

Stadtentwicklung und Stadtplanung in Leoben

Mit 1 Falttafel und 3 Abb. im Text

Von HERWIG LECHLEITNER, Wien

Inhalt:

Vorbemerkung

I. Der Raum um Leoben

Lage und Verkehrsbeziehungen

Die natürliche Ausstattung und ihre Nutzung

Einzugsgebiet und Zentralität

II. Der engere Stadtbereich

Baugelände, Siedlungs- und Gemeindegrenze

Stadtklima und Verunreinigungen der Atmosphäre

Stadtentwicklung: Die Altsiedlung

Die Gründungsstadt

Wachstumsphasen

Industrieentwicklung

Grundbesitz

Der gegenwärtige Zustand: Flächennutzung und Baubestand

Bevölkerung

Menschen und Wohnungen

Verkehr

Grundzüge der Stadtplanung: Verkehrslösungen

Flächenwidmung

Die neuen Siedlungsgebiete

Ausblick

Vorbemerkung

Die vorliegende Studie beruht weitgehend auf den Arbeiten der „Stadtplanung Leoben“, die in den Jahren 1953—1955 im Auftrage der Stadtgemeinde unternommen wurden. Ausführende war die unter Leitung von A. SCHIMKA und W. GEHRKE stehende „Planungsgemeinschaft für Landes-, Orts- und Siedlungsplanung“ mit dem Sitz in Wien, die 14 Mitarbeiter umfaßte¹. Das Hauptziel der Stadtplanung war die Festlegung eines neuen Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes für Leoben; als notwendige Nebenziele ergaben sich Vorschläge für die künftige Verkehrsführung, Detailplanungen kritischer Punkte und Entwürfe für das neue Bauland.

Mehrfache Gründe hatten die Stadtgemeinde zur Auftragserteilung veranlaßt. Leoben ist als Industriestadt in den letzten hundert Jahren stark und

¹ Unter den wissenschaftlichen Mitarbeitern sind vor allem G. KRALL, E. LIBOWITZKY, W. REIHSNER, F. SAUBERER, F. STEINHAUSER und A. TRÖSTER zu nennen.

stoßweise gewachsen. Die heutige Gemeinde, erst 1939 durch Zusammenlegung von Alt-Leoben, Donawitz und Göß entstanden, umfaßt Siedlungen von sehr verschiedenem Charakter. Die Lage Leobens in engen Tälern, die von den Schlingen der Mur weiter gegliedert werden, schafft eine Fülle von Einzelproblemen hinsichtlich der Verkehrsführung und der Aufschließung neuer Industrie- und Wohnflächen. Straßenengen müssen beseitigt werden; im Ausbau steckengebliebene Stadtteile und „abgewohnte“ Viertel warten auf Sanierung. Demgegenüber fühlte sich die Stadtverwaltung verpflichtet, alles vorzusehen, um „. . . eine beeinflussbare, geordnete Entwicklung der Stadt zu gewährleisten.“ [11, I. Bd., Vorwort des Bürgermeisters]². Leoben war die erste unter den österreichischen Mittelstädten, die den neuen Weg einer umfassenden, auf breite Grundlagenforschung gestützten Stadtplanung beschritt.

Die Arbeiten zur Stadtplanung, die infolge der Dringlichkeit der Probleme unter starkem Zeitdruck standen, gliederten sich in die „Erfassung der Grundlagen“ und in die „Auswertung der Ergebnisse“. In der praktischen Durchführung ergaben sich manche Überschneidungen zwischen Grundlagenforschung und Planung; so war es z. B. notwendig, zu laufenden oder unmittelbar bevorstehenden Bauvorhaben schon vor dem Abschluß der Arbeiten Stellung zu nehmen. Als statistische Grundlage dienten in erster Linie das Urmaterial der Volks-, Haus- und Wohnungszählung 1951, in einzelnen Fällen auch Angaben der Stadtgemeinde sowie Erhebungen der Planungsgemeinschaft aus dem Jahre 1953. Als statistische Einheiten dienten die Stadtteile (Katastralgemeinden) Leobens. Da die amtlichen Auszählungen für 1951 stets nur Leoben als Ganzes berücksichtigen, wurden sie wenig herangezogen; zum Teil lagen sie bei Beginn der Arbeiten noch nicht vor. Die selbständige Auswertung der Volkszählungs-Fragebögen durch die Planungsgemeinschaft bedingt zwangsläufig in den Summen für ganz Leoben gewisse Differenzen zu den amtlichen Ergebnissen.

Grundlagen und Planungsvorschläge wurden vor allem graphisch niedergelegt, und zwar in insgesamt 116 Plänen, Karten und Diagrammen; dazu kamen 9 Modelle und etwa 250 Photos. Die Pläne waren zur Weiterverwendung durch das Stadtbauamt Leoben bestimmt. Daher wurden die Maßstäbe 1 : 2.500 und 1 : 10.000 bevorzugt, die andererseits wegen der Größe der Blätter für eine Publikation wenig geeignet waren³. Nur 67 Pläne, Karten und Diagramme konnten — teils in Ausschnitten — vervielfältigt und den beiden Textbänden [11] beigegeben werden, von denen nur je 50 Stück existieren.

Der Verfasser, der für die Stadtplanung die Stoffgebiete Geographische Grundlagen, Stadt- und Industrieentwicklung bearbeitete, will durch einen repräsentativen Längsschnitt die damaligen Untersuchungen einem breiteren Kreis zugänglich machen. Es soll eine Einführung in Entwicklung und Probleme der zehntgrößten österreichischen Stadt und zugleich ein Beispiel praktischer Raumforschungs- und Raumplanungsarbeit geboten werden. Der Verfasser mußte unter rigoroser Auswahl das auf 160 Textseiten kompilierte Material neu gliedern; er war bemüht, es durch Berücksichtigung inzwischen erschienener Literatur zu ergänzen bzw. weiter auszuwerten. Ein Teil der Beilagen war für den verkleinerten Umfang neu zu entwerfen.

² Die in eckige Klammern gesetzten Zahlen beziehen sich auf die Nummern des Literaturverzeichnis.

³ Dasselbe gilt von einem Teil der Diagramme, die in Hinblick auf eine spätere Ausstellung als große, farbige Schaubilder ausgeführt wurden.

I. Der Raum um Leoben

Lage und Verkehrsbeziehungen

Unter den österreichischen Längs- und Schrägtälern nimmt die Norische Senke einen bedeutenden Platz ein: Über Semmering, Mürz- und oberes Murtal vermittelt sie den Weg vom Wiener ins Kärntner Becken und weiter nach Italien; ihr folgen die Südbahn und die Triester Bundesstraße. Die Senke besteht aus einer Doppelreihe größerer und kleinerer Senkungsfelder. Die nördliche Reihe, der in der Nachbarschaft Leobens das Becken von Trofaiach angehört, blieb ohne durchlaufende Entwässerung; die südliche wurde durch die Mur zu einem Tal verbunden. Aus dem Judenburg Becken kommend, quert dieser Fluß im Engtal von Kraubath den nordsteirischen Gneisbogen und erreicht in der Weitung von St. Michael den eigentlichen Zentralraum der Obersteiermark, der sich bis Kapfenberg an der Mürz hinzieht und ein dichtes Bündel von Verkehrswegen enthält [10].

Bei St. Michael mündet ins Murtal das Kammertal, das die Talwasserscheide des Schoberpasses enthält. Es ermöglicht sowohl die von Bahn und Straße benutzte Querverbindung Graz—Linz als auch den Zugang zur großen Längstalfucht von Enns und Salzach. Durch Kammer- und Ennstal führte die alte Salzstraße ins steirische Salzkammergut, über die als Rückfracht Leobener Rauheisen nach Salzburg, Tirol und Südbayern gehandelt wurde. Obwohl Leoben rund 10 km von der Taleinmündung entfernt liegt, hat es längst die Funktionen des älteren St. Michael an sich gezogen und ist auch Kopfstation der Bahnlinie ins Ennstal geworden.

Unterhalb St. Michael passiert die Mur erneut eine Engstelle zwischen den Steilrändern des Traidersberges (im Norden) und den Vorbergen der Gleinalpe (im Süden); dann weitet sich das Tal zum „Murboden“, der bis gegen St. Dionysen reicht und geologisch ein Tertiärbecken darstellt. In ihm liegt Leoben an der breiten Ausmündung des Vordernberger Tales, das den so entscheidend wichtigen Zugang zum Erzberg vermittelt. Als lokale Verbindung wurde schon 1726 die Straße über den Prebichl (1227 m) gebaut; die heutige Bundesstraße muß zusätzlich einem lebhaften Ausflugs- und Touristenverkehr dienen. Die 1891 vollendete Bahn über den Prebichl nach Hieflau schließt eine Zahnstangenstrecke (Vordernberg—Eisenerz) ein; sie besorgt in erster Linie den Erztransport, daneben den Arbeiter-Pendelverkehr und weist keinen Schnellzugsverkehr auf.

Die Möglichkeit, von Leoben aus über die weite Einsattelung des „Gai“ südwestlich Trofaiach direkt ins Kammertal zu gelangen, wurde und wird wenig genutzt; nur 2 Autobuspaare befahren die Strecke Leoben—Trofaiach—Kammern. Das „Gai“ gestattet allerdings auch eine Umgehung Leobens auf dem Wege von Vordernberg ins obere Murtal; die mittelalterliche Stadt, die sich auf landesfürstliche Privilegien stützen konnte, mußte durch eigene „Überreiter“ den Eisenhandel auf dieser Route unterbinden.

Der südliche Arm des Leobener Verkehrskreuzes ist heute völlig verkümmert: Es war der „Diebsweg“, der über Göß und den Sattel beim Almwirt (1178 m) nach Frohnleiten an der Mur führte und im Mittelalter einem lebhaften Saumverkehr diente — bot er doch seinerseits Gelegenheit, die alte Rivalin Bruck zu umgehen.

Vor dem Eisenbahnzeitalter war auch die Mur eine lebhaft befahrene Wasserstraße. Holzkohle wurde auf Plätten nach Leoben gebracht und dazu

noch Holz zur Kohlung herangefloßt. Eisen und Salz, später auch Mineral-
kohle, gingen auf dem Wasserwege nach Graz und ins steirische Unterland; Wein
und Getreide wurden flußaufwärts getreidelt.

An Gunst der Lage wird Leoben vom benachbarten Bruck an der Mur
übertroffen, denn dieses beherrscht den Eingang zum Murquertal und hat auch
einen Weg nach Norden (über den Seeberg nach Mariazell) zur Verfügung.
H. RESCHENHOFER, der die Verkehrszentren der Obersteiermark untersucht hat,
betont den Vorrang Brucks im Durchgangsverkehr. Wenn der durchschnittliche
Zugabstand auf der Strecke Bruck—Leoben nur 13 Minuten (im Personen-
und Güterverkehr) beträgt, so ist das jedoch auf das Konto Leobens zu setzen,
das durch seinen starken Arbeiter- und Güterverkehr das bedeutendste Ver-
kehrszentrum der Obersteiermark darstellt [8].

Die natürliche Ausstattung und ihre Nutzung

Es sind Gesteine sehr mannigfacher Art, die das Grundgerüst des Leobener
Raumes bilden: Verschiedene Gneise und Amphibolite im Bereich des Glein-
alpenzuges; ein teils schiefbrig, teils kalkig ausgebildeter Karbonzug, der bei
Leoben vom linken auf den rechten Talhang wechselt; die Tertiärmulde nördlich
der Stadt; eine Folge von Gneisen, silur-devonischen Kalken und Grauwacken-
schiefnern, die das unterste Vordernberger Tal quert. Dennoch entspricht dem
bunten Bild der geologischen Karte kein größerer Formenreichtum in der Land-
schaft; nur der Wechsel zwischen Kalk und den übrigen, wasserundurchlässigen
Gesteinen prägt sich aus, doch auch davon wird manches vom dichtem Wald-
kleid verdeckt.

Zwischen der Ausmündung des Kammertales und der Mürz-
mündung zeigt die rechte Flanke des Murtales die einheitlichere Formung.
Enge, wenig siedlungsgünstige Kerben zerlegen sie in kurze Querkämme.
Mit zunehmender Höhe werden die Neigungswinkel meist geringer, die
Kämme gehen an der Waldgrenze in Rücken und Kuppen über, darunter die
beiden Eckpfeiler des Leobener Gemeindegebietes, Fensteralpe und Hochalpe
(beide rd. 1650 m). Ähnlich geartet ist am linken Gehänge das Gebiet
zwischen Vordernberger Tal und Lamingtal, das Bergland um den Kletschachkogel
(1458 m). Hier bildet jedoch das Tertiär deutliche Verflachungen, und Hänge
und Gräben genießen die Vorteile der Südexposition. Stark abweichend
bietet sich dagegen das inselartig aufragende Bergland zwischen Kammertal
und Vordernberger Tal dar (Traidersberg 987 m), denn es weist über west-
und südschauenden Steilhängen Kuppen und Flachformen in geringer Höhe
auf. Hier und im nördliche anschließenden Tertiärbecken von Trofaiach lag
auch die Kernzelle der Besiedlung für den Leobener Raum.

Unter den Bodenschätzen des Leobener Bereiches muß der Erzberg,
obwohl rund 22 km von der Stadt entfernt, wegen der engen wirtschaftlichen
Bindungen zuerst betrachtet werden. Hier interessiert vor allem die Frage
nach den Zukunftsaussichten des Bergsegens. Eine neuere Schätzung beziffert
für 26—32prozentige Erze die sicheren und wahrscheinlichen Vorkommen mit
rund 192 Mill. t, die möglichen Vorkommen mit weiteren 114 Mill. t. Bei
einem jährlichen Abbau von rund 3 Mill. t ergeben sich somit Förderperioden,
die weit über jeden denkbaren Planungszeitraum hinausgehen. Als Arbeits-
stätte für Leobener Arbeitskräfte spielt der Erzberg keine Rolle.

Weniger günstig stellt sich die Lage beim nächstwichtigen Vorkommen
dar. Die Kohlenlager am Nordrand Leobens, die eine gute tertiäre Glanzkohle mit

einem Heizwert bis 6178 Kalorien liefern, sind weitgehend abgebaut. In den letzten Jahrzehnten schon mehrfach totgesagt, gelang es dem Bergbau Seegraben immer wieder, unter relativ großem Arbeitsaufwand die Produktion vor allzu jähem Absinken zu bewahren (1958: 267.600 t). Eine 1954 unternommene Schätzung [9] kam auf ein verbliebenes Kohlenvermögen von 1,9 Mill. t, das also in 7—8 Jahren gänzlich verhaufen sein könnte. In diese Schätzung wurde die nur 2 m mächtige Fortsetzung des Hauptflözes in Richtung Niklasdorf und das sogenannte Liegendflöz (bis 1 m mächtig) nicht einbezogen, da ihre Bauwürdigkeit nur in Zeiten starken Kohlenmangels zur Diskussion gestellt werden könnte.

So besteht die Wahrscheinlichkeit, daß in naher Zukunft ein Großteil der rd. 1150 Beschäftigten des Kohlenbergbaues (1955) seine Arbeitsplätze verlieren wird, woraus sich angesichts der Tatsache, daß die Bergarbeiter ziemlich geschlossen im Bereich Judendorf—Seegraben siedeln, ernste Probleme für die Stadtverwaltung ergeben.

An dritter Stelle steht die Nutzung der Kalkvorkommen. Der für das Hochofenwerk Donawitz benötigte Kalk wird aus großen Brüchen im silur-devonischen Kalk bei St. Peter-Freienstein gewonnen. Im Weichbild Leobens haben die Brüche des Mayr-Melnhofschens Kalkwerkes erst einen kleinen Teil der Karbonkalkscholle des Galgenberges abgezehrt. Teilweise anstehender Kalkspatmarmor wird zu Baublöcken gebrochen, dolomitische Anteile werden zur Herstellung von Trassit verwendet, dem hydraulische Eigenschaften zukommen. Das Werk bietet rd. 60 Arbeitsplätze. Etwa ebensoviele Menschen finden in den beiden Ziegeleien Beschäftigung, die im Vorort Mühlthal diluviale Terrassenlehme abbauen.

Klimatisch⁴ gehören die Täler und Becken um Leoben zu den trockensten Teilen der Obersteiermark, da sie sowohl für die W- und NW-Winde als auch für die schwächer regenbringende SO-Winde im Lee liegen. Mit 765 mm durchschnittlichem Jahresniederschlag übertrifft Leoben die Stationen am Alpenostrand nur wenig. Andererseits drücken relativ kalte Winter (Temperaturumkehr bei großer Luftruhe) das Jahresmittel herab (Jan. —2,8⁰, Jahr 7,9⁰). So bildeten sich auf Hängen und Höhen mit steigenden Niederschlägen und abnehmenden Temperaturen mehr oder weniger stark podsolige Böden über allen nicht-kalkigen Gesteinen, die mit Recht zum Großteil dem Wald überlassen bleiben; am südschauenden Gehänge des Murtales, das noch trockener als der Talboden sein dürfte, tritt in größerem Maße Sol lessivé auf, der zwar ausgelaugt, aber noch nicht podsoliert ist, zu den hochwertigen Böden für jede Nutzung gehört und (soweit noch Waldboden) mit Laub- und Mischwald bestockt bleiben sollte⁵. Auch die Au-, Alluvial- und Kolluvialböden der Talsohlen sind vielfach hochwertig, doch wechselt die Bodengüte hier sehr stark; die Alluvionen des unteren Vordernberger Tales bestehen meist aus Kalkschottern, die eine trockene, leichte, Rendsina-ähnliche Decke tragen. Soweit heute noch feststellbar, dürfte die Großindustrie keine wertvollen Böden besetzt haben.

Ein statistischer Überblick über die L a n d n u t z u n g im Leobener Raum ist an die bestehenden Verwaltungseinheiten gebunden. Der Gerichtsbezirk Leoben erscheint für unsere Zwecke am brauchbarsten, da er die Gemeinden des Murtales zwischen Kraubath und Niklasdorf sowie jene des Liesingtales und des

⁴ Das Stadtklima wird später eingehend behandelt.

⁵ Es sei daran erinnert, daß Laubwald in der Nähe von Industrien, die große Rauchmassen etc. abgeben, dem Nadelwald vorzuziehen ist, da durch den Laubfall die ausgekämmt Sinkstoffe besser gebunden werden. Leider überwiegt in der Umgebung von Donawitz der Nadelwald.

Vordernbergtales umfaßt. Von seinen 84.611 ha entfallen rund 65% auf Wald, rund 28% sind landwirtschaftlich genützt, 6% unproduktiv; die landwirtschaftliche Nutzfläche verteilt sich auf 9% Acker- und Gartenland, 8% Wiesen, 2% Weiden und 9% alpines Grünland. Ein Waldanteil von etwa zwei Dritteln ist innerhalb Österreichs schon als Spitzenwert zu betrachten, die anderen Werte sind entsprechend niedrig. Fast alle Gemeinden des Gerichtsbezirkes haben Waldanteile von mehr als 50% (Leoben selbst rund 73%). Die Ackerlandanteile liegen bei den Gemeinden der Sohlentäler und des Tertiärbeckens fast durchwegs über 10% (Leoben 8%).

Für den gesamten politischen Bezirk Leoben sind noch weitere Angaben aus der landwirtschaftlichen Statistik möglich⁶. Vom Ackerland (3300 ha) waren nur 37% mit Getreide bestellt, mit hohen Anteilen von Weizen ($\frac{1}{3}$) und Gerste (fast $\frac{1}{3}$, Einfluß der Brauerei Göß!). 26% des Ackerlandes entfielen auf Hackfrüchte (hauptsächlich Kartoffeln), was einen Spitzenwert für Innerösterreich bedeutet. Der Anteil der Futterpflanzen am Ackerland lag bei 16% (mittlerer Wert), jener der Egärten und Wechselweiden war mit 18% relativ gering. Der Viehbesatz ist sowohl bezogen auf die Fläche (13 Großvieheinheiten auf 100 ha) als auch auf die Einwohnerzahl (170 Großvieheinheiten auf 1000 E) als gering zu bezeichnen.

Mehr als $\frac{3}{4}$ der Betriebsfläche im Bez. Leoben entfallen auf Betriebe über 100 ha Fläche, was für die Obersteiermark, in der Waldgüter vorherrschen, einen besonders hohen Wert darstellt. Dem entspricht, daß rd. 73% der Betriebsfläche der Betriebstypen Waldwirtschaft zuzuordnen sind. Für Industrien auf der Basis Holz ergeben sich im Leobener Bereich ausgezeichnete Existenzbedingungen. Der Betriebstypen Grünland-Waldwirtschaft kommen 13%, der Typen Grünlandwirtschaft 11% der Betriebsfläche zu. Damit ist für den Raum um Leoben der Gegensatz zwischen den großen Waldgütern, den wenigen Getreideanbau treibenden Talbauern und den Waldbauern der Gräben und höheren Hänge genügend charakterisiert.

Die Waldbauern waren durch Aufhören des Holzkohlenbedarfes vorübergehend in ihrer Existenzgrundlage bedroht worden. Heute sind sie infolge der erneuten Nachfrage nach Holz und den Bedarf der Industriegebiete an Milch und Milchprodukten, Schlachtvieh und Eiern wirtschaftlich wieder besser fundiert. Allerdings erwachsen den Bauern im engeren Umkreis der Donawitzer Werke und des Seegrabener Bergbaues erneute Gefahren aus Abgasschäden (Versteppung der Grasnarbe), Einschleppung von Unkraut aus Werksgelände und Sturzhalden, Pingenbildung u. ä. Arbeitskräfte für die Landwirtschaft sind wegen der Konkurrenz der Industriebetriebe kaum zu bekommen, dagegen sind viele Kleinbesitzer hauptberuflich in Fabrik oder Bergwerk tätig.

Einzugsgebiet und Zentralität

Bedingt durch Zeitdruck und Mangel an Vorarbeiten, mußte die „Stadtplanung Leoben“ auf eine Untersuchung des Einzugsgebietes verzichten. Auf Grund von Besprechungen mit örtlichen Stellen und von Befahrungen wurde vielmehr zu Beginn der Arbeiten folgende Begrenzung des „weiteren Planungsgebietes“⁷ festgelegt: „... von St. Lorenzen im Murtal bis Kapfenberg im Mürz-

⁶ Der pol. Bezirk Leoben umfaßt auch den Gerichtsbezirk Eisenerz, das ist ungefähr das Einzugsgebiet des Erzbaches. Die Angaben erfolgen für das Jahr 1952 nach dem Wirtschaftsprinzip (Österreichs Landwirtschaft in Bild und Zahl. Wien 1953).

⁷ Im Gegensatz zum „engerem Planungsgebiet“, dem verbauten Stadtgebiet.

tal und von Kirchdorf im Murtal bis Vordernberg“ [11, I. Bd., S. 3]. Für diesen nicht vollständig definierten Bereich (es fehlt eine Abgrenzung im Kammertal) wurden dann Angaben über geologischen Bau, Lagerstätten, Klima, Wirtschaft, Bevölkerung und Verkehr gesammelt, soweit sie zu Leoben in Beziehungen standen. Wie weiter unten gezeigt wird, griff diese Abgrenzung im Osten und Südosten weit über den tatsächlichen Einflußbereich hinaus.

Zwei seither erschienene Arbeiten ermöglichen es nämlich, das Einzugsgebiet Leobens schärfer zu bestimmen. H. RESCHENHOFER [8] erschloß ihn aus der Untersuchung der Arbeiter-Monatskarten 1952 folgendermaßen: Judenburg—Wald (Schoberpaß)—Vordernberg—Kindberg (Mürztal)—Pernegg (Murquertal). Während es sich bei den Inhabern dieser Karten ganz überwiegend um Tagespendler handelt, zählt die Untersuchung des Statistischen Zentralamtes über Wohnort und Arbeitsort [1] alle Arten der Pendler zusammen. Deswegen und wegen des anderen Stichjahres ergibt sich eine etwas verschiedene Abgrenzung: Knittelfeld—Wald—Eisenerz—St. Kathrein a. d. Laming—Kapfenberg—Graz⁸.

In beiden Untersuchungen scheinen jedoch diese als Grenzpunkte genannten Orte nur mit sehr geringen Werten auf. Wenn wir in RESCHENHOFER's Tabellen alle Orte mit weniger als 11 nach Leoben lautenden Arbeiter-Monatskarten vernachlässigen, ergibt sich als „engeres“ Einzugsgebiet: Kraubath—Vordernberg—Niklasdorf bei Leoben. Das Einzugsgebiet wird also im Osten durch die Industrie- und Menschenballung Bruck—Kapfenberg eingengt. Das Kammertal, in dem nur Kalwang 10 Karten aufweist, scheidet aus dem Einzugsgebiet aus; dagegen tritt das Vordernberger Tal als Hauptbereich der Leobener Einpendler klar hervor: Vordernberg 110 Arbeiter-Monatskarten, Gladen bei Trofaiach 666, Trofaiach 563!

Ein ganz ähnliches Ergebnis liefert die Auszählung des Statistischen Zentralamtes [1], wenn wir nur Orte berücksichtigen, aus denen mehr als 10% der unselbständig Berufstätigen in Leoben beschäftigt sind. Das engere Einzugsgebiet wird nun folgendermaßen begrenzt: Kraubath—Kammern (Liesingtal)—Vordernberg—Niklasdorf. Es umfaßt hier auch das untere Liesingtal, das aus Kammern 81 Arbeitnehmer (= 23% der unselbständig Berufstätigen) und aus Traboch 69 (= 27%) nach Leoben entsendet. Vermutlich handelt es sich hier z. T. um Wochenendpendler, die keine Monatskarten benötigen. Wieder entfallen die höchsten absoluten und relativen Werte auf das Vordernberger Tal:

Vordernberg: 198 = 22%⁹

Gai: 93 = 29%

Hafning: 249 = 45%

St. Peter-Freienstein: 521 = 70%

Trofaiach: 1482 = 65%

Niklasdorf tritt als selbständiger Arbeitsort stark in Erscheinung. Es entsendet zwar noch 225 Beschäftigte (= 17% der unselbständig Berufstätigen) nach Leoben, erhält aber von dort auch 59 Pendler; die kleine, mit Leoben fast schon verwachsene Gemeinde Proleb weist mehr in Niklasdorf als in Leoben Beschäftigte auf, nämlich 128 (= 39%) gegen 102 (= 31%).

Die Auswertung des Schülerverkehrs [8] ergab schließlich, daß Zahlen von mehr als 10 nach Leoben lautenden Schülerkarten nur im Vordernberger Tal und in St. Michael auftreten.

⁸ Es wurden insgesamt 5244 Menschen gezählt, die in Leoben beschäftigt, aber nicht wohnhaft sind. Ihnen stehen nur 630 „Auspendler“ gegenüber.

⁹ Die erste Zahl nennt die in Leoben Beschäftigten, die Prozentzahl gibt ihren Anteil an den unselbständig Berufstätigen des Ortes an.

Für eine vorläufige Abgrenzung des engeren Einzugsbereiches sind damit genügend Hinweise gewonnen. Er umfaßt das Murtal von der Kraubather Enge bis unterhalb Niklasdorf, dazu das unterste Kammertal, das Vordernberger Tal und das Gebiet zwischen diesen beiden Talstrecken (siehe Abb. 1). Wie weit der Einfluß Leobens in die Seitengraben hineinreicht, muß ununtersucht bleiben; es ist jedoch anzunehmen, daß nur im Leobener Gemeindegebiet eine nennenswerte Anzahl von Pendlern aus diesen Streusiedlungsgebieten kommt. Die Grenze des politischen Bezirkes Leoben stimmt im Murtal mit derjenigen des Einzugsbereiches überein, während sie im Norden darüber hinausgreift und auch Eisenerz, Hieflau und Radmer einbezieht. Als statistische Einheit kommt der Gerichtsbezirk Leoben (der die genannten 3 Gemeinden ausschließt) dem „Raum um Leoben“ am nächsten¹⁰.

Es steht andererseits außer Zweifel, daß Leoben zentrale Funktionen für einen weit größeren Raum ausübt. Den übrigen obersteirischen Bezirks-Hauptorten (Bruck, Leoben, Knittelfeld, Judenburg) hat Leoben im Verwaltungssektor eine Reihe von Einrichtungen voraus; es sind: Kreisgericht und Staatsanwaltschaft, Arbeitsinspektorat, Einigungsamt und Revierbergamt (alle für Obersteiermark), sowie Arbeitsgericht (für Ger.-Bez. Leoben, Eisenerz, Bruck).

Im Schulsektor fällt vor allem die Montanistische Hochschule, die einzige Österreichs, ins Gewicht. (1958 11 Ordinariate, 771 Hörer). Im mittleren Schulwesen erscheint Leoben von etwas geringerer Bedeutung als Bruck, das zwei Bundesfachschulen aufweist gegenüber einer gleichwertigen Schule (der Berg- und Hüttschule) in Leoben. Das wird durch die Zahlen der Fahrschüler für 1952 erhärtet: 284 nach Leoben, 375 nach Bruck [8].

Einige für zentrale Orte typische Berufe runden das Bild: Leoben hat 20 Rechtsanwälte, gegen 5—6 in den anderen Bezirks-Hauptorten, 11 Ingenieurkonsulenten, Architekten und Zivilingenieure (8 in Bruck), 21 Fachärzte (11 in Bruck). Im engeren Leobener Einzugsgebiet weist nur noch Trofaiach zentrale Funktionen einer niederen Ordnung (Hauptschule, Dekanat) auf.

Größe des Einzugsgebietes und Grad der Zentralität sind für eine Stadtplanung vor allem insofern wichtig, als sie einen Hinweis auf die Größe des Zielverkehrs und auf den Platzbedarf der Öffentlichen Hand darstellen.

II. Der engere Stadtbereich

Unter dem engeren Stadtbereich wird hier das mehr oder weniger geschlossen verbaute Gebiet innerhalb der Gemeinde Leoben verstanden, vermehrt um das stadtnahe Bauerwartungsland. Damit fallen die Katastralgemeinden Gößgraben, Schladnitzgraben und Schladnitz aus dem Rahmen dieser Betrachtungen, da sie fast nur bäuerliche Siedlungen umfassen; sie waren allerdings bei statistischen Angaben über Leoben nicht immer auszugliedern, doch vermag ihre geringe Menschenzahl das Bild nicht zu verzerren. Auch bei den übrigen Katastralgemeinden ist meistens die geringe bäuerliche Streusiedlung in den Zahlen eingeschlossen. Die Industriesiedlung Hinterberg, die aus Reliefgründen (Häuselberg) nicht zum geschlossen verbauten Gebiet gehört, ist zahlenmäßig in der Katastralgemeinde Leitendorf enthalten.

¹⁰ Weitere Angaben über den Raum um Leoben sind als Vergleichswerte in den Abschnitten über Bevölkerung und Wohnverhältnisse Leobens enthalten.

Baugelände, Siedlungs- und Gemeindegrenze

Der größte Teil der heutigen baulichen Agglomeration beschränkt sich auf die ebenen Talböden der Mur und des Vordernberger Baches. Von diesen entfällt etwa ein Drittel auf jüngere Eiszeitablagerungen (Niederterrasse), die von den ältesten Siedlungsschwerpunkten (Mühltal, Innere Stadt, Göß, Alt-Judendorf) aufgesucht wurden. Der Rest einer Hochterrasse ist nur in einem schmalen, verwaschenen Streifen am Südrande von Mühltal und bei Nennersdorf vorhanden. Donawitz, Waasen, Leitendorf, das Josefsfeld nördl. der Altstadt und der neuere Teil von Judendorf liegen auf schottrig-sandigen Alluvionen, die nach Tragfähigkeit und Grundwasserstand zur Gänze bebauungsfähig sind. Die Ränder der Niederterrasse sind am östlichen Stadtrand noch scharf ausgeprägt, im Stadtkern durch die Bebauung verwischt. Die Mur ist in die Eiszeitschotter bis zu 12 m, in die Alluvionen dagegen nur rd. 3 m tief eingeschnitten, so daß die flußnahen Teile von Waasen nicht hochwassersicher sind. Die tiefste Alluvialterrasse ist jene des Stadtparkes im Gleithang der großen Flußschlinge.

Ein Weiterwachsen der Siedlung auf die unteren Talhänge wurde vielfach durch scharfe Gefällsknicke und beträchtliche Steilheit verhindert. Das ist vor allem dort der Fall, wo karbone Kalke und Dolomite anstehen, also am Häuselberg, der sich in die Talmitte vorschiebt und die Bundesstraße zum Übersteigen seines Sattels zwingt, am Galgenberg, der überdies von den großen Steinbrüchen angefressen wird, und am Gösser Kalvarienberg. Nördlich von diesem sowie am Prallhang des großen Mänders und an der Proleber Straße hat auch das schiefrige Karbon durch Unterschneidung größere Steilheit angenommen. Der Vordernberger Bach, der heute im Werksgelände überbaut ist, verlief einst am linken Talrand und versteilte die südschauende Lehne. Dort stehen teilweise feingeschichtete Grauwackenschiefer an, die wenig standfest sind und zu Rutschungen Anlaß gaben, als die Basis des Hanges zwecks Verbreiterung der Bundesstraße abgegraben wurde.

Größere und kleinere Seitentälchen, die im engeren Stadtbereich in den Talböden einmünden, bedingen entsprechende Ausstülpungen der Siedlung. Die wichtigste dieser Wachstumsspitzen zieht von Donawitz nach Westen, das Gebiet des Talbaches aufwärts. Hier besteht die Möglichkeit, in relativ sanftem Anstieg das flachlehnige Gelände des Traidersberges zu erreichen. Mit Häusern und Kleingärten gefüllt erscheint die steile, wenig siedlungsgünstige Kerbe, die (am Barbaraweg) gegen den Nordrand von Waasen herunterzieht. Der Seegraben nördlich von Judendorf birgt vor allem Bergwerksanlagen und Knappenwohnhäuser in seiner engen Sohle. Von Göß her reicht schließlich eine Ausstülpung des Siedlungslandes in den Gößgraben hinein, der jedoch talauf bald zum engen, steilwandigen Waldgraben wird.

Die höhergelegenen Verflachungen der Gehänge sind hauptsächlich dem Bauerwartungsland, und zwar in fernerer Zukunft, zuzurechnen. Hierher gehören die genannten Hänge des Traidersberges. Die Konglomerate und Schotter des Leobener Tertiärs heben sich nördl. und nordöstl. der Stadt als deutliche Verflachungen ab, deren Unterkante 80—100 m über der Mur liegt. Auf ihnen bestand am Veitsberg (oberhalb Proleb) ein alter bäuerlicher Siedlungsschwerpunkt in guter Südexposition; er wurde zum größten Teile durch Bodenbewegungen infolge des Bergbaues zerstört. Auch weiter westlich treten Pinggen auf, und die Mauern einzelner Altbauten mußten mit Stahlbändern abgesichert werden. Abraum- und Schlackenhalde setzen den Wert dieses Gebietes weiter

herab; trotzdem gibt es östl. vom Seegraben verstreute Knappenwohnhäuser und nördlich vom Bahnhof eine Wachstumsspitze von Knappen- und Siedlerhäusern in Gemengelage mit den Bauten des Zentralförderschachtes. Bäuerlichen Charakter trägt schließlich die Talterrasse mit dem Weiler Windischberg, die sich in den Karbonschiefern nordöstl. Göß über eine Fläche von etwa 0,25 km² ausbreitet.

Die Lage an der Einmündung des Vordernberger Baches bringt es mit sich, daß die Hauptsiedlungsfläche Leobens, der ebene Talboden, die Form eines dreizackigen Sternes bildet. Durch das Pendeln der Mur über die ganze Sohlenbreite wird dieser Siedlungsraum weiter zersplittert. Westl. von Göß berührt die Spitze einer Murschlinge den verkehrshemmenden Häuselberg. Dann quert der Fluß den Talboden, trennt damit Göß von Leitendorf und bildet zwischen Göß und Mühlal einen längeren Prallhang, der ein Zusammenwachsen dieser Stadtteile nicht zuläßt. Es folgt die große Doppelschlinge, die Waasen von der Inneren Stadt (mit Mühlal) und diese wieder von Judendorf trennt. Alle Prallhänge erschweren überdies die Anlage von Straßen. Für die Entwicklung der einzelnen Siedlungskerne (Altstadt, Göß, Judendorf etc.) war genügend gut geschützter Raum vorhanden; ihrem Zusammenschluß zu einem größeren Organismus stellt die Natur nunmehr beträchtliche Hindernisse entgegen.

Die Gemeindegrenze liegt im Südosten auf dem Hauptkamm der Gleinalpe, rd. 10 km von der Stadtmitte entfernt (siehe Abb. 1). Auch gegen SW ist noch weiter Spielraum gelassen; die Grenze überschreitet die Mur etwa 2 km oberhalb Hinterberg. Knapper wird die Gemarkung gegen Nordwesten und Nordosten begrenzt. Beiderseits der Mur haben die Verbauungsspitzen bereits die Gemeindegrenze erreicht. Die Gemeinden Niklasdorf (3180 Einw.) und Proleb (953 Einw.) sind mit Leoben durch lebhaftes Pendelwandern verknüpft. Das gleiche gilt für St. Peter-Freienstein (2027 Einw.) und Trofaiach (5702 Einw.) im Vordernberger Tal, in dem das Gemeindegebiet Leobens unmittelbar mit dem Gelände des Donawitzer Werkes abschneidet¹¹.

Stadtklima und Verunreinigung der Atmosphäre

Bis 1950 bestand im Stadtteil Josefsfeld eine meteorologische Station. Ihr Material ermöglichte eine Darstellung des Stadtklimas in seinen Grundzügen; für die wichtige Planungsfrage, welche Stadtteile und welches neue Bauland klimatisch am meisten begünstigt sind, war man weitgehend auf Schlüsse angewiesen, die zu erhärteten Aufgaben kleinklimatischer Messungen sein sollte.

Für die Reihe 1901—1950 lieferte die Leobener Station (Seehöhe rd. 530 m) folgende Mittel:

Jan.	Febr.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jahr
—2,8	—0,5	3,7	8,0	13,0	16,1	17,8	16,9	13,3	8,1	2,7	—1,3	7,9° C.

Der Temperaturgang zeigt somit das relativ kontinentale Klima der Mur-Mürz-Furche. Der Winter ist als ziemlich streng zu bezeichnen, wenn auch mildes Wetter mehrfach die Frostperioden unterbricht (absolutes Maximum im Januar 12,0°!). Mit Frösten ist bereits im Oktober und noch im April zu rechnen. Die tiefste Wintertemperatur erreichte —24°. In analoger Weise leidet der

¹¹ Die enge wirtschaftliche Verknüpfung erfordert eine enge Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Planung. Von der „Stadtplanung Leoben“ wurde sogar die Eingemeindung der betreffenden Gemeinden nach Leoben vorgeschlagen [11, II. Bd., S. 27/28].

relativ warme Sommer unter gelegentlichn Kälteeinbrüchen; so schwanken die Messungen im Juli zwischen absoluten Extremen von 32,6° und 6,4°.

Aus diesen Angaben sind zunächst Folgerungen für die Bauweise abzuleiten (gute Wärmeisolierung, Beheizungsmöglichkeit, Lüftungsmöglichkeit). Da die tiefen Wintertemperaturen auf Temperaturumkehr zurückgehen, erscheinen die Talterrassen über dem engeren Stadtbereich klimatische begünstigt. Welche Beträge die Temperaturzunahme mit der Höhe erreicht und wie weit die Terrassen frei vom Talnebel sind, sollte vorausschauend festgestellt werden, bevor die Frage der Bebauung höhergelegener Verflachungen akut wird.

Die übrigen Klimaangaben wurden für die Stadtplanung vor allem hinsichtlich des Problems der Luftverunreinigung ausgewertet, das in der Industriestadt Leoben erstrangige Bedeutung besitzt.

Mit einem durchschnittlichen Jahresniederschlag von 765 mm weist Leoben einen Minimalwert unter den steirischen Stationen auf, der auf die starke Abdeckung gegen W und NW zurückgeht. Ein weiterer kontinentaler Zug des Klimas besteht im Vorwiegen der Sommerregen. In den Monaten Mai bis September fallen im Mittel 460 mm, das sind rund 60% der Jahresmenge; der regenreichste Monat ist dabei der Juli mit 108 mm. Gleichzeitig wird aber im Juli ein Höchstwert der Sonnenscheindauer (62% der möglichen) erreicht, da der Niederschlag die Form kurzdauernder Gewitterregen annimmt. Selbst bei ungünstigen Windverhältnissen können also Ruß- und Staubteilchen durch sommerliche Gußregen ausgefällt werden. Allerdings sind auch wochenlange Schönwetterperioden keine Seltenheit.

Im Winter ist dagegen der Niederschlag gering (Januar und Februar 32 und 33 mm), die Schneedecke erreicht im Mittel nur 29 cm Höhe, und nur 21 Tage haben im Durchschnitt Schneefall. Die starke reinigende Wirkung des Schnees, die auch darin besteht, daß ausgefallte Schwebstoffe von der Schneedecke dauernd festgehalten werden, kommt also in Leoben nur relativ schwach zur Geltung. Diese Verhältnisse kombinieren sich in ungünstiger Weise mit der starken Bewölkung und der schwachen Luftbewegung dieser Jahreszeit. F. STEINHAUSER und F. SAUBERER haben in ihrem für die Stadtplanung erstellten Gutachten [11, I. Bd., S. 39 ff.] darauf hingewiesen, daß die winterliche Inversion das Aufsteigen der Rauchmassen verhindern kann, wobei sich der Wasserdampf der unterkühlten bodennahen Luftschichten an den Rauchteilchen kondensiert und Bodennebel bildet.

Zweck dieses Gutachtens war es, durch Analyse von Windrichtungen und Windstärken klarzustellen, welche Teile des Stadtgebietes in besonderem Grade von der Verunreinigung der Luft betroffen werden. Ein Überblick über das Beobachtungsmaterial der Leobener Station ergab zunächst ein auffälliges Zurücktretten der Westwinde, gegenüber Winden aus Osten und Süden. Damit ist offenkundig, daß infolge der Tallage Leobens das lokale System der Berg- und Talwinde vorherrscht.

Die sonst üblichen Mittel aller Windbeobachtungen eines Monats wären hier wenig aufschlußreich, da ja Talauf- und Talabwinde (Bergwinde) nach der Tageszeit wechseln. Es mußten Monatsmittel für jede der drei Beobachtungszeiten gebildet und überdies mit den Windstärken kombiniert werden. Während die Windstärken 1—3 nur ein langsames Verschieben der kompakten Rauchmasse bewirken, vermögen Windstärken von 4 und darüber die Verunreinigungen ziemlich rasch zu zerstreuen. Um die Ausbildung des Talwindsystems besser

studieren zu können, wurden die Windrichtungen bei Schönwetter (Bewölkung = $\frac{3}{10}$ und weniger) gesondert untersucht.

Aus dem reichhaltigen Material des Gutachtens muß hier eine rigorose Auswahl getroffen werden. Tabelle I (Seite 214) enthält Prozentberechnungen der Windstillen, der Stärken 1—3 sowie der Stärken 4 und darüber, diese ohne Rücksicht auf ihre Richtung. Bei den Beobachtungen der Stärken 1, 2 und 3 wurden die NW- und W-Winde zusammengezogen; sie umfassen die stärkeren Bergwinde (Talabwinde) des Vordernberger Tales, die noch im Stadtzentrum fühlbar wurden, und die weit weniger häufigen „freien“ Westwinde. SW- und S-Winde entsprechen den Bergwinden (Talabwinden) des Murtales. Mit den Richtungen N, NO, O und SO sind schließlich die für Leoben günstigen Windverhältnisse zusammengefaßt. NO und O sind dem Tal(auf)wind des Murtales gleichzusetzen; die gering vertretenen N-Winde wehen meist abends, sind also vom Gehänge abfließende erkaltete Luft (Hangabwind); die ebenfalls wenig zahlreichen SO-Winde treten fast nur mittags auf, was auf Hangaufwinde deutet, die dem erhitzten linken Talhang zustreben.

Der auffallend hohe Prozentsatz an Windstillen ist zweifellos zum Teil darauf zurückzuführen, daß das verwendete Windmeßgerät bei sehr schwachem Wind noch nicht anspricht. Dennoch ist Leoben als ein Gebiet großer Luftruhe zu bezeichnen, und zwar vor allem nachts (38—57% der 21 Uhr- und 7 Uhr-Beobachtungen!). Tagsüber herrscht stärkere Luftbewegung, vor allem im Frühjahr und Sommer. Windstillen machen aber im Dezember und Januar ein rundes Drittel aller Mittagsbeobachtungen aus. Das bedeutet, daß die Luftverunreinigungen aus dem Werk Donawitz vor allem in den Nächten, im Winter aber auch tagsüber, über dem Werksgelände und dem Ort Donawitz bleiben. Im Winter wird ihre Auflockerung nach oben häufig durch Inversion verhindert, so daß die Verunreinigungen auch über den benachbarten Stadtteilen (Waasen, nördliches Leitendorf, Innere Stadt) fühlbar werden.

Die NW- und W-Winde der Stärken 1, 2 und 3, die imstande sind, die Verunreinigungen über das Siedlungszentrum zu verschieben, sind erfreulicherweise relativ gering vertreten (Werte zwischen 3 und 19%). Daß die SW- und S-Winde weitgehend mit dem Bergwind (Talabwind) des Murtales identisch sind, wird durch ihre hohen Anteile (23—32%) bei den Morgenbeobachtungen bestätigt. Tagsüber bleiben sie nur im Winter bedeutend (28% im Dezember); im Sommer treten sie während des Tages, den Gesetzen des Lokalwindsystems entsprechend, zurück (14% von Juli bis September).

Für die Verunreinigung der Luft über Leoben ist die Häufigkeit der Bergwinde im Murtal zunächst nicht ungünstig zu werten, da die Industrien der südlichen Stadtteile nur geringe Baumengen liefern. Es muß jedoch bedacht werden, daß dem Bergwind des Murtales fast immer auch ein Bergwind (Talabwind) im Vordernberger Tal entsprechen muß, der infolge seiner geringeren Stärke zwar im Zentrum nicht registriert wird, die Verunreinigungen jedoch bis über Waasen antransportiert, wo sie dann vom Murtal-Bergwind erfaßt und gegen die nördlichen Talhänge gedrückt werden.

Mit den übrigen Windrichtungen (N, NO, O, SO) wurden jene Luftströmungen zusammengefaßt, bei denen Rauch und Staub der Donawitzer Werke nicht das übrige Stadtgebiet bedrohen. Der weitaus größte Anteil entfällt dabei auf die Richtungen NO und O, also auf den Tal(auf)wind des Murtales, der in allen Monaten um 14 Uhr deutlich ausgeprägt ist. Auch bei diesen Strömungen erscheint der Ort Donawitz stark in Mitleidenschaft gezogen; darüber hinaus

Tabelle I

Von je 100 Beobachtungen (10jähriges Mittel) entfielen auf

Nur Stärken 1, 2, 3 Stärke 4 u. mehr

Monat und Uhrzeit	Windstillen	N + O +				
		NW + W- Winde	SW + S- Winde	NO + SO- Winde	Alle Richtungen	
Jan.	7	42	6	32	19	1
	14	33	6	26	30	5
	21	37	8	32	21	2
Febr.	7	48	11	30	10	1
	14	22	14	24	37	3
	21	45	10	23	20	2
März	7	51	7	24	16	2
	14	10	17	18	48	7
	21	38	10	22	28	2
April	7	51	11	23	14	1
	14	9	19	22	45	5
	21	38	13	18	28	3
Mai	7	57	6	26	11	0
	14	14	15	20	45	6
	21	41	8	21	29	1
Juni	7	50	10	27	13	0
	14	12	17	15	52	4
	21	41	14	13	31	1
Juli	7	51	12	28	9	0
	14	10	18	14	44	4
	21	48	13	14	23	2
Aug.	7	52	7	26	15	0
	14	13	13	14	58	2
	21	50	11	17	22	0
Sept.	7	50	6	29	14	1
	14	13	10	14	60	3
	21	61	3	14	22	0
Okt.	7	56	5	25	13	1
	14	24	9	15	50	2
	21	56	4	18	22	0
Nov.	7	43	11	32	12	2
	14	29	8	28	31	4
	21	45	8	28	18	1
Dez.	7	50	7	28	14	1
	14	36	7	28	26	3
	21	40	7	35	18	0

besteht bei geringen Windstärken die Gefahr, daß sich die Verunreinigungen an den Hängen des Traidersberges anstauen.

Tabelle 1 zeigt schließlich, wie selten Windstärken von 4 und mehr in Leoben erreicht werden; nur tagsüber, und zwar besonders im Frühjahr, treten solche Durchlüftungen mit nennenswerter Häufigkeit auf.

Nach den Ergebnissen des Gutachtens und nach Begehungen, die den Grad der Verschmutzung der Vegetation feststellten, wurde von A. TRÖSTER ein Rauch- und Rußzonenplan entworfen [11, I. Bd., nach S. 53]. Aus ihm ergibt sich als regionale Zusammenfassung:

1. Durch die Rauch- und Staubentwicklung der Werke Donawitz werden das Werksgelände und der Ort Donawitz am meisten betroffen, und zwar hauptsächlich bei Luftruhe.

2. Stärker in Mitleidenschaft gezogen werden ferner: Der nördliche Teil von Waasen, der Nordrand des Josefsfeldes, das Gebiet um den Bahnhof und die Hänge nördlich davon, da dorthin sowohl der Bergwind (Talabwind) des Vordernberger Tales als auch wetterlagenbedingte Westwinde wirken. Bei Windstille kann die Verunreinigung der Luft in einem noch größeren Bereich, der auch das südliche Waasen, die Altstadt und den Nordrand von Leitendorf erfaßt, spürbar werden.

3. Am wenigsten betroffen erscheinen mit Ausnahme lokaler Raucherzeuger (Fabrik für feuerfeste Steine, Brauerei Göß) das südliche Leitendorf, Göß und das muraufwärts anschließende Bauerwartungsland.

Stadtentwicklung

Während bei den Stadtregulierungen um die Jahrhundertwende die Grundrisse meist rücksichtslos verändert wurden, ist der moderne Städtebau bestrebt, das historisch gewordene Straßennetz ebenso zu erhalten wie die einzelnen schutzwürdigen Bauten. Der Grundlagenband der Stadtplanung Leoben enthält daher eine ausführliche Darstellung der Siedlungsentwicklung, die sich vor allem auf die Arbeit M. LOEHR'S [7] stützen konnte.

Die Altsiedlung. Aus dem Umkreis Leobens sind zahlreiche urgeschichtliche und römische Fundstätten bekannt; einzelne, wie jene von Donawitz oder Hinterberg, liegen im heutigen Stadtbereich. Nichts deutet aber darauf hin, daß im Bereich des Stadtkernes die Siedlungstradition weiter als bis zur bajuvarischen Landnahme zurückreicht. Die im Vordernberger Tal nachgewiesene Römerstraße lief am nördlichen Murufer talabwärts weiter; sie war in erster Linie eine Verbindungsstraße, während der frühmittelalterliche Weg das Tal der Besiedlung zu erschließen hatte. Schon aus diesem Grunde mußte er in gewissen Abständen den Fluß überschreiten, um beide Talhälften zugänglich zu machen. Ein solcher Übergang (und die daran anschließende Wegegabel Murtal—Vordernberger Tal) ließ die Altsiedlung Leoben entstehen.

Die Lage der Altsiedlung ist genau bestimmt durch die Ruine der Maßenburg und durch die Kirche St. Jakob in Mühlthal, die bis 1811 die Pfarrkirche Leobens war. Der Murübergang (wohl frühzeitig eine Brücke) lag unmittelbar unter der Burg. Die erste einwandfreie urkundliche Nennung erfolgte 1160, also relativ spät. Um diese Zeit bestanden bereits die meisten Teile des heutigen Agglomerates, so das Reichsstift Göß (1020 gegründet), Schladnitzdorf (Gehöft), Donawitz (Weiler), Waasen (Dorf) und wahrscheinlich auch Nennersdorf (Gehöft). Judendorf, am Anfang des 13. Jh. genannt, war wohl eine jüdische Niederlassung an diesem wichtigen Handelsknotenpunkt. Nur Leitendorf taucht

erst gegen das Ende des 14. Jh. in den Urkunden auf. Mit Ausnahme von Waasen blieben diese Orte bis ins 19. Jh. hinein bäuerliche Siedlungen ohne engere Bindung an die Leobener Entwicklung.

Die Gründungsstadt. Die verschwundene Altsiedlung besaß nur geringen Verteidigungswert; ihre Bewohner waren auf den Schutz der Maßenburg angewiesen. Przemysl Ottokar schuf dagegen einen festen landesfürstlichen Stützpunkt, indem er (um 1262/63) die Neuanlage der Siedlung im Schutz der großen Murschlinge anordnete.

In einem angenäherten Rechteck von 300 m mal 400 m besetzte die neue Stadt den Hals des Mäanders und gewann damit für ihre Schmalfronten den Schutz des Flusses und des Terrassenrandes, womit auch gesicherte Ländchen gegeben waren. Relativ ungefährdet war auch die Nordseite, wo die weite Halbinsel des heutigen Josefsfeldes eine geschützte Ernährungsfläche bildete. Es ist der Gunst dieser Lage zu danken, daß die Türkengefahr an Leoben glücklich vorüberging: Die Türken, die 1480 von Kärnten her bis zum Waasener Brückenkopf vorgedrungen waren, vermochten nicht die Mur zu übersetzen.

Während der tatsächliche Baubestand des 13. Jh. auf Fundamente und Mauerreste beschränkt ist, hat sich der Grundriß der Anlage als sehr dauerhaft erwiesen. Von den vier Großparzellen der Ecken, die mit Wehrbauten besetzt waren, sind noch die beiden nördlichen erhalten. Das heutige Gerichtsgebäude (Dominikanergasse) entstand durch Profanierung des Dominikanerklosters. Das Elektrizitätswerk zu seinen Füßen am Murufer ist Nachfolger der alten Stadtmühle, die hierher zu liegen kam, weil die Alluvialterrasse des Stadtparks Gelegenheit bot, einen Mühlgang bis an den Fuß der Stadtmauern zu leiten. Folgeschwerer waren die Widmungsveränderungen an der nordwestlichen Ecke: Das Gebäude des Bundesrealgymnasiums ist die alte, mehrfach umgebaute landesfürstliche Burg. Sie wurde in der Gegenreformation den Jesuiten übergeben, die daneben Kirche (die heutige Pfarrkirche) und Seminargebäude erbauten. So liegt heute das kirchliche Zentrum Leobens neben einem Schulzentrum: An Stelle des Seminars erheben sich derzeit Institute der Montanistischen Hochschule, und auch die Anlage der großen Volks- und Hauptschule nahe der Mittelschule (Erzh. Johann-Straße) entsprang 1905 dem Gedanken, hier den Leobener Schulbezirk zu schaffen¹².

An die Stadtmauer schließt sich innen ein Häusering; es folgen vier Häuserblocks („Viertel“), deren Parzellen (anfangs 10 pro Viertel) Teilungen, Zusammenlegungen und Umschichtungen erfahren haben. Der längsrechteckige Marktplatz (200 mal 40 m) wurde für den Längsverkehr erst 1889 durch den „Durchbruch“ an seinem Nordende geöffnet. Die Durchzugsstraße verläßt die alte, aufgegebene Route beim Jakobskreuz mit einem scharfen Knick, der ein erstrangiges Verkehrsproblem darstellt, quert den Hauptplatz und verläßt die Altstadt durch den Stadtturm („Schwammerlturm“), dessen einspurige Enge ebenfalls nach einer Lösung drängt. Die Brückenstelle ist seit 1316 bezeugt. War die Altsiedlung durch die Gabelung der Verkehrswege bedingt gewesen, so vermochte die Gründungsstadt die Straßen an sich zu ziehen.

Wachstumsphasen. Noch bevor sich die Hofstätten innerhalb der Mauern gefüllt hatten, wurde das alte Dorf Waasen zur Vorstadt. Am Mühlbach lag wasserständiges Gewerbe aufgereiht, das sich teils direkt vererbt hat (Gerberei, Mühle), teils Baulichkeiten wie den Waasenhämmer hinterließ. Das

¹² Daraus ergibt sich die unerwünschte Nebenwirkung, daß täglich etwa 2000 Kinder hier auf engem Raum zusammenströmen.

alte Bürgerspital am Waasener Brückenkopf mußte 1954 einem Amtsgebäude weichen; schon vorher (1889) hatte das neue Krankenhaus den Platz des aufgehobenen Kapuzinerklosters besetzt. 1561 nennt das älteste Grundbuch der Stadt 120 Häuser innerhalb der Mauern, dazu 34 in Waasen. Für 1790 sind in der Stadt 137 Häuser bezeugt, also nur wenig mehr; in Waasen hat sich die Häuserzahl dagegen verdoppelt.

Zwischen 1840 und 1850 begann sich die Industrialisierung des Eisenwesens in einer Bevölkerungszunahme auszuwirken, deren Folge die bis zum 1. Weltkrieg reichende Bauperiode war. 1837 hatte das Gebiet des heutigen Groß-Leoben rd. 3000 Einwohner, also weniger als ein Zehntel der heutigen Zahl. 1880 waren es bereits über 14.000 Menschen. Zunächst wurden Donawitz (Hüttenwerke) und Judendorf (Bergbau) zu Industriedörfern, die zwischen 1840 und 1880 ihre Einwohnerzahl mehr als verzehnfachten. Doch auch der Stadtkern (Altstadt und Waasen) erlebte in dieser Zeit ein Bevölkerungswachstum auf das Dreifache. Ab 1884 kam es zu einer geplanten Stadterweiterung im Josefsfeld, das durch die Anlage des Bahnhofes am linken Murofer (1868) eine völlig neue Verkehrsstellung bekommen hatte. Die Verbauung erfolgte im starren Rasterschema, ohne auf die Gestalt der Murschlinge Rücksicht zu nehmen. Mühlthal hatte schon um 1850 entlang der Bruckerstraße zu wachsen begonnen. Leitendorf verlor erst 2 Jahrzehnte später durch Ansiedlung von Eisenbahnern beim Güterbahnhof seinen bäuerlichen Charakter. Zwischen 1890 und 1900 stieg auch hier die Bevölkerung auf das Dreifache (Anlage der Fabrik feuerfester Steine!)

Industrieentwicklung. Am Anfang des 19. Jh. bestanden im heutigen Leobener Stadtbereich nur 3 Eisenhämmer: Der Waasenhämmer, der Hammer zu Göß und der Töllerhammer, dessen Baulichkeiten im Donawitzer Werksgelände noch erhalten sind. Ursache für diese verhältnismäßig geringe Zahl waren obrigkeitliche Beschränkungen gewesen, die den ungeschmälerten Holzkohlenbezug für die Vordernberger Schmelzen zum Ziele hatten.

Als sich nach 1800 die Leobener Mineralkohle auch im Eisenwesen durchsetzte, wurde der Lauf des Vordernberger Baches in möglichster Nähe der Kohlengruben, also „in der Donawitz“, zum bevorzugten Standort. Die Entwicklung begann oberhalb des Töllerl-Hammers mit dem Fridauwerk (1805). Dieses und zwei weitere, flußaufwärts gelegene Hütten wurden später wieder aufgelassen bzw. umgewidmet, als die Bahn am jenseitigen Talhang trassiert wurde. Zum Kern des heutigen Werkes entwickelte sich die Karolihütte, die 1843 in der Talmitte am Fluter einer ehemaligen Getreidemühle erbaut worden war.

1881 gingen alle Anlagen in den Besitz der neugegründeten Österreichisch-Alpinen-Montangesellschaft (kurz: „Alpine“) über. Die Vollendung der Bahn nach Eisenerz gab 1891 die Möglichkeit, den inzwischen erbauten ersten Koks-Ofen anzublasen. Die weitere Geschichte des Werkes enthält nicht nur seine allmähliche Vergrößerung, sondern eine Fülle von Verlegungen und Umbauten, wie sie bei einer „gewordenen“ Anlage verständlich sind, die überdies auf einer nur 200 m breiten Talsohle vom Platzmangel bedrängt wird. Mehrfach wurde das Werksgelände zu Ungunsten des schlauchartigen Ortes Donawitz vergrößert. In jüngster Zeit bemüht man sich, durch Überbrückung der Eisen-Bundesstraße am linken Talhang Raum zu gewinnen. Auch die Frage des Schlackenversturzes ist schwierig zu lösen; er muß heute rd. 100 m über der Talsohle am linken Gehänge erfolgen.

Daß diese mangelnde Ausbaufähigkeit und die Lage abseits schiffbarer Wasserwege die Gründung der heutigen VÖEST-Werke in Linz veranlaßten, ist bekannt. Der Ausbruch des 2. Weltkrieges dürfte die allmähliche Auflassung der Donawitzer Anlagen verhindert haben. Nach Kriegsende, als die Linzer Werke durch Bomben weitgehend zerstört waren, während Donawitz nur durch Demontagen gelitten hatte, wurde die Erzeugung von Walzwaren (Profil-, Stabeisen, Schienen etc.) in Donawitz konzentriert. Neben die Erzeugung von Siemens-Martin-Stahl und Elektro-Stahl trat das Blasstahlverfahren, das bei großer Kapazität ohne Schrottzusatz arbeitet, aber durch den starken Anfall von Eisenoxydstaub die verräucherte Atmosphäre über Leoben weiter belastet.

Gegenüber den 7200 Beschäftigten¹³ des Donawitzer Werkes, zu denen noch die über 1100 Beschäftigten des Seegrabener Bergbaues kommen, treten die anderen Industriebetriebe Leobens stark zurück. Zwei davon, die Metallgießerei Lenhardt in Neu-Waasen (rd. 150 Beschäftigte) und die Fabrik für feuerfeste Steine in Leitendorf (rd. 270 Besch., gegr. 1890) sind Ergänzungsbetriebe der Großindustrie. Eine andere Gruppe von Betrieben basiert auf dem Rohstoff Holz, wobei die älteste derartige Anlage, die Zellulosefabrik im benachbarten Niklasdorf, 1876 ein von der Eisenindustrie aufgegebenes Gelände besetzte (heute Brigl & Bergmeister, rd. 1070 Besch.). Ein verwandter Betrieb entstand 1911 im Weiler Hinterberg bei Leitendorf (Zellulosefabriks-AG. St. Michael, rd. 500 Besch.)¹⁴. Jüngeren Datums sind die Säge- und Holzplattenwerke in Göß (Sägewerk Mayr-Melnhof, rd. 170 Besch., Österr. Novopan-Ind.-AG., rd. 160 Besch.). Die Brauerei Göß, die 1860 in den Nebengebäuden des Stiftes zu arbeiten begann, bezweckte die Versorgung der stark wachsenden Bevölkerung, hat aber inzwischen überörtliche Bedeutung angenommen (rd. 700 Besch.). Ein reiner Versorgungsbetrieb ist die Leobener Arbeiter-Bäckerei in Judendorf mit fast 100 Beschäftigten. Alle anderen Betriebe, auch die Ziegeleien in Mühlthal und eine Möbelfabrik in Judendorf, sind eher als Großgewerbe zu betrachten.

Dem Charakter der Leobener Industrie entsprechend ist der Prozentsatz der Frauen unter den Arbeitskräften gering. In den genannten Betrieben arbeiten etwa 650—700 Frauen, das sind etwa 6% von der Summe der Belegschaften. Wohnbauprogramme für Leoben müssen die Tatsache berücksichtigen, daß die Leobener Hausfrauen im allgemeinen nicht berufstätig sind, und daß solche „vollberufliche“ Hausfrauen an die Gestaltung der Küche und sonstigen einschlägigen Nebenräumen höhere Anforderungen stellen.

Grundbesitz: Die heutigen Besitzverhältnisse sind aus der Stadt- und Industrieentwicklung zu erklären. Kirchlicher Besitz sind die Gotteshäuser, soweit sie nicht zweckentfremdet wurden, das Redemptoristenkloster in Mühlthal und verstreute Grundstücke zwischen Waasen und Donawitz. Der Stadtgemeinde gehört außer Schulen, Gaswerk, Krankenhaus und Friedhöfen etc. der Maßenberg; ausgedehnter Waldbesitz im Südostteil der Gemeindefläche ist in den Händen der Realgemeinschaft, an der nur die Erben der Altbürger Anteil haben. Staatlich sind u. a. die Montanistische Hochschule, das ehemalige Schloß und das Kasernengelände. Zum Mayr-Melnhofschen Besitz zählt vor allem der Galgenberg (Kalkbrüche!) und größere Flächen um die Sägewerke in Göß. Die Brauerei besitzt außer dem eigentlichen Werksgelände größere

¹³ Die Beschäftigtenzahlen in diesem Absatz sind gerundete Durchschnittswerte aus dem Jahre 1957.

¹⁴ Diese Zellulosefabrik flußaufwärts Leobens trägt die Hauptschuld daran, daß die Mur im Stadtbereich ein biologisch totes Gewässer ist. Die Erzeugung einer Tonne Sulfitzellstoff verschmutzt den Vorfluter ebenso wie einer Siedlung mit 3000 Einwohnern!

Komplexe am Abhang des Häuselberges und in Leitendorf. Dort hat die Bundesbahn das Gelände westlich des Güterbahnhofes erworben, das für eine Begradigung der Strecke in Frage kommt. Größter Grundbesitzer ist jedoch die Alpine-Montan-Gesellschaft, der praktisch ganz Donawitz und ausgedehnte Flächen im Bergbauggebiet von Judendorf-Seegraben gehören.

Der gegenwärtige Zustand

Flächennutzung und Baubestand. Infolge der starken natürlichen Aufgliederung des Leobener Siedlungsraumes sind die einzelnen Stadtteile starke Individualitäten geblieben. Der Fluß und die Bergsporne bilden klare Trennlinien, denen auch die Grenzen der Katastralgemeinden fast durchwegs folgen. Eine Ausnahme macht die verzahnte Grenze zwischen Waasen und Leitendorf, östl. des Frachtenbahnhofes.

Die Innere Stadt Leobens zerfällt in die historische Altstadt und den angegliederten Stadtteil Josefsfeld. In der Altstadt liegt ein erheblicher Teil jener Gebäude, die als Baudenkmäler erhaltungswürdig sind. Zugleich ist es hier zu einer ausgesprochenen Citybildung gekommen; in Prozenten des Leobener Gesamtbestandes berechnet, umschließt die Altstadt heute:

62% der Amtsräume,	34% der Magazine,
65% der Fremdenzimmer,	39% der privaten Büroräume,
47% der Schulräume,	24% der Werkstätten,
38% der Gassenläden,	19% der Garagen.

Diese Anhäufung von Kanzleien, Gasthöfen, Läden, Magazinen usw. führt wie in allen Altstädten zu Verkehrsschwierigkeiten, verstärkt durch den Mangel an Garagierungs- und Parkmöglichkeiten. Wohnungen und Fremdenzimmer entsprechen vielfach nicht den heutigen Anforderungen; vor allem sind die Hinterhöfe in gesundheitswidriger Weise mit Zubauten, Schuppen, Flugdächern etc. gefüllt. Der „Durchbruch“, der den Hauptplatz im Norden geöffnet hat, wartet seit fast 70 Jahren auf eine städtebauliche Lösung.

Das Josefsfeld wurde nach ziemlich strengen Richtlinien einheitlich dreigeschossig verbaut. Werkstätten wurden ausgeschlossen, doch auch die Zahl der Ladengeschäfte beschränkt und kein Raum für weitere Amtsgebäude vorgesehen. So erstand hier ein Wohnviertel mit hohem Anteil von Mittel- und Großwohnungen, das jedoch keine Erweiterung der City werden konnte. Ladengeschäfte mußten vielfach nach Waasen abwandern, Behörden nach Waasen und Judendorf. Mit dem Neubau der Montanistischen Hochschule und der evangelischen Kirche blieb die Bautätigkeit seinerzeit stecken; die Baulücken ermöglichen heute die Erweiterung des Hochschulgeländes. Der Stadtpark wurde bereits durch die Anlage eines Sportgeländes verkleinert.

Von den 1.508 Wohnungen der Inneren Stadt¹⁵ wurden 35% vor 1861 erbaut, also vor dem Beginn des stärkeren Industriewachstums, ein Anteil, der von keinem anderen Stadtteil erreicht wird. Darin sind allein 19% vor 1801 erbaute Wohnungen enthalten. Die Verbauung des Josefsfeldes prägt sich im starken Anteil der zwischen 1881 und 1918 errichteten Wohnungen aus: rd. 41%. Der Größe nach besitzt die Innere Stadt mit rd. 33% den höchsten Prozentsatz an Klein-, Mittel- und Großwohnungen, den geringsten an Kleinstwohnungen.

¹⁵ Das Material der Häuser- und Wohnungszählung 1951 wurde durch Berücksichtigung der Demolierungen und Neubauten bis zum 1. 6. 1953 ergänzt.

Die Grünanlage des „Glacis“ und eine Reihe von Kleingärten und Gärtnereien trennen die Altstadt von der Vorstadt Mühlthal. Die vorwiegend zweigeschossige Verbauung folgt, unter Einschluß größerer Baulücken, den beiden Hauptstraßen. Vom Redemptoristenkloster an erstreckt sich in Richtung Göß ein Villenviertel, das zu den besten Wohngebieten Leobens gehört¹⁶. Weniger freundlich wirken die Häuserzeilen an der Bruckerstraße, darunter die Baulichkeiten zweier Ziegeleien. Beim alten Weiler Nennersdorf ziehen Siedlerhäuser und Villen den Berghang hinauf. Friedhof und Kasernengelände unterbrechen die Wohnverbauung vollständig; jenseits entsteht im dreieckigen Gelände zwischen Bahn und Straße derzeit ein neues Viertel aus Siedlerhäusern und dreigeschossigen Gemeindebauten.

Mühlthal ist der Wohnungszahl nach der zweitkleinste Leobener Stadtteil (913 Wohnungen). Auch hier wurde ein hoher Prozentsatz (fast 30%) vor 1861 erbaut. Die Gründerzeit hinterließ einen relativ geringen Wohnungsbestand. Beim Anteil der nach 1918 geschaffenen Wohnungen steht Mühlthal (mit Leitendorf) an der Spitze (44%); dabei sind rd. 10% für die Periode 1946 bis Mitte 1953 eingeschlossen, was wieder einen Höchstwert unter den Stadtteilen darstellt (Bauten an der Brucker Straße!). Daß über 9% der Wohnungen Notwohnungen sind, geht auf die Adaptierung ehemaliger Kasernenbauten zurück. Auch sonst weist die Verteilung der Wohnungstypen eine starke Größenspannung auf: So steht einem weit überdurchschnittlichen Bestand an Einraumwohnungen (16%) auch ein Höchstanteil an Großwohnungen (fast 5%) gegenüber.

Nur über einen Fußgängersteg (Pioniersteg) hat Mühlthal mit dem gegenüberliegenden Judendorf Verbindung. Dieser Stadtteil ist schon dem Gelände nach in vier Teile aufgespalten; dazu kommt der tiefe, verkehrshemmende Einschnitt der Südbahn. „Abgesehen von den langen Versorgungsleitungen, dem weiten Schulweg und ähnlichen Belastungen für Gemeinde und Menschen, wurde dieser Stadtteil schon zersplittert . . . , ehe er noch begonnen hatte, ein zusammenhängender Stadtteil zu werden.“ [11, I. Bd., Seite 114]. Der Bereich der eigentlichen Murschlinge südl. der Bahn ist nur durch einen Steg an die Altstadt angeschlossen und bietet ein sehr heterogenes Bild: Ältere, bis dreigeschossige Werkwohn- und Massenmiethäuser an der Judendorferstraße, neuere Gemeindehäuser, Kleinhäuser und Kleingärten gegen die Altstadt hin, ein kleiner Friedhof beim „Pioniersteg“. Nördlich des Bahneinschnittes, den nur eine Brücke überspannt, liegt der alte Ortskern mit Schule und anschließenden Reihen-Kleinhäusern; fast losgelöst davon sind die älteren Knappenhäuser im Seegraben, die neue, eingeschossige Bergarbeitersiedlung an der Proleberstraße und die Wachstumsspitze nördlich des Bahnhofes.

Mit 2.061 Wohnungen steht Judendorf unter den Stadtteilen an zweiter Stelle. Häuser mit Baujahren vor 1861 sind nur wenige vorhanden, dagegen entstammen rd. 59% der Wohnungen der Zeit zwischen 1861 und 1918. Die während des zweiten Weltkrieges errichtete Siedlung an der Proleberstraße umfaßt über 23% der Wohnungen. Der Prozentsatz der Einraumwohnungen liegt mit über 18% höher als in den anderen Stadtteilen. Mittel- und Großwohnungen sind nur in verschwindend geringer Zahl vorhanden. Der hohe Anteil an Notwohnungen (9%) dürfte seither durch Abbruch des Barackenlagers verschwunden sein.

¹⁶ Die darüber aufragende Ruine der Massenburg ist derzeit in einem beklagenswert schlechten Zustand.

Der Kern des alten Brückenkopfes *Waasen* besteht aus ziemlich dicht geschlossenen alten Häuserzeilen an der Vordernberger-, Donawitzer- und Kärntnerstraße. Zwischen der Waasener Kirche und der Brücke sind Gewerbebetriebe und Geschäftslokale dicht gedrängt; *Waasen* besitzt (in Prozenten des Leobener Bestandes):

- 19% der Gassenläden,
- 31% der Werkstätten (Höchstwert!),
- 28% der Magazine,
- 25% der Garagen (Höchstwert!),
- 14% der Amtsräume,
- 17% der privaten Büroräume,
- 27% der Schulräume.

Die Zahlen zeigen deutlich, daß zumindestens der Kern von *Alt-Waasen* zu einer Erweiterung der *City* geworden ist¹⁷.

Das für viele Häuser und Höfe der Altstadt Gesagte gilt hier in verstärktem Maße; dazu sind die beiden Wasserläufe und ihre Ufer verschmutzt. Kleingartengelände und die Bahnanlagen trennen *Alt-* von *Neu-Waasen*, das sich im weiteren Verlauf der Vordernbergerstraße entwickelt hat und so verschiedenartige Elemente wie Krankenhaus, Schlachthof, Industriegelände und eine Reihe von dreigeschossigen, teils älteren, teils aus dem letzten Kriege stammenden Werkwohnhäusern umschließt. Dazu kommt die nach Norden gerichtete Wachstumsspitze am *Barbaraweg*.

Fast die Hälfte der 1.791 Wohnungen von *Waasen* wurde 1861—1918 errichtet (47%). Auch die Zeit vor 1861 ist mit rd. 22% der Wohnungszahl stark vertreten. Eine weitere Bauperiode ist die Zeit des 2. Weltkrieges (Siedlung an der Vordernbergerstraße, rd. 21% des Wohnungsbestandes). Der *Type* nach liegt das Schwergewicht auf den Kleinstwohnungen (70%) und Kleinwohnungen (11%); Mittelwohnungen sind noch durchschnittlich beteiligt, Großwohnungen treten völlig zurück.

Das Siedlungsband *Donawitz* besteht überwiegend aus dreigeschossigen, älteren Werkwohnhäusern im unmittelbaren Rauch- und Rußbereich des Werkes. Obwohl die Siedlung am stärksten vom Stadtkern *Leobens* abgelegen ist, besitzt sie keinen Schwerpunkt. Gegen Nordwesten endet der Siedlungsstreifen mit jüngeren Kleinhäusern, die einen Schlackenkegel umgeben. Freundlicher, doch ungeordnet wirkt die Wachstumsspitze „*Im Tal*“. Völlig isoliert findet sich eine dünne Siedlungszeile auch am anderen Talhang, an der Vordernbergerstraße.

Die Schmalheit des verbauten Areals in *Donawitz* könnte leicht darüber hinwegtäuschen, daß dieser Stadtteil der Wohnungszahl nach (2.731 Wohnungen) weit an der Spitze liegt. Der Anteil an Wohnungen mit Baujahren vor 1861 ist minimal. Fast 78% der heutigen Wohnungen entstammen den Jahren 1861—1918, wobei der Hauptteil (fast $\frac{2}{3}$ der heutigen Zahl) erst nach 1881 entstand. Für die im allgemeinen geringe Bautätigkeit 1919—1937 ist der *Donawitzer* Wert von 15% noch als überdurchschnittlich zu bezeichnen; daß damit das verfügbare Bauland größtenteils erschöpft war, geht aus den sehr geringen Anteilen der später errichteten Wohnungen hervor. Einraumwohnungen (15%) und Kleinstwohnungen (68%), aber auch die schon familien-gerechteren Kleinwohnungen (11%) sind am Wohnungsbestand von *Donawitz*

¹⁷ Für die Stadtplanung wurde eine Karte des Leobener Wirtschaftslebens im Maßstab 1:2500 gezeichnet, auf der diese Ballungen klar hervortreten. Sie ist leider nur als Unikat vorhanden.

überdurchschnittlich beteiligt; der Bestand an Großwohnungen ist dagegen in keinem anderen Stadtteil niedriger.

Leitendorf wird durch den Güterbahnhof und die daran anschließenden Lagerhäuser und Industrieanlagen (Fabrik für feuerfeste Steine) in zwei Teile zerlegt. Westlich der Bahn stehen neben dem alten bäuerlichen Ortskern vor allem Siedler- und Reihenhäuser, doch auch einzelne, stockzahnartig aufragende Zinshäuser der Gründerzeit. Östlich der Bahn wird zunächst die Hanuschgasse von älteren Häuserzeilen flankiert. Anschließend entsteht (bereits auf Vorschläge der Stadtplanung zurückgehend) ein neues, modernes Viertel in Form dreigeschossiger Häuser (darunter neue Amtsgebäude und Schulen), das gegen die Mur hin in ein älteres Villenviertel übergeht. Zu Leitendorf gehört die Fabrikssiedlung Hinterberg, die durch den Sporn des Häuselberges völlig abgegliedert wird. An das Gelände der Zellulosefabrik schließen zunächst ältere, mehrgeschossige Werkwohnhäuser, während in abseitiger Lage Reihen- und Siedlerhäuser z. T. Hänge beträchtlicher Steilheit besetzt haben.

Stärkere Bautätigkeit begann in Leitendorf erst nach 1881. Gegen 45% der heutigen Wohnungszahl von 1.105 entstand bis 1918, doch blieb auch nachher das Wachstum beträchtlich: rd. 44% der Wohnungen stammen aus den Jahren bis 1953, mit einem Spitzenwert für die Zeit 1919—1937 (rd. 21%). Der Prozentsatz der Kleinstwohnungen ist hier am höchsten (72%); daneben treten die Einraumwohnungen, aber auch die größeren Wohnungstypen zurück.

Göb besaß jahrhundertlang ein Eigenleben, das nicht bloß dörflichen Charakter trug. Spuren dieser Sonderstellung zeigen sich noch heute. Dabei spielt mit, daß Göb Sitz namhafter Industrien ist (Brauerei, Novopan-Holzplatten, Sägewerke), die keine Belästigung für die Anreiner darstellen, so daß der Stadtteil eine große Zahl von Arbeitsplätzen bietet, ohne deshalb als Wohngebiet deklassiert zu sein. Die Altbauten im Ortskern weisen unter Einschluß des ehemaligen Reichsstiftes recht guten Bauzustand auf. Das jüngere randliche Wachstum richtet sich vor allem den Gößbach aufwärts und besteht aus Siedler- und Reihenhäusern sowie kleinen Villen.

Die muraufwärts gelegenen Weiler Prettach und Schladnitzdorf zeigen auch baulich eine Umwandlung von bäuerlichen zu Schlaforten industriell-gewerblicher Bevölkerung an.

Göb weist die geringste Zahl von Wohnungen auf (815). Der hohe Prozentsatz von Altbauten — 32% der Wohnungen sind vor 1861 entstanden — ist aus dem oben Gesagten verständlich. Die Gründerzeit hat in Göb nur einen geringen Baubestand hinterlassen (27% der Wohnungen aus den Jahren 1861 bis 1918). Die jüngere Entwicklung ähnelt auffallend jener von Leitendorf: rd. 41% der Wohnungen entstanden nach 1918. Die Aufgliederung nach Wohnungstypen widerspricht jedoch dem günstigen Eindruck und dem hohen Anteil jüngerer Wohnungen: Werte von fast 17% bei Einraum- und 71% bei Kleinstwohnungen sind selbst für Leoben als sehr hoch zu bezeichnen.

Die folgende Tabelle II enthält den nach der Größe aufgegliederten Wohnungsbestand der einzelnen Stadtviertel. Die von der Stadtplanung verwendeten Größenbezeichnungen weichen von jenen der amtlichen Statistik etwas ab. Die Kleinstwohnungen umfassen hier, auf die amtliche Terminologie übertragen, die Größen zwischen einer halben Wohneinheit (1 Küche, 1 Kabinett) und 2 Wohneinheiten (1 Küche, 2 Zimmer). Kleinwohnungen entsprechen dann der Gruppe $2\frac{1}{2}$ bis 3 Wohneinheiten, Mittelwohnungen zählen $3\frac{1}{2}$ und 4 Wohneinheiten, Großwohnungen von $4\frac{1}{2}$ Einheiten aufwärts. Um dennoch eine Ver-

gleichsmöglichkeit zu geben, werden die Prozentanteile nach der amtlichen Statistik [3] für Leoben und die größeren Nachbarsiedlungen angefügt.

Tabelle II

N a m e	Wohnungen		In Prozenten entfielen auf				
	insges. am 1. 6. 1953	Not-	Einraum-	Kleinst-	Klein-	Mittel-	Groß-
			W o h n u n g e n				
Innere Stadt	1.508	2,2	11,2	53,6	15,6	12,6	4,8
Mühltal	913	9,4	16,3	57,8	7,2	4,5	4,8
Judendorf	2.061	9,1	18,3	65,0	6,1	0,9	0,6
Waasen	1.791	2,5	12,2	69,8	11,1	3,8	0,6
Donawitz	2.731	3,1	15,2	67,8	11,5	2,2	0,2
Leitendorf	1.105	7,0	10,2	72,4	8,2	1,9	0,3
Göß	815	1,6	16,6	71,3	6,3	3,3	0,9
Leoben insges. ¹⁸	10.924	4,8	14,4	65,5	10,0	3,9	1,4

N a m e	Wohnungen insges. am 1. 6. 1951	In Proz. entfielen auf Wohngn. mit Wohneinheiten				
		½	1	1½ — 2	2½ — 3	3½ u. mehr
Judenburg	2.883	9,2	55,1	21,7	9,2	4,8
Knittelfeld	4.164	7,6	56,3	27,5	6,1	2,5
Leoben	11.204	8,2	59,1	20,1	7,6	5,0
Trofaiach	1.559	4,6	38,1	36,5	17,0	3,8
Bruck/Mur	4.528	7,0	51,8	28,2	8,6	4,4

Auch im Vergleich mit anderen obersteirischen Industriestädten liegt also bei Leoben das Schwergewicht auf den kleineren Wohnungen; das zeigt sich besonders bei der Gruppe „1 Wohneinheit“ (1 Küche, 2 Kabinette oder 1 Küche, 1 Zimmer). Der Anteil der Werkwohnungen ist gerade bei den kleineren Wohnungen hoch; der „Alpine“ gehörten 1953 29% der Einraum-, 32% der Kleinst- und 28% der Kleinwohnungen, aber nur 7% der Mittelwohnungen.

Bevölkerung. Die folgende Tabelle III stellt die Bevölkerungsentwicklung seit 1934 in den Gemeinden des engeren Leobener Einzugsgebietes und in den größeren Nachbarstädten dar:

N a m e	Einw.	Veränd.	N a m e	Einw.	Veränd.
	1951	geg. 1934 in %		1951	geg. 1934 in %
Judenburg	9.815	+ 39,1	St. Peter-Fr.	2.057	+ 10,5
Knittelfeld	13.123	+ 3,8	Trofaiach	5.702	+ 170,2
Kraubath	1.333	+ 11,1	Gai	1.922	+ 79,8
St. Stefan	2.116	+ 10,7	Vorderberg	2.739	+ 8,9
St. Michael	3.503	+ 19,6	Proleb	953	— 6,4
Traboch	790	+ 5,2	Niklasdorf	3.180	+ 30,0
Kammern	1.405	— 9,2	Bruck/Mur	14.731	+ 20,7
Leoben	35.653	+ 14,6	Kapfenberg	23.761	+ 77,8

¹⁸ Ohne die Kat. Gem. Schladnitz, Schladnitzgraben und Gössgraben.

Das stark bäuerliche Kammern (47% landw. Bevölkerung) hebt sich durch eine beträchtliche Abnahme der Bevölkerung von den übrigen Orten ab. Daß auch Proleb, am Leobener Stadtrand gelegen, abgenommen hat, dürfte mit der fortschreitenden Entsiedelung des Veitsberges infolge der Bergbauschäden zusammenhängen. Zwischen den einzelnen Industrieorten bestehen beträchtliche Größenspannungen: Knittelfeld mit seiner sehr kleinen Gemeindefläche weist nur rd. 4% Zunahme auf, gegen rd. 78% in Kapfenberg (über 10.000 Menschen) und 170% in Trofaiach, wo durch Werkssiedlungen der „Alpine“ die Einwohnerzahl während des Krieges schlagartig verdoppelt wurde. Auch die starke Zunahme der Gemeinde Gai beruht auf dem Wachstum der Trofaiacher Agglomeration, die ihre engen Gemeindegrenzen überschritten hat.

Der Zunahmewert für Leoben (rd. 15%) wird von fast allen in der Tabelle angeführten größeren Industrieorten übertroffen. Er läßt sich noch folgendermaßen aufgliedern: In den Stadtteilen Innere Stadt, Mühlthal und Waasen, die 1934 die Gemeinde Leoben bildeten, beträgt die Zunahme 23,4%, gegen nur 11,1% im Gebiet der ehemaligen Gemeinde Donawitz, die 1934 auch Leitendorf und Judendorf umfaßte. Fast keine Veränderung der Einwohnerzahl ergibt sich für das Gebiet der ehemaligen Gemeinde Göß. Unter Beibehaltung des Wachstums der letzten 17 Jahre könnte Leoben 1970 rd. 50.000 Einwohner zählen, was im Hinblick auf den beschränkten Siedlungsraum die obere Grenze einer wünschenswerten Entwicklung darstellen dürfte.

Für die nun folgende Darstellung des Altersaufbaues werden nur die größeren Nachbarsiedlungen (über 3.000 Einw.) zum Vergleich herangezogen.

Tabelle IV

Name	Einw. 1951	Altersklassen in Proz.			
		unt. 14	14—unt. 18	18—unt. 65	65 u. darüb.
Judenburg	9.815	25,1	4,3	61,9	8,6
Knittelfeld	13.123	21,7	4,2	63,7	10,4
St. Michael	3.503	26,2	5,5	61,0	7,3
Trofaiach	5.702	27,8	4,5	61,0	6,7
Leoben	35.653	21,6	3,9	66,2	8,3
Niklasdorf	3.180	21,9	5,2	65,6	7,3
Bruck/Mur	14.731	21,8	4,2	65,9	9,9
Kapfenberg	23.761	24,7	4,5	64,0	6,8

Leoben als größte Menschenansammlung weist die niedrigsten Anteilswerte an Kindern und Jugendlichen auf: Zusammen 25,5%, gegen einen nächstniedrigen Wert von 25,9% bei Knittelfeld. Dagegen führt Leoben als größte Arbeitsstätte bei den 18—65jährigen Menschen, denen die Hauptmasse der Erwerbstätigen entstammt. Nur durchschnittlich (von Knittelfeld, Bruck und Juden- burg übertroffen) ist schließlich diejenige Gruppe vertreten, der das Gros der Pensionisten, Rentner etc. zuzurechnen ist. Der ganz anders geartete Altersaufbau von Trofaiach (32,3% Kinder und Jugendliche) läßt erkennen, daß die kinderreichen Familien unter den Werksarbeitern in die dortigen großen Wohnsiedlungen gezogen sind, während in den Kleinstwohnungen von Donawitz alte Ehepaare und Einzelpersonen zurückblieben. Ein derartiger, in abgeschwächtem Maße wahrscheinlich noch fortdauernder Wegzug jüngerer Menschen muß vom Standpunkte der Stadt Leoben aus als schädlich bezeichnet werden. Verglichen

mit den von Wien stark beeinflussten Werten für ganz Österreich (Kinder und Jugendliche 26,5%, 65jährige und darüber 10,6%) liegen aber die Dinge in Leoben noch nicht allzu ungünstig.

Im Zuge der Stadtplanung wurden für Leoben und seine einzelnen Stadtteile Alterspyramiden gezeichnet [11, I. Bd., S. 102ff.]; es springen daran die starken Einschnürungen bei den Jahrgängen um 20 Jahre (Wirtschaftskrise!) und um 37 Jahre ins Auge, wobei letztere auf den Geburtenausfall des 1. Weltkrieges und bei den Männern auch auf die starken Verluste im 2. Weltkrieg zurückgehen. Erst von den Jahren um 55 aufwärts verjüngen sich die Pyramiden ziemlich gleichmäßig. Während für ganz Leoben die 14-, 15- und 16jährigen die stärksten Jahrgänge stellten, ist dieses Vorwiegen der Geburtsjahrgänge ab 1939 in den Stadtteilen Innere Stadt, Mühlthal und Leitendorf nur ganz schwach erkennbar und fehlt bei Göß völlig. Den Grund für diese lokalen Verschiedenheiten bildet wieder die Lage der modernen Werkssiedlungen, in die kinderreiche Familien bevorzugt eingewiesen wurden. Auf eine Vorausberechnung der Bevölkerungsentwicklung wurde von der Stadtplanung verzichtet, da in Industrieorten die Zuwanderung die Hauptrolle spielt.

Die Relation Menschen pro Haushalt ergibt für Leoben (nach der Zählung 1951) einen Wert von 3,0, der innerhalb des engeren Leobener Einzugsgebietes nur von Vordernberg (2,9) unterboten wird. Von den anderen obersteirischen Industriestädten hat Knittelfeld eine durchschnittliche Haushaltsgröße von ebenfalls 3,0 Menschen, Bruck und Kapfenberg haben 3,1, Judenburg 3,2 Menschen pro Haushalt. In den Städten besteht also ein Sofortbedarf an kleineren Wohnungstypen, doch ist die Haushaltsgröße mittelbar wieder eine Folge der Kleinst- und Kleinwohnungen. Um auch die Entwicklungstendenzen und Entwicklungsmöglichkeiten der Haushalts- bzw. Familiengröße klarzustellen, wurden für die Stadtplanung von G. KRALL umfangreiche Erhebungen über die Zusammenhänge zwischen Altersstruktur und Familiengröße angestellt.

Ausgangspunkt dieser Untersuchung war „das Alter der Frau (über und unter 45 Jahren) als Kriterium weiteren Familienzuwachses“ [11, I. Bd., S. 94]. Die Auszählungen wurden einerseits nach Stadtteilen aufgegliedert, andererseits nach Familiengrößen, wobei Hauptmieter, „echte“ Untermieter und Untermieter im Familienverband unterschieden wurden. Hier kann nur auf die Ergebnisse für ganz Leoben in starker Vereinfachung eingegangen werden. Es wurden für Leoben 10.951 Haushalte festgestellt¹⁹. Davon entfielen 12,5% auf Einzelhaushalte ganz vorwiegend alter Menschen und weitere 15,3% auf Restfamilien von Frauen mit Kindern. Die verbleibenden 8.626 Vollfamilien gliederten sich wie folgt auf: Kinderlos 24,0%, 1 Kind 24,7%, 2 Kinder 15,2%, 3 und mehr Kinder 8,3%. Während nun bei den kinderlosen Haushalten diejenigen mit Frauen über 45 Jahren noch im Verhältnis 74 : 26 überwiegen, verschiebt sich bei den Haushalten mit Kindern das Verhältnis völlig zugunsten der jüngeren Frauen: Bei Familien mit einem Kind stehen nur mehr 39% Frauen über 45 gegen 61% Frauen unter 45, bei zwei Kindern lautet das Verhältnis 30 : 70, bei drei und mehr Kindern 32 : 68. In absoluten Zahlen ausgedrückt, war also bei 4.486 Familien, das ist mehr als die Hälfte der Vollfamilien, eine Familienvergrößerung biologisch noch möglich; diese Familien repräsentieren rd. 41% der Leobe-

¹⁹ Ledige Untermieter wurden vernachlässigt, das Zusammenwohnen zweier Generationen als 2 Haushalte gerechnet.

nerer Haushalte. Dem steht die Tatsache gegenüber, daß nur rd. 15% der Leobener Wohnungen Klein-, Mittel- und Großwohnungen sind (s. Tab. II, S. 223), die ein wirklich familiengerechtes Wohnen zulassen.

Die folgende T a b e l l e V ermöglicht einen Vergleich der B e r u f s s t r u k t u r Leobens mit jener der städtischen Nachbarsiedlungen [2]:

N a m e	Einw. 1951	Zugehörigkeit zu Wirtschaftsabteilungen in Proz.:						
		Land- u. Forstw.	Ind. u. Gewerbe	Hand. u. Verk.	Freie Ber.	Öff. Dienst	Häusl. Dienst	Selbst. Berufs- lose u. unbekannt
Judenburg	9.815	2,3	59,4	10,7	4,4	4,6	1,9	16,7
Knittelfeld	13.123	1,2	29,9	34,9	4,3	2,8	1,4	26,1
Trofaiach	5.702	3,2	70,9	7,4	2,8	1,7	1,4	12,6
Leoben	35.653	3,4	58,7	10,7	4,8	4,6	1,4	16,4
Bruck/Mur	14.731	3,2	46,3	20,2	5,3	5,0	1,4	18,5
Kapfenberg	23.761	3,2	72,2	6,5	2,6	1,3	0,8	13,3

Die Werte für Leoben sind jenen der Bezirksstadt Judenburg auffallend ähnlich; sie weichen von ausgesprochenen Industriesiedlungen wie Kapfenberg und Trofaiach stark ab²⁰. Nur Bruck hat noch etwas höhere Anteile der Wirtschaftsabteilungen „Freie Berufe“ und „Öffentlicher Dienst“, die für den Grad der Zentralität eines Ortes typisch sind.

Über Zahl und Anteil der B e r u f s t ä t i g e n sowie ihre Stellung im Beruf unterrichten die beiden folgenden Tabellen.

T a b e l l e VI

N a m e	Berufstätige 1951		In Prozenten d. Berufstät. waren		
	absol.	in Proz. d. Wohnbev.	Selb- ständ.	Mithelf. Fam.Angeh.	Unselb- ständ.
Judenburg	3.983	40,6	9,0	2,0	89,0
Knittelfeld	4.973	38,0	8,1	2,7	89,2
Trofaiach	2.240	39,3	7,1	2,1	90,8
Leoben	15.371	43,1	7,2	2,0	90,8
Bruck/Mur	6.332	42,9	8,1	2,8	89,1
Kapfenberg	9.820	41,4	4,6	2,3	93,1

Leoben, das Zentralort höherer Ordnung u n d Industrieort ist, hat unter den Vergleichssiedlungen den höchsten Prozentsatz an Berufstätigen. Hinsichtlich der Stellung im Beruf ähneln seine Werte auffallend jenen der Nachbarsiedlung Trofaiach. Der Anteil der Unselbständigen wird nur in Kapfenberg übertroffen.

²⁰ Knittelfeld besitzt große Bundesbahnwerkstätten, deren Personal (mit Angehörigen) zu „Handel und Verkehr“ gezählt wurde. Damit erklärt sich auch der geringe Anteil von „Industrie und Gewerbe“.

Tabelle VII

N a m e	Anwesende		In Prozenten d. Berufstät. waren		
	Berufstätige 1951		Selbst- ständ.	Mithelf. Fam.Angeh.	Unselbst- ständ.
	absol.	in Proz. d. anwes. Bev.			
Innere Stadt	2.530	47,8	15,1	6,1	78,8
Mühltal	1.405	43,1	9,5	3,3	87,2
Judendorf	2.933	43,3	3,1	1,1	95,8
Waasen	2.746	45,6	7,7	2,3	90,0
Donawitz	4.198	45,8	3,9	2,1	94,0
Leitendorf	1.481	43,1	5,0	1,9	93,1
Göß	1.795	48,6	6,7	4,7	88,6
Leoben insg.	17.088	45,4	6,8	2,9	90,3

Da diese Übersicht auf einer Auszählung der Stadtplanung beruht, sind die Werte für ganz Leoben auf den beiden Tabellen nur bedingt vergleichbar. Bei den Anteilen der Selbständigen treten die Innere Stadt, Mühltal und Waasen, also die Hauptgeschäft- und Gewerbeviertel, hervor. Dem stehen Judendorf, Donawitz und Leitendorf mit sehr hohen Prozentsätzen von Unselbständigen gegenüber.

Damit ist klaggestellt, daß Teile von Leoben reine Arbeiterwohnviertel sind, in denen die Werks- oder Knappenwohnung auch weiterhin dominieren wird. Bei Neubauten wird im Wohnungsgrundriß auf die „Tagschläfer“ der Nachtschicht Rücksicht zu nehmen sein. Ebenso ist, wie bereits ausgeführt, von großer Tragweite, ob die Ehefrau erwerbstätig sein muß, denn die nicht-berufstätige Frau stellt höhere Ansprüche an ihre „Arbeitsräume“. In Leoben sind im Durchschnitt nur 24,6% der Frauen berufstätig, wobei die Industrieviertel Leitendorf, Donawitz und Judendorf nur Werte von 20—22% aufweisen, während in der Inneren Stadt 33%, in Waasen 27% der Frauen einem Erwerb nachgehen. In Wien liegt dagegen schon der Durchschnittswert bei 32,9%!

Menschen und Wohnungen. Auf Tabelle II (Seite 223) war der Wohnungsbestand der einzelnen Stadtteile nach Wohnungsgrößen (Wohnungstypen) aufgegliedert worden. Tabelle VIII bringt nun, nach denselben Kriterien aufgeschlüsselt, die Aufgliederung der Bewohner der einzelnen Stadtteile:

N a m e	Menschen		In Prozenten wohnten in				
	1951	Not-	Einraum-	Kleinst-	Klein-	Mittel-	Groß-
			W o h n u n g e n ²¹				
Innere Stadt	5.219	2,4	6,9	48,6	18,3	16,3	7,5
Mühltal	3.151	9,8	9,1	55,2	10,2	6,6	9,1
Judendorf	6.776	9,1	12,7	66,6	9,4	1,1	1,1
Waasen	5.739	2,2	7,5	68,7	14,8	5,8	1,0
Donawitz	8.287	3,8	12,4	66,0	14,5	3,0	0,3
Leitendorf	3.474	8,6	7,0	70,0	10,9	3,0	0,5
Göß	2.749	1,6	10,4	72,0	8,4	5,5	2,1
Leoben insges. ²²	35.395	5,1	9,8	63,9	13,0	5,6	2,6

²¹ Erläuterungen dazu siehe im Text bei Tabelle II.

²² Ohne die Kat. Gem. Schladnitz, Schladnitzgraben und Gößgraben.

Zieht man die in Not-, Einraum- und Kleinstwohnungen Untergebrachten zusammen, so ergibt sich folgende Rangordnung: Über 88% der Bewohner Judendorfs wohnen in diesen ungünstigsten Wohnungstypen, gegen 86% in Leitendorf, 84% in Göß, über 82% in Donawitz, über 78% in Wasen, 74% in Mühlthal, aber nur 58% in der Inneren Stadt. Für ganz Leoben lautet der entsprechende Wert rd. 79%.

Schärfer herausgearbeitet werden die Leobener Wohnverhältnisse, wenn man auch den Beleg der einzelnen Wohnungstypen in Rechnung stellt:

Tabelle IX

Wohnungstypen ²³	Bewohner 1951	In Prozenten der Bewohner entfielen auf Wohnungen mit		
		Unter- belag	Normal- belag	Über- belag
Notwohnungen	1.823	0	0	100,0
Einraumwohnungen	3.489	0	16,6	83,4
Kleinstwohnungen	22.702	7,8	21,7	70,4
Kleinwohnungen	4.578	52,3	18,4	29,2
Mittelwohnungen	1.972	80,4	10,3	9,3
Großwohnungen	931	78,0	22,0	0,0
Insgesamt	35.395	18,3	19,1	62,5

Der Überbelag steigt also in Richtung auf die kleineren Wohnungen stark an. Beim Normalbelag der Einraum- und Kleinstwohnungen ist zu bedenken, daß jede Familienvergrößerung sofort einen Überbelag hervorrufen muß.

Vergleiche mit den größeren Nachbarorten sind auf der Basis der Bewohnerzahl nicht möglich, wohl aber auf der Grundlage der Wohnungszahl (Haus- und Wohnungszählung vom 1. Juni 1951 [3]):

Tabelle X

Ortsname	Benützbare Wohnungen	In Prozenten der Wohnung waren		
		Unter- belegt	Normal- belegt	Über- belegt
Judenburg	2.883	16,0	55,2	28,8
Knittelfeld	4.164	17,8	58,4	23,8
Trofaiach	1.559	13,8	64,0	22,2
Leoben	11.204	16,6	58,7	24,6
Bruck	4.528	17,9	59,6	22,5

Leoben steht mit rd. einem Viertel überbelegter Wohnungen an zweiter Stelle und übertrifft die anderen Vergleichsorte nur um wenige Prozent. Die amtliche Auszählung wurde jedoch den tatsächlichen Verhältnissen insofern nicht gerecht, als die Mehrzahl der Zimmer-Küchewohnungen als normal belegt gerechnet wurde. „Da in dieser Wohnungsgrößenkategorie bereits ein Kind im Alter von über 12 Jahren nur sehr schwer im eigenen Bett untergebracht werden kann, muß schon der Belag von drei Personen ... als echter Überbelag angesehen und bewertet werden“ [11, I. Bd., S. 88 ff.]. Diesem Standpunkt entspre-

²³ Erläutert im Text bei Tabelle II.

chend kommt die Auszählung der Stadtplanung zu dem Ergebnis, daß in Leoben 52,3% aller Wohnungen überbelegt waren, wobei sämtliche Notwohnungen eingerechnet sind; nur 26,8% waren normal und 20,0% unterbelegt. Ein Vergleich dieser Werte ist mit Wiener Auszählungen möglich, die nach denselben Gesichtspunkten vorgenommen wurden:

Tabelle XI

N a m e	In Proz. d. Wohnungen waren			N a m e	In Proz. d. Wohnungen waren		
	unter- belegt	normal- belegt	über- belegt		unter- belegt	normal- belegt	über- belegt
Leoben	20,9	26,8	52,3	Wien XV. Bez.	24,4	63,7	11,9
Groß-Wien	28,2	61,0	10,8	Wien XVI. Bez.	22,0	63,3	14,7
Wien X. Bez.	19,6	65,2	15,2	Wien XXI. Bez.	21,0	65,9	13,1

Der weit geringere Überbelag in den „Zinskasernenvierteln“ Wiens ist eine Folge des Geburtenrückganges und der Entstehung der „wilden Siedlungen“ am Stadtrand, beides Erscheinungen, die in Leoben noch nicht aufgetreten sind. Die gleiche Ursache, nämlich zu geringer Wohnraum, könnte aber auf lange Sicht auch hier ähnliche Wirkungen hervorrufen.

Der B a u z u s t a n d der Häuser Leobens wurde für die Stadtplanung durch Begehungen festgestellt und auf einen Plan 1 : 10.000 eingetragen. Häufungen abbruchreifer Häuser traten vor allem in Waasen, in Donawitz und auch in Judendorf auf. Wohnungen konnten nur stichprobenweise begangen werden, doch genügten die gewonnenen Eindrücke, um auch das statistische Material über die Wohnungen nach „gut“ und „schlecht“ aufgliedern zu können. Als mangelhaft und ersetzungsbedürftig wurden zunächst alle Notwohnungen in Baracken und ähnlichen Behelfsbauten angenommen, ferner alle vor 1918 erbauten Einraum- und Kleinstwohnungen (Küche und Kabinett bis Küche, Zimmer und Kabinett). Es handelt sich dabei um die große Masse der älteren Werks-, Knappen- und sonstigen Zinswohnungen, die nicht nur ihrer Fläche nach unzureichend sind, sondern auch in sanitärer Hinsicht (Aborte, Wasserleitung) nicht den Anforderungen der Gegenwart entsprechen. Ihre Modernisierung ist technisch schwierig, würde unverhältnismäßig große Kosten verursachen und doch Stückwerk bleiben.

Die unterschiedlichen Verhältnisse in den einzelnen Stadtteilen sind Tabelle XII zu entnehmen:

N a m e	Woh- nungen insges.	Be- wohner	In Prozenten waren			
			„gut“		„schlecht“	
			Wohngn.	Bewohn.	Wohngn.	Bewohn.
Inn. Stadt	1.508	5.219	45,7	52,8	54,2	47,2
Mühltal	913	3.151	42,7	50,6	57,3	49,4
Judendorf	2.061	6.776	27,5	33,5	72,5	66,5
Waasen	1.791	5.739	39,6	48,2	60,4	51,8
Donawitz	2.731	8.287	22,7	25,9	77,3	74,1
Leitendorf	1.105	3.474	42,5	46,7	57,5	53,3
Göß	815	2.749	46,2	55,3	53,8	44,7
Leoben insg.	10.924	35.395	34,9	41,4	65,1	58,6

Die Zusammenhänge zwischen schlechten Wohnverhältnissen und Kriminalität treten auf einem Plan deutlich hervor, auf dem die Wohnorte der wegen Gewalttätigkeit, Betrug, Eigentums- und Sittlichkeitsdelikten vorbestraften Personen eingetragen wurden [11, II. Bd., nach S. 25]. Die großen alten Massenwohnhäuser, vor allem jene in Donawitz, fallen durch Ballungen von Signaturen auf, ebenso einige der modernen Großwohnhäuser, in die vorwiegend Notstandsfälle eingewiesen worden waren. Dabei wurde übrigens das sanitäre Plus der modernen Klein- und Kleinstwohnungen durch Überbelag häufig wieder aufgehoben.

Verkehr. Durch das Zentrum Leobens bewegt sich der starke Durchgangsverkehr der Triester-Bundesstraße (Nr. 17), die zu den Hauptverkehrsadern Österreichs gehört. Im Stadtgebiet zweigt die Eisen-Bundesstraße (Nr. 115) ab, die neben dem Arbeiterverkehr und dem Verkehr zum Erzberg auch einem bedeutenden Ausflugsverkehr (Prebichl-Gesäuse) dient. Leoben ist Sitz bedeutender Industrien, deren Beschäftigte sich heute vielfach bereits mit Kraftfahrzeugen zur Arbeitsstätte begeben. Kleinere Industrien, Großgewerbe und Handelsbetriebe bedingen vor allem in der Innenstadt und in Waasen einen lebhaften Zubringerverkehr. Die zentralen Behörden Leobens, deren Wirkungskreis mehrfach über den Bezirk hinausgreift, verursachen eine weitere Verdichtung des Zielverkehrs. Der Grad der Motorisierung liegt in Leoben über dem steirischen Durchschnitt²⁴. Diesen hohen Anforderungen an das Leobener Straßennetz stehen die Enge der Hauptdurchfahrten und die geringe Verbindung der einzelnen Stadtviertel gegenüber.

Der aus Bruck kommende Durchgangsverkehr betritt das engere Stadtgebiet bei einem unfallsreichen schienengleichen Bahnübergang, dem „Neunerwächter“. Die Brucker Straße durchzieht Mühlthal, dann biegt die Durchfahrt mit einer scharfen, gefahrenreichen Kurve in die Altstadt ein, wo sie nach einem erneuten Knick den Hauptplatz quert. Auf diesem mündet von Norden her die breite Franz-Josefs-Straße, die dem starken Verkehr zum Bahnhof und nach Judendorf dient. Durchfahrende Fahrzeuge müssen dann an der Westseite der Altstadt die Enge des „Schwammerl“-Turmes und der Gitterbrücke passieren, auf die unmittelbar die Gabelung Vordernbergerstraße (Nr. 115) und Kärntnerstraße folgt. Diese durchzieht den älteren, gewerbe- und geschäftsreichen Teil von Waasen mit seinem starken Lokalverkehr. Von Süden mündet die breite Josef-Heißl-Straße, die den Verkehr nach Leitendorf und Göß vermittelt. Nach einem weiteren schienengleichen Bahnübergang zweigt gegen Norden die Pestalozzistraße nach Donawitz ab, während die Bundesstraße Nr. 17 stark gegen den Sattel des Häuselberges ansteigt.

Um Unterlagen für die Verkehrsplanung zu gewinnen, wurden im Sommer 1953 Verkehrszählungen durchgeführt. Trotz des starken Touristenverkehrs aus Richtung Prebichl war die Frequenz der Bundesstraße Nr. 17 etwa doppelt so hoch als jene der Eisen-Bundesstraße. Daraus und aus weiteren Angaben des Bundespolizeikommissariates wurde ein Verkehrsbelastungsplan in drei Wertigkeitsstufen erstellt und für das Stadtzentrum durch einen Belastungsplan der öffentlichen Verkehrsmittel ergänzt. Ein Plan der Verkehrsunfälle 1952

²⁴ Am 31. Okt. 1957 waren in Leoben 1108 PKW angemeldet. Im Durchschnitt entfielen in Leoben 1 PKW auf je 32 Einwohner, in der gesamten Steiermark 1 PKW auf je 38 Einwohner. Am 20. Juli 1954 gab es in Leoben 2070 Kfz., am 31. Okt. 1957 2826 Kfz., das ist eine Zunahme von 37%! Die Zahl der PKW hatte sich mehr als verdoppelt.

und 1953 ließ besonders gefährliche Punkte und Strecken hervortreten, so die gesamte Hauptdurchfahrt mit besonderer Häufung in Altstadt und Waasen. Aus allen Unterlagen ging deutlich hervor, daß die Neutrassierung der Bundesstraße Nr. 17 die vordringlichste Aufgabe ist²⁵.

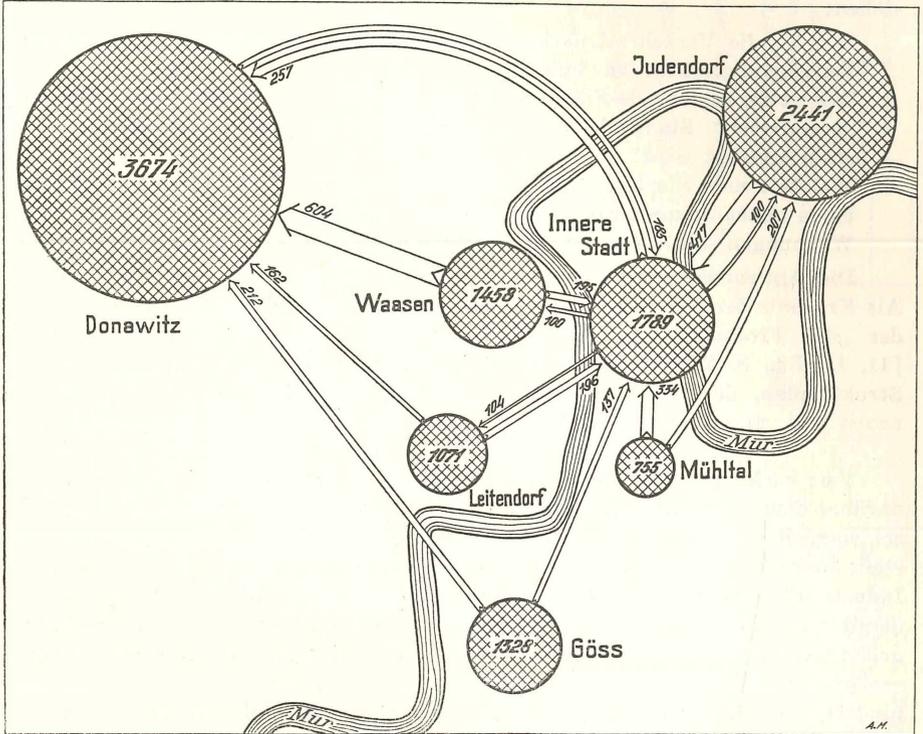


Abb. 2. Schema des arbeitstätigen Pendelverkehrs zwischen den Leobener Stadtteilen (1951). Die Kreise geben an, für wieviele Menschen die betreffenden Stadtteile Wohnort und Arbeitsort sind.

Der arbeitstätige Pendelverkehr innerhalb Leobens (Abb. 2) ist als gering zu bezeichnen. Die Hüttenarbeiter von Donawitz, die Bergarbeiter von Judendorf und die Brauerei- und Holzarbeiter von Göß wohnen ganz überwiegend nahe an ihren Arbeitsstätten, ebenso die Geschäftsleute von Waasen und der Inneren Stadt. Immerhin pendelten 1951 über 1200 Menschen nach Donawitz, die Hälfte allerdings aus dem benachbarten Waasen; fast 1500 Menschen arbeiteten in der Inneren Stadt, ohne dort auch zu wohnen. Die Obuslinien Bahnhof-Donawitz und Bahnhof-Göß reichten für diesen Stand im allgemeinen aus; ergänzungsbedürftig erschien das Netz in Judendorf und Mühlthal, denn diese beiden Stadtteile hatten mit der Inneren Stadt und untereinander einen Pendelverkehr von über 1000 Menschen abzuwickeln. Hier sei nochmals daran erinnert, daß nur Holzbrücken bzw. Stege die östliche Murschlinge überqueren.

²⁵ Seither ist die Frequenz noch angestiegen. Für die Planung wurden am 16. August 1953 (Sonntag) zwischen 15 und 16 Uhr 366 Motorfahrzeuge auf der Stadtdurchfahrt der Bundesstraße 17 festgestellt. Am 15. August 1955 (Feiertag) zählte man von 14–15 Uhr auf der Durchfahrt 685 Motorfahrzeuge. Das stellt einen Spitzenwert für das Zähljahr 1955 dar, in dem für die Leobener Durchfahrt ein durchschnittliches Tagesverkeh von 1178 PKW errechnet wurde. (Straßenverkehrszählung 1955 im gesamten Bundesgebiet der Republik Österreich. Wien 1957.)

Grundzüge der Stadtplanung

Auf die breite Basis der Grundlagenerhebungen gestützt, wurden die Vorschläge der Planung in einer Weise erstattet, die ihre unmittelbare Realisierung zuläßt, ohne sie andererseits als Zwang vorzuschreiben. Vor allem waren die folgenden Fragen zu beantworten, die miteinander in Wechselbeziehungen stehen:

1. Wie ist die Verkehrsstruktur der Stadt insbesondere im Hinblick auf den Durchgangsverkehr zu ändern?
2. Wie ist die bestehende Flächennutzung zu ändern, so daß eine Konsolidierung „begonnener“ Stadtteile und eine Auflockerung sowie Sanierung der Altstadt erreicht wird?
3. Welche neuen Siedlungsgebiete sind zu erschließen? Welche Wohnungszahl ist in naher Zukunft als Mindestbedarf anzusehen und wie groß sollen diese Wohnungen sein? Wie soll die Struktur der neuen Viertel aussehen?

Die Antworten auf diese Fragen wurden vor allem planlich niedergelegt. Als Ergebnis der Arbeit sind zwei Pläne anzusehen: Der Flächenwidmungsplan, der „das Programm für den Ausbau der Stadt in der Zukunft“ darstellt [11, II. Bd., S. 27], ohne die Art der Flächenbebauung festzulegen, und der Strukturplan, der darüber hinaus konkrete Vorschläge für den Ausbau der neuen bzw. zu sanierenden Gebiete enthält.

Verkehrslösungen. Während in den Großstädten Europas heute darüber diskutiert wird, ob und wie die gestaltlose Häusermasse aufzugliedern sei, handelt es sich im Falle Leobens darum, eine Kleinstadt (das Gebiet Altstadt-Josefsfeld) mit den sie umgebenden, mehr oder weniger unabhängigen Industriedörfern zu einem Stadtorganismus zusammenzuschließen. Hand in Hand damit muß die Frage der Durchfahrt oder Ortsumfahrung des Fernverkehrs gelöst werden. Bei beiden Problemen ist schließlich nicht nur die gegenwärtige, sondern auch die künftige Siedlungsstruktur zu berücksichtigen; nur so kann verhindert werden, daß Fern- und Nahverkehr in wenigen Jahrzehnten wieder auf dieselben Straßenzüge angewiesen sind.

Die Frage der Umlegung der Bundesstraße 17 im Leobener Stadtbereich ist von allen Planungsaufgaben nicht nur die dringlichste, sondern auch jene, die schon in nächster Zukunft Aussicht auf Verwirklichung hat, zumal Leoben kein Fremdenverkehrsort ist, der sich mit allen Mitteln gegen eine Verlegung der Ortsdurchfahrt sträuben würde. Es bestehen hierzu zwei fertige Projekte, ein älteres der Bundesstraßenverwaltung und jenes der Stadtplanung; ein drittes Projekt wird derzeit ausgearbeitet²⁶. Vorausgeschickt werden muß, daß die Führung der Bahntrasse in und um Leoben als gegeben anzusehen ist, mit Ausnahme einer projektierten Begradigung der Durchfahrtsgeleise westl. vom Bahnhof Göß, der als reiner Güterbahnhof bestehen bleiben soll.

Das Projekt der Bundesstraßenverwaltung ähnelt der Straßenführung, wie sie im Hochmittelalter vor Anlage der Gründungsstadt bestand. Die neue Trasse löst sich beim Friedhof von der Bruckerstraße, steigt am Hang des Maßenberges an und überquert auf einer Brücke die Gößerstraße, die Mur und den jenseitigen Uferweg. Auf einem Damm absteigend, erreicht die Trasse bei der Heißlstraße das heutige Niveau, wird wieder hochgezogen, übersetzt auf Kunstbauten die Bahnanlagen und erreicht die heutige Bundesstraße beim Kalk-

²⁶ Darüber einige Hinweise am Ende dieser Studie.

werk, wo auch der Anschluß der völlig neuen, westlich an Donawitz vorbeigeführten Eisenbundesstraße (Nr. 115) erfolgen soll. Diesem technisch einfachen Vorschlag, wie er ähnlich bei Dorfumfahrungen schon mehrfach angewendet wurde, haften folgende Nachteile an:

1. Die neue Trasse zerschneidet weiterhin die in starkem Ausbau begriffenen Siedlungsgebiete beim „Neunerwächter“, in Nennersdorf und Mühlthal; sie wird deshalb in naher Zukunft wieder starken Lokalverkehr mit allen Gefahrenquellen dichter Bebauung aufweisen.
2. Ähnliches gilt in geringerem Maße (da Unterführungen möglich sind) für die Trennung Waasens von Leitendorf, das ein künftiges Hauptsiedlungsgebiet darstellt.
3. Leoben ist trotz seiner Bedeutung als Wirtschafts- und Verkehrszentrum nur über drei Stellen (die beiden Enden und die Kreuzung der Heißlstraße) in die neue Trasse eingebunden.
4. Die Kreuzung mit der Heißlstraße muß infolge des starken Verkehrs, der aus Leitendorf und Göß in die übrigen Stadtteile strebt (Obus!) zu einem neutralen Punkt werden.
5. Die Umlegung der Bundesstraße 115 an den Rand von Donawitz und im weiteren Verlauf durch den Ort selbst erscheint problematisch; die derzeitige Trasse am nordöstlichen Zaun des Werkes wurde vor kurzem ausgebaut, ist fast kreuzungsfrei und wird noch längere Zeit genügen. Solange sie aber weiter verwendet wird, ist ihr Anschluß an die Umfahrungsstraße schwierig.

Das Projekt der Stadtplanung, das wie das obige mit einer Unterfahung beim „Neunerwächter“ beginnt, schließt sich eng an die Führung der Bahntrasse an. Die neue Straße übersetzt die Mur neben der Bahnbrücke, quert Judendorf im verbreiterten Bahneinschnitt, erreicht über die Südbahnstraße den Bahnhofplatz, unterfährt im Zuge der Zeltenschlagstraße die Vordernbergerstraße und erreicht die große, als Ernteland genützte Baulücke zwischen Alt- und Neu-Waasen. Dort besteht noch genügend Platz zu einer großzügigen Einbindung der Bundesstraße 115 und des von Leitendorf kommenden Straßenzuges, u. U. in Form eines Kreisverkehrs. Die Trasse überquert dann hochgezogen die dicht benachbarten Bäche, die Donawitzerstraße und die Südbahn und endet etwa am selben Punkt wie das Projekt der Bundesstraßenverwaltung. Als Vorteile seien angeführt:

1. Durch Anlehnung an die Bahnlinie wird eine weitere Zerschneidung von Siedlungsgebieten vermieden. Die Bahn und streckenweise der Fluß gewährleisten auch künftig weitgehende Freiheit von Bebauung und von Niveaukreuzungen.
2. Das Siedlungsgebiet wird an seinem Nordrand umfahren, also an einer Seite, wohin es sich vor allem wegen der Folgen des Bergbaues (Bodenbewegungen, Pingen, Schutthalde) nicht entwickeln wird.
3. Leoben wird über fünf Stellen eingebunden (die beiden Enden, ein Anschluß in Judendorf, der Anschluß am Bahnhof, das Verkehrskreuz in Waasen).
4. Es ist ein einwandfreier Anschluß der Bundesstraße 115 möglich, gleichviel, ob die Umlegung stattfindet oder nicht.

Als kritischer Punkt dieser Trasse ist der Bahnhofplatz anzusehen, wo der Verkehr zum Bahnhof (Schleife der Obuslinien) die Fernstraße kreuzt. Bei dem längst vorgesehenen Neubau des Bahnhofes wäre jedoch auch hier eine tragbare Lösung zu finden. Die Route ist außerdem fast doppelt so lang wie

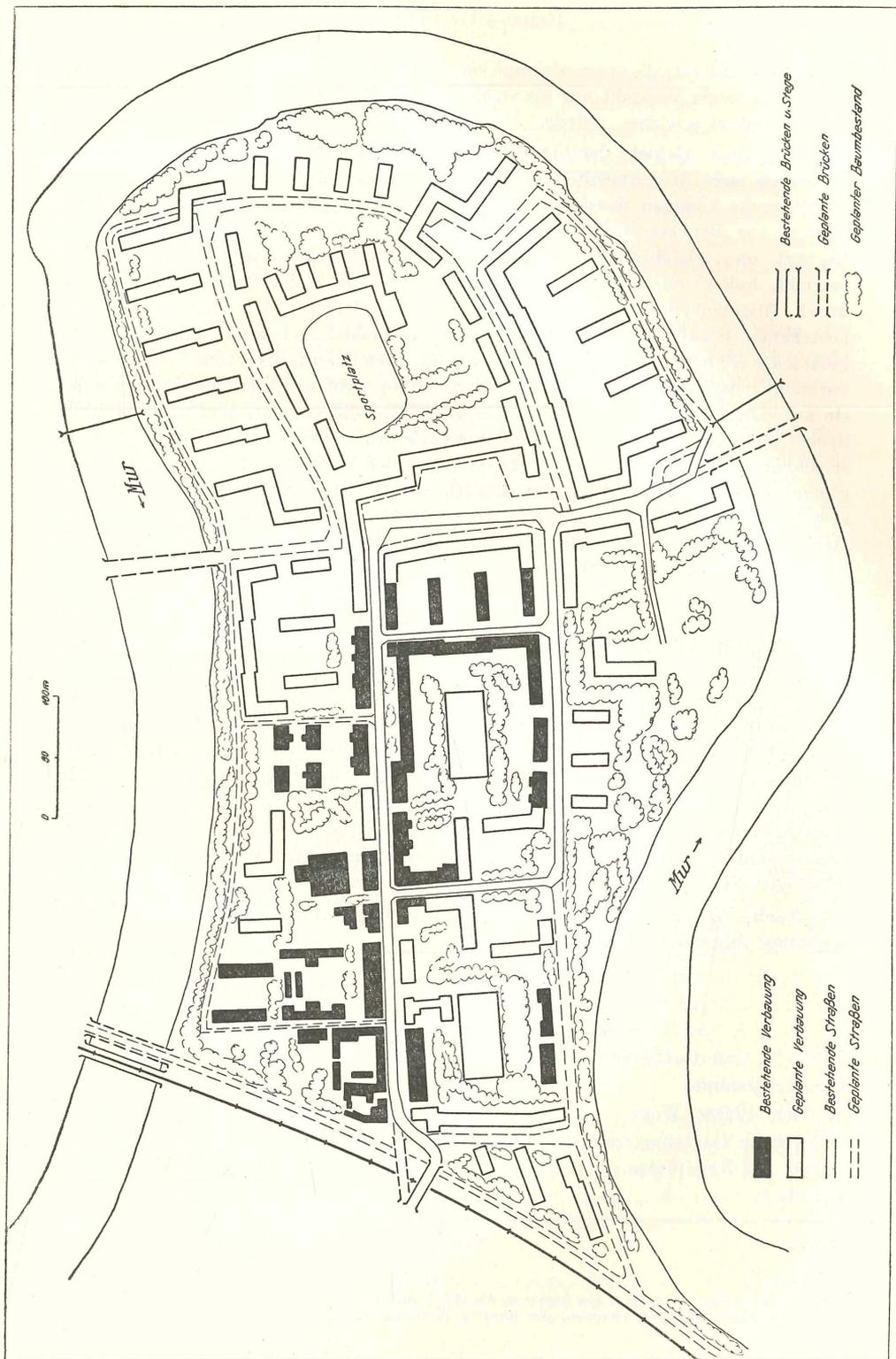


Abb. 4. Der Strukturplan für Judendorf-Süd.

jene der Bundesstraßenverwaltung (rd. 4,2 km gegen 2,4 km), wobei allerdings der weitgehende Verzicht auf Kunstbauten bei der längeren Trasse den Kostenunterschied ausgleichen würde.

Auf dem Gebiet der innerstädtischen Verkehrsplanung herrschen enge Zusammenhänge zur Strukturplanung, so daß Einzelheiten dort zur Sprache kommen werden. Ein hervorstechender Zug ist eine weitere Entlastung zur Bruckerstraße, die im neuen Siedlungsgebiet östlich vom Friedhof beginnt und gleichzeitig den besseren Anschluß des Stadtteiles Judendorf bewirkt, indem sie den sogen. Pioniersteg und die Holzbrücke beim El.-Werk durch Straßenbrücken ersetzt. Der neue Straßenzug, der sich vielfach an bestehende Straßen und Wege anlehnt, vermeidet bei aller Zügigkeit eine gestreckte Führung, die nur ein Anreiz für den Fernfahrer sein könnte, diese vermeintliche Abkürzung durch das Zentrum zu wählen. Eine neue Obuslinie soll sie am Hauptplatz an das bestehende Netz anschließen, von dem nur die Linie nach Göß wegen der dortigen Siedlungsvorhaben etwas zu verlängern ist. Hier sei daran erinnert, daß nach Elektrifizierung der Südbahn schienengleiche Übergänge für den Obus nicht mehr möglich sind; auch damit wird die Dringlichkeit dieser Verkehrslösungen betont. Der innerstädtische Verkehr wird in Zukunft zweifellos zunehmen, je mehr die Gemengelage von Fabriks- und Wohnbauten entwirrt wird²⁷.

Flächenwidmung. Das Programm für den künftigen Ausbau der Stadt enthält zunächst Vorschläge zur Sanierung und Auflockerung des Baubestandes. Die Vorsorge für Erweiterungsflächen der bestehenden Industriebetriebe bedingte manche Änderungen der gegenwärtigen Flächennutzung; weiteres Industriegelände war für die erwünschte Ansiedlung von Zusatzbetrieben vorzusehen. Der geplanten Stadterweiterung liegt eine zu erwartende Einwohnerzahl von 50.000 Menschen zu Grunde; für diese Bevölkerung mußte nicht nur Bauland, sondern auch kulturelle und soziale Einrichtungen (Schulen, Sportanlagen etc.) sowie entsprechendes Grünland bereitgestellt werden. Im Zusammenhang mit der Änderung der Durchgangsrouten erfolgte die Planung günstiger Verbindungen zwischen den bestehenden und geplanten Vierteln.

Nach Flächen aufgliedert stellen sich Flächennutzung und Flächenwidmung folgendermaßen dar:

	Nutzung: (in ha)	Widmung: (in ha)	Zuwachs in Prozenten
Gebäude- und Hofflächen	226	350	55
Industriegelände	110	160	45
Straßen, Plätze, Wege	111	130	17
Öffentliche Gartenanlagen	8	15	88
Sport- und Spielplätze	9	21	133
Friedhöfe	8	17	111
Summe	472	693	47

²⁷ Sehr wichtig erscheint ein besserer Anschluß Judendorfs ans übrige Stadtgebiet, denn dort wohnt die Masse der Bergknappen, die künftig immer mehr auf andere Arbeitsplätze übergehen werden.

Während sich bei Gebäude- und Hofflächen sowie beim Industriegelände das Verhältnis zur Summe des Baulandes nur wenig verschiebt, ist der Anteil der Verkehrsflächen künftig (19%) erheblich geringer als in der bestehenden Nutzung (23%), und das trotz Verbesserung der Verkehrsbedingungen. Im Gegensatz zur Stadtregulierung der „Gründerzeit“ ist die moderne Stadtplanung bemüht, den in Vergessenheit geratenen Unterschied zwischen Gasse und Straße wieder zu betonen. Bisher erhielten Wohngebiete durch das „Rasterschema“ meist zu viele und zu große Verkehrsflächen, während die Hauptstraßen sich als zu schmal erwiesen.

Von der Führung neuer Straßenzüge abgesehen, ergeben sich im heute verbauten Gebiet folgende wichtigere Änderungen: Das Industriegelände Donawitz wird im Nordwesten bis gegen St. Peter verlängert und im Ortsbereich durchwegs bis an die Bahnhofs- und Pestalozzistraße vorgezogen. Die weiteren werksnahen Siedlungszonen sind zur allmählichen Absiedelung bestimmt²⁸. Das Wohngebiet wird sich vorwiegend beiderseits des unteren Talbaches ausdehnen, wo noch die besten klimatischen Bedingungen bestehen. Ein vollständiges Aufgeben von Donawitz als Wohnort würde den Betrieb des Werkes erschweren, da unerwartete Ausfälle an auswärts wohnenden Arbeitern dann nicht mehr aus den in Donawitz Wohnenden gedeckt werden könnten. Die ganze Talsohle zwischen der Kirche Donawitz (Lorberaustraße) und dem Gleisdreieck (heutiger Pestalozzipark) soll als Schutzpflanzung aufgeforstet werden. Diese Grünzone geht in die große Parkfläche über, die auf dem heutigen Kleingartengelände zwischen Alt- und Neu-Waasen vorgesehen ist.

In den anderen Stadtteilen ergaben sich Änderungen vor allem durch die Beschaffung neuen Baulandes in Baulücken und an ihren Rändern; die einzelnen Strukturpläne werden noch gesondert besprochen. Leitendorf östlich der Bahn wird gegenwärtig bereits den Vorschlägen der Planung entsprechend zum Wohngebiet ausgebaut; westlich der heutigen Trasse ist, schon in Hinblick auf die vorgesehene Begradigung der Bahn, vorwiegend Industriegelände vorgesehen. Göß, das von Luftverunreinigungen weitgehend verschont ist, soll ausgedehnte neue Siedlungen angefügt erhalten. In Mühlthal ist die vorgesehene Erweiterung bereits zum Großteil verwirklicht; hier soll in der Nähe der Maßenburg ein neuer Waldfriedhof entstehen. Das Halden- und Pingengelände nordwestl. vom Seegraben soll künftig den gesamten Schlackenverstoß aufnehmen und scheidet auch deshalb als Siedlungsland aus. Der Flächenwidmungsplan ist ferner bestrebt, die heute stark divergierenden Gebäudehöhen durch Festsetzung einheitlicher Bauklassen auszugleichen. An markanten Punkten des Stadtbildes sind Überhöhungen möglich und vorgesehen.

Die neuen Siedlungsgebiete. Bodengestalt, klimatische Verhältnisse und der Flächenbedarf der Industrie verhindern in Leoben ein allseitiges randliches Wachstum. Die künftige Entwicklung der Stadt wird vor allem gegen S und E gerichtet sein. Das verschieden stark vorgesehene Wachstum der einzelnen Stadtteile geht aus der folgenden Tabelle XIII hervor:

²⁸ Abgesehen von direkten gesundheitsschädlichen Einflüssen, wird die enge Nachbarschaft von Werkswohnung und Fabrik heute als psychologisch ungünstig gewertet. Der Arbeiter soll in seiner Freizeit dem „Dunstkreis“ des Werkes entfliehen können; kürzere Pendelfahrten sind zu diesem Zwecke durchaus tragbar.

N a m e:	Wohngn. Bewohn.		Wohngn. Bewohner		Steigerung	
	1 9 5 1		(Planung)		in Proz.	
					Wohngn.	Bewohn.
Inn. Stadt	1.508	5.219	1.600	5.300	6,1	1,6
Mühltal	913	3.151	2.000	6.600	119,0	109,5
Judendorf	2.061	6.776	2.600	8.500	26,2	25,5
Waasen	1.791	5.739	2.100	6.900	17,3	20,2
Donawitz	2.731	8.287	2.800	9.200	2,5	11,0
Leitendorf	1.105	3.474	2.000	6.600	81,0	90,1
Göß	815	2.749	2.000	6.600	145,5	139,9
Leoben	10.924	35.395	15.100	49.700	38,2	39,9

Die ausgearbeiteten Strukturpläne umfassen 4 Nachbarschaftsgruppen mit eigenen Schwerpunkten; es soll auf diese Weise verhindert werden, daß sich der gesamte innerstädtische Verkehr auf ein einziges, ohnedies schon überlastetes Zentrum konzentriert. In den Schwerpunkten sind die notwendigen kulturellen und sozialen Einrichtungen der betreffenden Nachbarschaft (Schule, Einkaufszentrum, Versammlungs- und Unterhaltungsräume etc.) enthalten. Da Leobens Schulsprengel derzeit relativ ausgedehnt sind, wurden 8 neue Volksschulen vorgesehen; die Schulwege werden dadurch verkürzt, Kreuzungen der Hauptstraßen weitgehend vermieden. Allen Schulen und Kindergärten wurden Grünflächen und Spielplätze angeschlossen. Baulich treten die Schwerpunkte durch mehrgeschossige Reihenhäuser hervor; 60% der neuen Wohnungen sollen jedoch in zweigeschossigen Häusern liegen, von denen wieder die Hälfte Einfamilienhäuser sind.

Die Strukturplanung Mühltal—Brucker Straße betrifft ein Gebiet, das im Norden durch die Bahntrasse klar begrenzt wird, bereits zur Zeit der Planung teilweise bebaut war und durch Friedhof und Militärgelände nahezu zweigeteilt wird. Damit wurden zwei Schwerpunkte notwendig: Der schon bestehende Fichtlplatz östlich des Friedhofes und ein Platz mit Kirche westlich davon, nahe der geplanten Brücke nach Judendorf. Hervorzuheben sind ferner die Planung von Gewerbehöfen zur Aufnahme kleinerer Betriebe und einer Obus-Garage nahe dem östlichen Stadtrand, am Ende einer neu einzurichtenden Obuslinie. Bei nur 15% verbauter Fläche sind 1046 Wohnungen für etwa 3500 Menschen vorgesehen. Gegen den Stadtrand zu werden die Gebäudehöhen geringer, die Zeilen lösen sich in Einzelhäuser auf.

Ein Vergleich des Strukturplanes von Judendorf mit der Verbauung des Josefsfeldes zeigt sofort die grundlegenden Unterschiede: Dort starres Raster-schema der Gründerzeit, hier Anschmiegen an die Gestalt der Murschlinge, obwohl im Nordteil Straßenzüge bereits vorgezeichnet waren. Die Flußufer werden durchwegs als „Grünträger“ genützt. Da dieses Gebiet schon zum Stadtkern überleitet, beträgt die Geschoszahl 2—5. Am Brückenkopf gegen die Altstadt ist ein 10-stöckiges Bürohaus vorgesehen. Der Bebauungsgrad beträgt 25%, die Wohnungszahl (innerhalb der Murschlinge) 1415 für etwa 4500 Einwohner (siehe Abb. 4).

Der nächste Planungsraum liegt teilweise in Waasen, teils in Leitendorf, und zwar östlich der Bahn und südlich der Kärntner Straße. Auch hier war moderner Baubestand einzubeziehen, darunter die „Oberlandhalle“, in deren Nähe der Schwerpunkt inzwischen bereits entstanden ist. In der verkehrssarmen nordöstl. Ecke dieses Geländes wurde Platz für eine neue Mittelschule aus-

gewiesen. Insgesamt wurden hier 1445 Wohnungen mit etwa 5000 Bewohnern planlich untergebracht.

Das klimatisch beste Gelände am Südrande der Stadt soll vor allem der Einfamilien-Siedlung vorbehalten bleiben, wobei wieder die Geschosßzahl nach außen absinkt. Der Schwerpunkt wurde in der Nähe des Stiftes Göß angeordnet. Die Nachbarschaftseinheit umfaßt 830 Wohnungen für rund 3000 Bewohner. Bei weiterem Bedarf soll, um einem Wachstum in die Waldgräben hinein vorzubeugen, eine Satellitensiedlung bei Prettsch in Angriff genommen werden, wo wieder größere ebene Flächen in klimatisch günstiger Lage zur Verfügung stehen.

Insgesamt enthält der Strukturplan Leobens [11, II. Bd.] 4736 Wohnungen für etwa 16.000 Einwohner. Es sei daran erinnert, daß in Leoben 7106 Wohnungen mit 20.742 Bewohnern als baulich bzw. sanitär mangelhaft und 5718 Wohnungen mit 22.138 Bewohnern als überbelegt bezeichnet wurden. Angesichts dieser Zahlen wäre selbst der Bau von fast 5000 neuen Wohnungen nur als ein erster Schritt zu bezeichnen. Er würde es jedoch ermöglichen, die Bewohner baufälliger bzw. überalterter Objekte umzuquartieren und damit die Auflockerung und Sanierung der alten Stadtteile in Gang zu bringen. Hinsichtlich der Wohnungsgrößen haben die Erhebungen (siehe Abschnitt „Bevölkerung“) gezeigt, daß in Leoben größere Wohnungen als bisher gebaut werden müssen. Die Masse der neuen Wohnungen müßte mindestens 1 Zimmer und 2 Kabinette (das in Hinblick auf die Tagschläfer!) umfassen mit geräumiger Küche, Abstellraum usw. [11, I. Bd., S. 96]. Mit der Frage der Art bzw. Finanzierung dieses Wohnungsbaues hatte sich die Stadtplanung nicht zu befassen.

Ausblick. Die Planungsarbeiten wurden im Frühjahr 1955 abgeschlossen; Vorträge und eine Ausstellung machten die Öffentlichkeit mit ihnen bekannt. Schon vorher waren das Stadtbauamt und die Planungsgemeinschaft in regem Gedankenaustausch gestanden. Die Planung hatte bereits genehmigte Bauvorhaben einbezogen; neue Projekte wurden laufend dem im Entstehen begriffenen Strukturplan angegliedert. Wie ausgeführt, sind seither nennenswerte Flächen nach den Vorschlägen der Planung aufgeschlossen bzw. verbaut worden, so das Gebiet zwischen Bruckerstraße und Südbahn im östlichen Mühlthal, Leitendorf östlich der Bahn und ein kleinerer Bereich am Südrand von Göß. Dagegen war es dem Gemeinderat noch nicht möglich, den Strukturplan in seiner Gänze zu einem rechtsverbindlichen Bebauungsplan zu erheben, da hierzu eine Entscheidung über die Ortsumfahrung abgewartet werden muß. Für diese ist gegenwärtig ein drittes Projekt in Ausarbeitung, das Leoben im Süden umgeht und an Göß vorbei die alte Bundesstraße bei Hinterberg erreicht. Diese Trasse ist viel länger als jene der anderen Lösungen. Ihr offenkundiger Vorteil liegt darin, daß sie die starke Steigung des Häuselberges beseitigt; vom Standpunkt der Entwicklung Leobens aus gesehen besteht jedoch die Gefahr, daß ein künftiges Siedlungsgebiet zerschnitten wird. Die von der Planungsgemeinschaft vorgeschlagene Route kann bei weiterem Steigen der Verkehrsdichte trotzdem einmal notwendig werden, und zwar zur besseren Heranführung des Zielverkehrs und als innerstädtische Schnellverbindung.

Die Vorschläge der Planung wollen kein starres Schema sein. Sie stellen Impulse dar, die eine ungeordnete, fehlerhafte Entwicklung in geordnete Bahnen umlenken sollen. Die Verwirklichung der Pläne mag rasch oder langsam, mit oder ohne Abänderungen geschehen — wichtig ist, daß der Weg der räumlichen Ordnung einmal betreten wurde.

Literaturverzeichnis

1. Beiträge zur österreichischen Statistik, 18. Heft: Wohnort — Arbeitsort der unselbständig Berufstätigen. Wien 1956.
2. Ergebnisse der Volkszählung vom 1. Juni 1951 nach Gemeinden. Heft Steiermark. Wien 1953.
3. Ergebnisse der Haus- und Wohnungszählung vom 1. Juni 1951 nach Gemeinden. Heft Steiermark. Wien 1952.
4. ERBEN-LOEHR-RIEHL: Die österreichisch-Alpine Montangesellschaft. Wien 1931.
5. J. FREUDENTHALER: Eisen auf immerdar. Geschichte der Stadt und des Bezirkes Leoben in Kulturbildern. Leoben 1936.
6. R. LIST: Die Bergstadt Leoben. Leoben 1948.
7. M. LOEHR: Leoben. Wesen und Werden einer Stadt. Baden 1934.
8. H. RESCHENHOFER: Die Verkehrszentren der Obersteiermark. Dissertation Graz 1955.
9. Rot-Weiß-Rote Kohle. Wien 1957.
10. H. SPREITZER: Natürliche Landschaften und Lebensräume der Oberen Steiermark. OBST-Festschrift 1951.
11. Stadtplanung Leoben. Im Auftrage der Stadtgemeinde Leoben. 1. Teil: Grundlagen; 2. Teil: Auswertung der Grundlagen, Planung.
12. H. WENGERT: Die Stadtanlagen in Steiermark. Graz 1932.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1959

Band/Volume: [101](#)

Autor(en)/Author(s): Lechleitner Herwig

Artikel/Article: [Stadtentwicklung und Stadtplanung in Leoben 202-240](#)