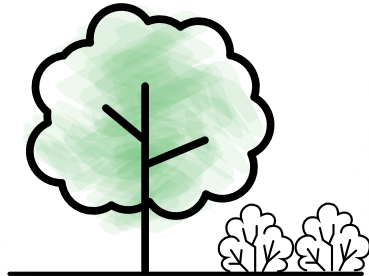


Abb. 6.6: Straßenbaum - Burggasse, Wien



Das Modul Grünelemente beschäftigt sich mit gestalterischen Maßnahmen, die Bäume, Büsche oder Rasenflächen beinhalten. Durch Anwendung des Moduls können verschiedenste Ziele verfolgt werden, welche im Siedlungsraum von größter Relevanz sind.

Grünelemente bieten zum Beispiel die Möglichkeit Regenwasser rückzuhalten und durch späteres Verdunsten den Raum zu kühlen. Dadurch wird das Mikroklima nachhaltig verbessert und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Durch Grünelemente können aber auch ästhetische Zwecke verfolgt werden: Bäume bieten sich zum Beispiel hervorragend zur Strukturierung & Dimensionierung von Flächen und somit zur Platzgestaltung an.

2 Beschattung

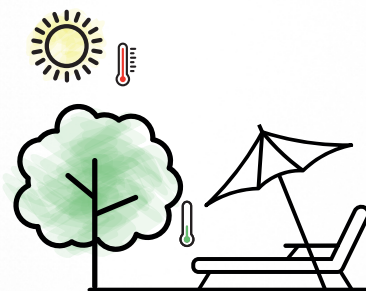


Abb. 6.7: Bepflanztes Rankgitter - Expo Dubai



Beschattungsmaßnahmen verfolgen vor allem das Ziel die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu stärken. Beschattete Flächen sind in den heißen Sommermonaten unabdinglich für die Abkühlung und ermöglichen das längere Aufhalten im Freien.

Das Modul kann mittels verschiedenster Methoden umgesetzt werden. Der Schatten kann unter anderem durch Elemente wie Sonnensegel oder Markisen, aber auch durch natürliche Elemente wie zum Beispiel Bäume oder bepflanzte Rankgitter erzeugt werden. Bepflanzte Beschattung bietet den Vorteil, dass häufig in den kalten Wintermonaten durch den Blattfall die Sonneneinstrahlung deutlich stärker ist als im Sommer. Außerdem entstehen Synergieeffekte mit Modul I Grünelemente.

*Andritz/Stattegg*

Durch die Gestaltung von Oberflächen können verschiedenste Ziele der Raumplanung verfolgt werden. Durch verschiedene Oberflächenmaterialien kann es gelingen, den Raum erfolgreich zu definieren und ihn zu zonieren. Die gestalterische Wirkung kann auch im Straßenverkehr angewendet werden, wodurch der Verkehr verlangsamt werden kann. Konkret können hierbei Aspekte wie eine sich scheinbar verengende Fahrbahn oder ein in Regenbogenfarben gestrichener Schutzweg erwähnt werden.

Durch unterschiedliche Oberflächen können außerdem klimaanpassende Ziele erfüllt werden. Zum Beispiel können durch helle Oberflächen mehr Sonnenstrahlen reflektiert werden, wodurch der Straßenraum kühler bleibt. Weiters kann durch Rasengittersteine die Versiegelung minimiert werden und die Versickerung von Wasser ermöglicht werden, wodurch im Sinne des Schwammstadtprinzips der Raum weiter gekühlt wird.

Beim Gestaltungsmodul Beleuchtung können, wie bei vielen anderen Modulen auch, mehrere Ziele durch eine Maßnahme erfüllt werden. Beleuchtungselemente spielen eine wichtige Rolle für das Verständnis des Raums. Durch adäquate Beleuchtung kann ein Raum je nach Belieben auf verschiedene Arten wirken. Dabei ist nicht nur auf den Nutzen des Lichts, sondern auch auf die Optik der Beleuchtungselemente zu achten.

Neben des gestalterischen Anspruchs ist Beleuchtung auch eine der wichtigsten Komponenten um sich im Raum wohlfühlen. Durch ausreichende Belichtung können Angsträume vermieden werden, wodurch diversen Nutzer*innengruppen die Möglichkeit gegeben werden kann, sich sicher und ungehindert im öffentlichen Raum aufzuhalten

3 Oberflächengestaltung



Abb. 6.8: Regenbogen-Schutzweg - Kunsthaus, Graz



4 Beleuchtung

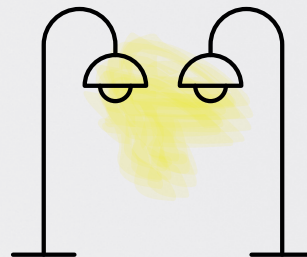
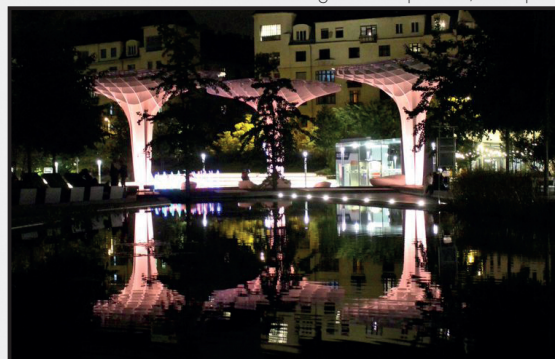


Abb. 6.9: Platzbeleuchtung - Széllapu Park, Budapest



Modulkatalog

5 Umnutzung

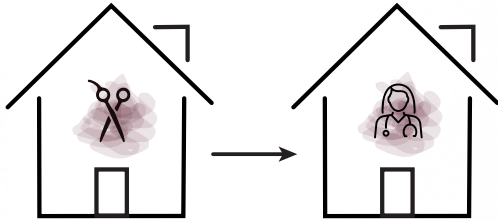


Abb. 6.10: Umgewandtes Fabrikgelände - Clouth Quartier, Köln



Das Modul Umnutzung ist das erste Modul, welches sich nicht mit gestalterischen Themen befasst. Oftmals sind für die Attraktivität eines Raums die umliegenden Nutzungen maßgeblich ausschlaggebend. Wenn öffentliche Räume auf Nutzungen treffen, welche nicht voneinander profitieren, leidet die Qualität des Raums. Nutzungen sollten auf die Erfordernisse der Umgebung abgestimmt sein und nicht miteinander konkurrieren, sondern einander ergänzen. Beispielhaft kann eine Bäckerei von hoher Fußgänger*innenfrequenz in einer Fußgängerzone profitieren, während eine KFZ-Werkstätte vor allem durch gute Anbindung an das höherrangige Straßennetz profitiert.

Durch Umnutzungen können jedoch nicht nur Missstände auf Gebäudeebene verbessert werden, sondern auch Nutzungen, die im öffentlichen Raum bestehen, wie zum Beispiel der Umbau eines Parkplatzes zu einem Schanigarten.

6 ÖV attraktivieren

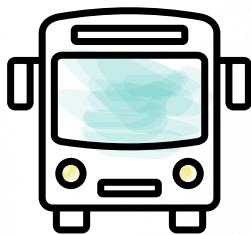


Abb. 6.11: Begrünte Straßenbahnstation - Julius-Raab-Platz, Wien



Den öffentlichen Verkehr zu attraktiveren ist mit Blick auf die Klimakrise sowie eine qualitativ hochwertige Gestaltung des Raumes sehr wichtig. Das Modul beschäftigt sich mit den in Kapitel 6.2 erarbeiteten Maßnahmen zur Umgestaltung von Bushaltestellen. Konkret besteht die Möglichkeit Busbuchten zu Haltestellenkaps umzubauen, sowie den dadurch gewonnen Raum für überdachte Fahrradständer und ähnliches zu nutzen. Näheres zu diesen Maßnahmen ist in Kapitel 6.2 zu lesen.



Andritz/Stattegg

Durch das Aufstocken von bestehenden Gebäuden wird anstelle weiterer Versiegelung in die Höhe verdichtet. Dies hat nicht nur einen positiven Effekt auf ökologische Aspekte, auch im Sinne der Zentrumsbildung ist eine solche Verdichtung in die Höhe von großer Wichtigkeit.

Durch eine solche Entwicklung wird die generelle Frequenz erhöht, wodurch ein urbanerer Charakter entsteht. Ein grundsätzliches Ziel des Moduls ist außerdem das Einhalten einer einheitlichen Gebäudehöhe. Zu diesem und weiteren ähnlichen Modulen mit baulichem Fokus ist wichtig zu sagen, dass die Gemeinden nur über die Kompetenz verfügen, Voraussetzungen und Richtlinien für Gebäudehöhen geben zu können. Der tatsächliche Umbau ist jedoch durch die Grundstückseigentümer*innen durchzuführen, weshalb Gemeinden bei der Umsetzung dieses Moduls nur Rahmenbedingungen bestimmen bzw. die Eigentümer*innen unterstützen können.

7 Aufstockungspotenzial

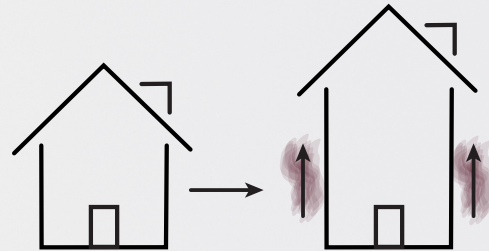


Abb. 6.12: Supermarktüberbauung - Laxenburgerstraße, Wien



Das Modul beschäftigt sich mit dem Ausbau der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr. Ähnlich dem öffentlichen Verkehr ist ein Ausbau dieser Mobilitätsformen für die Qualität des öffentlichen Raums sowie die Mobilitätswende äußerst relevant. Die Maßnahmen die in diesem Modul zusammengefasst werden, setzen sich neben Lückenschlüssen im Netz auch mit breiteren Fuß- und Radwegen sowie der Barrierefreiheit ebendieser auseinander.

Angewendet werden diese Maßnahmen zumeist im Straßenraum, einzelne Aspekte können aber auch in Platzgestaltungen einfließen. Näheres dazu ist auch in Kapitel 6.2 zu lesen.

8 Walkability/Bikeability



Abb. 6.13: Neuer Radweg - Linke Wienzeile, Wien



Modulkatalog

9 Mobiliar

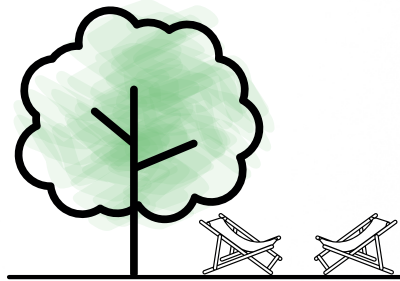


Abb. 6.14: Liegemöbel - HafenCity, Hamburg



Gestaltungsobjekte wie Mobiliar können in verschiedensten Zonen des öffentlichen Raums eingesetzt werden, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Mobiliar ist dabei ein Überbegriff für alle Sitzmöglichkeiten und ähnliches, welche ohne Konsumpflicht verwendbar sind. Elemente wie diese sind für einen attraktiven Aufenthaltsraum wichtig, um sozialen Kontakt zu ermöglichen sowie die Frequenz der Freiräume zu steigern.

Als mögliche Elemente, welche im Rahmen des Moduls eingesetzt werden können, zählen zum Beispiel Sitzbänke oder Tische. Das Modul bietet sich dazu an in Kombination mit anderen Modulen wie Kunstobjekten, Begrünung oder Beschattung angewendet zu werden.

10 Kunstobjekte



Abb. 6.15: Geschichtstafel - Klingenmünster, Rheinland-Pfalz



Kunstobjekte können verschiedenste Elemente sein, welche den Sinn haben, den öffentlichen Raum aufzuwerten. Diese können als Grund angesehen werden einen Ort aufzusuchen, sowie dort auch über längere Zeit zu verweilen. Elemente des Moduls können zum Beispiel Springbrunnen, Statuen oder ähnliches sein. Zusätzlich zu ihrem attraktivierendem Zweck können Kunstobjekte allerdings auch als geschichtsbildende und lehrreiche Elemente angesehen werden. Beispielsweise können etwa Geschichtstafeln aufgestellt werden, welche die Historie des Bezirks, der Gemeinde oder spezieller Objekte im Raum beschreiben. Deren Ziel soll es sein die Gemeindeidentität zu stärken und somit gemeinschaftsbildend zu wirken.



Andritz/Stattegg

Modul 11 beschäftigt sich mit verschiedensten Möglichkeiten Fassaden attraktiver zu gestalten. Ein Fokus liegt dabei auf jenen Fassaden, welche den öffentlichen Raum stark beeinflussen. Die attraktive Gestaltung von Fassaden reicht von Sanierungen, über an den Raum angepasste Farben bis zu speziellen Oberflächen. Fassadengestaltung kann hierbei nicht nur eine für die Optik des öffentlichen Raums wichtige Komponente sein, sondern auch weitere nützliche Effekte wie zum Beispiel die Kühlung des Straßenraums durch begrünte Fassaden bewirken. Außerdem soll an Fassaden auch der Anspruch gestellt werden, die Nutzungen eines Gebäudes auszudrücken, wodurch die Eingliederung in den Raum und dessen Wiedererkennungswert gesteigert wird.

11 Fassadengestaltung

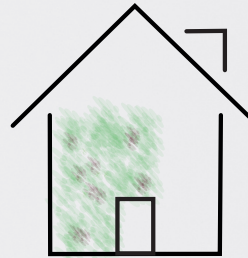
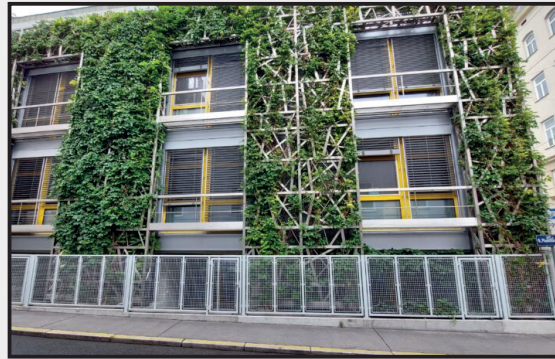


Abb. 6.16: Fassadenbegrünung - St. Anna Kinderspital, Wien

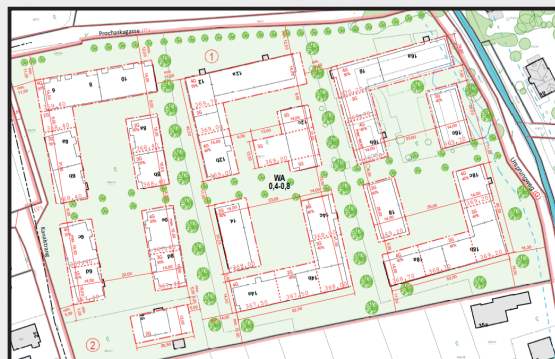


Dieses Modul ist dicht verwoben mit Modul 7 (Aufstockungspotenzial) und wirkt mithilfe von Instrumenten wie dem Flächenwidmungsplan und insbesondere dem Bebauungsplan. Ziel ist es, durch das Modul die Möglichkeit zu erlangen, zukünftige Bautätigkeiten auf einem Grundstück zu reglementieren, ohne den Bestand zu beeinflussen. Dadurch sollen zum Beispiel einheitliche Gebäudehöhen oder dem Ortsbild entsprechende Fassaden und Dachformen, erwirkt werden. Es könne auch für den Raum unpraktisch genutzte Bauflächen adaptiert werden. Flächen, welche durch das Modul ausgewiesen werden, weisen aktuell entweder noch keine sehr hohe Dringlichkeit auf, diese Maßnahmen umzusetzen, oder sind auf Grund ihrer Baustruktur erhaltenswert. Sollte aber eine durch Grundstückseigentümer*innen initiierte Sanierung oder ein Abbruch stattfinden, sind veränderte Bebauungsregeln durch das Modul spätestens bei der nächsten Bebauung ebenfalls anzuwenden.

12 Neue Bebauungsregeln bei Sanierung/Abbruch



Abb. 6.17: Bebauungsplan - Prochaskagasse, Graz



Modulkatalog

I3 Flächenumwidmung

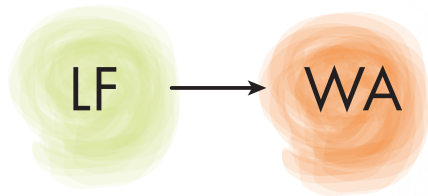
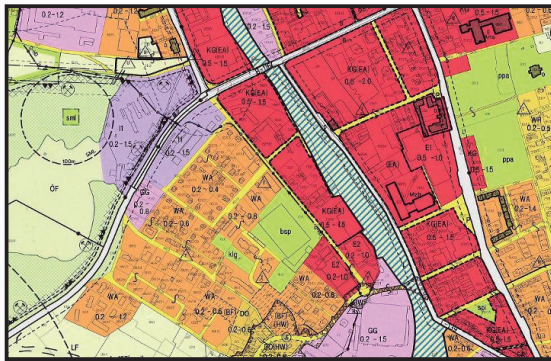


Abb. 6.18: Flächenwidmungsplan - Graz



Das Ziel des Moduls soll es sein, Voraussetzungen zu schaffen, um die in Modul 5 (Umnutzung) besprochenen Ziele zu verfolgen, wie beispielsweise neue Standorte für Nahversorgung zu ermöglichen. Die Flächenumwidmung ist hierfür speziell notwendig, um aktuell unpassend wahrgenommene Nutzungen anzupassen oder neue Nutzungen zu ermöglichen.

Der Flächenwidmungsplan steht den Gemeinden hierfür als Instrument zur Verfügung um die notwendigen Schritte zu tätigen. Grundsätzlich ist hierbei der Fokus, nur so viel neues Bauland zu widmen wie in den nächsten Jahren notwendig sein wird. Zusätzlich ist darauf zu achten, im Sinne der Innenentwicklung die Widmung innerhalb des bestehenden Siedlungsverbands zu tätigen, um Zersiedelung zu verhindern.

I4 Spielplatz

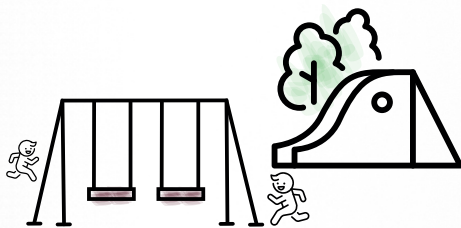


Abb. 6.19: Spielplatz - Carmel, Indiana



Das Modul Spielplatz beschäftigt sich mit dem Ziel, auch für die jüngste Bevölkerungsgruppe attraktive Nutzungen im öffentlichen Raum zu ermöglichen. Speziell aufgrund der steigenden Dichte im Siedlungsraum sind Spielplätze wichtig, um es Kindern zu ermöglichen, sich frei zu entfalten.

Anwendungsbeispiele für das Modul können neben ganzheitlichen Spielplätzen welche über verschiedenste Spielelemente, Rückzugsorte sowie Räume zur kreativen Auslebung verfügen, auch einzelne Spielgeräte wie zum Beispiel Tischtennistische sein, welche auch älteren Bevölkerungsgruppen zur Verfügung stehen können. Bei der Umsetzung des Moduls ist es wichtig darauf zu achten, die verschiedensten Bedürfnisse von Kindern, sowie deren Sicherheit im Straßenraum einzubeziehen.



Andritz/Stattegg

Wasserelemente spielen vor allem mit Blick auf die klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums eine wichtige Rolle. Sie können kühlend wirken und somit die Aufenthaltsqualität maßgeblich verbessern. Beispielhaft werden etwa in Wien seit Jahren im Sommer die sogenannten „Sommerspritzer“ an verschiedenen Stellen in der Stadt zur Abkühlung aufgestellt.

Nicht nur Sprühduschen wie diese sondern auch stehendes und fließendes Wasser wie zum Beispiel größere Brunnenanlagen können für die Temperaturregulation eingesetzt werden, in dem die Wärme in den Wasserflächen gebunden wird. Zusätzlich sind Wasserelemente häufig attraktive Gestaltungselemente, welche den Raum ästhetisch aufwerten.

I5 Wasserelemente



Abb. 6.20: Sprühschlauch - Karlsplatz, Wien



Serviceinfrastrukturen sind zumeist Kleinrichtungen welche im täglichen Gebrauch regelmäßig genutzt werden. Durch die Anwendung des Moduls sollen neue Infrastrukturen entwickelt werden, wodurch kürzere Wege zu solchen Serviceinfrastrukturen erreicht werden können. Beispielhaft können im Rahmen des Moduls öffentliche Toiletten an stark frequentierten Plätzen des öffentlichen Raums installiert werden. Zusätzlich bieten Infrastrukturen wie Post-Abholstationen die Möglichkeit, häufig längere Wege deutlich zu verkürzen und somit auch die Abhängigkeit vom MIV zu reduzieren.

Ein Nebeneffekt hiervon ist eine erhöhte Frequenz im öffentlichen Raum welche positive Effekte auf zahlreiche andere Aspekte des Raums hat und mit weiteren Serviceinfrastrukturen wie Lebensmittelautomaten oder Werbetafeln kombiniert werden kann.

I6 Serviceinfrastruktur



Abb. 6.21: Post-Abholstation - Breitenfurter Straße, Wien



Modulkatalog

Kosten

In der Abb. 6.22 werden der Umsetzungshorizont und die Kosten einzelner Modulelemente zueinander in Relation gesetzt. Diese Darstellung hat sich insofern als sinnvoll hervorgetan, als dass ein Modul mehrere Kostenstellen hat und dadurch keine Angaben je Modul gemacht werden könnten, ohne ein großes Maß an Ungenauigkeit in Anspruch zu nehmen. Beispielsweise ist der Umsetzungszeitrahmen, sowie die Kosten für eine Straßenlaterne oder eine aufwendige Lichtshow sehr unterschiedlich, obwohl beide durch das Modul „Beleuchtung“ zusammengefasst werden.

Auf den ersten Blick ersichtlich ist, dass sich die Mehrheit der Maßnahmen in einem kurzfristigen Zeit- und Investitionsrahmen bewegt. Eine inhaltliche Betrachtung ergibt, dass Beschattungsobjekte oder Wasserelemente einen direkten positiven Einfluss auf das Lebensumfeld der Menschen haben.

Dementsprechend stehen der Aufwand und der Effekt für die Nutznießer*innen in keinem linearen Verhältnis zueinander. Neben diesen Objekten, die in den meisten Fällen durch die öffentliche Hand zur Verfügung gestellt werden, liegen die höheren Kosten und Aufwandsleistungen, mit Ausnahme der häufig langwierigen Prozesse zur Voraussetzungsschaffung für bauliche Maßnahmen, tendenziell bei privaten Personen. Diesem Umstand geschuldet bedarf es einer Kommunikations- und Förderstruktur, die ein gemeinschaftliches Vorgehen effizient und attraktiv gestaltet und Privateigentümer*innen motiviert sich aktiv mit der Modulumsetzung zu beschäftigen.



Andritz/Stattegg

Eine genau Kostendarstellung der Module „Öffentlicher Verkehr attraktivieren“ und „Walkability / Bikeability“ finden Sie im Kapitel 6.2

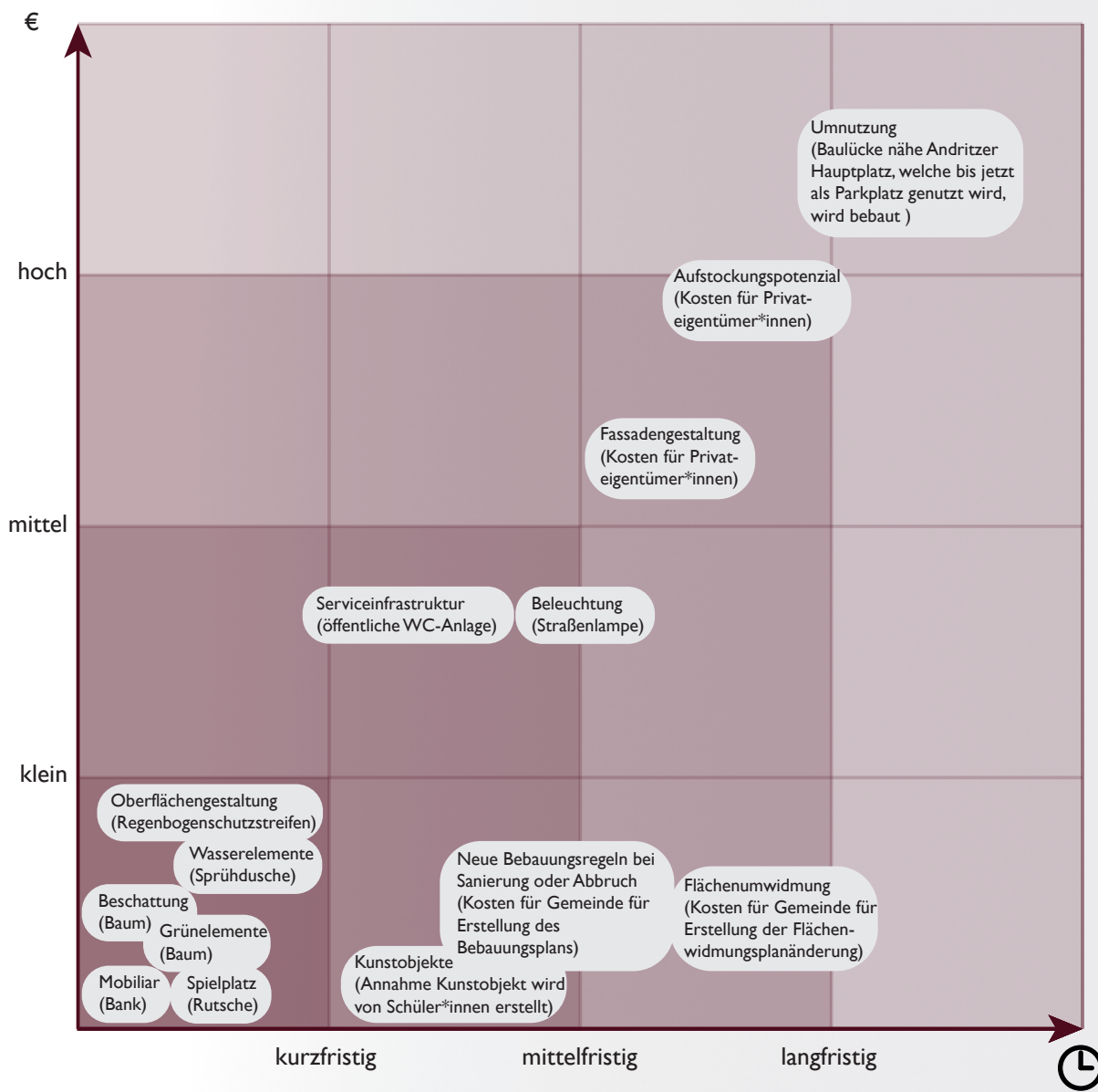
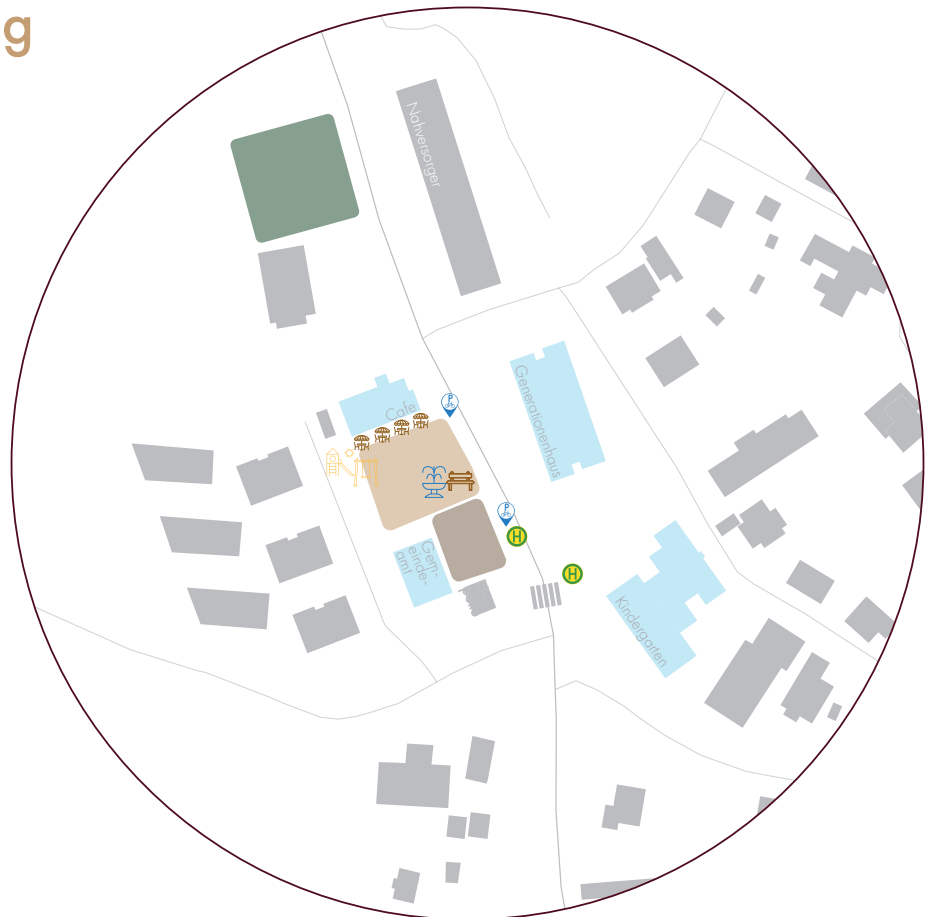


Abb. 6.22: Modulkostenschätzung

Modulanwendung Stattegg

Legende:
Die Piktogramme stellen im Bestand vorhandene Elemente dar

-  Bäume
-  Sitzmöglichkeiten
-  ÖV-Haltestelle
-  Radabstellanlagen
-  Kfz-Parkflächen
-  Wasserelemente
-  Spielplatz
-  Schanigarten



0m 50m 100m

Abb. 6.23: Modulanwendung Stattegg

Der in dieser Farbe markierte Bereich stellt den wichtigsten Aufenthaltsbereich dar. Dabei ist es wichtig, die in diesem Bereich angewendeten Module möglichst platzsparend zu platzieren oder mobile Elemente zu verwenden, um andere Nutzungen wie zum Beispiel Märkte zu ermöglichen. Welche Module in diesem Bereich sinnvoll sind, wird folgend erklärt.

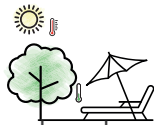
1. Grünelemente



Grünelemente haben die Funktion, Schatten zu spenden und das Mikroklima zu verbessern. Dies ist besonders auf Plätzen wichtig, um auch an heißen Sommertagen Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Am Stattegger Dorfplatz fehlt dies bis jetzt und sollte in die Gestaltung mitaufgenommen werden.

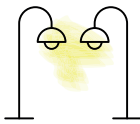


2. Beschattung



Neben Grünelementen können auch andere Elemente zur Beschattung genützt werden. Besonders beim Spielplatz ist Beschattung notwendig, um das sichere Spielen von Kindern zu gewährleisten.

4. Beleuchtung



Um Plätze für möglichst alle Personengruppe zugänglich zu machen, ist es wichtig, Angsträume zu vermeiden. Dabei spielt Beleuchtung eine wichtige Rolle. Am Dorfplatz in Stattegg könnte Beleuchtung auch als Gestaltungselement angewendet werden.

10. Denkmäler



Das Modul Kunstobjekte/Denkmäler kann am Stattegger Dorfplatz angewendet werden, um dem Ort mehr Charakter zu verleihen sowie um die Gemeindeidentität zu stärken. Weiters dient das Modul als attraktives Gestaltungselement.

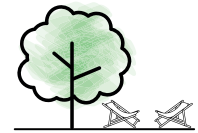
Der in dieser Farbe markierte Bereich stellt einen weiteren Aufenthaltsbereich dar. Dabei ist es auch in diesem Fall wichtig, die angewendeten Module platzsparend zu platzieren, um andere Nutzungen zu ermöglichen, aber auch um der Bevölkerung eine Aneignung des Platzes zu ermöglichen

1. Grünelemente



Grünelemente haben die Funktion, Schatten zu spenden und das Mikroklima zu verbessern. Dies ist besonders auf Plätzen wichtig, um eine Aufenthaltsqualität auch an heißen Sommertagen zu gewährleisten. Am Stattegger Dorfplatz fehlt dies bis jetzt und sollte in die Gestaltung mit aufgenommen werden.

9. Mobiliar



Beschattung und Abkühlung durch Bäume bieten eine gute Möglichkeit, gleichzeitig auch konsumfreie Sitzmöglichkeiten anzubieten. Am Stattegger Dorfplatz befinden sich bereits einige Sitzmöglichkeiten, ein ausgebautes Angebot wäre aber durchaus sinnvoll.

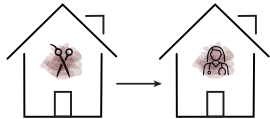
16. Serviceinfrastruktur



Ein weiterer wichtiger Punkt in Sachen Aufenthaltsqualität sind Maßnahmen wie öffentliche Toiletten oder Paketabholstationen. Durch einfache Maßnahmen kann der Bevölkerung ein vielfältiges Angebot an öffentlichen Räumen geboten werden sowie die täglichen Wege verkürzt werden.

Der in dieser Farbe markierte Bereich stellt eine Potenzialfläche dar. Welche Module in diesem Bereich sinnvoll sind, wird folgend erklärt.

5. Umnutzung



In Stattegg findet man das Modul Umnutzungen nördlich des Dorfplatzes. Dabei wird diese Fläche als Potenzialfläche für Nahversorgung definiert. Falls der Wunsch der Gemeinde besteht, einen Nahversorger zu errichten sollte diese Fläche gewählt werden. Grund für den spezifischen Standort ist, dass erhöhte Frequenz am Dorfplatz entsteht und das bestehende Gewerbe ergänzt wird. Genauer dazu ist in Kapitel 6.3 zu den Potenzialflächen für soziale Infrastrukturen nachzulesen.

Gebäude in dieser Farbe beeinflussen den öffentlichen Raum rund um den Hauptplatz besonders. Spezielle Maßnahme helfen dabei den öffentlichen Raum aufzuwerten.

11. Fassadengestaltung



Fassaden prägen das Dorfbild stark. Somit ist es wichtig ein einheitliches Bild aufrechtzuerhalten. Im Sinne des Klimawandels ist es auch wichtig, eine möglichst klimafreundliche Gestaltung des öffentlichen Raumes zu wählen. In Stattegg würden sich begrünte Fassaden dafür gut eignen. Weiters sind die Gebäude rund um den Hauptplatz großteils Neubauten, womit keine Einschränkungen durch Denkmalschutz bestehen.

In der Abb. 6.24 ist ein konzeptioneller Entwurf einer Fassadenbegrünung für das Generationenhaus in Stattegg erkennbar. Neben den positiven Effekt auf das Klima weist eine begrünte Fassade noch einige andere Vorteile auf. Ein Beispiel dafür ist, dass die Begrünung wie eine natürliche Wärmedämmung funktioniert. Somit ist das Gebäude besser gedämmt und heizt sich im Sommer langsamer auf und kühlt im Winter langsamer ab (Vgl. www.nabu.de, 2022).



Abb. 6.24: Visualisierung: Fassadenbegrünung - Generationenhaus



Leitbild

Leitprojekte

Fazit

Quellen

VERNETZT

Modulanwendung Fachmarktzentrum

Legende:

Die Piktogramme stellen im Bestand vorhandene Elemente dar



Bäume



ÖV-Haltestelle



Radabstellanlagen



Kfz-Parkflächen



Schanigarten

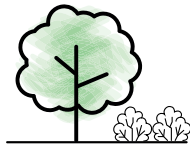


Abb. 6.25: Modulanwendung Fachmarktzentrum



Flächen in dieser Farbe sind Kfz-Parkflächen für das Fachmarktzentrum. Wie man Parkflächen freundlicher und mit mehr Aufenthaltsqualität gestalten kann wird mit den folgenden Modulen veranschaulicht.

1. Grünelemente



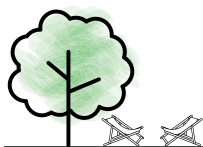
Zurzeit befinden sich bereits einige Bepflanzungen in diesen Bereichen. Bis dato handelt es sich aber Großteiles nur um Bäume und Grünstreifen, welche die Parkflächen vom Gehweg beziehungsweise der Fahrbahn trennen. Es wäre also im Sinne einer klimagerechten Gestaltung notwendig, weitere Bäume zu pflanzen um das Mikroklima sowie die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

3. Oberflächengestaltung



Die gesamten Parkflächen vor dem Fachmarktzentrum sind zurzeit asphaltiert. Um eine Klimagerechte Oberflächengestaltung vorzuweisen wäre es sinnvoll, den Asphalt durch Pflasterungen mit offenen Fugen oder Rasengittersteinen zu ersetzen, um ein Abfließen des Oberflächenwassers zu gewähren. Weiters ist es auch wichtig Materialien in einem hellen Farbton zu verbauen, um die Oberflächentemperaturen zu reduzieren.

9. Mobiliar

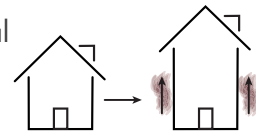


Um neben Parken auch andere Nutzungen zu ermöglichen, ist es sinnvoll, Sitzmöglichkeiten auf diesen Flächen zu errichten. Diese können aus konsumfreien Sitzgelegenheiten bestehen oder aber aus Schanigärten von Restaurants oder Imbissen. Für Menschen, welche aus körperlichen Gründen öfters Pausen benötigen, kommt das

Mobiliar besonders nützlich. So wird niemand vom Einkaufen im Fachmarktzentrum ausgeschlossen.

Blau eingefärbte Gebäude weisen Aufstockungspotenzial auf. Warum dies geschehen soll wird folgend erläutert.

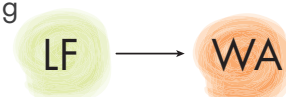
7. Aufstockungspotenzial



Die Bevölkerung in Andritz wächst laut Bevölkerungsprognosen weiter an. Um dieses Bevölkerungswachstum nachhaltig aufnehmen zu können ist es wichtig, qualitativ hochwertigen Wohnraum zu schaffen. Aufgrund dessen, dass das Fachmarktzentrum bis jetzt nur eingeschossige Bebauung aufweist, besteht ein großes weiteres Potenzial darin, diese Gebäude aufzustocken. Ein weiterer wichtiges Argument ist, dass kein weiterer Boden versiegelt werden muss, um neuen Wohnraum zu schaffen. Wie auch im Modulkatalog in Abb. 6.12 zu erkennen ist, gibt es bereits einige Referenzbeispiele bei denen eine nachträgliche Aufstockung stattgefunden hat. In Abb. 6.26 ist eine Visualisierung einer konzeptionellen Aufstockung erkennbar.

Um eine Aufstockung durchzuführen ist auch eine entsprechende Flächenwidmung notwendig. Um einen positiven Bescheid für eine Flächenumwidmung zu erhalten sind verschiedene Kriterien zu erfüllen.

13. Flächenumwidmung



Um eine Aufstockung zu ermöglichen muss eine entsprechende Flächenumwidmung von statten gehen. Zurzeit ist das Gebiet als Einkaufszentrum 2 gewidmet (Vgl. gis.stmk.gv.at, 2022). Um die vorgesehene Nutzungsmischung umzusetzen ist



Abb. 6.26: Visualisierung: Überbauung - Fachmarktzentrum

eine Widmung als Kerngebiet am sinnvollsten (Vgl. § 22 Abs. 5 ROG Stmk, 2010). Um eine Widmung in Kerngebiet zu ermöglichen, muss das Gebiet, in dem sich die Widmung befindet im örtlichen Entwicklungsplan als Zentrumszone definiert sein.

Somit ist, bevor eine solche Umwidmung möglich ist, zu prüfen, ob eine Zentrumszone ausgewiesen werden kann. Nach dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz § 2 Abs. 39a, sind Zentrumszonen folgend definiert: „Bereiche, die in zentraler Lage gewachsene, dichtere Baustrukturen als der Umgebungsbereich und eine Durchmischung von Wohn- oder anderen Nutzungen (öffentliche Einrichtungen, Büros, Handels- und Dienstleistungsbetriebe) aufweisen.“

Diese Kriterien würde das Gebiet um das Fachmarktzentrum erfüllen. Weiters gibt es vom Land Niederösterreich einen Leitfaden zur Erstellung von Zentrumszonen. Darin sind folgende Kriterien für

ein Zentrum zu berücksichtigen:

- o Das Erscheinungsbild
- o Eine gute Verkehrsanbindung
- o Eine dichte Bebauung (Geschossflächenzahl von mindestens 1,0)
- o Ein hoher Durchmischungsgrad von Nutzungen (Wohnnutzungen sowie Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen, Dienstleistungsbetriebe, Gastronomie und kulturelle Einrichtungen)

Die aufgezählten Kriterien sind Großteils im Bereich Fachmarktzentrum Andritz vorhanden. Somit ist eine Prüfung, ob ein Zentrumsbereich vorhanden ist, durchaus sinnvoll.

Um einen qualitativ hochwertigen Wohnraum zu erzeugen, müssen Lärmrichtwerte eingehalten werden. Für Kerngebiete betragen diese Höchstwerte bei Tag 60 Dezibel und bei Nacht 50 Dezibel (Vgl. Handbuch Umgebungslärm Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasser-

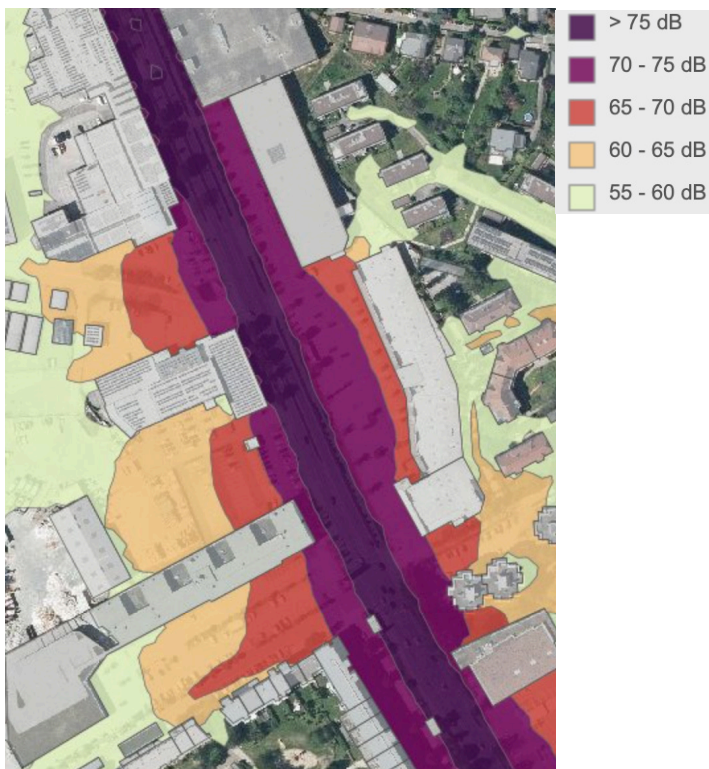


Abb. 6.27: Lärmkarte Fachmarktzentrum

wirtschaft, 2009).

In Karte 6.27 ist die Lärmbildung der Weinzöttelstraße erkennbar. Angrenzend an die Straßen befinden sich die Gebäude mit Aufstockungspotenzial. Gut zu erkennen ist, dass der Lärmpegel deutlich abnimmt, sobald man sich wenige Meter von der Straße entfernt. Der Lärmpegel an den Gebäuden selbst beträgt somit 65-70 dB, die Richtwerte werden somit überschritten. Um diese einzuhalten, müssten Lärmschutzmaßnahme durchgeführt werden. Eine einfache Maßnahme wäre zum Beispiel die Geschwindigkeit in diesem Bereich zu reduzieren.

In den folgenden Abbildungen 6.28 und 6.29 sind Flächenwidnungspläne erkennbar. Zum einen der derzeit verordnete Bestandsflächenwidmungsplan und zum anderen der Flächenwidmungsplan mit einer entsprechenden Änderung um eine Aufstockung für Wohnnutzung zu ermöglichen.

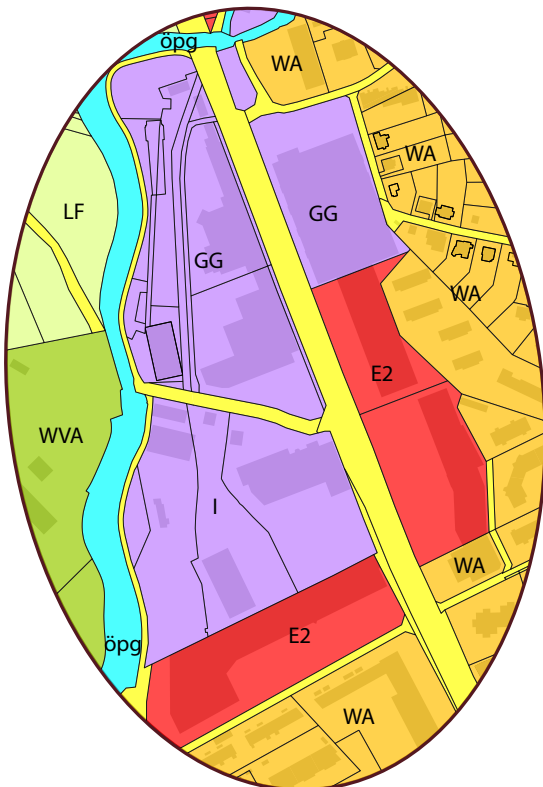


Abb. 6.28: Flächenwidmungsplan Bestand

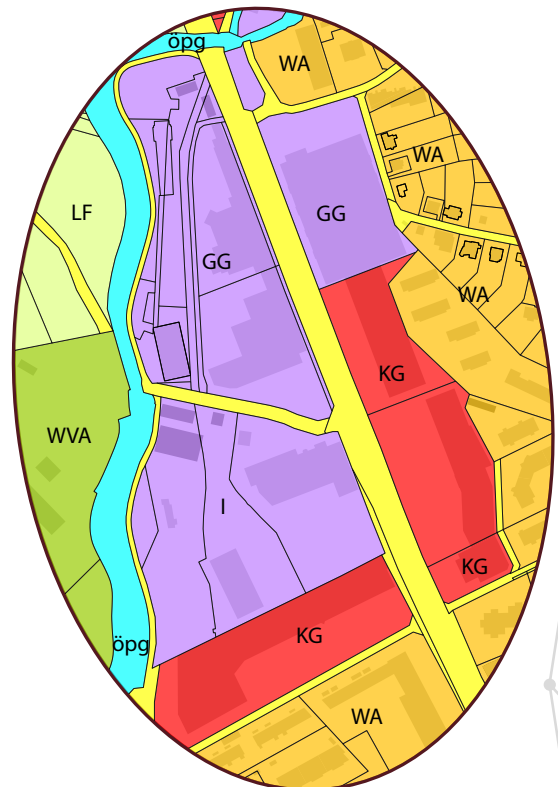


Abb. 6.29: Flächenwidmungsplan mit Änderung

Modulanwendung

Andritzer Hauptplatz

Legende:
Die Piktogramme stellen im Bestand vorhandene Elemente dar



Bäume



Sitzmöglichkeiten



ÖV-Haltestelle



Radabstellanlagen



Kfz-Parkflächen



Wasserelemente



Schanigarten

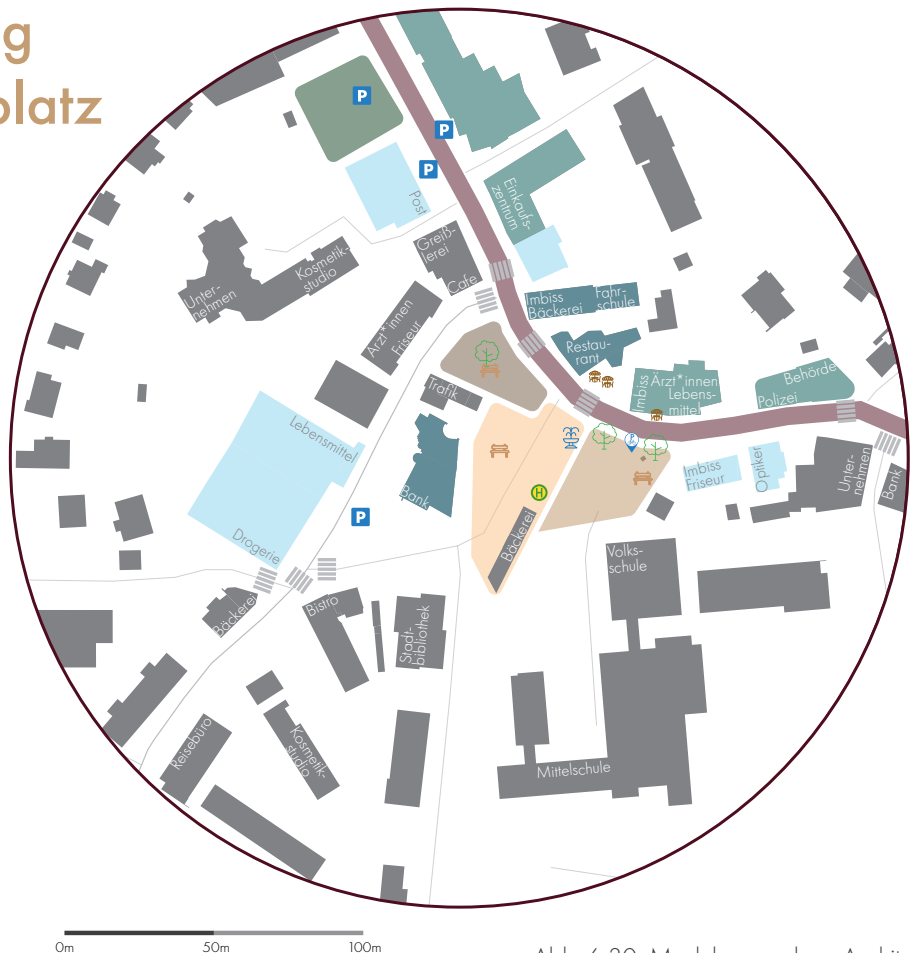


Abb. 6.30: Modulanwendung Andritz

Der in dieser Farbe markierte Bereich stellt die wichtigsten Aufenthaltsbereiche dar. Dabei ist es wichtig, die angewendeten Module möglichst platzsparend zu platzieren oder mobile Elemente zu verwenden, um andere Nutzungen wie zum Beispiel einen Markt zu ermöglichen. Als weiterer wichtiger Punkt kann der Platz durch bestimmte Modulanwendungen klimafreundlich gestaltet werden um die hohe Aufenthaltsqualität auch an heißen Sommertagen aufrechtzuerhalten.

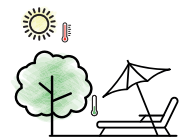
1. Grünelemente



Am Andritzer Hauptplatz finden sich bereits

einige Bäume wieder. Um jedoch eine klimafreundliche Gestaltung eines Platzes zu erhalten muss die Anzahl an Grünelementen deutlich erhöht werden.

2. Beschattung



Beschattungselemente in diesem Bereich sollten aufgrund der intensiven wetterunabhängigen Nutzung möglichst auch vor Regen schützen, um auch an Regentagen einen Aufenthalt zu ermöglichen. Die Beschattungselemente müssen jedoch so angebracht werden, dass der bereits bestehende Markt uneingeschränkt stattfinden kann.

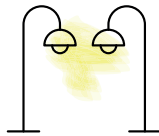


3. Oberflächengestaltung



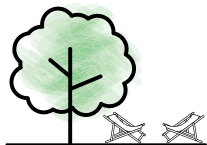
Durch den hohen Versiegelungsanteil am Andritzer Hauptplatz entsteht an heißen Tagen ein Hitzepool. Durch eine entsprechende Oberflächengestaltung kann dem entgegengewirkt werden und auch an heißen Tagen eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleistet werden. Weiters kann ein Oberflächenmaterial gewählt werden, welches eine Versickerung von Oberflächenwasser zulässt und so das Kanalnetz entlastet.

4. Beleuchtung



Am Andritzer Hauptplatz ist gute Beleuchtung besonders notwendig, da aufgrund der vielfältigen Nutzungen insbesondere bei Dunkelheit Konfliktpotenzial besteht, welches durch eine ausreichende Beleuchtung deutlich reduziert werden kann. Eine ausreichende Belichtung verfolgt auch das Ziel, einen Platz für verschiedenste Menschen zugänglich zu machen und besonders bei Dunkelheit Angsträume zu verhindern.

9. Mobiliar



Zurzeit befinden sich vereinzelt Sitzmöglichkeiten am Andritzer Hauptplatz. Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen ist es jedoch wichtig ein ausreichendes Angebot zu schaffen um allen Menschen die Möglichkeit zu geben, einen Sitzplatz zu finden. Dabei soll besonders darauf geachtet werden, dass nicht nur im direkten Marktbereich Sitzmöglichkeiten erstellt werden sondern auch abseits des Konsumbereichs.

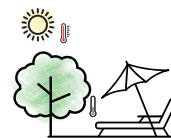
In diesem Bereich kann durch eine Umgestaltung ein permanenter Platz für spezielle Personengruppen geschaffen werden. Diese Module sollen dauerhaft dort bleiben und unter anderem Raum für Kinder und Familien bereitstellen. Durch eine geplante Umgestaltung kann eine hohe Aufenthaltsqualität mit unterschiedlichen Nutzungen geschaffen werden.

1. Grünelemente



Wie auch in anderen Bereichen des Andritzer Hauptplatzes sollte auch hier eine entsprechende Begrünung durchgeführt werden. Diese erhöht die Aufenthaltsqualität enorm und lässt den Platz lebendig wirken.

2. Beschattung



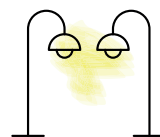
Um im Sommer vor zu extremer Sonnenstrahlung zu schützen sind entsprechende Beschattungselemente anzubringen. Dabei geht es auch besonders darum Kinder ein sorgenfreies Spielen zu ermöglichen.

3. Oberflächengestaltung



Durch eine entsprechende Oberflächengestaltung kann das Mikroklima auf diesem Platz verbessert werden was in Folge auch die Aufenthaltsqualität erhöht. Weiters können spielerische Gestaltungselemente für Kinder eingebaut werden.

4. Beleuchtung



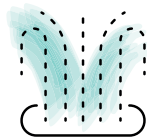
Durch die Nähe dieses Platzteiles zu einer Verkehrskreuzung ist es besonders wichtig ausreichende Beleuchtungselemente aufzuweisen um Sicherheit herzustellen.

14. Spielplatz



Besonders um auch junge Familien und Kinder auf dem Platz vorzufinden muss eine entsprechende Nutzungsvielfalt bestehen. Aufgrund dessen ist es notwendig, für Kinder ein Angebot zu schaffen. Durch einfache Spielplatzelemente wie eine Rutsche oder ein Reck fühlen sich Kinder angesprochen.

15. Wasserelemente



Wasser wirkt beruhigend auf Menschen. Diese Eigenschaft kann auch bei einer Platzgestaltung genutzt werden. In Kombination mit dem bestehenden Brunnen auf dem Andritzer Hauptplatz können weitere Elemente geschaffen werden, die unterschiedliche Personengruppen ansprechen.

In diesem Bereich befinden sich die Haltestellen für die Busse und die Straßenbahnen. Um die Menschen, welche hier tagtäglich ein-, aus- oder umsteigen einen angenehmen Aufenthalt zu gewähren ist eine entsprechende Platzgestaltung notwendig.

6. Öffentlichen Verkehr attraktivieren



Um das ÖV-Netz in Andritz und Stattegg zu attraktivieren sind eine Vielzahl von Maßnahmen notwendig. Wie dies funktionieren kann ist im Kapitel 6.2 zu erkennen.

8. Walkability / Bikeability



Da bis dato keine Radwege über den Andritzer Hauptplatz führen, ist die Situation chaotisch und führt zu Gefahrensituationen. Es wäre daher sinn-

voll, ein durchgehendes Radwegenetz um und auf dem Andritzer Hauptplatz zu schaffen. Genauere Informationen dazu finden sich im Kapitel 6.2.

16. Serviceinfrastruktur



In diesem Bereich des Platzes steht genügend Raum zur Verfügung, um eine notwendige Serviceinfrastruktur zu platzieren. Dabei sollte auf die Bedürfnisse der verschiedenen Platznutzer*innen eingegangen werden und entsprechende Einrichtungen verortet werden. Beispiele hierfür wären eine öffentliche WC Anlage, Paketabholstationen oder Snackautomaten.

Module, welche sich innerhalb dieser Fläche wiederfinden, betreffen den öffentlichen Straßenraum. Diese Module tragen dazu bei den Straßenraum aber auch die Vernetzung der Ortschaften auf verschiedenste Weisen aufzubessern.

1. Grünelemente



Nicht nur der Andritzer Hauptplatz selbst trägt zu einem freundlichen Erscheinungsbild bei, sondern auch die Straßenräume rundherum. Eine Aufwertung dieser kann durch Grünelemente geschehen. Entlang der Straßenzüge Bäume zu pflanzen würde dazu bereits viel beitragen.

3. Oberflächengestaltung



Durch Oberflächengestaltung kann im Straßenraum viel beeinflusst werden. Rund um den Andritzer Hauptplatz wäre es zum Beispiel sinnvoll eine Oberflächengestaltung zu wählen, welche die Verkehrsgeschwindigkeit reduziert oder eine entsprechende Gestaltung zu wählen, welche den Straßenraum aufwertet.



6. Öffentlichen Verkehr attraktivieren



Weitere Informationen dazu, wie der Öffentliche Verkehr am Andritzer Hauptplatz ausgebaut werden kann befinden sich im Kapitel 6.2.

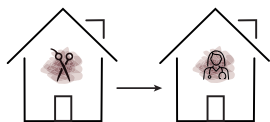
8. Walkability / Bikeability



Um Frequenz auf den Platz zu bringen muss die Erreichbarkeit einfach und sicher von statten gehen. Informationen dazu wie dies rund um den Andritzer Hauptplatz geschehen kann befinden sich im Kapitel 6.2.

Auf der Fläche, welche in dieser Farbe markiert ist befindet sich zurzeit ein Parkplatz. Was mit dieser Fläche geschehen könnte wird folgend erklärt.

5. Umnutzung



Diese Fläche ist laut Flächenwidmungsplan als Kerngebiet gewidmet. Aufgrund der zentralen Lage weist diese Fläche ein hohes Bebauungspotenzial auf. Dabei sollte jedoch auf eine kompakte und dichte Bauweise geachtet werden, um nicht unnötig Grund und Boden zu versiegeln.

In dieser Farbe markierte Gebäude stehen in engem räumlichen Kontext mit dem Andritzer Hauptplatz. Um den öffentlichen Raum aufzuwerten sind auch die angrenzenden Gebäude miteinzubeziehen.

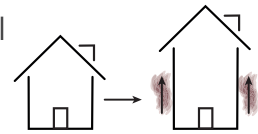
11. Fassadengestaltung



Gebäuden, welche in dieser Farbe markiert sind, weisen bereits eine entsprechend dichte Bebauung auf, so dass sie kein Aufstockungspotenzial haben. Die Fassadengestaltung darf dennoch nicht vernachlässigt werden um den öffentlichen Raum aufzuwerten. Ein einheitliches Bild trägt zu einem freundlichen und lebendiger wirkenden Ort bei.

Gebäude in dieser Farbe weisen ein Potenzial auf, mit Maßnahmen eine bauliche Veränderung durchzuführen.

7. Aufstockungspotenzial



Gebäude in dieser Farbe sind Großteils nur eingeschossig. Aufgrund dieser Tatsache besteht dort Aufstockungspotenzial. Bei Aufstockungen ist es wichtig, auf das gesamte Stadtbild zu achten und einen darauf abgestimmt zu planen. Aus raumplanerischer Sicht würden sich diese Gebäude für die Aufstockung auf insgesamt drei Stockwerke eignen.

11. Fassadengestaltung



Wie auch bei der Aufstockung ist es wichtig, bei Fassadengestaltungen den Dorfcharakter zu schützen beziehungsweise zu verbessern. Als weiterer Faktor kann bei der Fassadengestaltung auch der Klimawandel genannt werden. Begrünte Fassaden wirken sich positiv auf das Mikroklima im Ort aus. Aufgrund von bereits begrünten Elementen (begrünte Säule mit Uhr am Hauptplatz oder die begrünte Mauer der Volksschule) würden begrünte Fassaden auch gut in das Stadtbild rund um den Andritzer Hauptplatz passen. Gleichzeitig würde

diese Art der Fassadengestaltung das Klima in Andritz verbessern.

Um den öffentlichen Raum aufzuwerten aber auch um der Bevölkerung genügend Wohnraum zur Verfügung zu stellen, werden die folgenden Module rund um den Hauptplatz in Andritz verortet.

11. Fassadengestaltung



Um ein einheitliches Ortsbild aufrechtzuerhalten ist eine einheitliche Fassadengestaltung von großem Vorteil. Dies kann zum Beispiel durch eine einheitliche Farbgebung, Holzelemente oder begrünte Fassaden geschehen. Bei begrünten Fassaden ist ein weiterer Vorteil, dass sie das Mikroklima verbessern.

12. Neue Bebauungsregeln bei Abbruch oder Sanierung



Entlang der Andritzer Reichsstraße finden sich zwei Gebäude, welche in dieser Farbe markiert sind. Sollten diese Gebäude baulich verändert oder sogar abgerissen und neugebaut werden ist besonders darauf zu achten, neue Bestimmungen festzulegen zur Bauausführung festzulegen. Da sie gegenüber des Andritzer Hauptplatzes stehen, sind sie besonders prägend für den öffentlichen Raum. Somit sollten diese Gebäude auch entsprechend an das Ortsbild angepasst sein.

Aufgrund der bereits bestehenden Planungen für den Andritzer Hauptplatz werden diese ebenfalls in das Konzept mitaufgenommen. Planungen gibt es bereits von mehreren Akteur*innen. Dabei wird in diesem Konzept besonders auf die Planung der Initiative Lebenswertes Andritz eingegangen. Aber auch im Stadtentwicklungskonzept von Graz finden

sich Zielsetzungen, außerdem gibt es konkretere Vorschläge auf parteipolitischer Ebene von den Andritzer Grünen.

Sowohl von den Grünen als auch der Initiative Lebenswertes Andritz gibt es den Vorschlag, eine Begegnungszone beziehungsweise Grüne Meile im Bereich Hauptplatz umzusetzen. Wie die Umsetzung von der Initiative Lebenswertes Andritz geplant ist, ist in Abb. 6.31 zu erkennen.

Die Initiative Lebenswertes Andritz greift auch das Verkehrsthema in ihrer Planung auf. Dabei wird besonders auf eine Stärkung des Rad- und Fußwege, mit einer entsprechend nötigen Infrastruktur, wie zum Beispiel Radabstellanlagen, geachtet.

Neben nicht motorisiertem Individualverkehr spielt auch öffentlicher Verkehr in unserem Konzept eine große Rolle. Informationen dazu welche Planungen wir zum Thema öffentlicher Verkehr und nicht motorisierten Verkehr vorschlagen sind im Kapitel 6.2 zu finden.



Abb. 6.31: Planung der Initiative Lebenswertes Andritz



Abb. 6.32: Visualisierung: Grüne Meile Andritz

Modulanwendung Oberandritz

Legende:
Die Piktogramme stellen im Bestand vorhandene Elemente dar



Bäume



ÖV-Haltestelle



Radabstellanlagen



Kfz-Parkflächen



Schanigarten



0m 50m 100m

Abb. 6.33: Modulanwendung Oberandritz

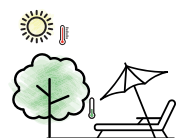
Der in dieser Farbe markierte Bereich stellt den primären Aufenthaltsbereich dar. Dabei ist es wichtig, die angewendeten Module möglichst platzsparend zu platzieren oder mobile Elemente zu verwenden, um verschiedene Nutzungen zu ermöglichen. Als weiterer wichtiger Punkt kann der Platz durch bestimmte Modulanwendungen klimafreundlich gestaltet werden, um die hohe Aufenthaltsqualität auch an heißen Sommertagen aufrechtzuerhalten.

1. Grünelemente



Bis dato ist die Versiegelung in Oberandritz sehr hoch. Dies soll durch Grünelemente geändert werden. Folgen der Grünelemente sind, dass die Aufenthaltsqualität erhöht wird und die Bevölkerung dort auch gerne an Sommertagen verweilt.

2. Beschattung



Neben Bäumen, die Schatten spenden, können auch noch weitere Beschattungselemente in die Platz-



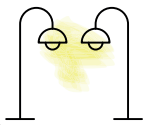
gestaltung miteinbezogen werden. In Oberandritz sollte dies sowohl nahe der Sitzmöglichkeiten geschehen, als auch in der Nähe von Serviceinfrastruktur.

3. Oberflächengestaltung



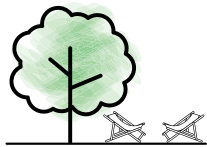
Neben Grünflächen kann auch eine entsprechende Oberflächengestaltung zu einem guten Mikroklima auf einem Platz beitragen. Dabei können zum Beispiel helle, wasserdurchlässige Oberflächen gewählt werden. Neben den baulichen Merkmalen können auch Flächen definiert werden auf denen eine permanente Gestaltung für Kinder geschaffen wird, ein Beispiel dafür wäre Tempelhüpfen.

4. Beleuchtung



Damit der Platz für möglichst viele Personen zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten zugänglich ist, sollte ein angstfreier Raum entstehen. Einfache Maßnahme wie eine ausreichenden Belichtung helfen dabei. Weiters kann Belichtung nicht nur als Nutzobjekt gesehen werden, sondern auch als Gestaltungselement.

9. Mobiliar



Zusätzlich zu den Sitzplätzen vor dem Café ist es für viel Bevölkerungsgruppen gut, auch konsumfreie Sitzmöglichkeiten auf einem Platz zu finden. Wie in Modul 1 und 2 bereits erwähnt, spielen Sitzmöglichkeiten, Grünelemente und Beschattung eng zusammen. Somit sollte in der Planung der Platzgestaltung darauf geachtet werden dass diese Module entsprechend verortet werden.

10. Kunstobjekte



Um den Fokusraum Oberandritz aufregend und interessant zu gestalten, können auch Kunstobjekte in die Gestaltung miteinbezogen werden. Dies kann auch mit anderen Modulen, zum Beispiel Belichtung oder Beschattung, kombiniert werden.

15. Wasserelemente



Wasser wirkt entspannend auf Menschen und lädt somit zum verweilen ein. Neben der beruhigenden Funktion verbessert Wasser auch das Mikroklima eines Platzes durch, zum Beispiel, Verdunstung. Als weitere Maßnahme können auch Sprühduschen aufgestellt werden, welche sowohl die Menschen als auch die Infrastruktur kühlen

16. Serviceinfrastruktur



Um in Oberandritz einen Ort zu schaffen, an dem man sich gerne und lang aufhält, ist es wichtig auf die Bedürfnisse der Menschen einzugehen. Somit sollten auch öffentliche WC Anlagen errichtet werden. Weiters fallen in das Modul Serviceinfrastruktur auch Einrichtungen wie eine Paketabholstation oder Snackautomaten. In Oberandritz wäre für eine Bereitstellung dieser Dinge genügend Platz. Außerdem bestehen vergleichbare Infrastrukturen in der Gemeinde bisher nicht.

In diesem Bereich kann durch eine Umgestaltung ein permanenter Platz für spezielle Personengruppen geschaffen werden. Diese Module sollen dauerhaft dort bleiben und unter anderem Raum für Kinder und Familien hervorrufen. Durch eine geplante Umgestaltung kann eine hohe Aufenthaltsqualität mit unterschiedlichen Nutzungen

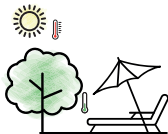
geschaffen werden.

1. Grünelemente



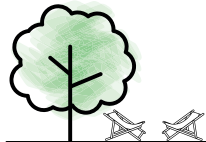
Durch eine Anhäufung von Grünelemente kann in diesem Bereich ein Art Pocketpark entstehen, welcher besonders Bevölkerungsgruppen, die bis jetzt schlechten Zugang zu Grünraum hatten, zugute kommt.

2. Beschattung



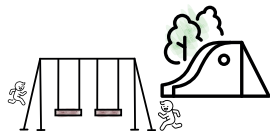
Da auf dieser Fläche auch das Modul 14. Spielplatz vorgeschlagen wird ist es wichtig auf eine entsprechende Beschattung zu achten um spielende Kinder vor der Sonne zu schützen und das Spielen angenehm zu halten.

9. Mobiliar



In diesem Bereich sollen konsumfreie Sitzflächen hergestellt werden. Dabei sollte nicht nur an Standardelemente wie Bänke gedacht werden sondern auch an andere Formen, zum Beispiel an Relaxingliegen. Durch die Kombination der Module 1, 2 und 9 kann eine besonders hohe Aufenthaltsqualität hergestellt werden.

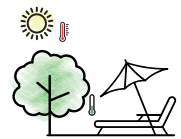
14. Spielplatz



Neben einem Pocketpark eignet sich diese Fläche auch gut für einen Spielplatz. Dabei werden Kinder und Familien angesprochen und bringen weitere Frequenz auf diesen Platz.

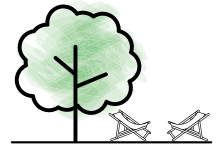
Verschiedene Aufenthaltsflächen in einem Ort steigern die Lebensqualität. So werden mit einem Platz vor einer Kapelle andere Personen angesprochen als mit einem Verkehrsknotenpunkt oder einem Ortszentrum. Um möglichst viele Personengruppen zu erreichen, kann auch der bestehende Platz vor der Kappelle aufgewertet werden.

2. Beschattung



Vor der Kapelle kann mit kleinen Maßnahme ein Aufenthaltsbereich mit hoher Qualität entstehen. Dabei tragen Beschattungselemente dazu bei, die Besucher*innen der Kapelle vor Sonne und Hitze zu schützen

9. Mobiliar



Um das Aufthalten auch älteren oder gebrechlichen Personen zu ermöglichen ist es nötig, auf deren Bedürfnisse einzugehen. Um diesen Personengruppen auch die Möglichkeit zu geben, am öffentlichen Leben teilzunehmen sollten Sitzmöglichkeiten, welche beschattet sind, aufgestellt werden.

Module, welche sich innerhalb dieser Fläche wiederfinden, betreffen den öffentlichen Straßenraum. Diese Module tragen dazu bei, den Straßenraum auf verschiedenste Weisen aufzuwerten.

3. Oberflächengestaltung



Mithilfe einer entsprechenden Oberflächen-gestaltung der Fahrbahn können verschiedene Faktoren beeinflusst werden. In Oberandritz kann zum Beispiel eine Oberfläche gewählt werden welche Geschwindigkeitsreduzierend wirkt. Weiters



können auch optisch ansprechende Elemente wie ein Regenbogenschutzweg hergestellt werden.

6. Öffentlichen Verkehr attraktivieren



Um den Umstieg von MIV zu ÖV zu fördern muss das ÖV-Angebot verbessert und ausgebaut werden. Weitere Informationen darüber wie dies in Oberandritz umgesetzt werden kann befinden sich in Kapitel 6.2.

8. Walkability / Bikeability



Neben dem öffentlichen Verkehr müssen auch Rad- und Fußwege weiter ausgebaut und sicher gestaltet werden. Wo Potenzial für neue Radwege in Oberandritz sind finden Sie im Kapitel 6.2.

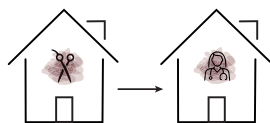
Auf der in hellgrün markierten Fläche finden sich mehrere Module wieder, mit denen die Potenziale dieser Fläche möglichst gut zu nutzbar sind.

1. Grünelemente



Bei dieser Fläche handelt es sich im Moment um einen privaten Parkplatz auf einer Grünfläche. Da diese Fläche noch nicht versiegelt ist, kann eine Bepflanzung einfach durchgeführt werden. Dies würde das Mikroklima in Oberandritz verbessern und Mehrwert für die Bevölkerung darstellen.

5. Umnutzung



Statt einem Parkplatz würde sich diese Fläche gut als Pocketpark eignen. Dadurch könnte der Grünflächenanteil in Andritz deutlich erhöht werden.

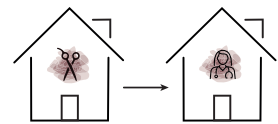
10. Kunstobjekte



Um dem Park eine Nutzung zuzuweisen, können dort Kunstobjekte errichtet werden. Als Beispiel dafür können Geschichtstafeln errichtet werden oder in einem gemeinsamen Projekt mit der Schule Kunstobjekte umgesetzt werden.

Bei dieser Fläche handelt es sich ebenfalls um einen Parkplatz

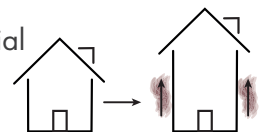
5. Umnutzung



Um die wachsende Bevölkerung aufnehmen zu können wird für diese Fläche ein Gebäude vorgeschlagen in dem sich Wohnungen, Co-Working-Flächen oder Handelsgeschäfte wiederfinden. Durch die Umnutzung der Fläche werden Parkplätze verloren, diese können in einer Tiefgarage unter dem Gebäude aufgenommen werden.

Gebäude dieser Farbe können durch bauliche Maßnahmen attraktiviert und entwickelt werden.

7. Aufstockungspotenzial



Diese Gebäude haben Potenzial, um ein oder mehrere Geschosse aufgestockt zu werden. Dabei geht es darum, weiteren qualitativ hochwertigen Wohnraum für die wachsende Bevölkerung zu schaffen, sowie soziale Infrastrukturen in Zentrumsnähe anzusiedeln. Als einheitliche Gebäudehöhe wurden drei Geschosse definiert, dies kann aber in berechtigten Fällen auch überschritten werden.

11. Fassadengestaltung



Wird Modul 7 umgesetzt, kann dieses Modul ebenfalls in die Planung miteinfließen um ein einheitlicheres Ortschaftsbild zu erhalten.

In dieser Farbe markierte Gebäude stehen in engem räumlichen Kontext mit dem öffentlichen Raum in Oberandritz. Dementsprechend trägt eine Aufwertung dieser Strukturen zu einer Aufwertung des gesamten Raums bei.

11. Fassadengestaltung



Um den öffentlichen Raum qualitativ aufzuwerten, benötigt es eine einheitliche Aufwertung der Gebäude. Dabei könnten zum Beispiel begrünte Fassaden gewählt werden, wovon auch das Mikroklima profitieren würde.

Module können auch auf Gebäudeebene angewendet werden. Um den öffentlichen Raum aufzuwerten aber auch um der Bevölkerung genügend Wohnraum zur Verfügung zu stellen werden die folgenden Module in Oberandritz verortet.

11. Fassadengestaltung



Um ein einheitliches Ortschaftsbild aufrechtzuerhalten, ist eine einheitliche Fassadengestaltung von Vorteil. Dabei können Fassaden auch begrünt werden, um das Mikroklima zu verbessern.

12. Neue Bebauungsregeln bei Abbruch oder Sanierung



Im Fokusraum Oberandritz stehen mehrere Gebäude, welche nicht dem Ortsbild entsprechen oder Potenzial für eine dichtere Bebauung zulassen. Sollten diese Gebäude umgebaut oder neugebaut werden, ist es wichtig neue Bebauungsregeln beziehungsweise einen neuen Bebauungsplan zu erstellen, um die Gebäude in eine zukunftsfitte Richtung zu lenken.



Leitbild

Leitprojekte

Fazit

Quellen

VERNETZT

Detailplanung - Konzept Oberandritz

Im Kreuzungsbereich zwischen St. Veiter Straße und Stattegger Straße, in weiterer Folge Oberandritz genannt, lassen sich bereits einige Nutzungscluster ausmachen, insbesondere mit dem Schwerpunkt der medizinischen Versorgung und der Nahversorgung. Aufbauend auf diesem Potenzial als dem Andritzer Hauptplatz untergeordnetes Zentrum, ist die in Abb. 6.34 dargestellte schematische Darstellung entstanden. Es wird der Anspruch erhoben, in Oberandritz eine Identität als Versorgungsknotenpunkt zwischen Stattegger Dorfplatz und Andriter Hauptplatz zu etablieren, um einerseits den urbanen Charakter des Grazer Bezirks zu stärken und zugleich einen Versorgungsstandard in Stattegg zu schaffen, ohne dabei dessen dörflichen Charakter zu untergraben.

Neben der Verbesserung der Versorgungsqualität durch das Ergänzen weiterer Nutzungen, die sich als Vorschlag verstehen, ist insbesondere die Ausgestaltung des Freiraums von Relevanz, um den Ort als Zentrum wahrnehmbar zu machen. Ein wesentlicher Schritt hierbei ist die Reduktion beziehungsweise Verlegung der Parkplätze im dargestellten Ausschnitt: Die grob 22 Parkstände der Pizzeria La Botte, die circa neun der neuen Grün- bzw. ehemaligen Parkfläche im Süden der Kreuzung und sämtliche Stellplätze des (ehemaligen) Parkplatzes an der Stattegger Straße werden in eine Tiefgarage verlegt. Jene umfasst mindestens 60 Parkplätze und bietet genügend Raum sowohl für Kund*innen und Patient*innen als auch für Dauerparker*innen und Anwohner*innen.

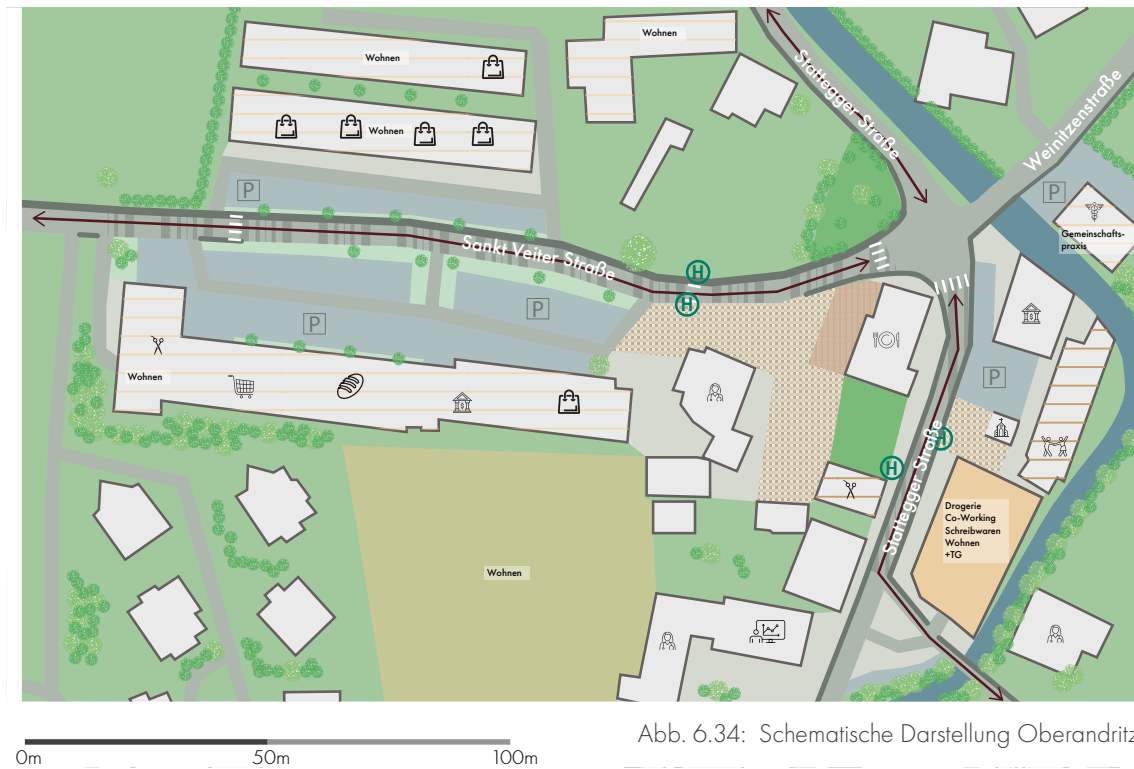
Der Standort für die Garage ist der bereits erwähnte Parkplatz östlich der Stattegger Straße, welcher durch ein dreigeschossiges Gebäude

und eben eine Tiefgarage ersetzt werden soll. Der neue Baukörper ermöglicht nun auch Nutzungen wie Co-Working, eine Drogerie oder einen Schreibwarenhandel als Frequenzbringer und Qualitätsfaktoren für das neue Zentrum.

Ebenso als zu bebauend ausgewiesen ist die Potenzialfläche Wohnen im südlichen Teil der Abbildung. Sie ist bereits im Flächenwidmungsplan als „Allgemeines Wohngebiet“ definiert und eignet sich wegen der optimierten Anbindung und Versorgung ideal als Wohnstandort.

Als weitere Maßnahme auf Gebäudeebene wird das Aufstockungspotenzial von gewissen Gebäuden benannt, sodass bei all jenen Häusern, die augenscheinlich den bautechnischen Anforderungen dafür entsprechen, auf drei Geschosse nachgerüstet wird. Der neue Raum ist zumeist für Wohnnutzungen vorgesehen, oberhalb der Apotheke könnte eine Gemeinschaftspraxis eingerichtet werden. Mit dem Modul „Neue Bebauungsregeln bei Sanierung oder Abbruch“ wurden Gebäude markiert, die das Potenzial aufweisen, aufgewertet zu werden, deren Priorität aber aktuell nicht an höchster Stelle steht.

Der Aspekt der Mobilität und Anbindung des neuen Zentrums wird in Kapitel 6.2 detailliert ausgearbeitet. Hier sei erwähnt, dass ein zusätzlicher Schutzweg bei der Bushaltestelle St. Veiter Straße eingerichtet werden könnte, um einen attraktiveren und schnelleren Zugang zum neuen Platz zu schaffen. Das Queren der Straße in diesem Bereich würde ohnehin passieren und so kann in das Geschehen steuernd eingegriffen werden, wodurch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen erhöht wird. Eine weitere Maßnahme diesbezüglich ist die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im gesamten Kreuzungsbereich, in Kombination mit einer temporeduzierenden Ausgestaltung der Oberflächen (visuelle Hindernisse).



Legende:

- | | |
|--|--|
| Gewässer | Neu errichtetes Gebäude |
| Private Grünflächen + Gestaltungselemente | Aufstockungspotenzial |
| Versiegelte Zwischenfläche | Aufstockungspotenzial im Fall eines Abbruchs + Neubau |
| Parkplatz | Erdgeschoßnutzung (Bestand)
>wenn keine Kennzeichnung
bzw. in weiteren Geschossen: Wohnnutzung |
| Fahrbahnabschnitt mit geschwindigkeitsreduzierender
Oberflächengestaltung | Wohnen Nutzungs-vorschlag |
| Gehsteig | Baulückenschluss |
| Schutzweg | Baum |
| Öffentlicher Platz | Radanlage (Details siehe Leitprojekt 2) |
| Öffentliche Grünfläche | Bushaltestelle |
| Gastgarten | |
| Gebäude | |

In jenen Armen der Kreuzung, die häufig frequentiert sind, könnten in beide Richtungen ein Radweg platziert werden, wobei im Norden der Stattegger Straße das Einmünden des Radwegs an die Achse entlang des Andritzbachs vorgesehen ist. Dies wird ebenso in Kapitel 6.2 genauer definiert.

Wie zu Beginn angeführt, ist das zweite Handlungsfeld die Ausgestaltung des Freiraums. Der ehemalige Parkplatz im Norden der Kreuzung soll der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden, beispielsweise mit Informationstafeln ausgestaltet werden. Somit kann dem Zentrum Oberandritz eine neue Identität verschafft

werden. Ein weiterer Aufenthaltsbereich könnte durch den Abbruch des vorderen Gebäudeteils der Tanzschule (von der Straße betrachtet) entstehen. Dadurch würde vor allem die kleine Kapelle zum Vorschein kommen, wodurch ein weiteres optisch-interessantes Element in das Gefüge Oberandritz eingewoben und das informelle Zusammentreffen von Nutzer*innen der neuen Platzstruktur animiert werden kann.

Die größte Veränderung ist im ehemaligen Parkplatzbereich der Pizzeria vorgesehen, worauf im nächsten Kapitel genau eingegangen wird.

Detailplanung - Knotenplatz Oberandritz

Der durch die Verlegung der Parkplätze entstandene Platz zeichnet sich durch dessen Nutzungsvielfalt aus, die insbesondere auf die zuvor definierten Nutzer*innengruppen (siehe Kapitel 5.1) ausgerichtet ist. Wegen dessen (im vorausgegangenen Kapitel genauer erläuterten) Funktion als verbindender Knotenpunkt zwischen (Ober-)Andritz und Stattegg wurde der Name „Knotenplatz“ gewählt (Abb. 6.35). Es wird der Versuch unternommen, die Versorgungs- und Aufenthaltsqualität simultan aufzuwerten.



Abb. 6.35: Verortung des Knotenplatz

Das urbane Platzgefüge im nördlichen Teil zeichnet sich durch dessen verhältnismäßig geringe Möblierung und Ausgestaltung aus, sodass der Bereich vielfältig nutzbar ist und dadurch die Möglichkeit besteht, Veranstaltungen oder einen Markt abzuhalten. Ergänzt werden die vorhandenen Bäume und Sitzbänke durch eine sogenannte „Coole Meile“ (Abb. 6.36) und auch einen Brunnen, die das Mikroklima verbessern bzw. die lokale Temperatur senken und dadurch einen Beitrag zu Klimawandelanpassung leisten sollen.

In diesen Bereich ist auch die Verlegung des Schanigartens der Pizzeria La Botte vorgesehen, sodass entlang der südlichen Gebäudefront Raum für einen

Park entsteht. Ein wesentliches Charakteristikum dieser Grünfläche ist deren Begrenzung durch zwei Gebäude, wodurch jene als geschützter Rückzugsraum ergänzend zur weitläufigen urbanen Fläche wahrgenommen werden kann. Nichtsdestotrotz wird durch eine klare Raumkante die Trennung der beiden Zonen definiert.

In einem von der Straße abgeschirmten Bereich des Parks ist das Anlegen von Gemeinschaftsbeeten angedacht, welche den Nutzer*innen die Möglichkeit der Rauman eignung eröffnen und zugleich als weiteres Angebot der Nahversorgung verstanden werden kann.

Im Übergang zum Kinderspielplatz ist das Platzieren von weiteren Sitzmöglichkeiten inklusive Tisch, die im Gegensatz zum Gastgarten der Pizzeria aber das Bedürfnis nach konsumfreien Aufenthaltsräumen bedienen und mit dem Wasserspender den Eltern bzw. Aufsichtspersonen einen attraktiven Bereich in der Nähe der Spielgeräte bieten, ratsam.

Besagte Spielgeräte sind bewusst im „hintersten Eck“ des Knotenplatzes lokalisiert, um eine möglichst große Distanz zwischen den spielenden Kindern und dem Straßenverkehr sicherzustellen. Ein wesentliches Gestaltungselement hier ist die Beschattung, die in Form eines Sonnensegels und von Bäumen das Wohlbefinden zu steigern versucht. Neben der optischen/funktionalen Ausgestaltung des Platzes in Oberandritz wird die Lebensqualität der Nutzer*innen durch das Bündeln von Nutzungen maßgeblich verbessert. Insbesondere in Kombination mit der aufgewerteten Anbindung durch den öffentlichen Verkehr (siehe Kapitel 6.2) können die Aufgaben des täglichen Bedarfs mit möglichst kurzen Wegen erledigt werden, wodurch hier das Ergänzen einer Paket-Abholstation oder eines öffentlichen WCs (neben der zuvor ange-



Abb. 6.36: Detailplanung Knotenplatz Oberandritz

fürten Einrichtungen) vorgeschlagen wird (Abb. 6.39 & 6.40). Jene Angebote bringen zugleich Frequenz auf den Knotenplatz, was wiederum eine wahrgenommene Aufwertung des Platzes zur Folge hat und wodurch der Raum seitens der Bevölkerung schneller angenommen wird.



Abb. 6.37: Relaxliege

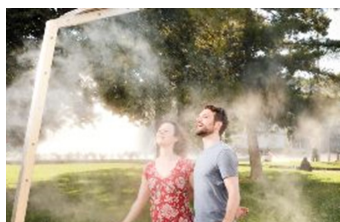


Abb. 6.38: Cooler Meile



Abb. 6.39: Paketabholstation



Abb. 6.40: Snackautomat



Abb. 6.41: Knotenplatz Andritz - Blick von St. Veiter Straße Richtung Süden



Vorher



Nachher



Abb. 6.42: Knotenplatz Andritz - Blick von Stattegger Straße Richtung Westen



6.2 Kanten - Fokusräume vernetzen

Einleitung

Als Gegenstück zum Projekt Knoten (Kapitel 6.1) beschäftigt sich das Projekt Kanten mit der Vernetzung der Fokusräume miteinander sowie mit dem restlichen Planungsraum. Im Kontext von Klima- und Energiekrise liegt der Fokus auf der Schaffung von umweltfreundlichen und leicht zugänglichen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr wobei die Ziele in Abb. 6.44 als Rahmen dienen.

Für kurze Strecken soll zu Fuß gehen oder Fahrradfahren künftig die erste Wahl sein. Diese Förderung von umweltfreundlichen und platzsparenden Mobilitätsformen kann durch einen neuen Fuß- und Radweg entlang des Andritzbachs, der bestehende Infrastrukturen in Stattegg und Andritz miteinander verknüpft, passieren. Ergänzend dazu sollen zwischen Andritz und Stattegg neue Querungsmöglichkeiten über den Andritzbach geschaffen werden, um sowohl die neue Verbindung als auch die Bushaltestellen in der Stattegger Straße besser an die Umgebung anzubinden. Für Distanzen, die nicht alle Menschen mithilfe aktiver Mobilitätsformen zurücklegen können, wird der öffentliche Verkehr ausgebaut und verdichtet. Hierfür wird die Buslinie 53 beschleunigt und durch eine neue Linie 54 ergänzt, die weitere Teile von Andritz erschließt.

Langfristig ist das Ziel, den Anteil des MIV am Modal Split zu senken. Angestrebt wird eine Reduktion von 75% auf 63% (jeweils inkl. Beifahrer*innen) angestrebt, die durch die Attraktivierung der alternativen Mobilitätsformen erreicht werden soll (Abb. 6.43).

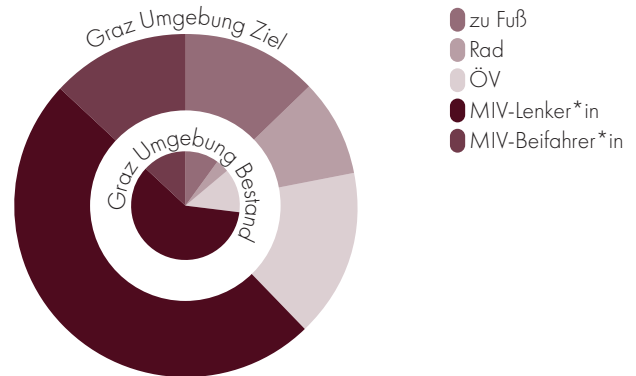


Abb. 6.43: Modal Split

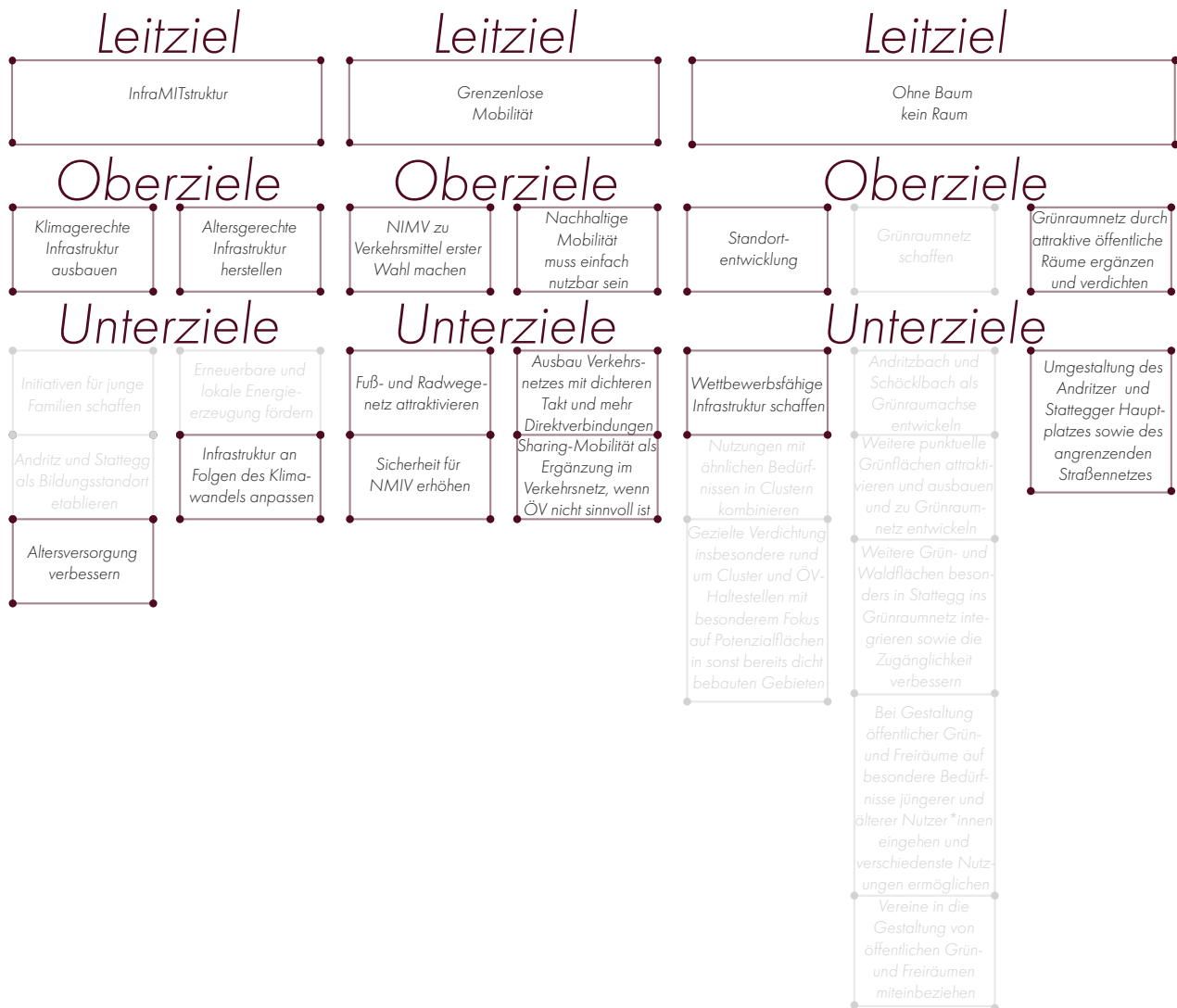


Abb. 6.44: Leitziele im Leitprojekt Kanten

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr nimmt insbesondere auf Relationen, die länger als 3 Kilometer sind, eine wichtige Rolle als umweltfreundliche Mobilitätsform ein. Während der öffentliche Verkehr von Andritz ins Grazer Stadtzentrum mit den Straßenbahnlinien 3 & 5 bereits eine hohe Qualität aufweist, hat die Verbindung zwischen Stattegg, Oberandritz und dem Andritzer Hauptplatz Ausbaupotenzial. Die derzeitige Linienführung der Linie 53, die zwischen Oberandritz und dem Andritzer Hauptplatz mittels einer Schleife St. Gotthard und St. Veit anbindet, führt bei besserer Erschließung des Bezirks Andritz zu einer Verlängerung der Fahrzeit. Dies führt dazu, dass der Bus auf der Relation Stattegger Hauptplatz – Andritzer Hauptplatz fast doppelt so lange braucht wie das Auto (15 vs. 8 Minuten Fahrzeit, google.maps.at). In Kombination mit dem Ausbaustandard der bestehenden Bushaltestellen (fehlende Wartehäuschen, Radabstellanlagen, Infodisplays, etc) führt dies dazu, dass der Bus derzeit noch nicht als attraktive Alternative zum Motorisierten Individualverkehr wahrgenommen wird.

Umgestaltung des Busnetzes

Um die Anbindung von Oberandritz und Stattegg an den Andritzer Hauptplatz und südlich gelegene Ziele zu verbessern, wird eine in Abb. 6.46 & 6.47 dargestellte Neuordnung des Busnetzes im Raum Andritz vorgeschlagen. Die Linie 53, welche bisher vom Andritzer Hauptplatz via St. Gotthard und St. Veit nach Oberandritz und von dort weiter nach Stattegg verkehrt, soll in Zukunft zwischen dem Andritzer Hauptplatz und Oberandritz entlang der Stattegger Straße verkehren. Dies verkürzt zum einen die Fahrzeit um fünf Minuten und bindet andererseits die Andritz AG und die Volksschule Stattegger Straße direkt an das ÖV-Netz an (Abb.6.48 & 6.49).

Die ehemalige Route der Buslinie 53 wird durch eine neugeschaffene Buslinie 54 abgedeckt, die zwischen dem Andritzer Hauptplatz und Oberandritz St. Veit und St. Gotthard bedient und ab Oberandritz entlang der Weinitzenstraße bis Neustift verkehrt. Dadurch wird innerhalb von Andritz eine neue Querverbindung geschaffen. Gleichzeitig verbessert sich die Anbindung des Knotenplatzes in Richtung Süden und Osten deutlich. Wie in Abb. 6.45 dargestellt profitieren auch die Weinitzenstraße und Neustift durch die neue Buslinie 54 von einer deutlichen Angebotsausweitung.

Legende:

- Bestehende Stadtbushaltestellen
- Aufgewertete Haltestellen
- Neue Stadtbushaltestellen

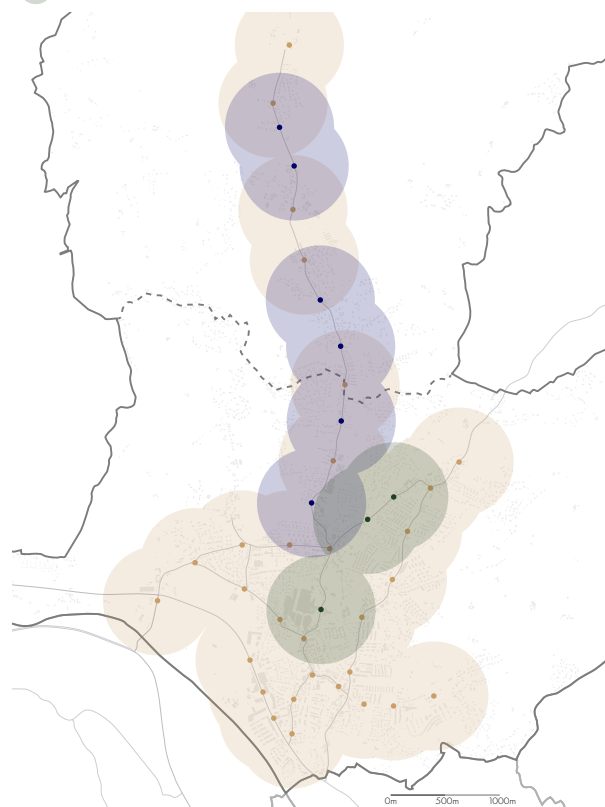


Abb. 6.45: Bushaltestellen in Andritz & Stattegg



Abb. 6.46: Buslinien Bestand



Abb. 6.47: Buslinien Neu



Abb. 6.48: Isochronendarstellung Busnetz Bestand, ausgehend vom Andritzer Hauptplatz



Abb. 6.49: Isochronendarstellung Busnetz Neu, ausgehend vom Andritzer Hauptplatz

Wirtschaftliche und Betriebliche Auswirkungen

Durch die Umgestaltung des Liniennetzes ergeben sich diverse Einsparungen bzw. Kosten, die im folgenden Kapitel erläutert werden. Die Beschleunigung der Linie 53 führt zu einer Reduktion des Fahrzeugbedarfs von acht auf sieben Fahrzeugen im 10-Minuten-Takt. Dies schlägt sich in einer Reduktion der Betriebskosten der Linie 53 von **307.238 €** um **38 707 €** auf **268.531 €** pro Monat nieder (Tab. 6.2 & 6.3).



Abb. 6.50: Gelenkbus auf der Buslinie 53



Für die Buslinie 54 wurde analog zur Linie 53 ein 10-Minuten-Takt angenommen, der aufgrund der Linienführung allerdings mit deutlich kleineren Fahrzeugen durchgeführt werden kann. Solche Midibusse sind in Graz wie in Abb. 6.51 ersichtlich bereits auf der Buslinie 30 unterwegs. Diese weisen im Gegensatz zu den auf der Buslinie 53 eingesetzten Gelenkbusen geringere Kilometerkosten auf (Tab. 6.1) (Winkelbauer, 2022).



Abb. 6.51: Midibus auf der Grazer Buslinie 30

Bustyp	Kilometerkosten
Gelenkbus	4,8 € / Stunde
Standardbus	4,4 € / Stunde
Midibus	4,1 € / Stunde

Tab. 6.1: Kilometerkosten nach Bustyp

Buslinien	Buslinien	Kilometerkosten/ Monat
	Linie 53	-38.707
	Linie 54	84.711
	Saldo	46.004

Tab. 6.2: Monatliche Kilometerkosten des Busnetz Neu

Buslinie 53		Bestand	Neu
	Umläufe	8	7
	Linienlänge hin & retour [km]	25,4	22,2
	Richtungsfahrzeit	37	32
	Wendezeit Graz Hbf [min]	1	1
	Wendezeit Stattegg [min]	5	5
	Umlaufzeit [min]	80	70
	„Runden“ pro Tag und Bus	10,5	12
	Distanz pro Tag und Bus [km]	266,7	266,4
	Kilometer pro Tag	2.133,6	1.864,8
	Kosten pro Tag [EURO]	10.241	8.951
	Kosten pro Monat [EURO]	307.238	268.531

Buslinie 54		Bestand	Neu
	Umläufe	-	3
	Linienlänge hin & retour [km]	-	8,2
	Richtungsfahrzeit	-	12
	Wendezeit Andritz [min]	-	4
	Wendezeit Neustift [min]	-	2
	Umlaufzeit [min]	-	30
	„Runden“ pro Tag und Bus	-	28
	Distanz pro Tag und Bus [km]	-	229,6
	Kilometer pro Tag	-	688,8
	Kosten pro Tag [EURO]	-	2.824
	Kosten pro Monat [EURO]	-	84.722

Tab. 6.3: Betriebliche Kennwerte

Haltestellenattraktivierung

In Ergänzung zur Umgestaltung des Busnetzes wird eine Attraktivierung der Haltestellen angestrebt. Insbesondere im Abschnitt Stattegger Fuß der Leber – Oberandritz weisen diverse Haltestellen noch Attraktivierungspotenzial auf. Dies betrifft konkret die Haltestellen Hub Mitte, Huberwirt, Neudorf und Andritz Ursprung in Stattegg sowie die Haltestellen Scherwirt und Rielteich in Andritz. Bei diesen Haltestellen soll unter Berücksichtigung von Hauptreiserichtungen und finanziellen Beschränkungen jeweils die Haltestelle in Richtung Graz kund*innenfreundlicher gestaltet werden.

Die derzeitigen Haltestellenbuchten sollen in diesem Zusammenhang zurückgebaut werden und die Busse auf der Fahrbahn an Haltestellenkaps halten. Dies ist angesichts der Verkehrszahlen problemlos möglich und erhöht einerseits die Sicherheit im öffentlichen Verkehr und andererseits die für wartende Personen verfügbare Fläche bzw. entschärft Konflikte zwischen Passant*innen und wartenden Fahrgästen. Nach Günter Wolf (Wolf, 2005) ist der Rückbau von Haltestellenbuchten und das Halten von Bussen auf der Fahrbahn akzeptabel insofern nicht mehr als sechs Busse pro Stunde verkehren und die Anzahl der Fahrzeuge pro Stunde und Richtung unter 1.500 liegt. Auf Basis der in der Bestandsanalyse erhobenen Daten zur Auslastung der Stattegger Straße wurde eine Spitzenbelastung von 275 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung errechnet. (Vgl. Bestandsanalyse, Kapitel 7- Verkehrsorganisation)

Im Rahmen der Attraktivierung sollten die Haltestellen, falls diese noch nicht vorhanden sind, mit Wartehäuschen, Sitzmöglichkeiten und Informationsdisplays ausgestattet werden. Ergänzend dazu

ermöglichen überdachte Fahrrad- und Rollerstände sowie E-Bike-Ladestationen der Bevölkerung, die letzte Meile schnell und unkompliziert zurückzulegen. Grundsätzlich erhalten alle erwähnten Haltestellen, alle genannten Elemente, mit Ausnahme der Haltestelle Hub Mitte, die bereits über ein Haltestellenkap verfügt sowie die Haltestellen Neudorf und Andritz-Ursprung, die bereits über Haltestellenhäuschen verfügen. Eine beispielhafte Gestaltung einer Bushaltestelle inklusive Vergleich mit dem Bestand ist in Abb. 6.53 ersichtlich.

Die Infrastruktur im Haltestellenbereich wird durch in Abb. 6.52 dargestellte Lückenschlüsse im Rad- und Fußwegenetz ergänzt, die die Bushaltestellen entlang der Stattegger Straße besser mit der Umgebung vernetzen sollen. Dadurch können neue Querverbindungen im Bereich Strasserhofweg, Ginzkeygasse und Hangweg geschaffen werden, durch die die Distanzen von und zu den Haltestellen deutlich reduziert werden können.

Legende:

-  Bushaltestelle
-  Neuer Verbindungsweg
-  durch Verbindungsweg stark profitierende Haushalte

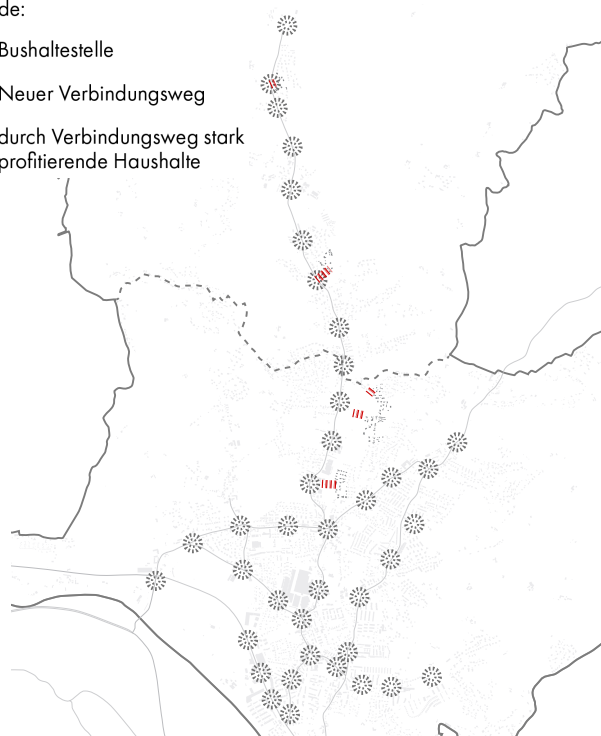


Abb. 6.52: Bushaltestellen Anbindung



Abb. 6.53: Beispielhafte Attraktivierung einer Bushaltestelle

Haltestellenkap

Ein Haltestellenkap ist das Gegenteil einer Busbucht. Dabei muss der Bus nicht von der Fahrbahn abfahren sondern kann direkt darauf stehenbleiben. Der große Vorteil dabei ist die Platzersparnis und auch ein kleiner Zeitgewinn (stadtwerke-muenster.de)

Nicht motorisierter Individualverkehr

Der NMIV hat insbesondere auf kürzeren Distanzen eine hohe Relevanz für Alltagsmobilität. Er stellt zurzeit die umweltfreundlichste Fortbewegungsform dar und soll daher langfristig die 1. Wahl darstellen. Aufgrund der Verteilung der Zentren und Siedlungsräume im Planungsraum ist der Fußverkehr für die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse allerdings nur bedingt geeignet. Daher beschäftigt sich dieses Kapitel insbesondere mit dem Ausbau des Radwegenetzes sowie mit Maßnahmen, die die Attraktivität des Radfahrens erhöhen.

Lückenschluss Andritz - Stattegg

Sowohl Andritz als auch Stattegg besitzen bereits Radinfrastruktur, welche allerdings sowohl innerhalb der Gemeinde-/Bezirksgebiete als auch in den Grenzbereichen noch Lücken aufweist. So verfügt Stattegg zwar (mit Unterbrechungen) über einen Radweg entlang der Stattegger Straße, dieser endet an der Grazer Stadtgrenze allerdings abrupt. Auf Andritzer Bezirksgebiet sind die Verbindungen in Richtung Gratkorn sowie in Richtung Weinitzen bereits sehr gut ausgebaut, die Radroute nach Stattegg weist allerdings noch mehrere Lücken auf. Aufgrund der engen Beziehungen zwischen Stattegg und Andritz wäre eine durchgehende attraktive Radroute jedoch ein wichtiger Beitrag zur Emissionsreduktion des Mobilitätssektors und ermöglicht kostengünstige und für große Teile der Bevölkerung zugängliche Mobilität. Durch die Verknüpfung mit dem bestehenden Grazer Radwegenetz in Andritz entstehen auch über den Planungsraum hinaus mit dem Auto konkurrenzfähige Verbindungen (Abb. 6.55).

Die Gestaltung der Radroute geht auf bestehende Infrastrukturen sowie Nutzungen ein. So wird ins-



Abb. 6.54: Bestehende Radinfrastruktur in Andritz

besondere rund um den Andritzer Hauptplatz eine MIV-Beruhigung gefordert, um Attraktivität und Sicherheit für den NMIV zu erhöhen. Hier beziehen wir uns auf bestehende Planungen der Stadt Graz. Wo notwendig sollen neue, dem Radverkehr vorbehaltene Fahrspuren entstehen, in Erschließungsstraßen, die flächendeckend 30er-Zonen sind, ist eine Durchmischung des Verkehrs aber durchaus akzeptabel, da durch das geringe MIV-Aufkommen sowie die geringe Geschwindigkeit wenig Konfliktpotenzial besteht. Zwischen Oberandritz und der Grenze Andritz-Stattegg wird der Radweg über eine neue Trasse entlang des Andritzbachs geführt. Dadurch entsteht einerseits eine attraktive und kreuzungsfreie Radroute, andererseits aber auch neue öffentliche Freiräume entlang des Andritzbachs.

Um jedoch nicht nur eine Achse, sondern auch tatsächlich ein flächendeckendes Netz zu schaffen, ist die Anbindung des neuen Radwegs an die umgebende Straßen- und Wegeinfrastruktur notwendig. Dies erfolgt durch die bereits im Kapitel Öffentlicher Verkehr vorgestellten neuen Querverbindungen im Bereich zwischen Oberandritz und Stattegg sowie über ergänzende Radrouten auf z.B. der Relation Neustift – Oberandritz – Weinzödlbrücke. So wird zum einen der Radverkehr gefördert, in Kombination mit den attraktivierten Bushaltestellen aber auch Multimodalität unterstützt.



Legende:

- Für Radverkehr intensiv genutzte/nutzbare Wege/Straßen
- Bestehende Radwege
- ||||| Künftige Radwege
- ||||| Achse des Fußverkehrs

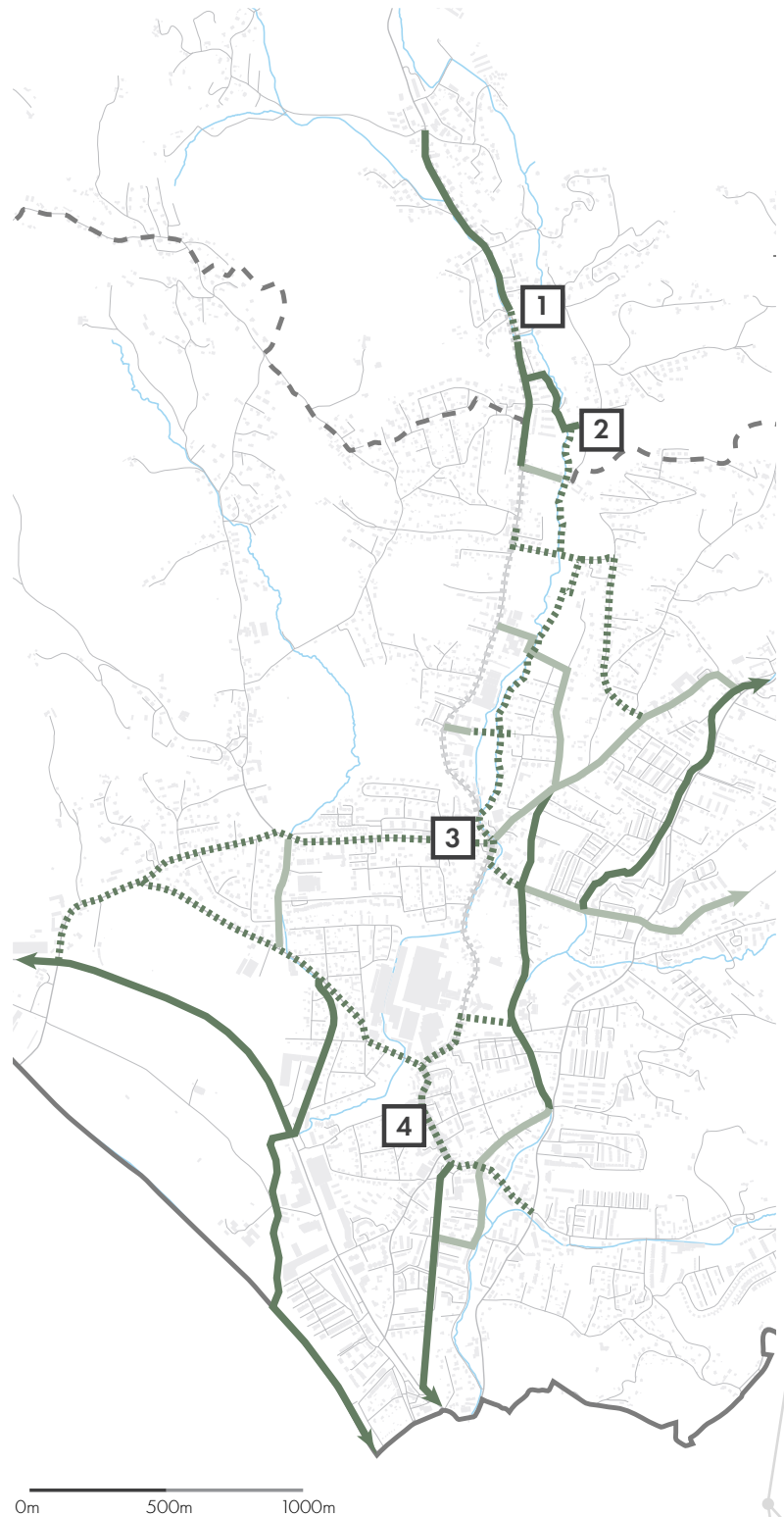
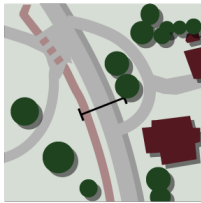


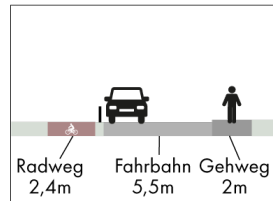
Abb. 6.55: Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes

1 Lückenschluss Stattegg

Skizze

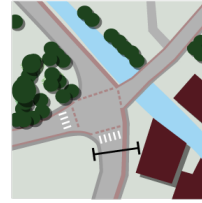


Querschnitt

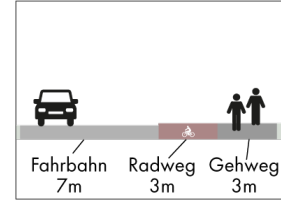


2 Oberandritz

Skizze

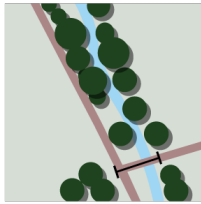


Querschnitt

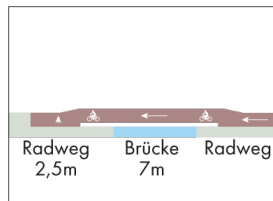


3 Anbindung Stattegg

Skizze

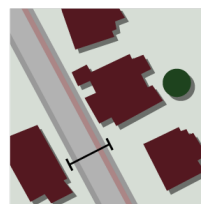


Querschnitt



4 Andritzer Reichsstraße

Skizze



Querschnitt

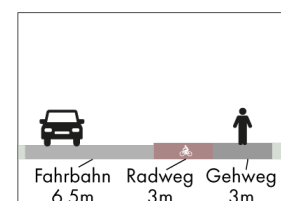


Abb. 6.56: Querschnitte der Radinfrastruktur

Ausgestaltung der Radanlagen

Bei der Gestaltung der ergänzenden Radinfrastruktur wurden bestehende Infrastrukturen genauso berücksichtigt wie Sicherheitsbedürfnisse von Radfahrenden & Fußgänger*innen und Natur- und Umweltschutz. Im Rahmen dessen wird, dort wo dies notwendig ist, neue Infrastruktur geschaffen, abgesehen davon aber darauf geachtet, keine zusätzlichen Flächen zu versiegeln, sondern bestehende Infrastruktur neuen Nutzungen zuzuführen. In diesem Sinne können sowohl in der Andritzer Reichsstraße als auch in der Stattegger Straße selektiv Parkplätze entfernt werden und dadurch Platz für einen straßenbegleitenden Zweichrichtungsradweg geschaffen werden (Abb. 6.56). Auf der Querverbindung entlang des Straßenzugs St.-Veiter-Straße - Weinitzenstraße wird aufgrund von Straßenbreite und Verkehrsaufkommen die Markierung von Mehrzweckstreifen empfohlen.

Im Rahmen der Planungen wurde darauf geachtet, dass die Fußinfrastruktur nicht unter dem Ausbau der Radinfrastruktur leidet. So werden beispielsweise keine Gehwege verschmälert, um Radwege zu schaffen.



Finanzen

Die finanzielle Darstellung des Leitprojekts „Kanten - Fokusräume vernetzen“ gliedert sich einerseits in die bereits im Kapitel Öffentlicher Verkehr dargestellten monatlichen wirtschaftlichen Auswirkungen des umgestalteten Busnetzes und andererseits in die Berechnung der Kapitalkosten für die, in den beiden vorangegangenen Kapiteln vorgestellten, Infrastrukturmaßnahmen. Die Daten sind, wo zweckmäßig, getrennt für Stattegg und Andritz angegeben.

Umgestaltung des Busnetzes

Durch den reduzierten Fahrzeug- und Personalbedarf auf der Buslinie 53 sinken die Betriebskosten dieser Linie um circa 38.000 € pro Monat (Tab 6.2). Die neueingeführte Linie 54, die einen zusätzlichen Fahrzeugbedarf von drei Bussen verursacht, weist Betriebskosten in der Höhe von circa. 80.000 € pro Monat auf. Durch den Einsatz kleinerer Busse können die Betriebskosten pro Fahrzeug im Vergleich zur Linie 53 zwar reduziert werden, aufgrund des hohen Anteils der Personalkosten an den Betriebskosten können diese Einsparungen ihre Wirkung nicht voll entfalten (Tab 6.1 & Tab. 6.3).

Die in diesem Kontext interessanten Kapitalkosten für die Anschaffung bzw. den Verkauf der Busse wurden in dieser Berechnung außen vor gelassen, da davon ausgegangen werden kann, dass der freiwerdende Gelenkbus der Buslinie 53 nicht als

Bustyp	Kilometerkosten
Gelenkbus	4,8 € / Stunde
Standardbus	4,4 € / Stunde
Midibus	4,1 € / Stunde

Tab. 6.1: Kilometerkosten nach Bustyp

Buslinien	Buslinien	Kilometerkosten/ Monat
	Linie 53	-38.707
	Linie 54	84.711
	Saldo	46.004

Tab. 6.2: Monatliche Kilometerkosten des Busnetz Neu

Einzelstück verkauft werden würde, sondern zur Verstärkung anderer Buslinien eingesetzt werden würde. Es kann angenommen werden, dass die Graz Linien für die Linie 54 keine Kleinflotte von drei Midibussen kaufen würden, sondern den Betrieb ausschreiben würden, wodurch die Kapitalkosten an den bestbietenden Betreiber weitergegeben werden würden.

Haltestellenattraktivierung

Von den betroffenen Haltestellen liegen vier in Stattegg und zwei in Andritz. Da an einigen Haltestellen bestimmte Elemente bereits vorhanden sind, variieren die Kosten von Haltestelle zu Haltestelle (Tab. 6.4 & Tab. 6.5).

Attraktivierung der Bushaltestellen	Maßnahme	Investment
	Umbau von Bucht zu Kap	1.400
	Haltestellenhäuschen	3.000
	Fahrradständer für zehn Räder	550
	Informationsdisplay	2.000
	E-Bike-Ladestation	5.000
	Rollerständer	400

Tab. 6.4: Kapitalkosten für Haltestellenelemente

Bushaltestellen	Haltestelle	Investment
	Hub Mitte	10.510
	Hubervirt	11.910
	Neudorf	8.910
	Andritz Ursprung	8.910
	Schervirt	11.910
	Rielteich - Strasserhofweg	11.910
	Zwischensumme Planungsraum	64.060
	Andritz	23.820
	Stattegg	40.240

Tab. 6.5: Kapitalkosten pro Haltestelle

Brücken	Administrative Einheit	Investment
	Brücken Andritz	200.000
	Brücken Stattegg	-
	Zwischensumme Planungsraum	200.000
	Andritz	200.000
	Stattegg	-

Tab. 6.7: Investitionen in Brücken im Rahmen der Haltestellenanbindung

Anbindung der Haltestellen

Die Lückenschlüsse, die zur verbesserten Anbindung der Haltestellen notwendig sind, zeichnen sich durch sehr kurze Länge, aber hohe Wirkung aus. Die vorgeschlagenen Wege liegen teilweise auf bereits bebautem Privatgrund, die dadurch eventuell entstehenden Mehrkosten wurden aufgrund der Komplexität in dieser Berechnung nicht berücksichtigt. Im Rahmen der zusätzlichen Wege sind zwei neue Brücken für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auf Höhe Strasserhofweg bzw. Hangweg notwendig. Die Daten zur Berechnung der Wegekosten basieren auf Daten aus den Infrastrukturkosten-Richtwerten 2016 des IFIP und wurden vor der Berechnung inflationsbereinigt (Tab. 6.6 & Tab. 6.7).

Anbindung der Haltestellen	Verbindung	Investment	Distanz (in Meter)	davon auf bebautem Grund
	Rielteich - Strasserhofweg	22.110	134	60
	Zösenbergweg - Ursprungweg	6.600	40	25
	Neudorf - Am Ursprung	3.300	200	200
	Hub - Talweg	5.775	35	0
	Zwischensumme Planungsraum	67.485	409	285
	Andritz	28.710	174	85
	Stattegg	38.775	235	200

Tab. 6.6: Kostenberechnung für die verbesserte Erschließung der Haltestellen



Fuß- und Radinfrastruktur

Ein Großteil der geplanten Infrastruktur befindet sich in Andritz, das dementsprechend auch die Mehrheit der Kosten tragen muss. Aufgrund der großen Bedeutung des Radwegs zwischen der Grenze Stattegg-Andritz und dem Andritzer Hauptplatz wäre eine Kostenbeteiligung aber durchaus eine Option, da Stattegg signifikant besser erreichbar wäre als bisher (Tab 6.8).

Zusammenfassung

Es zeigt sich, dass die Attraktivierung der Haltestellen verhältnismäßig kostengünstig durchzuführen ist und ein Großteil der Kosten auf neue Wege zurückzuführen ist. In Tab 6.9 Gesamtkapitalkosten wurden die Kosten für Brücken, neue Radwege und Wege zur Haltestellenererschließung zu einem Kostenfaktor „Rad- und Fußweginfrastruktur“ zusammengefasst.

Radwege	Administrative Einheit	Investment	Länge (in Meter)
	Radwege Andritz	414.720	2880
	Radfahrstreifen Andritz	310.800	4440
	Radwege Stattegg	42.900	260
	Radfahrstreifen Stattegg	-	-
	Zwischensumme Planungsraum	768.420	7580
	Andritz	725.520	7320
	Stattegg	42.900	260

Tab. 6.8: Kosten Radinfrastruktur

	Administrative Einheit	Investment
	Planungsraum	64.060
	Andritz	23.820
	Stattegg	40.240
	Planungsraum	1.035.905
	Andritz	954.230
	Stattegg	81.675
	Planungsraum	1.107.365
	Andritz	987.050
	Stattegg	129.315

Tab. 6.9: Gesamtkapitalkosten



6.3 Ergänzende Projektideen

Die im folgenden Kapitel dargestellten Projekte stellen wichtige Kontextprojekte dar, die die beiden Leitprojekte ergänzen und deren Mehrwert weiter erhöhen.

Das Kontextprojekt „Revitalisierung Andritzer Schleppbahn“ beschäftigt sich mit der Andritzer Schleppbahn und bindet das im Leitprojekt 2 „Kanten - Fokusräume vernetzen“ etablierte Mobilitätsnetz an die Region an.

Im Projekt „Potenzialflächen für soziale Infrastrukturen“ wird die Ausweisung von möglichen Standorten für soziale Infrastrukturen auf Basis von Erkenntnissen zu deren Notwendigkeit erarbeitet.

Andritzer Schleppbahn

In Ergänzung zum bereits vorgestellten Mobilitätsangebot könnte die Andritzer Schleppbahn revitalisiert werden. Dies würde sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine Entlastung des bestehenden Straßennetzes ermöglichen. Davon würde insbesondere der NMIV profitieren, da auf der einen Seite mehr Fläche für diesenzur Verfügung stehen würde und auf der anderen Seite die Unfallgefahr sinken würde.

Personenverkehr

Als Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes könnte eine S-Bahnlinie von Andritz via Shopping Nord & Gösting zum Grazer Hauptbahnhof und darüber hinaus verkehren. Aufgrund der hohen Streckenauslastung der Südbahn zwischen Gösting und Graz Hbf wäre maximal ein Halbstundentakt möglich, der für das zu erwartende Verkehrsaufkommen allerdings ausreichend ist. In Kombination mit der beschleunigten Buslinie 53 ergeben sich aus Stattegg & Oberandritz deutlich verbesserte Verbindungen in den Grazer Westen sowie das Grazer Umland. Dies würde insbesondere für die Arbeiter*innen der Andritz AG eine deutliche

Verbesserung bringen, da sie ihre Arbeitsstelle komfortabel ohne Auto erreichen könnten.

Güterverkehr

Um das Schwerverkehrsaufkommen in Andritz zu reduzieren, kann die Andritzer Schleppbahn zur Belieferung der Andritz AG sowie weiterer Gewerbe- und Industrieunternehmen in der Umgebung genutzt werden. Dafür wird einerseits die Errichtung eines Ladegleises auf der Trasse des ehemaligen Gleises zur Papierfabrik empfohlen und andererseits die Wiederaufnahme der Belieferung der Andritz AG. Das neue Ladegleis würde in direkter Nachbarschaft zum Fachmarktzentrum liegen und könnte in Kombination mit umweltfreundlichen Last-Mile-Lösungen eine deutliche Emissionsreduktion für Andritz bringen.

Umsetzung

Um diese Ziele umzusetzen, bedarf es allerdings einer großangelegten Renovierung der bestehenden Infrastruktur. Die bestehende Strecke kreuzt das Einkaufszentrum Shopping Nord sowie die L302 niveaugleich und teilt sich mit der B67 die Weinzödlbrücke. Angesichts des Verkehrsaufkommens auf Straße wie Schiene ist diese Trassenführung nicht zukunftsfit. Als einzige Alternative kommt eine Brücke in Frage, die die genannten Konfliktpunkte überquert. Auf dieser könnte auch eine Haltestelle Shopping-Nord eingerichtet werden.

Um die S-Bahn bis zur Stattegger Straße zu führen, wäre im weiteren Verlauf ein Tunnel notwendig, der das Firmengelände der Andritz AG unterquert und an einer Station in Troglage im Bereich des derzeitigen Parkplatzes südlich des Bürogebäudes der Andritz AG endet. Diese würde optimale Anschlüsse an die Buslinie 53 sowie etwaige zusätzliche Buslinien bieten (Abb. 6.57).

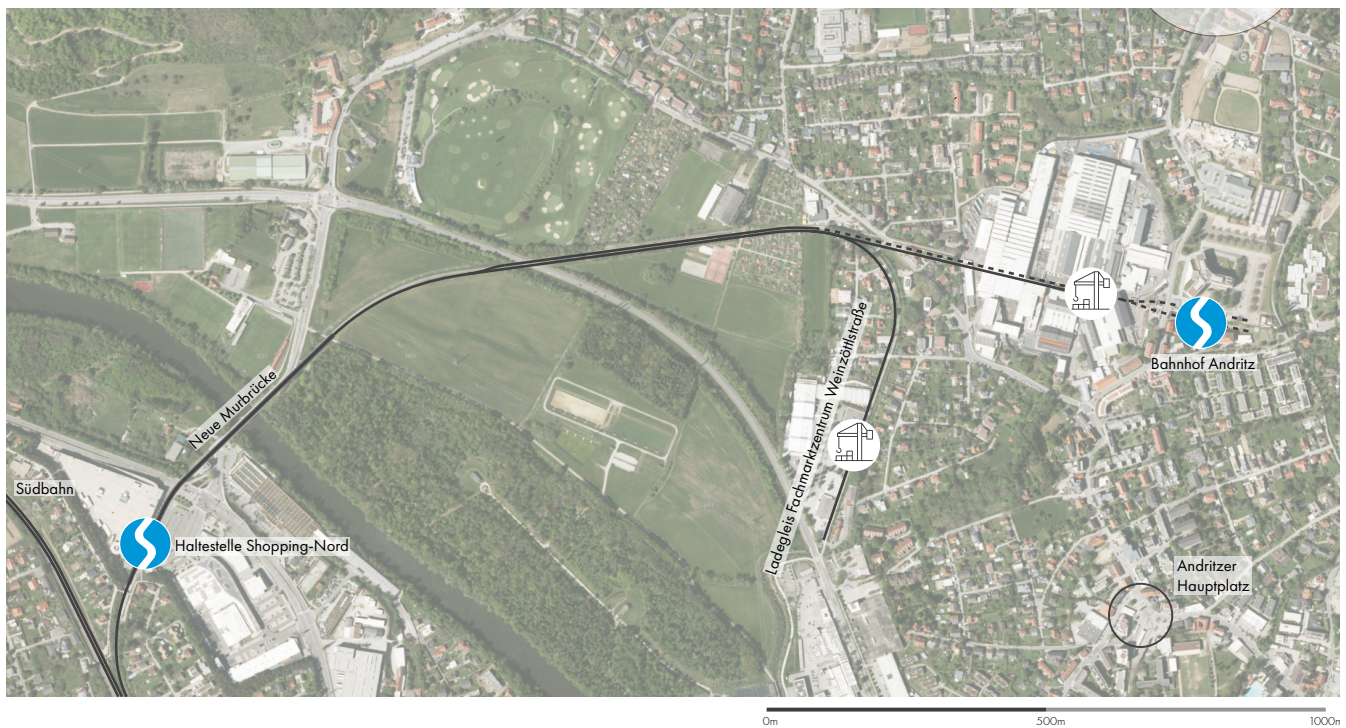


Abb. 6.57: Andritzer Schleppbahn

Potenzialflächen für soziale Infrastrukturen

Nachdem wir in den Leitprojekten die Konzentration auf die Fokusräume und deren Vernetzung gelegt haben stellt sich die Frage ob durch die Leitziele weitere Aspekte des Raums aufgegriffen werden müssen. Soziale Infrastrukturen spielen hierbei eine große Rolle, denn sie sind die Strukturen welche Frequenz im öffentlichen Raum schaffen. Sie sind jene Einrichtungen, welche auf täglichen Wegen am häufigsten zurückgelegt werden müssen, weshalb eine geeignete räumliche Verteilung dieser notwendig ist.

Zusätzlich zu einer räumlichen Verortung der bestehenden sozialen Infrastrukturen im Planungsraum war im Sinne einer zukunftsorientierten Entwicklungsplanung auch die Notwendigkeit an neuen Standorten in der Zukunft zu berechnen. In diesem Kapitel werden die Methodik der Notwendigkeit von neuen Einrichtungen, sowie deren Standorte erläutert.

Ärzt*innen

Ärzt*innenpraxen sind ein wichtiger Teil von funktionierenden Zentren bzw. Siedlungsgebieten. Ältere Personen sind am stärksten auf Ärztliche Versorgung angewiesen, weshalb die Nähe zum Wohnstandort für diese sehr wichtig ist.

Wie in der Bestandsanalyse beschrieben ist das Durchschnittsalter der Bevölkerung in Andritz und in Stattegg überdurchschnittlich hoch, weshalb ein Großteil der Bevölkerung auf Gesundheitsversorgung in der Nähe angewiesen ist. Im Planungsraum ist die Dichte der Versorgung mit Allgemeinmediziner*innen sowie Fachärzt*innen schon im Bestand hoch. Bei anhaltendem Bevölkerungswachstum sowie alternder Bevölkerung ist zukünftig eine Ansiedelung von Ärzt*innen mit Sicherheit anzustreben. Auf Grund der Alters-

demographie sind speziell Fachärzt*innen, wie Internist*innen sowie Orthopäd*innen, welche für ältere Bevölkerungsschichten relevant sind im Planungsraum gewünscht. Weiters sind Fachärzt*innen in den Bereichen Frauenheilkunde, Urologie, sowie Augenheilkunde anzustreben. Diese sollten selbstverständlich durch ausreichend Allgemeinmediziner*innen ergänzt werden.

Kartenbezug

In Abb. 6.58 sind drei verschiedene Potenzialflächen für Gruppenpraxen ausgewiesen, welche im Hinblick auf ihre Eignung als Standort nach Priorität gereiht wurden. Als Raumplaner*innen ist es zwar nicht möglich zu bestimmen, dass diese konkreten Nutzungen hier stattfinden sollen, es können jedoch notwendige Voraussetzungen getroffen werden um eine Ansiedlung möglichst attraktiv zu gestalten. Bei der Ausweisung der Potenzialflächen wurde vor allem darauf geachtet Standorte zu wählen, welche nahe an bestehenden medizinischen Einrichtungen liegen und somit gemeinsam mit Apotheken oder Ärzt*innen Synergieeffekte eingehen können. Beispielhaft hierfür ist die Fläche in Oberandritz, welche das Potenzial bietet die Apotheke für Gruppenpraxen-Räumlichkeiten aufzustocken.

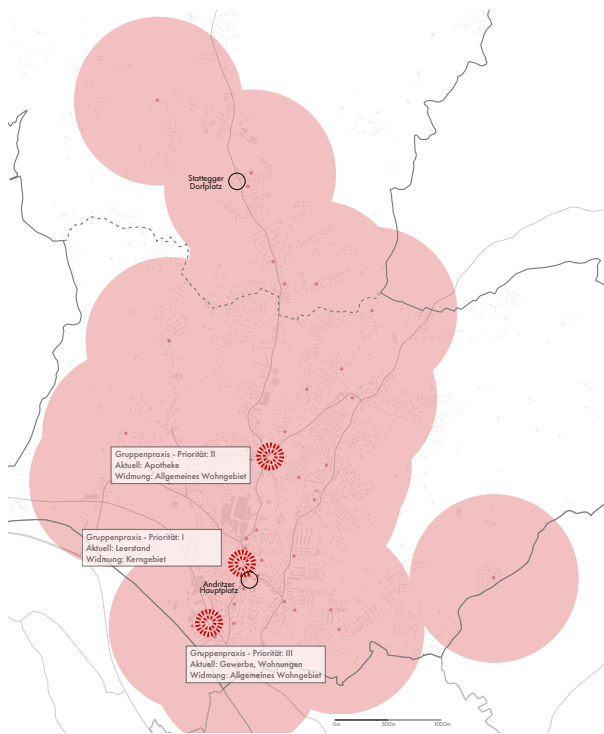


Abb. 6.58: Potenzialflächen - Gruppenpraxen

Legende:



Potenzialfläche für neue Gruppenpraxis



Bestehende Gesundheitseinrichtung inkl. Einzugsbereich

Nahversorgung in Stattegg

Stattegg erfüllt wie schon des Öfteren bezeichnet die Stellung des Dorfes am Rande der Stadt. Im Sinne der Leitprojekte soll es gelingen die Brücke zwischen Andritz und Stattegg zu schließen, aber auch Stattegg als unabhängige Gemeinde zu etablieren. Ein großes Thema ist in peripheren Lagen häufig die Nahversorgung. Durch die Etablierung dieser im Siedlungsverband gelingt es das oftmalige Auspendeln für Waren des täglichen Gebrauchs zu reduzieren, Frequenz zu bringen sowie die Kaufkraft zu erhöhen. Mobilitätseingeschränkten Personen wird es ermöglicht Einkäufe selbst durchzuführen, da keine Autofahrt in eine andere Gemeinde von Nöten ist. Aktuell gibt es in Stattegg nur einen Nahversorger der diese Rolle übernimmt, den Wohlfühladen Stattegg,

welcher Kundenrezensionen zufolge sehr gut bei der Bevölkerung ankommt ([google.at/maps](https://www.google.at/maps)).

Zur Sinnhaftigkeit eines Nahversorgers in einer Gemeinde gibt es von verschiedensten Stellen Richtwerte, sowie Kategorien, denn nur weil auf dem Papier ein Nahversorger als sinnvoll erscheint, heißt nicht, dass dieser auch in Realität so umzusetzen ist. Die Wirtschaftskammer Österreich empfiehlt zum Beispiel: „Bemühen zur Aufrechterhaltung zumindest der Grundnahversorgung in Gemeinden mit rund 1 Mio € Kaufkraftvolumen/Jahr (im Lebensmittelsektor) im Ort“ (WKO, 2006) Das genaue Kaufkraftvolumen ist in der Steiermark leider nicht auf Gemeindeebene einsichtig, allerdings legt der hohe Kaufkraftindex des Bezirks Graz-Umgebung (Landesentwicklung Steiermark, 2022), sowie ein Vergleich mit Daten aus Vorarlberg (Vgl. WKO, 2022a) nahe, dass dieser Wert in Stattegg deutlich überschritten wird. Weiters wird vom Land Tirol eine Nahversorgungs-Checkliste für Gemeinden zur Verfügung gestellt. Diese umfasst Kriterien wie: Aktuelles Bevölkerungspotenzial, Kaufkraftpotenzial, Siedlungstyp, uvm. (Vgl. tirol.gv.at, 2011) Zum größten Teil sind diese positiv oder neutral auf Stattegg anwendbar und empfehlen somit einen Nahversorgungsstandort.

Die Entwicklung einen Nahversorgungsstandortes würde obendrein den Zielen des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes entsprechen, wonach aus einer vom Gesetz ausgehenden Verordnung Nahversorgung mit Waren des täglichen Gebrauchs innerhalb von Fußgängereinzugsbereichen anzustreben sei. (Vgl. Landesentwicklung Steiermark, 2015) Ein großes Hindernis für die Nahversorgung in peripheren Lagen ist häufig der zu geringe Gewinn. Aus diesem Grund werden durch die Steirische WirtschaftsförderungsgmbH (Vgl. SFG) im Rahmen der Förderung Lebens!Nah neu gegründete oder bestehende Nahversorgungsbetriebe

gefördert. Die Betriebe werden dabei speziell bei innovativen Kommunikationsmaßnahmen, sowie bei aktivierungspflichtigen Investitionen gefördert (Vgl. WKO, 2022b).

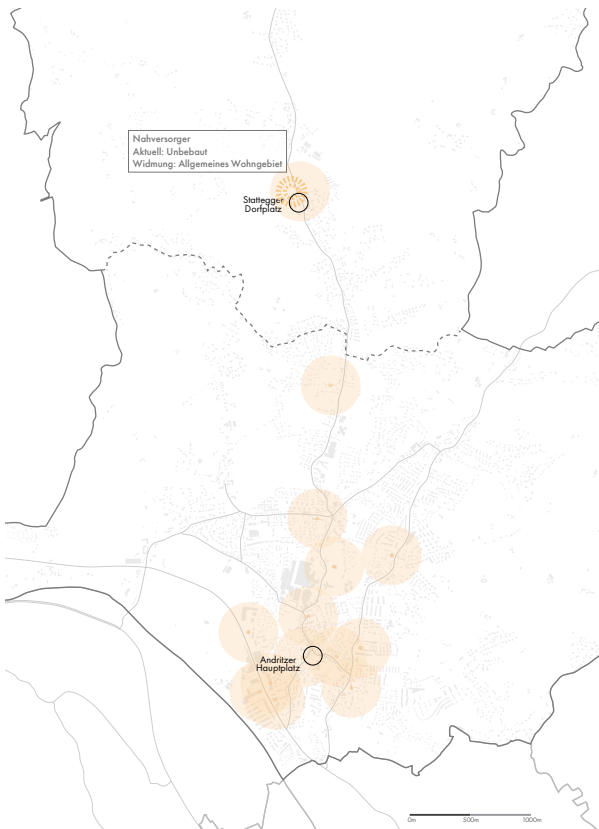


Abb. 6.59: Potenzialflächen - Nahversorgung

Legende:

-  Potenzialfläche für neuen Nahversorger
-  Bestehender Nahversorger

Kartenbezug

In Abb. 6.59 ist nahe am Stattegger Dorfplatz eine Potenzialfläche für einen Nahversorger ausgewiesen. Der Standort profitiert durch die Frequenz des Dorfplatzes, bietet auch jetzt schon auf der gegenüberliegenden Straßenseite den zuvor erwähnten Wohlfühladen als Nahversorger an. Dieser ist jedoch auf regionale, biologische Produkte ausgelegt, während für die neue Potenzialfläche ein Mikrostandort einer größeren Supermarktkette angedacht ist. Durch die Ergänzung des zweiten Nahversorgers würde das Angebot im Lebensmittelbereich deutlich ausgeweitet werden und der Stattegger Ortskern gefestigt werden.

Bildungsstandorte

Einer der wichtigsten Teile der sozialen Infrastrukturen bildet das Bildungswesen. Eine wesentliche Aufgabe der Raumplanung ist es den bestehenden Bildungssektor zu analysieren, Bedarf an weiteren Ausbildungsstätten festzustellen, sowie mögliche räumliche Potenzialflächen auszuweisen. Im Rahmen dieses ausgegliederten Kapitels zur sozialen Infrastruktur wurde somit das Angebot an Kindergärten und Volksschulen in Andritz und Stattegg analysiert, um zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen zu können. Konkret wurde anhand der Bevölkerungsprognosen aus der Bestandsanalyse und weiterer Kennwerte der Bedarf an Kindergarten- und Volksschulplätzen für das Jahr 2032 berechnet.

Zur Berechnungsmethodik:

Generell wurden für Andritz jeweils Werte von der Stadt Graz verwendet und, sofern notwendig auf die Einwohner*innenzahl des Stadtbezirks heruntergebrochen.



Für die Berechnung des zukünftigen Bedarfs an Plätzen wurden jeweils für Kindergärten und Volksschulen in den beiden unterschiedlichen Bereichen des Projektraumes zwei Kennwerte benötigt:

Anzahl der Kindergarten- bzw. Volksschulkindern 2032

Die für die Berechnung relevante Altersgruppe für Kindergartenkinder wurde mit 3-5-Jährigen festgelegt, um die Vergleichbarkeit zwischen Andritz und Stattegg zu ermöglichen. Für die Berechnung der Volksschulkinder wurden alle in Andritz, sowie in Stattegg wohnhaften Volksschüler*innen herangezogen. Die letzten Daten zu diesem Thema in Stattegg stammen aus dem Jahr 2011, weshalb die aktuelle Anzahl anhand der Bevölkerungsentwicklung geschätzt wurde. Um die Anzahl der Kindergarten- bzw. Volksschulkinder für das Jahr 2032 herauszufinden wurden die aktuellen Werte mit dem Steigerungsfaktor der Bevölkerungsprognosen aus der Bestandsanalyse multipliziert.

Anzahl der Kindergarten- bzw. Volksschulplätze aktuell

Um die Größe des aktuellen Angebots von Kindergartenplätzen herauszufinden wurde für den Stadtbezirk Andritz anhand Grazer Daten die durchschnittliche Kindergartengruppengröße berechnet und mit der Anzahl der Gruppen im Stadtbezirk multipliziert.

Für die Anzahl der Volksschulplätze wurde für den Stadtbezirk die Anzahl der Klassen mit der durchschnittlichen Klassengröße in der Steiermark aus dem Jahr 2018 multipliziert.

Für Stattegg waren diese beiden Schritte aufgrund der geringeren Anzahl an Kindergärten und Volksschulen nicht notwendig und somit die genaue Zahl angegeben.

	Kindergartenkinder 2021
Stattegg	102
Andritz	497

Tab. 6.10: Kindergartenkinder 2021

	Volksschulkinder 2020
Stattegg	139
Andritz	665

Tab. 6.11: Volksschulkinder 2020

	Kindergartenkinder 2032	Kindergartenplätze	Platzauslastung 2032	
Szenario 1	Stattegg	113	100	-13
	Andritz	531	491	-40
Szenario 2	Stattegg	110	100	-10
	Andritz	521	491	-30
Szenario 3	Stattegg	111	100	-11
	Andritz	530	491	-39

Tab. 6.12: Kindergartenplatzauslastung 2032

Aus dem Verhältnis dieser beiden Kennwerte ergibt sich nun der prognostizierte Bedarf an Kindergarten- bzw. Volksschulplätzen im Planungsraum. Wie in Tab. 6.12 zu sehen ist, ist bei jeder der drei in der Bestandsanalyse entwickelten Bevölkerungsprognosen ein Bedarf an Kindergartenplätzen

festzustellen. Dieser ist in Stattegg etwa mit einer halben Gruppengröße zu betiteln, während in Andritz vermutlich sogar zwei zusätzliche Gruppen notwendig wären, um den Bedarf zu decken. Bei Blick auf die Volksschulen in Tab. 6.13 ist zu erkennen, dass im Planungsraum der Bedarf an Volksschulplätzen auch im Jahr 2032, der Prognose zufolge, gedeckt sei. Speziell in Andritz ist der Überhang mit jeweils rund 350 Plätzen sehr hoch. Ein großer Teil dieser wird durch die Im Herbst 2022 eröffnete Volksschule Statteggerstraße getragen.

		Volksschulkin- der 2032	Volksschul- plätze	Platzauslas- tung 2032
Szenario 1	Stattegg	153	155	+2
	Andritz	711	1058	+347
Szenario 2	Stattegg	149	155	+6
	Andritz	697	1058	+361
Szenario 3	Stattegg	150	155	+5
	Andritz	709	1058	+349

Tab. 6.13: Volksschulplatzauslastung 2032

Wichtig ist bei der Betrachtung der Zahlen zu erwähnen, dass für die Berechnung jeweils nur Kindergarten- bzw. Volksschulkinder aus dem Planungsraum verwendet werden konnten. Es ist allerdings davon auszugehen, dass ein nicht zu vernachlässigbarer Anteil, vor allem an Schüler*innen, aus umliegenden Gemeinden in den Planungsraum kommen. Somit ist zu vermuten, dass speziell die Überhänge bei Volksschulplätzen tatsächlich etwas geringer sind als das Resultat der Prognose es vermuten lässt.

Kartenbezug

Die berechneten Daten legen nahe, dass in Zukunft vor allem neue Kindergartenplätze notwendig sein werden. Aus diesem Grund sind in Abb. 6.60 drei Potenzialflächen ausgewiesen, an denen zukünftige Kindergartenstandorte sinnvoll wären. Außerdem wurden, trotz der zumindest für die nächsten Jahre gedeckten Nachfrage, Standorte vorgeschlagen an denen zukünftige Volksschulen sinnvoll wären. Für die Ausweisung als Potenzialfläche wurden speziell zwei Kriterien an den Standorten geprüft:

- Anbindung an den öffentlichen Verkehr
 - Lage im schon besiedelten Gebiet oder als Baulandpotenzial ausgewiesene Fläche
- Alle ausgewiesenen Potenzialflächen verfügen über zumindest eine, die meisten aber beide dieser Kriterien. Sollten weitere dieser Bildungsstandorte notwendig werden und keine Ausweitung des Angebots in den bestehenden Einrichtungen möglich sein, sollten die ausgewiesenen Potenzialflächen in der entsprechenden Prioritätensetzung als mögliche Standorte in Erwägung gezogen werden.

Um sich mit dem Problem des geringen Angebots an Schulen über dem Volksschul-Alter anzunehmen ist ebenfalls eine Potenzialfläche für HTL und AHS in der Nähe der Andritz AG ausgewiesen. Durch einen solchen Standort kann das Bildungsangebot für Jugendliche in Andritz und Stattegg attraktiver gestaltet werden, da das bisher notwendige pendeln in andere Stadtbezirke nicht mehr notwendig ist. Durch die Nähe zur Maschinenfabrik besteht in dem Standort die Chance eine Kooperation mit der Andritz AG einzugehen. Diese könnte zum Beispiel Praktikumsstellen speziell für Schüler*innen der HTL anbieten.



Legende:

Potenzialflächen:



HTL & AHS



Kindergarten



Volksschule

Bestehende Standorte:



Kindergarten



Volksschule



Mittelschule

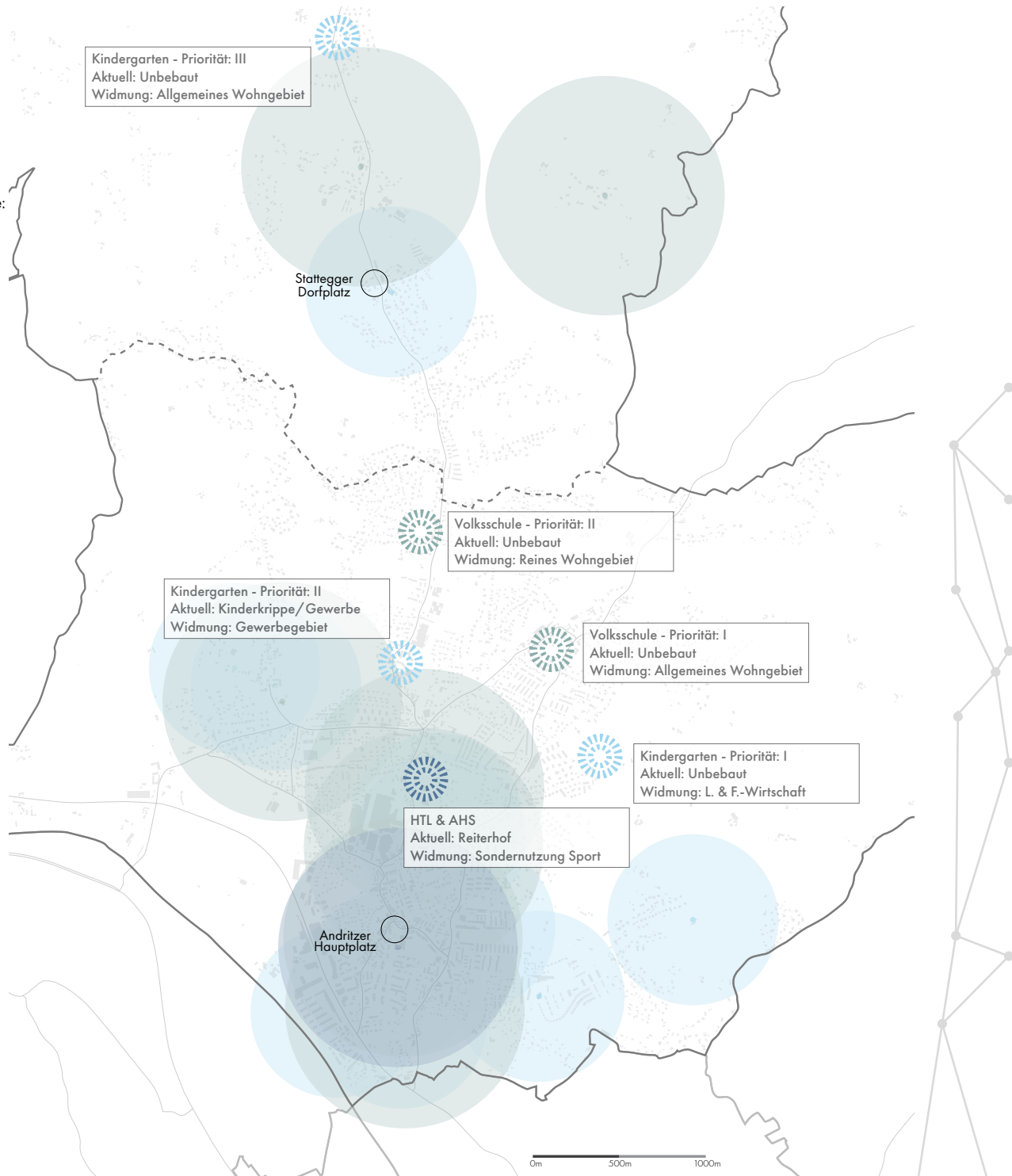


Abb. 6.60: Potenzialflächen - Bildung

Resümee

Soziale Infrastrukturen spielen für die Gliederung des Raums eine große Rolle. In der Zukunft werden vor allem im Bildungssektor neue Standorte notwendig werden, da speziell das Angebot an Kindergartenplätzen im Planungsraum sehr gering ist. Die ausgewiesenen Potenzialflächen für zukünftige Bildungsstandorte beruhen dabei speziell auf deren Lage innerhalb eines Baulandpotenzialbereichs oder des bestehenden Siedlungsverbandes sowie einer attraktiven Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Bildungsstandorte werden ergänzt durch mögliche Standorte für Gruppenpraxen, deren Ziel es sein soll durch Synergieeffekte von weiteren Gesundheitseinrichtungen zu profitieren. Die Nahversorgungspotenzialfläche am Stattegger Hauptplatz beinhaltet das Ziel unabhängiger von den großen Nahversorgern in Andritz zu sein, in dem das aktuelle Warensortiment in Stattegg ausgebaut wird.



Leitbild

Leitprojekte

Fazit

Quellen

VERNETZT



6.4 Umsetzungshorizont

Um die bis jetzt konzeptionell betrachteten Leitprojekte in ein tatsächlich durchführbares Projekt zu verwandeln, ist ein konkreter Umsetzungshorizont und Projektablauf notwendig, welcher in Abb. 6.61 dargestellt ist. Durch diesen werden die Maßnahmen und Schritte in eine geordnete Reihenfolge gebracht und Horizonte für die Erfüllung der Ziele gesetzt. Dies hilft nicht nur den Planer*innen und den verwaltenden Strukturen der Gemeinden, sondern auch der von den Projekten betroffenen Bevölkerung. Diese wird im Projektablauf in mehreren Schritten aktiv eingebunden um speziell das mitplanen und mitgestalten zu ermöglichen.

Beteiligungskonzept

Der Umsetzungshorizont ist in 5 Stufen unterteilt welche in linearer Reihenfolge durchlaufen werden. Die offizielle Eröffnung des Projektprozesses wird innerhalb einer Informationsveranstaltung abgehalten. Bei dieser wird der Bevölkerung die Idee der Vernetzung von wichtigen polyzentralen Strukturen in Andritz und Stattegg näher gebracht. Weiters besteht die Möglichkeit innerhalb dieser Veranstaltung mögliche Bürger*innengruppen zu formen, welche sich aktiv mit den Umsetzungsmöglichkeiten und der Planung auseinandersetzen.

Diese Bürger*innengruppen arbeiten in der ersten Beteiligungsphase eng mit der Politik sowie Planungsexpert*innen zusammen um die schon bestehenden Planungsvorstellungen weiter auszubauen und zu adaptieren. Neben den zuvor geformten Bürger*innengruppen sollen auch weitere, oftmals weniger aktive Bevölkerungsgruppen in den Prozess integriert werden. Dies geschieht durch Workshops, Gespräche oder Befragungen. Speziell wird in dieser Phase auf die Beteiligung durch junge Bevölkerungsschichten geachtet, in dem Informations-Veranstaltungen in Schulen stattfinden, sowie Online-Beteiligungsmöglichkeiten eingerichtet werden.

Umsetzung

Aus der 1-2-jährigen ersten Beteiligungsphase geht nun die erste Umsetzungsphase der beschlossenen Maßnahmen hervor. Dieser Schritt kann als eine Art Probephase der Effektivität der umgesetzten Maßnahmen gesehen werden. Module werden zum Beispiel noch nicht flächendeckend umgesetzt, sondern nur an spezifischen Standorten, um die Akzeptanz der Bevölkerung und den Nutzen dieser abschätzen zu können. Des Weiteren finden in den Bussen in Andritz und Stattegg Fahrgastbefragungen und Fahrgastzählungen statt um die Akzeptanz des neuen Liniennetzes zu evaluieren. Speziell beim Ausbau der Buslinien, sowie den Lückenschlüssen im Rad- und Fußverkehr ist in dieser Phase auf eine durchgängige Kommunikation zwischen Andritz und Stattegg zu achten, um ein durchgängiges, kohärentes Netz zu gewährleisten.

Die zweite Beteiligungsphase gestaltet sich deutlich kürzer als die erste, da im Grunde nur mehr bereits getroffene Entscheidungen auf deren Effizienz evaluiert werden. Es wird aus den Fehlern der ersten Umsetzungsphase gelernt und versucht mithilfe von weiteren Partizipationsmöglichkeiten und konsequenter Zusammenarbeit zwischen Politik und Planungsexpert*innen Lösungen für entstandene Probleme zu finden und für die nächsten Schritte darauf aufzubauen. Falls notwendig wird bei einzelnen Problemstellungen der Schritt zurück in die erste Umsetzungsphase getan, um innerhalb eines weiteren Probetriebs die Maßnahmen zu testen.

Durch die vorhergehende Evaluierung aller schon durchgesetzter Maßnahmen können in der zweiten Umsetzungsphase mit Überzeugung weitere Schritte gesetzt werden. In dieser Phase werden die mutigsten Schritte in der Entwicklung gesetzt, da sie aus dem Konsens der Beteiligungsphasen münden und sich mit der Evaluation bestätigen lassen. Die

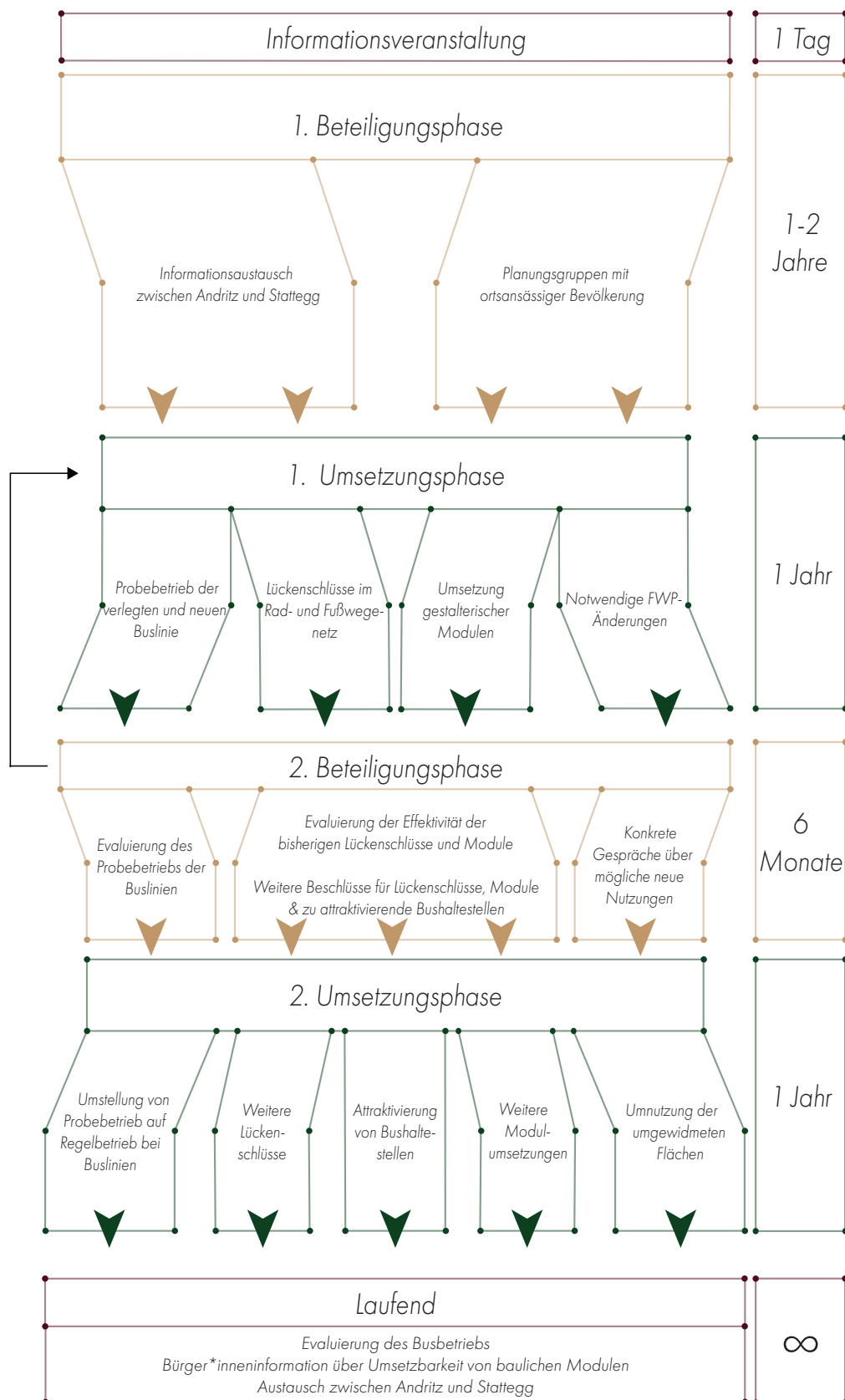


Abb. 6.61: Umsetzungshorizont

Planungsschritte gliedern sich in spezifische Kategorien, in denen Fachgruppen den kontrollierten Umsetzungsablauf überwachen.

Finalisierung

Nach Abschluss der zweiten Umsetzungsphase sind zahlreiche der in den Beteiligungsphasen beschlossenen Maßnahmen umgesetzt worden. Zur Gewährleistung der korrekten Umsetzung der Maßnahmen und des Zwecks dieser, wird der Nutzen speziell bei den adaptierten Buslinien weiter laufend evaluiert sowie die Kommunikation zwischen Andritz und Stattegg fortgeführt. Außerdem gibt es regelmäßige Bürger*innen-informationsveranstaltungen, in denen über Modul-umsetzungsmöglichkeiten informiert wird. Diese sind vor allem auf bauliche Module fokussiert, welche oftmals durch Privateigentümer*innen umzusetzen sind.

Wie im Projektablauf erkenntlich geworden ist, steht unsere Planung zu großen Teilen im Zeichen der Beteiligung der Bevölkerung. In Planungsprozessen der Lokalen Agenda 21 (einem Prozessformat der UNO, das nachhaltige Entwicklung zu bestärken versucht) wird als Mindestanforderung die dritte der fünf Qualitätsstufen der Beteiligung definiert (Linzer, 2022). Die in diesem Projekt beschriebenen Beteiligungsformen können ebenfalls auf dieser

Stufe eingeordnet werden (Abb. 6.62).

Ein Entwicklungskonzept mit Verordnungscharakter muss inhaltlich von der Bevölkerung mitgetragen werden, zugleich können aber die lokalen Entscheidungsträger*innen (als gewähltes Gremium) ihrem Kompetenzbereich nachkommen. Bei einzelnen Projekten wiederum ist ein Ansatz von unten nach oben anzustreben, da hierbei meist die Anwohner*innen ihr direktes Lebensumfeld mitgestalten.

5. Stufe: (Teil-) Aufgaben selbst verantworten

4. Stufe: Mitentscheiden

3. Stufe: Mitplanen und mitgestalten

2. Stufe Mitreden: eigene Ideen und Anregungen einbringen

1. Stufe Informieren: informiert werden, aktiv Informationen einholen

Abb. 6.62: Stufen der Bürger*innenbeteiligung (Agenda 21)



Leitbild

Leitprojekte

Fazit

Quellen

VERNETZT

7

The background of the image is a complex, abstract geometric pattern. It consists of a dense network of small, light gray dots connected by thin, light gray lines. These lines form a series of irregular, interconnected triangles and polygons, creating a mesh-like or crystalline structure that covers the entire page. The overall effect is one of a dynamic, interconnected space.

FAZIT



7 Fazit

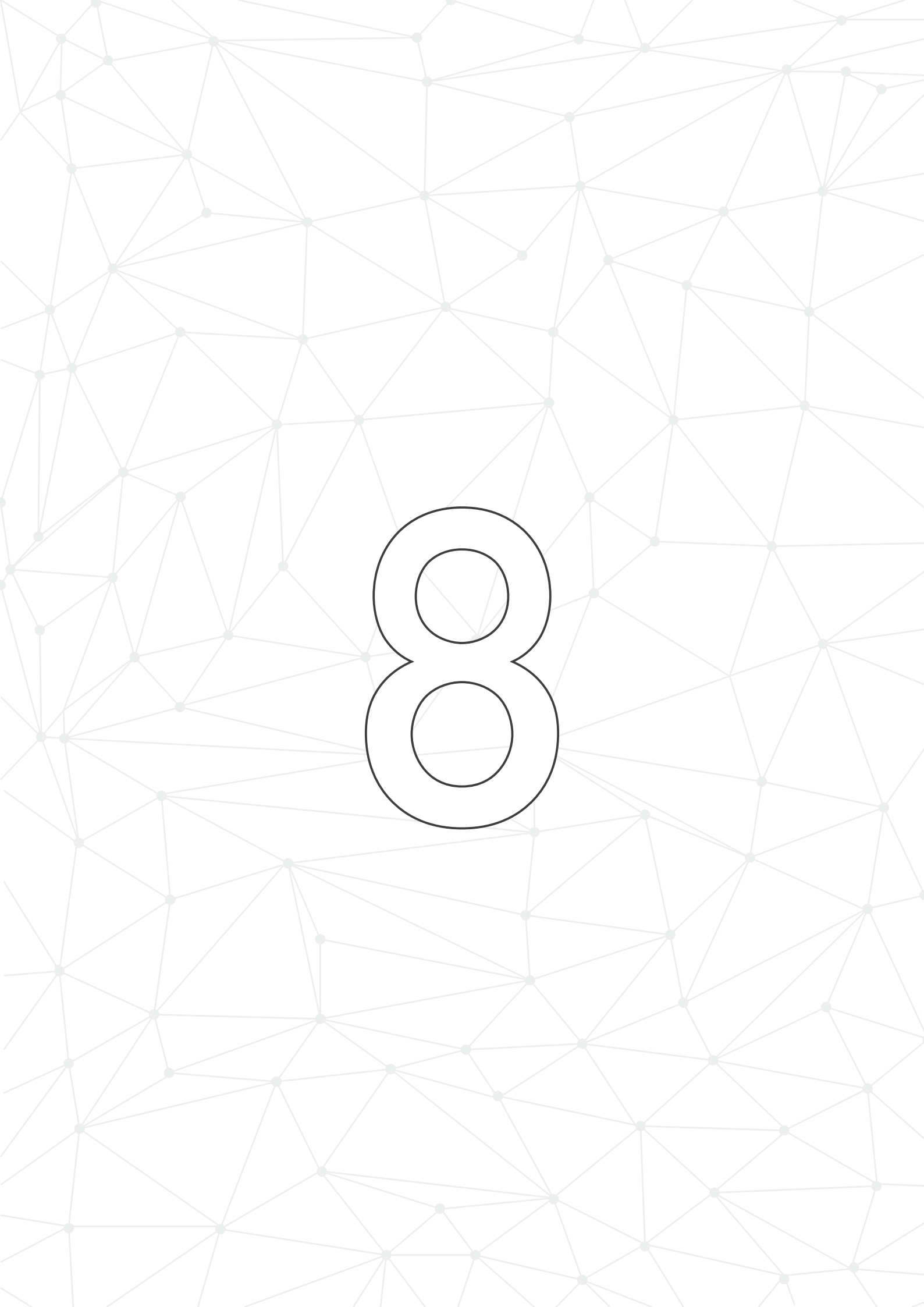
Gemeindegrenzen-überschreitende Planung ist seit jeher ein Schwachpunkt der föderalistischen Raumplanung. Andritz und Stattegg, als prototypische Beispiele für den Übergang zwischen Stadt und Land, sind hier keine Ausnahme. Unterschiedliche Zuständigkeiten, getrennte Planungs- und Beteiligungsprozesse, verschiedene finanzielle Möglichkeiten und unterschiedliche Zielvorstellungen erschweren den Planungsprozess insbesondere an der Grenze zwischen Stadt und Land. Gleichzeitig sind aber alle Gemeinden, Bezirke und allen voran die Bevölkerung von aktuellen globalen Herausforderungen gleichermaßen betroffen, ohne diese alleine lösen zu können.

Im Spannungsfeld dieser Voraussetzungen schafft das Konzept „Andritz & Stattegg - vernetzt in die Zukunft“ den Rahmen für eine Planung, die auf die Bedürfnisse der Teilräume eingeht, ohne dabei auf großräumige Bedürfnisse zu vergessen. Planung, welche die Stärken der Teilräume stärkt und Chancen grenzüberschreitend nutzt.

Dass der Planungsprozess aufgrund der komplexen Interessenlage nicht immer einfach ist, bleibt unbestritten, dennoch liefert das Konzept ein Beispiel dafür, wie vernetztes Denken hilft, Synergien zu nutzen und Mehrwert für die Bevölkerung nicht nur im Planungsraum sondern auch darüber hinaus zu schaffen. Es zeigt sich, dass gemeindegrenzen-überschreitende Planung auch außerhalb des Planungsraums Andritz-Stattegg möglich ist, insofern politisches und zivilgesellschaftliches Interesse besteht.



Abb. 7.1: Das Projektteam verabschiedet sich



8



QUELLEN



8.1 Quellenverzeichnis

§ 2 Abs. 39a Raumordnungsgesetz Steiermark 2010

§22 Abs. 5 Raumordnungsgesetz Steiermark 2010

§33 Steiermark. ROG Abs. 1

Adler, Florian. (2019) Bushaltestelle: Lieber Bucht oder Kap? <https://www.stadtwerke-muenster.de/blog/verkehr/bushaltestellen-lieber-kap-oder-bucht/> (15.02.2023)

Adobe Stock. (2022/2023) <https://stock.adobe.com/at/>

Amt der NÖ Landesregierung Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten. (2011) Verkehrsberuhigung 2011. Bewährtes und Neues. https://www.noegv.at/noe/Heft_28_Verkehrsberuhigung_VI.pdf (15.03.2023)

Arzberger, Hansmeyer, Plachetzky, Siemers. (2022) Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Flächenwidmung / Baulandbilanz / Zersiedelung / Gebäudebestand.

Arzberger, Hansmeyer, Plachetzky, Siemers. (2022) Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Tourismus, Kultur & Stadtmarketing.

Aubart, Brandenburg, Esterl, Gritsay, Januschke. (2022) Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Regionaler Kontext.

Aubart, Brandenburg, Esterl, Gritsay, Januschke. (2022) Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Analyse der Historischen Entwicklung.

Baunetzwissen. (2023) Nachverdichtung | Nachhaltig Bauen | Glossar | Baunetz_Wissen. baunetzwissen.de

Bpb. (2016) Infrastruktur. bpb.de

Bregenz. (2023) Definition Klimaschutz/Klimawandelanpassung: Landeshauptstadt Bregenz. [Bregenz.gv.at](https://bregenz.gv.at)



Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft. Handbuch Umgebungslärm. Minderung und Ruhevorsorgen. https://www.laerminfo.at/dam/jcr:18a76f5c-0a6a-4b10-8375-103c3b94d507/Handbuch_Umgebungslaerm.pdf (13.02.2023)

Data.gv. (2022) - Regionale Raumordnungsprogramme - Siedlungsgrenzen flächig / linear (Signaturen) Niederösterreich – Datensatz. data.gv.at

Deny, Grabner, Popotnig, Spahiu, Wulf. (2022) Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Bereichscharakteristik.

Deny, Grabner, Popotnig, Spahiu, Wulf. (2022) Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Gewerbe, Handel und technische Infrastruktur.

Faktenblatt (2013). https://www.ibbf.berlin/resources/publikationen/Faktenblatt%20Clusterdefinition_2013.pdf (15.02.2023)

FIS. (2019) Der Zusammenhang zwischen Walkability und Bewegung zu Fuß. <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/507199/#:~:text=Das%20Konzept%20der%20Walkability%20beschreibt%20in%20diesem%20Zusammenhang,Der%20Begriff%20meint%20zu%20Deutsch%20in%20etwa%20Begehrbarkeit.>

Gartner, Mildenerberger, Schulze, Vaterl, Wonisch. (2022) Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Naturraum.

Gartner, Mildenerberger, Schulze, Vaterl, Wonisch. (2022) Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Nicht-motorisierter und öffentlicher Verkehr.

Graz. https://www.graz.at/cms/beitrag/10255451/7776200/Auf_dem_Stattegger_Radweg_stadtauswaerts.html

Google Maps. (2022/2023) <https://www.google.at/maps/?hl=de>

Haas, Hans-Dieter. Cluster, Definition: Was ist „Cluster“?. <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/cluster-30562> (15.03.2023)

Hardinghaus. (2021) Exploring Bikeability. hu-berlin.de

Hochradl, Kastberger, Königsmaier, Rothenburger, Schier. (2022) Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Bevölkerung und Soziales.

Hochradl, Kastberger, Königsmaier, Rothenburger, Schier. (2022) Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Verkehrsorganisation.

Holz-Rau, Christian. (2018) Motorisierter Individualverkehr. <https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/HWB%202018/Motorisierter%20Individualverkehr.pdf> (15.02.2023)

Initiative Lebenswertes Andritz. Ideenskizze Zentrum Andritz. <https://www.lebenswertesandritz.at/aktivitaeten/planung-zentrum-andritz/ideenskizze-zentrum-andritz> (13.02.2022)

Keck, Mairhofer, Podhovnik, Scheidemandel, Schmidt. (2022) Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Gemeindefinanzen, Immobilienmarkt, Bodenpolitik.

Keck, Mairhofer, Podhovnik, Scheidemandel, Schmidt. (2022) Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Planungskultur und Beteiligung.

KEP. (2022) - 280. 789 Vorlesung Kommunale Entwicklungsplanung 07.03.2022

Land Niederösterreich. Vorgangsweise zur Abgrenzung von Zentrumszonen. https://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/infostand/oertliche_raumordnung/leitfaden_zentrumszonenabgrenzung/vorgangsweise_zur_abgrenzung_von_zentrumszonen.pdf (13.02.2023)

Land Steiermark. Flächenwidmungsplan Steiermark. <https://gis.stmk.gv.at/wgportal/atlasmobile/map/Planung%20-%20Kataster/Flächenwidmung> (13.02.2023)

Landesentwicklung Steiermark. (2023) Flächenwidmungsplan und Örtliches Entwicklungskonzept - Landesentwicklung - Land Steiermark. landesentwicklung.steiermark.at

Landesentwicklung Steiermark. (2022) https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12635875_141975664/d6413346/StROG_gesamt_201503.pdf, S. 72



Landesentwicklung Steiermark. (2022) <https://www.landentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12658765/e3adf5f7/Heft%205-2022%20Wirtschaft%20und%20Konjunktur%202020-21.pdf>, S.65

Landesentwicklung Tirol. (2022) https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/landesentwicklung/raumordnung/downloads/Fachliche_Grundlagen/ro_nahversorgung_062011.pdf, S. 9

Linzer KEP. (2022) KEP_LA 21 – Prozesse, S. 30

myclimate. Was bedeutet Dekarbonisierung? (2022) <https://www.myclimate.org/de/informieren/faq/faq-detail/dekarbonisierung/> (15.02.2023)

Nextroom. Wie öffentlich ist öffentlich?. 2011 <https://www.nextroom.at/article.php?id=34835> (15.02.2023)

P2-Programmheft. (2022) - 280.924 Projekt Räumliche Entwicklungsplanung, P2-Programmheft 2022

Raumordnungsrecht. Aufgaben. <https://www.verwaltung.steiermark.at/cms/beitrag/11682121/74835241/> (15.02.2023)

STEP 2025. (2015) STEP 2025 Fachkonzept Grün- und Freiraum S. 57

Strick, Andreas. (2022) https://www.meinbezirk.at/graz/c-lokales/das-sind-die-plaene-der-initiative-lebenswertes-andritz_a5415559

Wien. Das Fachkonzept öffentlicher Raum im Überblick. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/oeffentlicher-raum/ueberblick.html> (15.02.2023)

Wikipedia. (2022) Pocket Park. <https://de.wikipedia.org/wiki/Pocket-Park>

Winkelbauer, Stefan: Mündliche Auskunft zu Kilometerkosten, Wien 2023

Wirtschaftslexikon. (2020) Szenariotechnik. <http://www.wirtschaftslexikon24.com/d/szenariotechnik/szenariotechnik.htm#:~:text=Ein%20Szenario%20kann%20definiert%20werden%20sowohl%20als%20«die,auch%20extreme%20Entwicklung%20en%20der%20einbezogenen%20Faktoren%20darstellen>

WKO. (2022) <https://www.wko.at/branchen/handel/NV-Broschuere-Forderungen-komplett.pdf>, S.13

WKO. https://www.wko.at/branchen/vbg/handel/Sonderauswertung-Lebensmittel_19092022.pdf

WKO. <https://www.wko.at/service/foerderungen/steiermark-lebens-nah-nahversorgung-verbessern.html>

Wolf, Günter. Strassenplanung. Werner Verlag, München 2005, ISBN 3-8041-5003-9, S. 294.



Leitbild

Leitprojekte

Fazit

Quellen



8.2 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.1: Grünfläche im Planungsraum, Eigene Aufnahme

Abb. 1.2: Projektteam, Eigene Aufnahme

Abb. 1.3: Besichtigung des Planungsraumes mit dem Rad, Eigene Aufnahme

Abb. 1.4: Tour durch die Viertel des Planungsraumes, Eigene Aufnahme

Abb. 1.5: Verpflegungsnachschub, Eigene Aufnahme

Abb. 1.6: Endpräsentation in Stattegg, Eigene Aufnahme

Abb. 1.7: Projektablauf, Eigene Darstellung

Abb. 1.8: Arbeitsprozess, Eigene Darstellung

Abb. 1.9: Lage des Planungsraumes, Plangrundlage: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Gemeinden_Steiermark.svg, Eigene Darstellung

Abb. 2.1: Raumplanerische Programme und Konzepte mit Bezug zum Planungsraum, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Regionaler Kontext

Abb. 2.2: Struktur der Gemeinde Stattegg, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Regionaler Kontext

Abb. 2.3: 3-Säulen-Modell der Stadtentwicklung, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Regionaler Kontext

Abb. 2.4: Landschafts-, Naturschutz- und Europaschutzgebiete in Andritz und Stattegg, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Naturraum

Abb. 2.5: Schutzziele eines Landschaftsschutzgebietes, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Naturraum

Abb. 2.6: Verortung der land- und forstwirtschaftlichen Flächenwidmung in Andritz und der Flächennutzung in Stattegg, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Naturraum

Abb. 2.7: Straßenverkehrslärm Andritz 2017, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Naturraum

Abb. 2.8: Zonen der historischen Entwicklung, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Analyse der historischen Entwicklung

Abb. 2.9: Gemeindezusammenführung Stattegg 1938, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Analyse der historischen Entwicklung

Abb. 2.10: Zeitstrahl Andritz, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Analyse der historischen Entwicklung

Abb. 2.11: Bewertung von öffentlichen Räumen in Andritz/Stattegg, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Analyse der historischen Entwicklung

Abb. 2.12: Raumdominierende Gebäudetypologie, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Bereichscharakteristik

Abb. 2.13: Stadtstruktur, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Bereichscharakteristik

Abb. 2.14: Topographie und Gewässer, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Bereichscharakteristik

Abb. 2.15: Widmungssituation Katastralgemeinde Andritz, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Flächenwidmung/Baulandbilanz/Zersiedelung/Gebäudebestand

Abb. 2.16: Widmungssituation der Gemeinde Stattegg, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Flächenwidmung/Baulandbilanz/Zersiedelung/Gebäudebestand

Abb. 2.17: Verortung der Baulandreserven in Andritz und Stattegg, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Flächenwidmung/Baulandbilanz/Zersiedelung/Gebäudebestand

Abb. 2.18: Verortung des Leerstandes in Andritz, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Flächenwidmung/Baulandbilanz/Zersiedelung/Gebäudebestand

Abb. 2.19: Altersverteilung Andritz, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Bevölkerung und Soziales



Abb. 2.20: Bevölkerungsentwicklung Stattegg seit 1869, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Bevölkerung und Soziales

Abb. 2.21: Bevölkerungsentwicklung Andritz seit 2006, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Bevölkerung und Soziales

Abb. 2.22: Altersverteilung Stattegg, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Bevölkerung und Soziales

Abb. 2.23: Prognosenvergleich, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Bevölkerung und Soziales

Abb. 2.24: Verortung von Gesundheitseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen, Bildungseinrichtungen; Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Bevölkerung und Soziales

Abb. 2.25: Überörtliche Verkehrsanbindung, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Verkehrsorganisation

Abb. 2.26: Verkehrsströme am Andritzer Hauptplatz der Verkehrszählung zwischen 06:30 und 08:30, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Verkehrsorganisation

Abb. 2.27: Verkehrsströme am Andritzer Hauptplatz der Verkehrszählung zwischen 11:30 und 13:30, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Verkehrsorganisation

Abb. 2.28: Auslastung ausgewählter Stellplatzanlagen - Vormittags, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Verkehrsorganisation

Abb. 2.29: Auslastung ausgewählter Stellplatzanlagen - Nachmittags, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Verkehrsorganisation

Abb. 2.30: Auslastung ausgewählter Stellplatzanlagen am 20.10.2022, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Verkehrsorganisation

Abb. 2.31: Modal Split 2018, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Nicht-motorisierter und öffentlicher Verkehr

Abb. 2.32: Liniennetzplan für Andritz und Stattegg, Stand September 2022, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Nicht-motorisierter und öffentlicher Verkehr

Abb. 2.33: Fuß- und Radwegeninfrastruktur, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Nicht-motorisierter und öffentlicher Verkehr

Abb. 2.34: Zentren- und Achsenstruktur, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Gewerbe, Handel und technische Infrastruktur

Abb. 2.35: Betriebsstruktur 2022, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Gewerbe, Handel und technische Infrastruktur

Abb. 2.36: Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren 2019, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Gewerbe, Handel und technische Infrastruktur

Abb. 2.37: Wasserversorgung Graz, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Gewerbe, Handel und technische Infrastruktur

Abb. 2.38: Touristische Einrichtungen, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Tourismus, Kultur und Stadtmarketing

Abb. 2.39: Ankünfte, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Tourismus, Kultur und Stadtmarketing

Abb. 2.40: Nächtigungen, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Tourismus, Kultur und Stadtmarketing

Abb. 2.41: Vereinsstruktur, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Tourismus, Kultur und Stadtmarketing

Abb. 2.42: Stadt Graz - Einzahlungen und Auszahlungen gesamt in Tsd. Euro, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Gemeindefinanzen, Immobilienmarkt, Bodenpolitik

Abb. 2.43: Gemeinde Stattegg - Einzahlungen und Auszahlungen gesamt in Tsd. Euro, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Gemeindefinanzen, Immobilienmarkt, Bodenpolitik

Abb. 2.44: Geldfluss aus der Operativen Gebarung pro Einwohner*in, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Gemeindefinanzen, Immobilienmarkt, Bodenpolitik

Abb. 2.45: Grundsätze des Stadtentwicklungskonzepts 4.0 der Stadt Graz, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Planungskultur und Beteiligung

Abb. 2.46: Zeitstrahl - Planungskonzepte, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Planungskultur und Beteiligung

Abb. 2.47: Zeitstrahl - Beteiligungsformate in Stattegg, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Planungskultur und Beteiligung

Abb. 2.48: Zeitstrahl - Beteiligungsformate in Andritz, Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Planungskultur und Beteiligung

Abb. 3.1: Stärken, Eigene Aufnahme

Abb. 3.2: Schwächen, Eigene Aufnahme

Abb. 3.3: Chancen, Eigene Aufnahme

Abb. 3.4: Risiken, Eigene Aufnahme

Abb. 3.5: SWOT, Eigene Darstellung

Abb. 4.1: Herleitung des Szenario 1, Eigene Darstellung

Abb. 4.2: Vorher/Nachher Schaubild Szenario 1, Grundlage: Eigene Aufnahme, AdobeStock; Eigene Darstellung

Abb. 4.3: Herleitung des Szenario 2, Eigene Darstellung

Abb. 4.4: Vorher/Nachher Schaubild Szenario 2; Grundlage: [google.at/maps](https://www.google.at/maps), AdobeStock, <https://www.skoda.at/d/270-autohaus-waldviertel/kontakt/kontaktdaten>; Eigene Darstellung

Abb. 4.5: Herleitung des Szenario 3, Eigene Darstellung

Abb. 4.6: Vorher/Nachher Schaubild Szenario 3; Grundlage: Eigene Aufnahme, Adobe Stock, https://www.geocaching.com/geocache/GC5DAFG_andritzer-obst-und-naschgarten?guid=bf4c0dcd-ff26-4d4f-b049-1343362f4111; Eigene Darstellung

Abb. 4.7: Bewertung der Szenarien, Eigene Darstellung

Abb. 5.1: Für wen planen wir?, Eigene Darstellung

Abb. 5.2: Übersicht Leitziele, Eigene Darstellung

Abb. 5.3: Bewertung: Ohne Baum kein Raum, Eigene Darstellung

Abb. 5.4: Bewertung: Grenzenlose Mobilität, Eigene Darstellung

Abb. 5.5: Bewertung: InfraMITstruktur, Eigene Darstellung

Abb. 5.6: Räumliches Leitbild, Kartengrundlage: Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt vonChristine Schilcher, BSc



MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation, Eigene Darstellung, Piktogramme: <https://www.onlinewebfonts.com/icon/537148>, <https://www.vecteezy.com/vector-art/421586-golf-icon-vector-illustration>, <https://pixers.ch/aufkleber/symbol-gluhbirne-68197136>, <https://gamesageddon.com/stock/?asset=39142436>, <https://nl.depositphotos.com/146499743/stockillustratie-fabrick-en-verwerkende-industrie-pictogrammen.html>, https://de.freepik.com/freie-ikonen/quadrat-einkaufstasche-mit-griff_750096.htm

Abb. 5.7: Räumliches Leitbild - Zoom-In Andritz, Kartengrundlage: Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt von Christine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation, Eigene Darstellung, Piktogramme: <https://www.onlinewebfonts.com/icon/537148>, <https://www.vecteezy.com/vector-art/421586-golf-icon-vector-illustration>, <https://pixers.ch/aufkleber/symbol-gluhbirne-68197136>, <https://gamesageddon.com/stock/?asset=39142436>, <https://nl.depositphotos.com/146499743/stockillustratie-fabrick-en-verwerkende-industrie-pictogrammen.html>, https://de.freepik.com/freie-ikonen/quadrat-einkaufstasche-mit-griff_750096.htm

Abb. 5.8: Akteur*innenmapping, Quellen: landesentwicklung.steiermark.at ris.bka.gv.at, graz.at, stattegg.eu, oerok.gv.at, verbundlinie.at, wirandritzer.at, Eigene Darstellung

Abb. 6.1: Knoten & Kanten im Planungsraum, Kartengrundlage: basemap.at; Eigene Darstellung

Abb. 6.2: Leitziele im Leitprojekt Knoten, Eigene Darstellung

Abb. 6.3: Bestandsaufnahme Fokusräume, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt von Christine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation, Quelle: google.at/maps, gis.stmk.gv.at, stattegg.eu, Eigene Darstellung

Abb. 6.4: Flächenwidmungsplan Fokusräume, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt von Christine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation, Quelle: gis.stmk.gv.at

Abb. 6.5: Modulsammlung, Quellen: Adobe Stock, Eigene Darstellung

Abb. 6.6: Straßenbaum - Burggasse Wien, Quelle: wienschauen.at

Abb. 6.7: Bepflanztes Rankgitter - Expo Dubai, Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 6.8: Regenbogen-Schutzweg – Kunsthaus, Graz, Quelle: kleinezeitung.at

Abb. 6.9: Platzbeleuchtung - Széllkapu Park, Budapest, Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 6.10: Umgenuztes Fabrikgelände - Clouth Quartier, Köln, Quelle: juergensen-architekten.de

Abb. 6.11: Begrünte Straßenbahnstation - Julius-Raab-Platz, Wien, Quelle: wienerlinien.at

Abb. 6.12: Supermarktüberbauung – Laxenburgerstraße, Wien, Quelle: gewinn.com

Abb. 6.13: Neuer Radweg - Linke Wienzeile, Wien, Quelle: fahrradwien.at

Abb. 6.14: Liegemöbel – HafenCity, Hamburg, Quelle: hess.eu

Abb. 6.15: Geschichtstafel – Klingenmünster, Rheinland-Pfalz, Quelle: bv-pfalz.de

Abb. 6.16: Fassadenbegrünung – St. Anna Kinderspital, Wien, Quelle: gruenstattgrau.at

Abb. 6.17: Bebauungsplan – Prochaskagasse, Graz, Quelle: graz.at

Abb. 6.18 Flächenwidmungsplan – Graz, Quelle: landesentwicklung.steiermark.at

Abb. 6.19: Spielplatz – Carmel, Indiana, Quelle: carmelmonthllymagazine.com

Abb. 6.20: Sprühschlauch – Karlsplatz, Wien, Quelle: vienna.at

Abb. 6.21: Post-Abholstation - Breitenfurter Straße, Wien, Quelle: meinbezirk.at

Abb. 6.22: Modulkostenschätzung, Eigene Darstellung

Abb. 6.23: Modulanwendung Stattegg, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt vonChristine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation, Eigene Darstellung

Abb. 6.24: Visualisierung: Fassadenbegrünung – Generationenhaus, Eigene Darstellung (Enscape-Katalog)

Abb. 6.25: Modulanwendung Fachmarktzentrum, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt vonChristine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation, Eigene Darstellung

Abb. 6.26: Visualisierung: Überbauung – Fachmarktzentrum, Eigene Darstellung (Enscape-Katalog)

Abb. 6.27: Lärmkarte Fachmarktzentrum, Quelle: lärminfo.at

Abb. 6.28: Flächenwidmungsplan BestandKartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt vonChristine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation, Quelle: gis.stmk.gv.at

Abb. 6.29: Flächenwidmungsplan mit Änderung, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt vonChristine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation, Quelle: gis.stmk.gv.at, Eigene Darstellung

Abb. 6.30: Modulanwendung Andritz, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt vonChristine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation, Eigene Darstellung

Abb. 6.31: Planung der Initiative Lebenswertes Andritz, Quelle: lebenswertesandritz.at

Abb. 6.32: Visualisierung: Grüne Meile Andritz, Quelle: https://judith-schwentner.at/wp-content/uploads/2021/05/IMG_9021_neu-scaled.jpg

Abb. 6.33: Modulanwendung Oberandritz, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt vonChristine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation, Eigene Darstellung

Abb. 6.34: Schematische Darstellung Oberandritz, Kartengrundlage: Google.maps, AdobeStock, Eigene Darstellung, 2022.



Abb. 6.35: Verortung des Knotenplatz, Kartengrundlage: Google.maps, Eigene Darstellung, 2023

Abb. 6.36: Detailplanung Knotenplatz Oberandritz, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt vonChristine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation, Eigene Darstellung, 2023.

Abb. 6.37: Relaxliege, Quelle: <https://www.fischlerei-altenschmidt.de/waldsofas>

Abb. 6.38: Coole Meile, Quelle: <https://www.bing.com/newtabredir?url=https%3A%2F%2Fwww.wien.gv.at%2Fumwelt%2Fcooleswien%2F>

Abb. 6.39: Paketabholstation, Quelle: https://www.google.at/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fm.facebook.com%2F205993832779281%2Fposts%2F663394043705922%2F%3Flocale2%3Dfr_FR&psig=AOvVaw11LNNk__HWWYwaJmjaVl8d&ust=1674176102698000&source=images&cd=vfe&ved=0CBAQjRxqFwoTCMCpu5-20vwCFQAAAAAAdAAAAABAY

Abb. 6.40: Snackautomat Regionale Produkte, Quelle: Malsch Automaten (malsch-automaten.de)

Abb. 6.41: Knotenplatz Andritz - Blick von St. Veiter Straße Richtung Süden, Quelle: google.at/maps, Enscape-Katalog, Eigene Darstellung

Abb. 6.42: Knotenplatz Andritz - Blick von Stattegger Straße Richtung Westen, Quelle: google.at/maps, Enscape-Katalog, Eigene Darstellung

Abb. 6.43: Modal Split, Quelle: Bestandsanalyse Andritz und Stattegg - Verkehrsorganisation , Eigene Darstellung

Abb. 6.44: Leitziele im Leitprojekt Kanten, Eigene Darstellung

Abb. 6.45: Bushaltestellen in Andritz & Stattegg, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt vonChristine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation

Abb. 6.46: Buslinien Bestand, Quelle: <https://www.holding-graz.at/de/mobilitaet/linien/>

Abb. 6.47: Buslinien Neu, Quelle: <https://www.holding-graz.at/de/mobilitaet/linien/>

Abb. 6.48: Isochronendarstellung Busnetz Bestand, ausgehend vom Andritzer Hauptplatz

Abb. 6.49: Isochronendarstellung Busnetz Neu, ausgehend vom Andritzer Hauptplatz

Abb. 6.50: Gelenkbus auf der Buslinie 53, Quelle: <http://www.styria-mobile.at/home/forum/index.php/topic,3217.255.html>

Abb. 6.51: Midibus auf der Grazer Buslinie 30, Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Busverkehr_in_Graz#/media/Datei:Gersin_Mercedes_Sprinter.jpg

Abb. 6.52: Bushaltestellen Anbindung, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt vonChristine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation

Abb. 6.53: Beispielhafte Attraktivierung einer Bushaltestelle, Quelle: google.at/maps, Eigene Darstellung (Enscape-Katalog)

Abb. 6.54: Bestehende Radinfrastruktur in Andritz, Quelle: <https://www.radlobby.at/argus-steiermark/schokoladenseite-des-radverkehrs-am-andritzbach>

Abb. 6.55: Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt von Christine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation

Abb. 6.56: Querschnitte der Radinfrastruktur, Eigene Darstellung

Abb. 6.57: Andritzer Schleppbahn, Kartengrundlage: basemap.at; https://de.wikipedia.org/wiki/S-Bahn_Wien#/media/Datei:S-Bahn_Austria.svg, Adobe Stock

Abb. 6.58: Potenzialflächen – Gruppenpraxen, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt von Christine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation; <https://gis.stmk.gv.at/wgportal/atlasmobile>; Eigene Darstellung

Abb. 6.59: Potenzialflächen – Nahversorgung, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt von Christine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation; <https://gis.stmk.gv.at/wgportal/atlasmobile>, Eigene Darstellung

Abb. 6.60: Potenzialflächen – Bildung, Kartengrundlagen: Dlin Eva Maria Benedikt - Stadt Graz – Stadtplanung - Referat Stadtentwicklung und Flächenwidmung (Übermittelt von Christine Schilcher, BSc MSc MScReferat EDV-Grafik / GIS) und Michael Kahr - Amt der Steiermärkischen Landesregierung - Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung - Referat Statistik und Geoinformation; <https://gis.stmk.gv.at/wgportal/atlasmobile>; Eigene Darstellung

Abb. 6.61: Umsetzungshorizont, Eigene Darstellung

Abb. 6.62: Stufen der Bürger*innenbeteiligung (Agenda 21), Quelle: Linzer KEP KEP_LA 21 - Prozesse | 02.05.2022 | S. 30, Eigene Darstellung

Abb. 7.1: Das Projektteam verabschiedet sich, Eigene Aufnahme



Leitbild

Leitprojekte

Fazit

Quellen



8.3 Tabellenverzeichnis

Tab. 1.1, Hardfacts zum Planungsraum, Eigene Darstellung

Tab. 6.1: Kilometerkosten nach Bustyp

Tab. 6.2: Monatliche Kilometerkosten des Busnetz Neu, Quelle: Winkelbauer, St. (2023), Mündliche Auskunft, Wien; eigene Darstellung

Tab. 6.3: Betriebliche Kennwerte, Quelle: google.at/maps & eigene Berechnung; eigene Darstellung

Tab. 6.4: Kapitalkosten für Haltestellelemente, Quelle: <https://kommunalbedarf.at/stadtmobiliar/buswartehaus/?p=1&n=48>, <https://kommunalbedarf.at/stadtmobiliar/fahrradstaender/89205/radlehne-lisbonne?c=2147330009#8838068491f6638c3b9e5affdf9349ff>, <https://kommunalbedarf.at/stadtmobiliar/e-bike-ladestationen/730409/e-bike-ladestation-point-fuer-4-e-bikes-p4b?c=2147342610>, <https://kommunalbedarf.at/stadtmobiliar/rollerstaender/926200/rollerstaender-mit-8-versperrbaren-stellplaetzen-fuer-tretroller>; eigene Darstellung

Tab. 6.5: Kapitalkosten pro Haltestelle, Quelle: <https://kommunalbedarf.at/stadtmobiliar/fahrradstaender/89205/radlehne-lisbonne?c=2147330009#8838068491f6638c3b9e5affdf9349ff>, <https://kommunalbedarf.at/stadtmobiliar/e-bike-ladestationen/730409/e-bike-ladestation-point-fuer-4-e-bikes-p4b?c=2147342610>, <https://kommunalbedarf.at/stadtmobiliar/rollerstaender/926200/rollerstaender-mit-8-versperrbaren-stellplaetzen-fuer-tretroller>; eigene Darstellung

Tab. 6.6: Kostenberechnung für die verbesserte Erschließung der Haltestellen, Quelle: IFIP Infrastrukturkosten Richtwerte 2016 (zur Verfügung gestellt durch Bardo Hörl), inflationsbereinigt; eigene Darstellung

Tab. 6.7: Investitionen in Brücken im Rahmen der Haltestellenanbindung, Quelle: IFIP Infrastrukturkosten Richtwerte 2016 (zur Verfügung gestellt durch Bardo Hörl), inflationsbereinigt; eigene Darstellung

Tab. 6.8: Kosten Radinfrastruktur, Quelle: IFIP Infrastrukturkosten Richtwerte 2016 (zur Verfügung gestellt durch Bardo Hörl), inflationsbereinigt; eigene Darstellung

Tab. 6.9: Gesamtkapitalkosten, Quelle: <https://kommunalbedarf.at/stadtmobiliar/fahrradstaender/89205/radlehne-lisbonne?c=2147330009#8838068491f6638c3b9e5affdf9349ff>, <https://kommunalbedarf.at/stadtmobiliar/e-bike-ladestationen/730409/e-bike-ladestation-point-fuer->



4-e-bikes-p4b?c=2147342610, <https://kommunalbedarf.at/stadtmobiliar/rollerstaender/926200/rollerstaender-mit-8-versperrbaren-stellplaetzen-fuer-tretroller>, Winkelbauer, St. (2023), Mündliche Auskunft, Wien, : IFIP Infrastrukturkosten Richtwerte 2016 (zur Verfügung gestellt durch Bardo Hörl), inflationsbereinigt; eigene Darstellung

Tab.6.10: Kindergartenkinder 2021, https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12651298_142970621/5d1e0899/Gruppen%20in%20Kinderg%C3%A4rten.pdf, https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12651298_142970621/116e147f/Kinder%20in%20Kinderg%C3%A4rten.pdf; eigene Darstellung

Tab.6.11: Volksschulkinder 2020, https://www.bmbwf.gv.at/Themen/schule/schulsystem/gd/schulstat_stkm.html; eigene Darstellung

Tab.6.12: Kindergartenplatzauslastung 2032, <https://www.statistik.at/blickgem/G0212/g60646.pdf>, https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12651298_142970621/116e147f/Kinder%20in%20Kinderg%C3%A4rten.pdf; eigene Darstellung

Tab.6.13: Volksschulplatzauslastung 2032, <https://www.statistik.at/blickgem/G0209/g60646.pdf>, https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12651301_142970621/9a5fa851/Sch%C3%BClerinnen%20und%20Sch%C3%BCler%20politische%20Bezirke%202006-07%20bis%202020-21.pdf; eigene Darstellung

IMPRESSUM

Verfasser*innen

Hanna Hochradl | 12009637

Philipp Kastberger | 12004640

Jana Königsmeier | 12009233

Björn Rothenburger | 12021372

Dario Schier | 12013455

Betreuungsteam TU Wien, Institut für Raumplanung

Johann Bröthaler, Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik

Arnold Faller, Digital Architecture and Planning

Bardo Hörl, Verkehrssystemplanung

Julia Pechhacker, Örtliche Raumplanung

Werner Tschirk, Örtliche Raumplanung

Andreas Voigt, Örtliche Raumplanung

in Zusammenarbeit mit

Bernhard Inninger, Amtsleiter Stadtplanung Graz

Andreas Kahr-Walzl, Bürgermeister Stattegg

Helena Linzer, Örtliche Raumplanung

Richard Resch, Initiative lebenswertes Andritz



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN