© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Mitt. naturwiss. Ver. Steiermark	Band 101	S. 203—235	Graz 1971

Die Kärntnerstraße in Graz als Beispiel für den jüngsten Strukturwandel an einer städtischen Ausfallstraße

Von Walter Zsilincsar

Mit 7 Abbildungen und 12 Tabellen im Text und 4 Abbildungen als Beilage*

Eingelangt am 27. Februar 1971

Inhaltsübersicht

1. Einleitung und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes
2. Der Gang der Verbauung
   2. 1. Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis ca. 1955
   2. 2. Die Entwicklung seit ca. 1955
   2. 3. Gebäudetypisierung nach Physiognomie, Bauperiode und Bauzustand
3. Die Bevölkerungsstruktur
   3. 1. Bevölkerungsdichte (Einwohner je ha Nettobauland)
   3. 2. Bevölkerungsentwicklung 1967—1970
   3. 3. Altersgliederung
   3. 4. Durchschnittliche Haushaltsgröße
   3. 5. Zahl der Untervermietungen
   3. 6. Die Geburtsorte als Gliederungsmerkmal
4. Die Sozialstruktur
   4. 1. Gliederung der Wohnbevölkerung nach der wirtschaftlichen Zugehörigkeit
   4. 2. Soziale Schichtung der Berufstätigen
5. Einfluß und Bedeutung des Verkehrs
   5. 1. Öffentlicher Verkehr
   5. 2. Individualverkehr
6. Funktionale Ausstattung
   6. 1. Betriebsgliederung in Betriebsklassen und Betriebsuntergruppen
   6. 2. Betriebsstättenverteilung nach der Zahl der Beschäftigten
   6. 3. Räumliche Verteilung der Betriebsstandorte
   6. 4. Funktionsstandplätze nach Zentralitätsstufen
7. Zusammenfassung

1. Einleitung und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Straßen sind als Forschungsobjekte in der Geographie kein Novum. Von mehreren Arbeiten seien hier nur die von E. W. Hübschmann (1952), E. Lichtenberger (1963), K. Neuhaus (1930) und nicht zuletzt von H. Paschinger (1963) erwähnt. Als Reflektoren des wirtschaftlichen, sozialen und bausubstantiellen Gestaltwandels unserer Städte lenken vor allem die Verkehrswege der

* Abb. 1 als Beilage 2, Abb. 3 als Beilage 3, Abb. 4 als Beilage 4, Abb. 5 als Beilage 5.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

zentralen Geschäftsbezirke die Aufmerksamkeit auf sich. Nun spielt sich aber auch an den Rändern unserer Großstädte ein Wandlungsprozeß ab, der besondere Beachtung verdient und auch erfährt. Betrachtete man bisher dieses Phänomen mehr großräumig, so stoßen neuere Arbeiten zu den einzelnen Zellen in diesem breiten Gürtel ständiger Veränderung vor, um die Gründe für die hier zu beobachtenden Erscheinungen aufzuspüren. Dazu gehören beispielsweise die Untersuchungen F. SCHAFFERS (1968), H. FISCHERS (1961) und W. MATZKES (1959) oder die Luftbildauswertung von Stadtrandgebieten (W. DUCKERT 1965, J. DODT 1969). Es mag in diesem Zusammenhang verwundern, warum den städtischen Ausfallstraßen als Leitlinien des Verkehrs und Wegbereitern räumlicher Ausdehnung bislang nicht mehr Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Die Ausfallstraßen stellen einen empfindlichen Pegel nicht nur der sichtbaren räumlichen Expansionstendenzen unserer Städte dar, sondern sie fungieren auch bis zu einem bestimmten Grad als Indikatoren der wirtschaftlichen, ja selbst der sozialen und demographischen Gesamtsituation eines städtischen Gemeinwesens.

Bei der Kärntnerstraße handelt es sich um ein ca. 6 km langes ungefähr NE—SW verlaufendes Straßenstück, welches, an der westlichen Gürtelstraße (Eggenbergergürtel) beginnend, bis an die südliche Stadtgrenze reicht. Von dort führt sie als Packer Bundesstraße (70) ins weststeirische Braunkohlenrevier Voitsberg—Köflach und weiter über den Packsattel nach Klagenfurt.

2. Der Gang der Verbauung

2.1. Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis ca. 1955.

Für die Bauentwicklung entlang der Kärntnerstraße zwischen den beiden Weltkriegen war vor allem im nördlichen stadtnahen Drittel die spontane Siedlungstätigkeit auf parzellierten Ackerflächen charakteristisch. Kleinsiedlungshäuser und einfach gehaltene Ein- und Zweifamilienhäuser, zum Teil in schablonenhafter Gleichförmigkeit von einem Baumeister errichtet, kennzeichneten das physiognomische Bild. Zahlreiche Parzellen waren selbst im Abschnitt bis zum Kapellenwirt unbebaut und wurden als Wiesen oder Obstgärten genutzt. Dazwischen gab es noch größere Ackerflächen. Heute ist dieser Bereich weitgehend industriell bzw. gewerblich genutzt. Im Abschnitt südlich des Kapellenwirtes bis zur Stadtgrenze überwog mit Ausnahme einzelner direkt an der Straße errichteter Objekte und im Ortsgebiet von Straßgang noch die rein landwirtschaftliche Nutzung. Immerhin zeigt der Kataster von 1942, wie auch hier die Parzellierung von Ackerland für die Einzelhausverbauung von N nach S fortschreitet. Im Gebiet südlich des Kapellenwirtes liegt vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges die Kampfzone zwischen städtisch verändernder und ländlich beharrender Kulturlandschaft, wobei die weitesten Vorstöße der Stadt in den suburbanen Gürtel naturgemäß entlang der Ausfallstraßen vor sich gehen, und zwar immer schon geraume Zeit vor dem Zeitpunkt, da die Stadt flächig nachzurücken beginnt.

Die unmittelbare Nachkriegszeit hatte keine einschneidenden baulichen Veränderungen zur Folge. H. BOBEK und E. LICHTENBERGER (1966, S. 202) konnten für die Wiener Ausfallstraßen seit Ende des Zweiten Weltkrieges drei Abschnitte verschiedener baulicher Umgestaltung nachweisen. Der erste, unmittelbar an den Stadtrand anschließende Abschnitt mit vorwiegend Übergangsnutzungen (Lagerplätze, Industrieanlagen, Schrebergärten, Behelfs- und Kleinhausgebiete etc.) erlebt eine äußerst intensive Neubautätigkeit. Daran schließt eine Zone ehemals wilder Siedlungen an, die heute ebenfalls einer qualitatav höher stehenden Nutzung zugeführt wird, zumal bei der allgemein zu beobachtenden

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Baulandverknappung die an den Hauptausfallstraßen gelegenen Grundstücke beträchtlich an Wert gewonnen haben. Der am weitesten ins Umland vorstoßende dritte Abschnitt zeigt noch teilweise ein Beharren ländlicher Bodennutzung. Zahlreiche brache Ackerflächen deuten aber darauf hin, daß man sie entweder aus Gründen der Bodenspekulation zurückbehält oder, daß sie sich bereits im Besitz gewerblicher bzw. industrieller Unternehmungen befinden, die hier noch preis- und verkehrsgünstige Reserveflächen erwerben. Trifft die sich entlang der Hauptverkehrsbänder linear ausweitende Stadt dabei auf alte Dorfkerne, so erfahren diese nicht nur eine Umgestaltung ihrer Bausubstanz, sondern auch ihres Sozialgefüges durch den sozialen Habitus neu zuziehender Bevölkerungsschichten. Handels-, Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen gehobener Zentralität erfassen den häufig an der Durchzugsstraße gelegenen Ortskern insbesondere der in unserem Gebiet verbreiteten Straßendörfer, wodurch jener „zu einem neuen Kristallisationspunkt wachsender Wohnsiedlungen wird" (H. Fehre 1950, S. 336).

Der Generalbebauungsplan Groß-Graz des Stadtbauamtes aus dem Jahre 1947 sieht für die an die Kärntnerstraße grenzenden Grundstücke im wesentlichen eine Wohnverbauung vor. Interessant ist die geplante Verlegung des Straßganger Ortskernes in die Nähe des Bahnhofes der Graz-Köflacher-Bahn (GKB), um dadurch die Durchzugsstraße zu entlasten. Dieses Projekt wurde jedoch nie realisiert. Eine weitere, die Verkehrsplanung sehr wesentlich beeinflussende Maßnahme sah die Auflassung der Trasse der GKB vor. Nutzungsvorschläge für den aufgelassenen Teil des Bahnkörpers sind im Plan nicht enthalten. Der Industrie werden nur zwei kleine Areale unmittelbar am Beginn der Kärntnerstraße zwischen Gürtel und Südbahn im N bzw. hart an der Stadtgrenze im S vorbehalten.

Neben diesen das Untersuchungsgebiet im besonderen betreffenden Vorschlägen muß auch auf die allgemeinen Gesichtspunkte des Generalbebauungsplanes Groß-Graz von 1947 hingewiesen werden, da sich daraus nicht nur für die Detailplanung sehr wesentliche Aspekte ergeben, sondern gleichzeitig ein Einblick in die Planungsgesinnung der Zeit gewährt wird. Als grundlegendes Ziel erblickte man nach R. Haueisen (1948, S. 155) die „richtige Überleitung der Wohnungsbauten mit umgebenden Grünanlagen zu den eingemeindeten Ortskernen mit ihren Ortschaften". Eine wesentliche Aufgabe der radialen Hauptausfallstraßen hätte dabei darin bestanden, die dichteren Baumassen der Umgebungsgemeinden bei Berücksichtigung ihrer Verkehrsfunktion organisch mit dem gründerzeitlichen Zwischenring diskontinuierlicher Stadterweiterungen, um einen Terminus von H. Fehre (1966, S. 221) zu gebrauchen, zu verknüpfen. Daß dabei gleichzeitig die Forderung nach Berücksichtigung der Schönheiten der Blickpunkte erhoben wird, sollte uns in der gegenwärtigen nüchternen, zweckorientierten Zeit etwas zu denken geben. Mit Recht verlangt U. Toschi (1966, S. 435), dem Stadtrand ein signifikantes Äußeres zu geben, das nicht nur dem Charakter der von ihm umschlossenen Stadt, sondern auch dem ästhetischen Anspruch entspricht, welcher in seiner Funktion des Empfangens, Aufnehmens und Koordinierens begründet liegt.

2.2. Die Entwicklung seit ca. 1955

Die Jahre nach 1955 brachten ein beträchtliches Anschwellen der privaten Bautätigkeit in den städtischen Randzonen. Die Wachstumsintensität verlagert sich immer mehr in den zirkumurbanen Außengürtel, der sowohl von der Stadt her, als auch vom Umland Zustrom erhält.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

An den Ausfallstraßen kommt es vor allem im stadtnahen Teil nur noch zu einem Schließen restlicher Baulücken durch Errichtung von Einfamilienhäusern und gewerblich genutzten Bauwerken. Dabei ist ein bedeutsamer funktionaler und physiognomischer Wandel zu beobachten. Infolge des in den letzten Jahren sprunghaft angestiegenen lokalen Individualverkehrs und der gleichfalls beträchtlichen Zunahme des regionalen und überregionalen Fernverkehres verlieren Parzellen an städtischen Ausfallstraßen wegen der starken Lärm- und Staubentwicklung sowie Luftverunreinigung und Geruchsbelästigung durch die Auspuffgase der Kraftfahrzeuge immer mehr an Attraktivität für die private Kleinsiedlungstätigkeit. Diese wendet sich daher in der Regel von den radialen Hauptverkehrsträgern ab und trägt, in Anpassung an die jeweiligen Bodenpreise, entweder zu einem Auffüllen der bisher wenig besiedelten toten Winkel zwischen den Radialstraßen bei oder dringt noch weiter ins Umland vor, wo die Grundstücksangebote preislich niedriger liegen.

Die Zahl der bebauten Parzellen an der Kärntnerstraße erhöhte sich von 148 (1942) auf 152 (1952), 178 (1960, d. i. + 17,1 %) bzw. 214 im Jahre 1970. Das entspricht gegenüber 1960 einem Zuwachs von 20,2 %, gegenüber 1952 von 40,8 % also nahezu einer Verdoppelung der bebauten Grundstücke (s. Tab. 1).

Tab. 1: Veränderung der Besitzverhältnisse bei bebauten Parzellen

Jahr	1952	1960	1970
bebaute Parzellen	152	178	214
Eigentümer:			
privat	144	162	194
Stadtgemeinde	4	5	5
Land	—	—	1
Bund	1	2	2
Vereine, Verbände	—	—	2
Gesellschaften	2	5	8
Kirche	4	4	2

	1952—1960	1960—1970
Veränderung der Besitzverhältnisse bei bebauten Parzellen	19 = 12,5 %	104 = 58,4 %
davon durch Übergabe od. Erbschaft innerhalb des Familienverbandes	2 = 0,1 %	37 = 20,8 %

Interessant an obiger Aufstellung sind weniger die Veränderungen im Grad der Verbauung, als vielmehr der Wandel in den Besitzverhältnissen, dies umso mehr, als davon aufgrund des vorherrschenden Bebauungstypus fast ausschließlich Bewohner von Ein- und Zweifamilienhäusern betroffen sind. Die Zahlen lassen daher grobe Rückschlüsse auf die räumliche Mobilität der Einzelhausbewohner entlang einer städtischen Hauptausfallstraße zu. Immerhin ergaben die aufschlußreichen sozialwissenschaftlichen Untersuchungen neuer suburbaner Großwohnsiedlungen, wie sie K. Zapf, K. Heil & J. Rudolph (1969, S. 211) durchführten, daß z. B. in Münchener Stadtrandsiedlungen sich trotz allgemein hoher Seßhaftigkeit ein Drittel bis ein Fünftel der dortigen Bewohner mit Umzugsgedanken trägt.

Neue Stadtrandsiedlungen erweisen sich demnach als Durchgangsstationen

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

einer äußerst mobilen Gesellschaft (F. SCHAFFER 1969, S. 758). Es muß aber nochmals vermerkt werden, daß die oben zitierten Erfahrungen in neuen Großwohnsiedlungen gewonnen wurden, bei welchen natürlich andere Voraussetzungen gelten, als bei Einzelhaussiedlungen der Zwischenkriegszeit, noch dazu, wenn diese von Hauptverkehrslinien durchschnitten werden. Daß aber innerhalb eines Jahrzehnts (1960—1970) 37,6 % aller Einfamilienhäuser ihren Besitzer wechselten (zählt man die Änderungen durch Übergabe oder Erbschaft innerhalb des Familienverbandes dazu, so weit sich dies eruieren ließ, sind es sogar 58,4 %) ist zweifellos bemerkenswert.

Der starke Besitzwechsel bei Ein- und Zweifamilienhäusern scheint zudem ein Phänomen der jüngsten Vergangenheit zu sein, denn er betrug für den Zeitraum von 1952—1960 nur 12,4 % (bzw. 12,5 %).

Der Fortschritt der Bebauung seit 1955 führt auch zu einem entscheidenden Eingriff in die bislang recht einheitliche Physiognomie der Straße durch die Errichtung einer Wohnhochhausanlage auf den ehemaligen Dietzscholdgründen. Bis jetzt wurden ein 21- und ein 10-geschoßiges Wohnobjekt fertig gestellt. Der Bebauungsvorschlag für dieses ausgedehnte Areal zwischen Grillweg—Kärntnerstraße und Autobahnzubringer sieht weiters zwei 15-geschoßige und drei 10-geschoßige Wohnhäuser, drei 1-geschoßige Trakte für Geschäfte und gewerbliche Einrichtungen, eine Kirche, einen Kindergarten sowie ausgedehnte Abstellflächen für Pkw, Grünflächen und einen großen Fußgängerbereich vor.[1])

Um die mehr oder minder unkontrollierte Bauentwicklung im Vorfeld der Stadt in geordnete Bahnen zu lenken, werden detaillierte Flächennutzungspläne erstellt. Solche Bebauungs- und Nutzungsvorschläge sind aber nur dann sinnvoll, wenn sie eine gesetzliche Verankerung erfahren, da ohne eine solche der unkontrollierten Siedlungstätigkeit kaum Einhalt geboten werden kann. Die baulich-funktionale Sanierung solcher „wilder" Siedlungen im weitesten Sinne ist nach R. WURZER (1970, S. 253) zwar aus sozialen Gründen unerläßlich, aus ökonomischen Überlegungen aber nur dann vertretbar, wenn sie gleichzeitig mit einer intensiveren Nutzung des Baulandes und einer damit verbundenen Umgestaltung der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur erfolgt. In diesem Zusammenhang verdient die Auffassung von I. GALLOWITSCH (1948, S. 165 f.) über Wert und Unwert von Bebauungsplänen nach wie vor Beachtung. Bebauungspläne verlieren ihre Gültigkeit, wenn sich die Außeneinflüsse, welche zur Zeit ihrer Erstellung wirksam waren, ändern. Ihre Fortführung ist dann sowohl vom wirtschaftlichen als auch städteplanerischen Standpunkt grundlegend neu zu bewerten. Dazu ein konkretes Beispiel: Im Kreuzungsbereich des im Bau befindlichen Autobahnzubringers mit der Kärntnerstraße, der im Generalbebauungsplan Groß-Graz des Jahres 1947 bereits fest stand, befanden sich damals auf einem Rechteck von 600 × 1500 m Seitenlänge, mit der Straßenkreuzung etwa im Zentrum, 77 Gebäude (fast durchwegs Einfamilienhäuser). Im Jahre 1963 zählte man hier bereits 227 Objekte, gleichfalls überwiegend Einfamilienhäuser. Ein beträchtlicher Teil des unverbauten Areals ist Bauerwartungsland, während es 1947 noch Rohbauland darstellte.

---

1) lt. Unterlagen des Stadtplanungsamtes des Magistrates Graz.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

2.3. Gebäudetypisierung nach Physiognomie, Bauperiode und Bauzustand

Eine geschlossene Darstellung dieses Fragenkomplexes gibt die Abb. 1. Sie ist das Ergebnis einer Kartierung des Verfassers im Jänner 1971.[2])

Tab. 2: Häufigkeit des Auftretens bestimmter Gebäudetypen in %

Kleinsiedlungshaus	8,9
Einfaches Ein- und Zweifamilienhaus	40,5
höherqualifiziertes Ein- und Zweifamilienhaus*	9,9
Einfamilienhaus im Bungalowstil	0,6
Mehrfamilienhaus	13,5
Bauerngehöft**	5,4
Baracke oder Behelfsheim	0,9
Öffentliche Gebäude, Ausstellungs- und Verkaufslokale, Industriegebäude und Werkstätten, Lagerräume	19,1
Kiosk	1,2

* Zur Beurteilung wurde auch die Garten- und Zaungestaltung herangezogen (gepflegter Ziergarten, gemauerte Einfahrten, kunstvolle Zäune).

** Als Bauerngehöfte wurden auch solche gezählt, die trotz Funktionswandels ihren ehemaligen bäuerlichen Charakter noch besonders gut erkennen lassen.

Tab. 3: Bauzustand nach dem äußeren Eindruck (Häufigkeit der Merkmale in %):

Neuere Fassadenumgestaltung, Um- oder Zubauten	6,7
Rohbau	1,9
Guter bis sehr guter Bauzustand	58,5
Durchschnittlicher Bauzustand*	28,7
Schlechter Bauzustand**	4,2

* Verblichene Färbelung, leicht abbröckelnder Verputz, einzelne leichte Sprünge im Gemäuer, leichte Schäden in der Dachhaut.

** Stark abbröckelnder Verputz, deutliche Sprünge im Gemäuer, stärkere bis sehr starke Schäden in der Dachhaut.

Das Ein- und Zweifamilienhaus ist der überwiegende Gebäudetyp an der Kärntnerstraße. Mehrfamilienhäuser treten als Ausläufer der geschlossenen Verbauung im nördlichsten Straßenabschnitt auf und als neues Element in Form von Eigentumswohnhochhäusern privater Siedlungsgenossenschaften im Mittelteil. Der Typ der bäuerlichen Gehöfte konzentriert sich verständlicherweise im Straßganger Dorfkern. Nach der Geschoßzahl überwiegt eindeutig das ein- bis eineinhalbgeschoßige (bei ausgebautem Dachgeschoß) Einzelhaus in offener Bauweise.

Der Bauzustand, welcher bis zu einem gewissen Grad auch den sozialen Habitus repräsentiert, muß durchaus als gut bis sehr gut bezeichnet werden. Gebäude durchschnittlichen oder schlechten Bauzustandes sind am häufigsten in den ältesten Siedlungsteilen der Straße. Dazu gehören der Abschnitt zwischen Gürtel und Südbahn mit Gebäuden aus der Bauperiode von 1828 bis

[2]) Die Untersuchung wurde über die Stadtgrenze hinaus bis zum Ortsende von Seiersberg ausgedehnt. In Einzelfällen finden auch nicht unmittelbar an der Kärntnerstraße gelegene Gebäude Berücksichtigung, um einige Funktionsstandorte in ihrem Nahbereich nicht vernachlässigen zu müssen.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

1872, einige Einzelhäuser im mittleren Straßendrittel aus der Zeit von 1872 bis 1913 sowie insbesondere der dörfliche Bereich von Straßgang mit einzelnen Gebäuden, die schon vor 1827 errichtet wurden, größtenteils aber aus der Zeit zwischen 1873 und 1913 stammen (lt. Magistrat Graz, Stadtplanungsamt: Städtebauliche Entwicklung der Bauflächen von 1827—1966).

3. Die Bevölkerungsstruktur

Den demographischen Merkmalen und ihren Veränderungen innerhalb eines bestimmten Zeitraumes kommt bei stadtgeographischen und raumplanerischen Untersuchungen ein hoher Aussagewert zu. Ihre Kenntnis ermöglichte es, eine „aktive Raumordnungspolitik" (G. MÜLLER 1970, S. 44) zu betreiben, anstatt die räumlichen Entwicklungsprozesse einem konzeptlosen Ablauf zu überlassen. Die in der Folge angeführten Daten über die Bevölkerungsstruktur basieren auf der Auswertung der Haushaltslisten für die Jahre 1967 und 1970.

3. 1. Bevölkerungsdichte (Einwohner je ha Nettobauland)

Die Bevölkerungsdichte ist entlang der gesamten Kärntnerstraße dem Verbauungstypus entsprechend gering. Sie liegt bei der Mehrzahl der an die Straße grenzenden Zählsprengel zwischen 1—49. Lediglich die ältesten Teile des zwischenkriegszeitlichen Kleinsiedlungsgebietes weisen Dichtewerte zwischen 50 und 99 auf. Das gilt auch für den Kern des Dorfes Straßgang, wo mit 100 bis 199 im Jahre 1965 die höchsten Dichtewerte erreicht wurden. Heute liegen die Maximalwerte allerdings bei dem im Bau befindlichen Großwohnprojekt auf den ehemaligen Dietzscholdgründen. Hier dürften Werte um 300 erreicht werden.

3. 2. Bevölkerungsentwicklung 1967—1970

Bedingt durch das zur Verfügung stehende Quellenmaterial konnte der demographische Wandel nur für einen mittelfristigen Zeitraum von 3 Jahren bestimmt werden. Es zeigt sich aber, daß auch hieraus wertvolle Erkenntnisse gewonnen werden können, denen außerdem ein hoher Akutialitätsgrad zukommt.

Die Wohnbevölkerung der Kärntnerstraße betrug 1967 1190 Personen. Wären bis 1970 nicht die beiden Wohnhochhäuser Nr. 212 und Nr. 226 bezugsfertig geworden, hätte es 1970 einen Bevölkerungsverlust von 80 Personen (—6,7 %) auf 1110 gegeben. Dies ist einigermaßen erstaunlich, durchmißt die Straße doch fast in ihrer ganzen Länge den Wachstumsgürtel der Stadt. Die bereits mehrfach zitierten, für Anrainer unliebsamen Begleiterscheinungen von Hauptausfallstraßen könnten hiefür freilich eine plausible Erklärung abgeben. Es bleibt abzuwarten, wie sich dieser Umstand auf die Bewohner der im Entstehen begriffenen Großwohnsiedlung auswirkt. Rechnet man die 470 Bewohner der beiden neuen Hochhäuser der Bevölkerungszahl von 1970 hinzu, so ergibt sich eine Gesamteinwohnerzahl von 1580, d. i. gegenüber 1967 +390 Personen oder +32,8 %.

3. 3. Altersgliederung

Der Altersaufbau der Wohnbevölkerung entspricht für die Jahre 1967 und 1970 ohne die beiden neuen Hochhäuser ziemlich genau dem Grazer Durchschnitt des Jahres 1968. Auch dies überrascht, wenn man bedenkt, daß die Straße zum überwiegenden Teil einen der „jugendlichen" Grazer Stadtbezirke

durchquert, wo in den ausgedehnten Eigenheimsiedlungen der Nachkriegszeit eher die mittleren Altersschichten überwiegen. Dieses Bild ergeben selbst die Durchschnittswerte für den Bezirk Straßgang: 65,3 % zwischen 18 und unter 65 Jahren und nur 11,4 % mit 65 und mehr Jahren. An der Kärntnerstraße waren dagegen 1967 14,1 % 65 Jahre und älter, 1970 (ohne Hochhäuser) 14,7 Prozent. Deutlich sind an den entsprechenden Altersspyramiden (Abb. 2 a—b) die schwache Basis, die kriegsbedingten Bevölkerungsverluste, die starke Präsenz der Gruppe der über 55 jährigen auszumachen. Ebenfalls markant ausgeprägt ist der Frauenüberschuß bei den hohen Jahrgängen (s. auch Tab. 4).

T a b. 4: Altersgliederung

Altersgruppen in Jahren		1967		1970 ohne Hochh.		% 1967	1970 nur Hochh.		1970 mit Hochh.		% 1967	1968 Graz insg. XVI	
		Zl.	%	Zl.	%	+	Zl.	%	Zl.	%	+	%	%
bis 14	m	107		104			89		193				
	w	97		99			73		172				
	zus.	204	17,1	203	18,3		162	34,5	365	23,1	78,9	16,2	19,3
14 — unter 18	m	31		34			8		42				
	w	26		23			9		32				
	zus.	57	4,8	57	5,1		17	3,6	74	4,7	29,8	4,0	4,0
18 — unter 65	m	378		336			127		463				
	w	383		347			141		488				
	zus.	761	64,0	683	61,5	—10,2	268	57,0	951	60,2	25,0	64,5	65,3
65 und mehr	m	61		61			7		68				
	w	106		102			16		118				
	zus.	167	14,1	163	14,7	— 2,4	23	4,9	186	11,8	11,4	15,3	11,4
ubk.	zus.			4	0,4				4	0,2			
	zus.	1190	100,0	1110	100,0	— 6,7	470	100,0	1580	100,0	32,8	100,0	100,0
	m	578		537			231		768				
	w	612		573			239		812				

Quelle: Haushaltslisten 1967, 1970

Statist. Jb. Stadt Graz, 1968

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

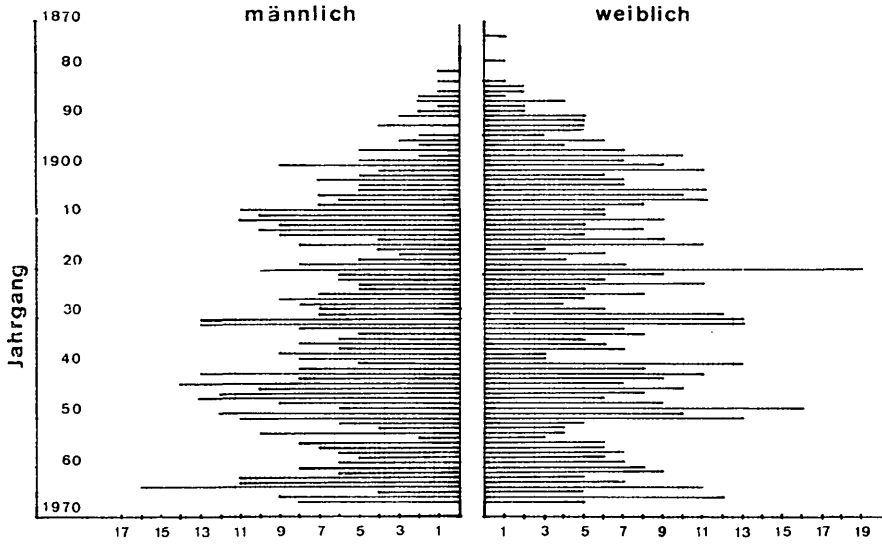


Abb. 2 a: Altersgliederung Kärntnerstraße 1967.

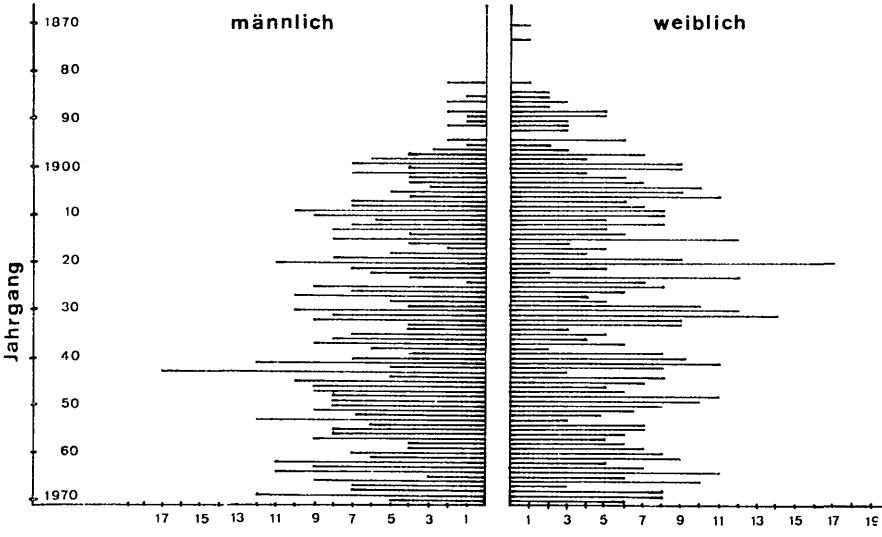


Abb. 2 b: Altersgliederung Kärntnerstraße 1970 (ohne Hochhäuser Nr. 212 und 226).

Analysiert man demgegenüber den Altersaufbau der zwei neuen Eigentumswohnhochhäuser gesondert, so ergibt sich ein ganz anderes Bild. Die 65- und Mehr-jährigen machen nur 4,9 % aus, die 18- unter 65 jährigen 57 %, die Kinder bis zu 14 Jahren dagegen 34,5 % (Abb. 2 d). Es ist klar, daß dadurch auch die altersmäßige Gesamtsituation an der Kärntnerstraße für 1970 verändert wird (Abb. 2 c). Sie nähert sich nun weitgehend dem Bezirksdurchschnitt, von dem sie nur durch einen höheren Anteil der unter 14 jährigen bzw. gerin-

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

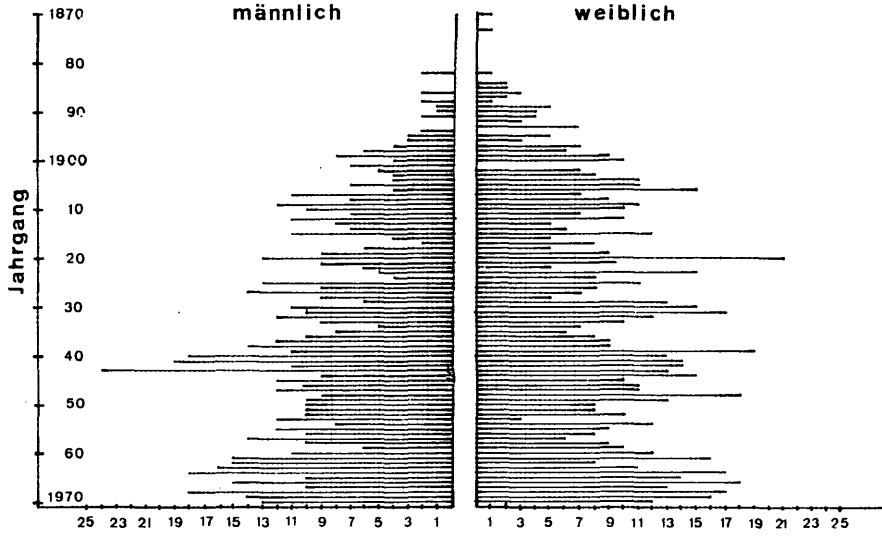


Abb. 2 c: Altersgliederung Kärntnerstraße 1970 (einschließlich der Hochhäuser Nr. 212 und 226).

geren Prozentsatz der 18- unter 65 jährigen abweicht. Allein durch die beiden neuen Großwohnhäuser erhöhte sich die Einwohnerzahl entlang der Kärntnerstraße gegenüber 1967 um ein Drittel. Die Zahl der Kinder bis 14 Jahre stieg um 78,9 %.

Die Bereiche mit dem niedrigsten Durchschnittsalter liegen heute ca. im mittleren Straßendrittel, wo neben den Wohngroßbauten auch mehrere Einfamilienhäuser neu entstanden sind. Die stärkste Überalterung ist dagegen in den gründerzeitlichen Wohnbauten und der ehemaligen Lazarettkaserne im nördlichsten Abschnitt sowie im Straßganger Dorfkern zu verzeichnen. Es herrscht folglich eine ziemlich gute Übereinstimmung mit dem Alter der Bausubstanz.

3. 4. Durchschnittliche Haushaltsgröße

Tab. 5: Haushaltsgröße

Personen pro Haushalt (Hh.)	1967			1970 ohne Nr. 212/226			1970 mit Nr. 212/226			1970 Nr. 212/226		
	Hh.	Pers.	%	Hh.	Pers.	%	Hh.	Pers.	%	Hh.	Pers.	%
1	95	95	8,0	115	115	10,4	138	138	8,7	23	23	4,9
2	131	262	22,0	123	246	22,2	149	298	18,9	26	52	11,0
3	90	270	22,7	71	213	19,2	97	291	18,4	26	78	16,6
4	62	248	20,8	53	212	19,1	90	360	22,8	37	148	31,5
5	36	180	15,1	37	185	16,6	57	285	18,0	20	100	21,3
6	17	102	8,6	18	108	9,7	26	156	9,9	8	48	10,2
7	2	14	1,2	2	14	1,3	5	35	2,2	3	21	4,5
8	1	8	0,7	1	8	0,7	1	8	0,5	—	—	—
9	—	—	—	1	9	0,8	1	9	0,6	—	—	—
11	1	11	0,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zus.	435	1190	100,0	421	1110	100,0	564	1580	100,0	143	470	100,0

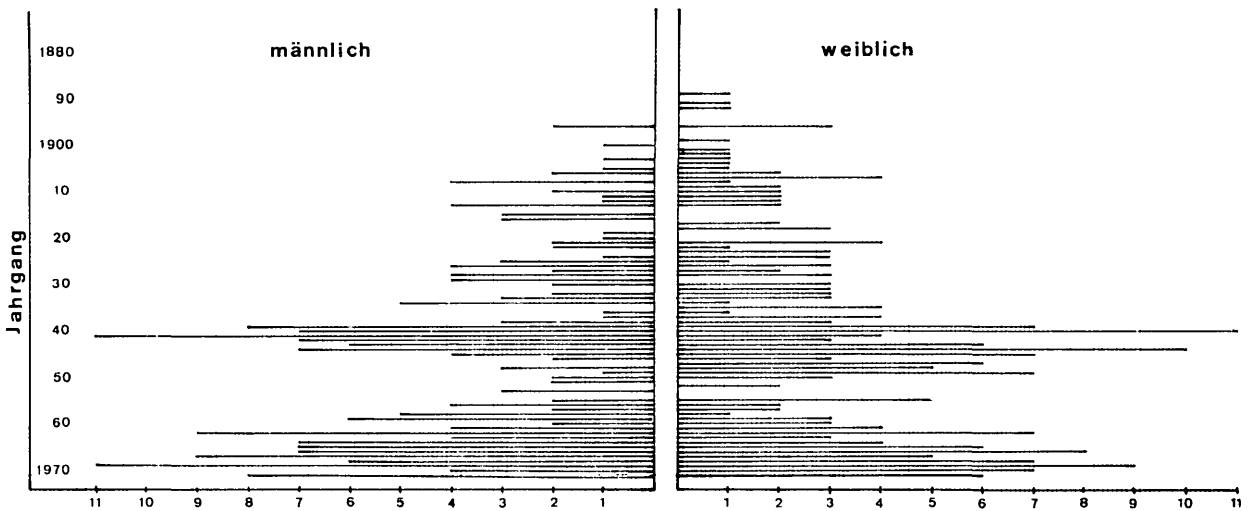


Abb. 2 d: Altersgliederung Hochhäuser Kärntnerstraße Nr. 212 und 226.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Bei insgesamt 435 Haushalten im Jahre 1967 betrug die durchschnittliche Haushaltsgröße 2,7 Personen. Sie veränderte sich bis 1970 (2,6) kaum, läßt man wiederum die beiden Hochhäuser außer acht. Bei deren Berücksichtigung erhöht sie sich allerdings aufgrund der dortigen Durchschnittsgröße (3,3) auf 2,8 Personen pro Haushalt. Diese Werte sind für eine Einfamilienhausverbauung ziemlich niedrig. Immerhin lebten 1967 30 % der Wohnbevölkerung in Ein- und Zweipersonenhaushalten, im Jahre 1970 (ohne Hochhäuser) waren es sogar 32,6 Prozent. Dagegen machte ihr Anteil in den neuen Hochhäusern nur rund die Hälfte (15,9 %) dieses Wertes aus. Die größeren Haushalte (ab 6 Personen) umfassen durchwegs nur mehr rund 10 % der Gesamtbevölkerung, obwohl im Bereich des Dorfes Straßgang noch einige landwirtschaftliche Betriebe anzutreffen sind. Dort befanden sich sowohl 1967 als auch 1970 etwa zwei Drittel aller Haushalte mit 6 und mehr Personen. Die meisten Ein- und Zweipersonenhaushalte trifft man in den stadtnahen Mehrfamilienwohnhäusern sowie in den älteren zwischenkriegszeitlichen Kleinsiedlungshäusern der Bauperiode 1914—1937 an, wogegen in den aus der Zeit unmittelbar vor dem Zweiten Weltkrieg und den Fünfzigerjahren stammenden Ein- und Zweifamilienhäusern des mittleren Abschnittes die Drei- und Vierpersonenhaushalte vorherrschen. Die Vierpersonenhaushalte sind in den beiden Hochhäusern, wo sie ca. ein Viertel aller Haushalte ausmachen, zahlenmäßig am stärksten vertreten.

Recht aufschlußreich ist gerade für ein Kleinsiedlungsgebiet die Zahl der Haushalte pro Haus. Im Jahre 1967 waren für 183 Häuser Haushaltslisten ausgefüllt worden, d. h., daß bei 435 gezählten Haushalten 2,4 Haushalte auf ein Haus entfallen bzw. 6,5 Personen. Solche Durchschnittswerte, für sich allein genommen, sagen nicht sehr viel aus, erst bei genauerer Aufgliederung und wenn man Verbauungstypus, Altersaufbau, Haushaltsgröße etc. mit in Betracht zieht, gewinnen sie an Wert. So beherbergten 1967 drei Viertel aller Häuser (75,9 %) nur ein bis zwei Haushalte und bloß 15 Gebäude 6 und mehr Haushalte (8,2 %).

Tab. 6: Zahl der Haushalte pro Haus 1967—1970

Zl. d. Haushalte/Haus	Häuser			
	Zl. 1967	%	Zl. 1970	%
1	93	50,8	94	50,5
2	46	25,1	45	24,2
3—5	29	15,9	34	18,3
6—10	9	4,9	7	3,8
11—20	6	3,3	3	1,6
über 20	—	—	3	1,6
Häuser zus.	183	100,0	186	100,0

Im Vergleich zu 1967 ist für das Jahr 1970 sowohl bei den kleinen als auch bei den größten Mehrfamilienhäusern eine leichte Zunahme zu verzeichnen, die sich jedoch auf die Bevölkerungszahl kräftig auswirkte. Die durchschnittliche Zahl der Haushalte pro Haus erhöhte sich auf 3,0, jene der Einwohner pro Haus sogar auf 8,4.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

3.5. Zahl der Untervermietungen

Untervermietungen bestimmten vor allem in den ersten Nachkriegsjahren die Wohnungssituation unserer Städte. Damals war von der Wohnungsnot in erster Linie die durch die Kriegseinwirkungen in Mitleidenschaft gezogene alteingesessene Stadtbevölkerung betroffen. Heute wird ein guter Teil der Wohnungsnot von außen in die Städte getragen, durch Migrationen aus dem Zustromgürtel der Großstadt. So stellt H. FEHRE (1966, S. 237) fest, daß es vor allem erst kurzfristig zugewanderte Personen sind, die sich zunächst als Untermieter in der Stadt niederlassen, um von dieser Position aus in der Folge einen Dauerwohnsitz in Stadtnähe ausfindig zu machen. Dieser ermöglicht dann entweder ein Nachkommen der am alten Wohnort zurückgebliebenen Familienangehörigen oder ist Ausdruck der Gründung eines eigenen Hausstandes.

Im Jahre 1970 lebten in der Kärntnerstraße insgesamt 73 Personen in Untermiete, davon waren 9 Rentner und Pensionisten, 10 Studenten, 9 Gastarbeiter und 45 (61,6 %) hauptsächlich Arbeiter (14) und Angestellte (31) bzw. Angehörige anderer Berufe (14). Von den 45 Arbeitern und Angestellten sind mehr als die Hälfte (31) Männer. Zudem handelt es sich größtenteils um alleinstehende Personen, denn es sind 35 ledig bzw. geschieden.

Betrachtet man die beiden Hochhäuser wieder gesondert, so finden sich dort trotz ihres kurzen Bestehens bereits 11 Untermieter. Hier scheinen die genügend großen Wohnungen — wobei 49 d. i. ein Drittel aller Haushalte nur 1—2 Personen umfassen — sowie die hohen finanziellen Belastungen, welche Eigentumswohnungen gerade in den ersten Jahren mit sich bringen, Anreiz wenigstens für eine zeitweilige Untervermietung zu sein.

3.6. Die Geburtsorte als Gliederungsmerkmal

Tab. 7: Geburtsorte der Wohnbevölkerung 1967—1970

Geburtsort, -land	1967		1970		1970		1970	
	Pers.	%	ohne Hh.	%	mit Hh.	%	nur Hh.	%
Graz	593	49,8	577	52,0	854	54,0	277	59,2
Bez. Graz-Umgeb.	68	5,7	59	5,3	70	4,4	11	2,3
übrige Steiermark	293	24,6	275	24,8	375	22,6	82	17,4
übriges Österreich	107	9,0	91	8,2	137	8,7	46	9,8
Jugoslawien	66	5,6	58	5,2	74	4,7	16	3,4
übriges Ausland	43	3,6	31	2,8	68	4,3	37	7,9
ubk.	20	1,7	19	1,7	20	1,3	1	—

Wenn auch Geburts- und Herkunftsort sicherlich nicht in allen Fällen identisch sind, so ist eine Gliederung der Bevölkerung nach Geburtsorten zur Feststellung des langfristigen Zuzugs doch einigermaßen vertretbar. Sie ergibt zunächst einen recht hohen Anteil von nicht in Graz Gebürtigen (1967: 50,2 %; 1970: 46,0 %). Nicht ganz ein Drittel stammt aus der übrigen Steiermark, wobei der Bezirk Graz-Umgebung eine auffallend geringe Rolle spielt. Die heutigen Randgemeinden der Stadt, insbesondere gegen das sich nach S öffnende Grazer Feld hin, erfahren gegenwärtig selbst einen bedeutenden Bevölkerungszuwachs. Die gute Erschließung der zirkumurbanen Zone mit Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs, die enge sozioökonomische Verflechtung mit der benachbarten Großstadt und der hohe Stand der Motorisierung erlauben es heute der Bevölkerung innerhalb des weiteren Agglomerationsbereiches der Großstadt

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

einen städtischen Arbeitsplatz anzunehmen, ohne dabei eine Verlegung des bisherigen Wohnsitzes mit- bzw. nachvollziehen zu müssen. Zuzüge aus weiter entfernten Gemeinden der Steiermark sind dagegen, soferne sie primär die Arbeitsplatzsuche und nicht andere Motive zur Ursache haben, naturgemäß mit dem Wunsche nach einer dauerhaften Niederlassung am Arbeitsort verknüpft, um die Unannehmlichkeiten langen Tagespendelns bzw. Wochenpendelns auszuschalten. Unter den aus den übrigen österreichischen Bundesländern gebürtigen Bewohnern dominieren die angrenzenden Bundesländer Kärnten, Niederösterreich mit Wien und Burgenland. Bei den im Ausland Geborenen ragen die Jugoslawen (hauptsächlich aus der ehemaligen Untersteiermark), Deutsche und Bewohner aus Staaten der alten Donaumonarchie heraus.

4. Die Sozialstruktur

4.1. Gliederung der Wohnbevölkerung nach der wirtschaftlichen Zugehörigkeit

Über die Schwierigkeiten, welche sich, abgesehen von Unzulänglichkeiten des Datenmaterials bei Berufsgruppenbildungen ergeben, wurde schon viel geschrieben (vgl. H. SCHÄFER 1968, S. 300 ff.). Sie gelten auch in unserem Falle.

Die Gliederung der Wohnbevölkerung der Kärntnerstraße nach Wirtschaftsabteilungen weicht in einigen Punkten vom Grazer Durchschnitt ab (leider waren nur die Werte für 1961 als Vergleichsbasis verfügbar). Der Gruppe Industrie und Gewerbe gehören, dem städtischen Durchschnitt entsprechend, etwas mehr als ein Drittel aller Bewohner an. Merklich stärker vertreten ist darunter das Hotel- und Gastgewerbe. Das ist aus der mit der allgemeinen Verkehrsfunktion der Kärntnerstraße zusammenhängenden größeren Zahl von Einrichtungen des Gastgewerbes verständlich. Während unter der Grazer Gesamtbevölkerung schon an zweiter Stelle die Rentner und Pensionisten folgen (1961: 23,7 %), liegen in der Kärntnerstraße Handel und Verkehr noch vor dieser Gruppe. Die Angehörigen Freier Berufe sind dagegen geringer vertreten. Der Sektor Öffentlicher Dienst entspricht dem Durchschnitt und von gewisser Bedeutung ist auch noch die Landwirtschaft im Bereich des ehemaligen Dorfes Straßgang, obgleich sie sowohl absolut als auch relativ einen Rückgang verzeichnet.

Im Vergleich zwischen 1967 und 1970 — bei außer acht lassen der neuen Hochhäuser — erscheint eine Gewichtsverlagerung bei der Landwirtschaft bzw. Industrie und Gewerbe zu Gunsten der Sektoren Handel und Verkehr bzw. Freie Berufe bemerkenswert. Daß die beiden Hochhäuser nicht nur aufrißmäßig das Gefüge des Straßenzuges verändern, sondern auch hinsichtlich der Berufszugehörigkeit der Wohnbevölkerung, beweisen die Unterschiede in den Sparten Öffentlicher Dienst (1970: 22,7 % mit den Hochhäusern bzw. 6,1 % ohne Hochhäuser), Rentner und Pensionisten (10,2 % bzw. 18,6 %) sowie Handel und Verkehr (27,9 % bzw. 21,4 %).

Was die Verteilung der Angehörigen der einzelnen Wirtschaftsabteilungen auf den Gesamtstraßenzug anbelangt, so ist zunächst die Konzentration der Landwirtschaft auf den stadtfernsten Teil der Straße im alten Dorfbereich Straßgang am offenkundigsten. Hier sind weiters das Gastgewerbe und der Öffentliche Dienst relativ stark repräsentiert. Nicht so klar liegen die Verhältnisse bei den anderen Wirtschaftsabteilungen. Besonders viele Pensionisten und Rentner leben im nördlichen stadtnahen Straßendrittel, vorwiegend in den

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Tab. 8: Wirtschaftliche Zugehörigkeit der Wohnbevölkerung[3)]

Wirtschaftsabteilung Erwerbstätige	1967		1970 ohne Hochh.		1970 mit Hochh.		1970 nur Hochh.		1961 Graz*
	Zl.	%	Zl.	%	Zl.	%	Zl.	%	%
Land- und Forstwirtschaft									
Unselbst. Erwerbstät. (U)	13		4		4				
Selbständige (S)	8		11		11				
Erhaltene (E)	21		17		17				
zus.	42	3,5	32	2,9	32	2,9			1,4
Industrie u. Gewerbe									
U	230		184		234		49		
S	34		40		42		3		
E	166		161		230		69		
zus.	430	36,1	385	34,7	506	32,1	121	25,8	34,0
davon Hotel- u. Gastgew.									
U	34		42		45		3		
S	11		10		10				
E	17		20		23		3		
zus.	62	5,2	72	6,5	78	5,0	6	1,3	2,1
Handel u. Verkehr									
U	144		133		193		59		
S	8		19		27		9		
E	89		86		149		63		
zus.	241	20,3	238	21,4	369	23,3	131	27,9	18,2
Freie Berufe									
U+S	38		44		62		18		
E	23		52		71		19		
zus.	61	5,1	96	8,7	133	8,4	37	7,9	9,3
Öffentl. Dienst									
U	53		44		88		44		
E	44		24		86		62		
zus.	97	8,2	68	6,1	174	11,0	106	22,5	9,0
Haushaltung									
U	15		22		27		5		
E			3		8		5		
zus.	15	1,3	25	2,3	35	2,2	10	2,1	0,9
unbekannt ohne Betr. Ang.	87	7,3	59	5,3	76	4,8	17	3,6	3,5
Rentner u. Pensionisten	217	18,2	207	18,6	255	16,1	48	10,2	23,7
zus.	1190	100,0	1110	100,0	1580	100,0	470	100,0	100,0

* Ergebnisse d. Volkszählung vom 21. März, 1961, Steiermark, Wien, 1964, S. 9.

3) Die Feststellung der wirtschaftlichen Zugehörigkeit erfolgte aufgrund der Angabe des Betriebes, in dem die Beschäftigten lt. Eintragung in die Haushaltslisten tätig waren. Im übrigen gelten die vom Österr. Statist. Zentralamt zu den Volkszählungsergebnissen 1961 gegebenen Erläuterungen. Die weitere Untergliederung wurde etwas modifiziert, sodaß sie z. T. auch Auskunft über die Art der Teilnahme am Erwerbsleben (Berufstätige, Erhaltene) z. T. über die Stellung im Beruf (Selbständige, Unselbständige) gibt.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

gründerzeitlichen Mehrfamilienhäusern, aber auch im mittleren Straßendrittel in den Landhäusern der Jahrhundertwende und den Kleinsiedlungshäusern der frühen Zwischenkriegszeit. Der Sektor Industrie und Gewerbe ist besonders zahlreich im Bereich der aus den Dreißigerjahren stammenden Ein- und Zweifamilienhäuser anzutreffen, doch finden sich hier auch viele Angehörige von Handels- und Verkehrsberufen, sowie der größte Teil der Gruppe Freie Berufe. Selbst dieser bewußt schematisierte Gliederungsversuch erlaubt es, trotz der Heterogenität der den Straßenzug bewohnenden Bevölkerungsschichten Straßenabschnitte auszugliedern, die sich durch einen überdurchschnittlichen Besatz bestimmter Merkmale auszeichnen. Das macht natürlich eine eindeutige Funktionstypisierung des Gesamtstraßenzuges besonders schwierig. Sie wird auch dann nicht einfacher, wenn man als weiteres Merkmal die soziale Schichtung einführt. Immerhin erlaubt sie, neue Perspektiven zur Komplettierung des Gesamtbildes zu eröffnen.

4.2. Soziale Schichtung der Berufstätigen

Die Kärntnerstraße ist als Ausfallstraße nicht das Ergebnis einer planmäßigen Anlage, wie z. B. in Graz die Elisabethstraße als östlicher Ausfallweg. Sie stellt vielmehr ein gewordenes Band spontaner Bautätigkeit in stetiger Resonanz der allgemeinen Wachstumstendenzen und Wachstumsphasen der Großstadt dar. Demzufolge vermittelt sie auch heute noch den Eindruck des Unfertigen, Werdenden. Ihre Attraktivität als Wohnstraße ist im ständigen Sinken begriffen. Dafür sprechen mehrere Faktoren: der seit 1967 sprunghafte Anstieg

Tab. 9: Soziale Schichtung der Berufstätigen 1970[4])

	1970 ohne Hh. Zl.	%	1970 mit Hh. Zl.	%	1970 nur Hh. Zl.	%
I Soziale Grundgruppe						
Rentner und Pensionisten	207	27,0	255	25,0	48	19,0
alleinst. berufst. Frauen	18	2,3	18	1,8	—	—
Arb. Hilfsarb. Lehrlinge	190	24,8	239	23,4	49	19,4
zus.	415	54,1	512	50,2	97	38,4
II Soziale Mittelgruppe						
Facharbeiter	39	5,1	56	5,5	17	6,8
mittl. Ang. u. Beamte	153	19,9	236	23,2	83	32,9
kleinere u. mittl. Selbst.	49	6,4	59	5,8	10	4,0
Selbst. in d. Landw.	11	1,4	11	1,0	—	—
zus.	252	32,8	362	35,5	110	43,7
III Soziale Obergruppe						
Leitende Ang. u. Beamte	18	2,4	34	3,4	16	6,4
Freie Ber. (Selbständige)	13	1,7	23	2,3	10	4,0
gr. Selbst. u. Unternehmer	10	1,3	12	1,2	2	0,8
zus.	41	5,4	69	6,9	28	11,2
ohne Berufsangabe	59	7,7	76	7,4	17	6,7
Summe	767	100,0	1019	100,0	252	100,0

[4]) Als Gliederungsprinzip verwendeten wir das Berufsgruppenschema von F. SCHAFFER (1968, S. 57). Es mußte für unsere Zwecke leicht modifiziert und durch die Gruppen der Selbständigen in der Landwirtschaft in der sozialen Mittelgruppe und der größeren Selbstständigen und Unternehmer in der sozialen Obergruppe ergänzt werden.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

des Besitzwechsels bei Einfamilienhäusern, die „Verkommerzialisierung" in der Gebäude- und Parzellennutzung, der enorme Anstieg des Straßenverkehrs, der Bevölkerungsrückgang — sieht man von den neuen Großwohnhäusern ab — und die gleichfalls unter dieser Einschränkung feststellbare Tendenz zur Überalterung der Wohnbevölkerung.

Klammern wir die beiden Hochhäuser vorerst wieder aus, so zeigt sich, daß mehr als die Hälfte der Werktätigen an der Kärntnerstraße der sozialen Grundgruppe angehören, unter welcher die Rentner und Pensionisten den stärksten Anteil ausmachen. Neben den Arbeitern und Lehrlingen, die etwa ein Viertel aller Werktätigen stellen, gibt es noch 2,3 % alleinstehende berufstätige Frauen (d. s. mehr als Selbständige in der Landwirtschaft), freiberuflich Tätige bzw. größere Selbständige und Unternehmer. Regional betrachtet leben fast alle alleinstehenden berufstätigen Frauen im verbauungsmäßig ältesten stadtnahen Straßendrittel, ebenso die Rentner und Pensionisten. Die Gruppe der Arbeiter verteilt sich dagegen ziemlich gleichmäßig über die gesamte Straßenlänge, ist aber vergleichsweise stärker in den stadtrandnahen Bereichen anzutreffen.

Der sozialen Mittelgruppe ist rund ein Drittel der Berufstätigen zuzurechnen. Es überwiegen die mittleren Angestellten und Beamten, welche besonders zahlreich im nördlichen und mittleren Straßendrittel — etwa bis zum Kapellenwirt — anzutreffen sind. Auf ihre Initiative ist ja im wesentlichen die zwischenkriegszeitliche private Bautätigkeit in diesem Abschnitt zurückzuführen. Ebenfalls in diesem Bereich wohnt die Mehrzahl der kleineren und mittleren Selbständigen, während die Selbständigen in der Landwirtschaft erwartungsgemäß im dörflichen Siedlungsgebiet Straßgangs ansässig sind. Von den Facharbeitern lebt der weitaus größte Teil in den stadtnächsten Gebäuden.

Mit nur 7,7 % aller Berufstätigen ist die soziale Obergruppe unter der Bewohnerschaft beteiligt. Es sind zumeist leitende Angestellte und Beamte, die ähnlich wie die freiberuflich Tätigen, größeren Selbständigen und Unternehmer vorwiegend die höher qualifizierten Einfamilienhäuser zwischen Südbahnunterfahrt und Grillweg bewohnen. Gegen den Stadtrand hin sind sie dagegen kaum anzutreffen.

Fassen wir kurz zusammen, so ergibt sich als allgemeiner Gesamteindruck der Bevölkerungsverteilung nach sozialen Kriterien ein merkliches soziales Gefälle gegen den Stadtrand hin. Allerdings gilt die Einschränkung, daß auch die randlich auslappende gründerzeitliche Verbauung im N ein deutliches Überwiegen der sozialen Grundgruppe erkennen läßt.

Ganz anders geartet als die Sozialstruktur der lockeren Einzelhausverbauung ist jene der modernen Wohnhochbauten. Hier gehören 43,7 % (gegenüber 32,8 %) der Berufstätigen der sozialen Mittelgruppe an — in der überwiegenden Zahl mittlere Angestellte und Beamte — und 11,2 % (gegenüber 5,4 %) der obersten Sozialgruppe. Nur 19,4 % (gegenüber 24,8 %) sind Arbeiter, Hilfsarbeiter oder Lehrlinge. Unter den Pensionisten befinden sich gleichfalls viele, die früher eine höhere soziale Rangstufe einnahmen. Ferner liegt der Prozentsatz der Berufstätigen von der Gesamtwohnbevölkerung mit 43,4 % erheblich unter dem für die restliche Kärntnerstraße errechneten Wert von 50,4 %; er ist auch niedriger als im Bezirk Straßgang (49,5 %) bzw. der Grazer Durchschnitt (52,7 %).

5. Einfluß und Bedeutung des Verkehrs

Dem System des linearen Netzwerks der Verkehrswege und der Versorgungsleitungen kommt bei allen Fragen der zweidimensionalen Gliederung des Raumes in Flächen für Wohnen, Arbeiten, Erholung und Landwirtschaft vor-

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

rangige Bedeutung zu (H. Stosberg 1962, S. 137). Das ständige Vordringen der städtischen Wohnfunktion in die peripheren Zonen erlegt den radialen Verkehrsbändern neben der Bewältigung des Fernverkehrs eine zusätzliche schwere Bürde auf. Da diese Straßen innerhalb des Agglomerationsgebietes stets durch mehr oder minder locker verbautes Gebiet führen und zudem meist auch für den ruhenden Verkehr und den lokalen Zubringerverkehr ohne größere Beschränkungen zugänglich sind, bieten sie aufgrund des starken und regelmäßig fließenden Verkehrsstromes erhöhten Anreiz für die Ansiedlung kommerzieller oder gewerblicher Funktionen, die über die tägliche Bedarfsdeckung der Anrainer hinausgehen. Straßen sind daher nach H. Schiller (1970, S. 248) primär gesellschafts- und wirtschaftspolitisch relevante Bestandteile der Infrastruktur eines Raumes und erst in zweiter Linie technische Bauwerke.

5.1. Öffentlicher Verkehr[5)]

Nach H. Schmid (1958, S. 26 ff.) ist zwischen drei verschiedenen Arten von aus einem Zentrum ausstrahlenden Autobuslinien zu unterscheiden: Lokallinien, Regionale Linien und Internationale Linien. An der Bewältigung des Beförderungsaufkommens des durch die Kärntnerstraße führenden öffentlichen Verkehrs beteiligen sich folgende Institutionen:

1. Autobusse der Post: 5 Werktagskurspaare
2. Autobusse der Eisenbahnen (GKB): 25 Werktagskurspaare
3. Private Autobusunternehmungen: 18 Werktagskurspaare
4. Autobusse der Grazer Verkehrsbetriebe (GVB)

Hauptaufgabe des lokalen Autobusverkehrs ist die verkehrsmäßige Bedienung der im zentralstädtischen Einflußbereich gelegenen Ortschaften. Er ist in erster Linie auf die Bedürfnisse des Berufs- und Geschäftsverkehrs ausgerichtet und übersteigt in der Regel selten 45 km Entfernung vom Zentrum.

Wichtigster Träger des werktätigen Lokalverkehrs durch die Kärntnerstraße ist die ca. 8 km lange Autobuslinie 0/2 Jakominiplatz — Seiersberg der GVB. Das Stadtzentrum ist vom Endpunkt in Seiersberg gerade noch innerhalb der 30 Minuten Isochrone (Fahrtzeit, mittlere Wartezeit, Fußwegzeit innerhalb des Haltestelleneinzugsbereiches von 500 m) erreichbar.

Die regionalen Autobuslinien stellen die Verbindung zu weiter entfernten Ortschaften des Inlandes dar, wobei ihre Länge bei Jahreslinien bis zu ca. 180 km, bei Saisonlinien bis zu ca. 290 km erreichen kann. Durch die Kärntnerstraße verlassen 2 regionale Postautobuslinien nach Judenburg bzw. Klagenfurt die Stadt Graz. Die internationalen Linien haben auf die tägliche Verkehrsbelastung keinen Einfluß.

Insgesamt passieren somit außer den Autobussen der GVB an Werktagen 48 Kurspaare die Kärntnerstraße. Um eine Entlastung des öffentlichen Straßenverkehrs herbeizuführen, wäre im Sinne von H. Thiele (1965, S. 586) eine Steigerung des Eisenbahnvororteverkehrs durch die GKB in Betracht zu ziehen, zumal die beiden Haltestellen Webling und Straßgang das neue Siedlungsgebiet im Süden von Graz gut erschließen.

5.2. Individualverkehr

Das gegenwärtige und zukünftige Verkehrsvolumen der Kärntnerstraße wurde anläßlich der Erstellung des Generalverkehrsplanes für Graz genau erfaßt.

Nach Fertigstellung des in Bau befindlichen Autobahnzubringers rechnet

5) Quelle: Amtl. Österr. Kursbuch, Teil 2, Kraftfahrlinien, Wien, 1970.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

man für die Kärntnerstraße mit einem Frequenzrückgang von 8900 Pkw-Einheiten in Gürtelnähe bzw. 4200 Pkw-Einheiten an der Stadtgrenze pro 12-Stunden-Tag (7,00—19,00 Uhr) auf 1833 Pkw-Einheiten in beiden Richtungen. Sie wird dann nur noch für den Binnenverkehr von Bedeutung sein. Dagegen soll die neue Stadtschnellstraße von rund 6000 Pkw-Einheiten befahren werden. Eine zusätzliche Frequenzsteigerung ist bei der Realisierung des Planes zu erwarten, den Zubringer als Teilstück der im Planungsstadium befindlichen Phyrnautobahn zu verlängern und durch das ganze westliche Stadtgebiet zu führen (Mag. Graz: Straßen- und Brückenbauamt, 1959).

Das Problem des Einflusses von Schnellstraßen auf den Stadtorganismus ist ziemlich neu und noch wenig untersucht (vgl. E. M. Horwood & R. R. Boyce, 1969). Es gilt dabei in erster Linie alle jene Faktoren zu erfassen, die der Erstellung eines direkten Bezugsschemas von Ursachen und Wirkungen die größten Schwierigkeiten bereiten. R. E. Murphy (1962, S. 480) erblickt diese Schwierigkeiten vor allem in den Wandlungen, die das innerstädtische Geschäftsleben betreffen, in den möglichen Auswirkungen auf Bodenpreise und Landnutzung sowie in Änderungen der Belastungsverhältnisse des städtischen Verkehrsnetzes. Insbesondere dort, wo solche Stadtschnellstraßen bei Wahrung einer guten Zugänglichkeit relativ nahe an das Stadtzentrum heranführen, wird die Frage des Pro und Kontra besonders akut. Die mögliche negative Beeinflussung durch Lärm, Luftverschmutzung, Grundablöse etc. der in einem solchen Fall zwangsläufig in Mitleidenschaft gezogenen Bevölkerung der durchschnittenen Wohngebiete muß noch vor der endgültigen Planung in einen ressentimentfreien Bezug zu den erhofften positiven Auswirkungen gebracht werden, wie z. B. Umsatzsteigerung im zentralen Geschäftsbezirk oder Erleichterung sowohl für binnenstädtischen als auch Durchzugsverkehr.

6. Funktionale Ausstattung

Die funktionale Ausstattung der radialen Ausfallstraßen muß unter verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet werden. Physiognomische Typisierungen mittels Schaufensterlänge und Schaufensterindex, wie sie zur Feststellung des Ranges von Geschäftsstraßen Anwendung finden, erweisen sich im Bereich der lockeren suburbanen Verbauung und vielfältigen Parzellennutzung als wenig brauchbar. Die Standorte der einzelnen Funktionen und zentralen Einrichtungen differieren nicht nur hinsichtlich ihrer Zugehörigkeit zum Handels-, Gewerbe- oder Dienstleistungssektor, sondern in viel stärkerem Maße bezüglich des jeweiligen Grades ihrer Zentralität d. h. der Art und Größe ihres Einzugsbereiches.

Der Umstand, daß sich der gewaltige physiognomische und funktionale Umschichtungsprozeß im zirkumurbanen Bereich vielerorts unter Beibehaltung des altüberkommenen Wegenetzes abspielt, stellt die Planungsämter und kommunalen Behörden heute vor nahezu unlösbare Probleme. Die Rolle der Motorisierung bei der funktionalen Umstrukturierung von Geschäftsstraßen speziell seit 1955 unterstreicht auch S. Nieuwolt (1966, S. 31). Das Privatfahrzeug erleichtert einerseits den Transport größerer Warenmengen und kommt so den Einkaufsgewohnheiten in modernen Supermärkten entgegen, andererseits bietet es die Möglichkeit, Besorgungen des gehobeneren Bedarfes in Hauptgeschäftszentren zu tätigen, wo das Angebot naturgemäß reichhaltiger ist, zumindest aber eine bessere Vergleichsmöglichkeit besteht, als in einzelnen spezialisierten Läden von Nebengeschäftsstraßen.

Der Wahl des Standortes kommt speziell bei den Detailhandelsgeschäften eminente Bedeutung zu. Ein schlechter Standort kann oft selbst durch ein quali-

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

tativ hochwertiges und reichhaltiges Warensortiment nicht wett gemacht werden. Zudem ist jeder Markt etwas Dynamisches und somit wird auch der Standort, um mit D. RICHTER (1969, S. 10) zu sprechen, als durch das „Ergebnis der arbeitsteiligen Betätigung des Menschen im Raum objektivierte geographische Funktion" ständig von wirtschaftlichen und sozialen Kräften beeinflußt.

6.1. Betriebsgliederung in Betriebsklassen und Betriebsuntergruppen

Die Zahl der Handels-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe in der Kärntnerstraße erhöhte sich zwischen 1952 und 1967[6] um 33 oder 30,2 % von 109 auf 142. Dabei vollzog sich der stärkste Zuwachs erst im letzten Jahrzehnt, denn zwischen 1952 und 1961 betrug er nur 7 Betriebe oder 6 %, zwischen 1961 und 1967 aber 26 Betriebe oder 18,3 %. Viel interessanter als dieser rein zahlenmäßige Zuwachs sind die Veränderungen, welche die einzelnen Betriebsklassen und Betriebsuntergruppen während desselben Zeitraumes erfuhren (Tab. 10).

Die einst dominierende Landnutzung an der Ausfallstraße, die Landwirtschaft, spielt heute nur noch eine kümmerliche Rolle, was die Zahl der Betriebe anbelangt. 1952 zählte man noch 4 Gärtnereien (3,7 % aller Betriebe), 1967 nur mehr eine (0,7 %)! Bedeutender freilich ist nach wie vor das Ausmaß der landwirtschaftlich genutzten Flächen, aber auch sie weichen immer mehr dem Druck der expandierenden Stadt und sind heute schon durchwegs als Bauerwartungsland anzusprechen.

Die Betriebe des sekundären Sektors wählten ihren Standort an der Ausfallstraße zunächst vorwiegend deshalb, weil sie dort nicht nur verkehrsgünstige, sondern auch billige und ihrem Raumbedarf entsprechende Grundstücke vorfanden. Diese Prämissen gelten aber nur so lange, als keine wesentliche Verknappung des Grundstückangebotes infolge der nach außen wachsenden Stadt eintritt.

Immer häufiger kann heute auch in der Kärntnerstraße die Tendenz beobachtet werden, die Funktion des produzierenden Gewerbes durch die des Handels zu ergänzen. Neben der traditionellen Verbindung der Fleischereien und Bäckereien mit einem Verkaufsgeschäft seien erwähnt: Kfz-Mechanik und Gebraucht- oder Neuwagenhandel, Tapezierer und Möbelhandel, Elektroinstallateur und Elektrogerätehandel. In der Verknüpfung jener beiden Funktionsbereiche erblickt W. WENERT (1970, S. 1167 f.) insofern neue Aspekte für die Raumordnungspolitik, als dadurch gerade die mittleren selbständigen Geschäftsleute und Gewerbetreibenden gegenüber der Konkurrenz von Großunternehmen gestärkt werden. Außerdem ist zu bedenken, daß in einer Zeit stärkster Konzentrationsbestrebungen den kleinen und mittleren Einzelhandels-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben wegen ihrer größeren Bereitschaft zur räumlichen Streuung eine wichtige Aufgabe auf dem Gebiet der Nahversorgung zukommt.

Von den 142 Betrieben des Jahres 1967 bestanden nur 55 (38,7 %) bereits im Jahre 1952 (Besitzerwechsel bzw. Standortverlagerung innerhalb der Kärntnerstraße sind hiebei nicht berücksichtigt). Am beständigsten erwiesen sich folgende Einrichtungen; in Klammer die Werte für 1967: Gesundheitswesen 6 (8), Lehr-, Bildungs- und Unterhaltungswesen 2 (3), Verkehr 6 (9) und Baubetriebe 4 (7).

Die bedeutendsten Veränderungen spielten sich jedoch auf dem Sektor des Handels ab. Hier bestanden von 51 Betrieben (1967) nur 13 bereits im Jahre

[6]) Die Ergebnisse der Betriebszählung vom 31. 12. 1970 des Statistischen Amtes beim Magistrat Graz waren bei Abschluß der Arbeit noch nicht zugängig.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Tab. 10: Betriebsgliederung in Betriebsklassen und Betriebsuntergruppen 1952/53—1967

Betriebsklasse	1952/53		1961		1965		1967	
	Betriebe							
	Zl.	%	Zl.	%	Zl.	%	Zl.	%
Land- u. Forstwirtschaft								
Gärtner	4		2		1		1	
Ackerbau			2		1			
zus.	4	3,7	4	3,4	2	1,7	1	0,7
Techniker und verwandte Berufe								
Luftheizung							1	
zus.							1	0,7
Steingewinner und -bearbeiter								
Sand- u. Schottergew.	1							
Steinmetz	1		1		1			
Betonwarenerzeugung			1					
zus.	2	1,8	2	1,7	1	0,8		
Baubetriebe								
Bauunternehmung	1		1					
Glaser	1		1		1		1	
Maler u. Anstreicher	1		1		2		2	
Brunnenmacher	1		1		1		1	
Techn. Baubüro			1		1		1	
Zimmerer	2		2		2		1	
Straßen- u. Tiefbau			1		1		1	
zus.	6	5,5	8	6,9	8	6,7	7	4,9
Eisen- und metallbearb. Betriebe, Elektriker								
Spengler (Auto)	2		3		3		4 (—1)	
El. Installation			1		1		2	
Kfz. Mechaniker	2		4		3		4	
Metallwarenfabrik							1	
Maschinenservice							1	
Installation			1		1		2	
Schlosser	3		1		1		1	
Fahrzeugbau			1		1		1	
Mechaniker	1							
Schmiede	2		2		1			
zus.	10	9,2	13	11,2	11	9,2	16	11,3
Holzverarbeitende u. a. Betriebe								
Tischler	7		3		3		4	
Holzwarenerzeugung							1	
Möbelerzeugung							1	
Tapezierer					1		1	
Faßbinder	1							
Wagner	1		1		1			
zus.	9	8,3	4	3,4	5	4,2	7	4,9

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Betriebsklasse	1952/53		1961		1965		1967	
	Betriebe							
	Zl.	%	Zl.	%	Zl.	%	Zl.	%
Graphische Betriebe								
Druckerei			1		1		2	
Photograph	1		1					
zus.	1	0,9	2	1,7	1	0,8	2	1,4
Nahrungs- u. Genußmittelhersteller								
Bäcker	4		2		2		2	
Fleischer	7		6		4		4	
Selcher	1							
Konsum			2		2		2	
zus.	12	11,0	10	8,6	7	5,8	8	5,6
Hotels und Gaststätten								
Jugendherberge					1		1	
Buffet u. Espresso			3		6		7	
Gasthaus	9		9		8		7	
zus.	9	8,3	12	10,4	15	12,5	15	10,7
Handel und Büros								
Kfz. Bedarf							1	
Tankstelle	2		2		2		7	
Kfz. Reifen							3	
Kfz. Handel (neu u. gebr.)			2		6		15	
Tabaktrafik	3		2		2		2	
Bau- u. Brennstoffe	1		1		2		2	
Möbel			1		1		2	
Handelsvertreter			1		2		1	
Marktfierant			1		1		1	
Lebenmittel u. Gemischtw.	8		7		8		7	
Großkücheneinrichtung							1	
Maschinenhandel (Land)			2		2		2	
Textilwaren (u. Kurzw.)			1		1		1	
Drogerie u. Parfümerie	1		2		2		2	
Großhandel					1		1	
Flaschenschank			1		1		1	
Elektrogeräte							1	
Haushaltsgeräte, Glas und Porzellan	1		1		1		1	
Galanteriewaren	1							
Hausierer u. Wanderh.	1							
Kanditenhandel	1							
Landesprodukte	3							
Schuhhandel	2							
Spirituosen	1							
alkoholfr. Getränke			1		1			
Installationsmaterial					1			
Farben					1			
zus.	25	23,0	26	22,4	35	29,1	51	36,0

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Betriebsklasse	1952/53		1961		1965		1967	
	Betriebe							
	Zl.	%	Zl.	%	Zl.	%	Zl.	%
Verkehr								
Post- u. Telegraphenwesen	3		3		3		3	
Transportwesen (öffentl. u. privat)	3		5		5		5	
Fremdenführer							1	
zus.	6	5,5	8	6,9	8	6,7	9	6,3
Geldwesen u. Privatversich.								
Kreditbüro (Kfz)							1	
Sparkasse			1		1		1	
Versicherung							1	
zus.			1	0,9	1	0,8	3	2,1
Reinigungswesen								
Chem. Putzer			1		3		3	
zus.			1	0,9	3	2,5	3	2,1
Körperpflegebetriebe								
Friseur	3		2		2		3	
Masseur					1			
zus.	3	2,7	2	1,7	3	2,5	3	2,1
Gesundheitswesen								
Arzt (—Tierarzt)	5	(—1)	5	(—1)	6	(—1)	4	
Dentist	1		2		2		2	
Öst. Rotes Kreuz			1				1	
Apotheke	1		1		1		1	
Hebamme	1							
zus.	8	7,4	9	7,8	9	7,5	8	5,6
Lehr-Bildungs- u. Unterhaltungswesen								
Schule (öff. u. privat)	1		2		1		1	
Reitschule					1		1	
Kino	1		1		1		1	
zus.	2	1,8	3	2,6	3	2,5	3	2,1
Rechts- u. Wirtschaftsberater								
Parteiheim	1		1		1		1	
Betriebsberatung			1					
zus.	1	0,9	2	1,7	1	0,8	1	0,7
Einrichtungen des öffentl. Dienstes								
Magistratsdienststellen	1		2		2		2	
Polizei	1		1		1		1	
Landesdienststellen			1		1		1	
Lehr- u. Prüfbetrieb			1		1			
Schulungshaus			1					
zus.	2	1,8	6	5,2	5	4,2	4	2,8

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Betriebsklasse	1952/53		1961		1965		1967	
	Betriebe							
	Zl.	%	Zl.	%	Zl.	%	Zl.	%
Lederbearbeitende Betriebe								
Sattler	1							
zus.	1	0,9						
Textilbetriebe								
Bettdeckenerzeuger	1							
Weber	1							
zus.	2	1,8						
Bekleidungshersteller								
Kleidermacher	1		1		1			
Schuhmacher	5		2		1			
zus.	6	5,5	3	2,6	2	1,7		
Betriebe insgesamt	109	100,0	116	100,0	120	100,0	142	100,0
primärer Sektor	4	3,7	4	3,4	2	1,7	1	0,7
sekundärer Sektor	49	44,9	42	36,1	35	29,2	41	28,8
tertiärer Sektor	56	51,4	70	60,5	83	69,1	100	70,5

Quellen: Amts- u. Geschäftsadreßbuch der aut. steir. Landeshauptstadt Graz, 68. Jg., Graz, 1952/53, S. 461—581.
Magistrat Graz-Statistisches Amt, Betriebsstättenzählung 1961, 1965, 1967.

1952. Da damals aber insgesamt 25 Handelsbetriebe gezählt wurden, bedeutet das, daß auch eine nicht unbeträchtliche Zahl von Betrieben mittlerweile abgekommen ist. Dazu gehören unter anderem der Handel mit Landesprodukten, Galanteriewaren, Schuhen, Spirituosen bzw. Wanderhändler.

Neben dem Handel verzeichnete das Gastgewerbe den stärksten Zuwachs. Zwar ging die Zahl der traditionellen Gaststätten von 9 auf 7 zurück, dafür zählte man 7 Buffets und Espressi. Das Zurückweichen des ländlichen Wirtschaftsraumes mußte zwangsläufig Rückwirkungen auf den Fortbestand des damit verknüpften Gewerbes haben (z. B. Wagner, Faßbinder, Schmiede, Sattler, Weber). Der Wandel der Konsumgewohnheiten, die Konkurrenz industrieller Massenfertigung, Nachwuchsmangel, um nur einige der Gründe anzuführen, ist für das Abkommen anderer Betriebe verantwortlich: Schuh- und Kleidermacher, Bettdeckenerzeuger sowie Betriebe der Holzverarbeitung (Tischler) und Nahrungsmittelerzeugung (Bäcker, Fleischer, Selcher).

Von den 44 Betrieben (d. s. 31 % der 1967 erfaßten Betriebe), die das erste Mal in der Zählung von 1967 aufscheinen, gehört genau die Hälfte dem Handelssektor an. Darunter befinden sich allein 15, deren Existenz direkt mit dem Kraftfahrzeugverkehr verknüpft ist (2 Reifenhandlungen, 2 Kfz-Bedarfshandlungen, 4 Tankstellen und 7 Neu- bzw. Gebrauchtwagenhändler). Mit Ausnahme eines neuen Lebensmittelgeschäftes handelt es sich zudem durchwegs um Einrichtungen höherer Zentralität. Immer stärker sind heute die Dezentralisierungsbestrebungen der üblicherweise citygebundenen Institutionen des Geld- und Privatversicherungswesens zu bemerken. Man paßt sich den Wachstumstendenzen der Städte an und errichtet auch in den Außenbezirken Filialen in verkehrsgünstiger Lage. So bestehen derzeit an der Kärntnerstraße 1 Bankfiliale, 1 Versicherungsbüro und 1 Kreditunternehmen.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

6. 2. Betriebsstättenverteilung nach der Zahl der Beschäftigten

Tab. 11: Betriebsgrößen nach der Zahl der Beschäftigten

Betriebe	1961		1965		1967	
	Zl.	%	Zl.	%	Zl.	%
ohne Beschäftigte u. Fam. Betr.	33	28,4	38	31,7	43	30,3
1—9 Beschäftigte	59	50,9	58	48,3	66	46,5
10 und mehr Beschäftigte	21	18,1	20	16,7	29	20,4
ubk.	3	2,6	4	3,3	4	2,8
Betriebe zus.	116	100,0	120	100,0	142	100,0

Quelle: Magistrat Graz, Statist. Amt, Betriebszählungen 1961, 1965, 1967.

Rund die Hälfte aller Betriebe (1967) fallen in die Klasse mit 1—9 Beschäftigten, nahezu ein Drittel sind Familienbetriebe bzw. Einmannbetriebe und nur ca. ein Fünftel haben 10 und mehr Beschäftigte. Von den 43 Betrieben ohne Beschäftigte gehören allein 19 dem Handel an, unter anderem 7 Gebrauchtwagenhändler, zwei Tankstellen, 1 Kfz-Bedarfshändler, 1 Kfz-Reifenhändler und zwei Lebensmittelhändler.

Das bei den Betrieben ohne Beschäftigte zu konstatierende Übergewicht des tertiären Sektors (1 : 8 : 34) gegenüber den Einrichtungen des primären und sekundären Sektors gilt auch für die Gruppe mit 1 bis 9 Beschäftigten (0:19:51). Nur unter den größeren Betrieben mit 10 und mehr Arbeitskräften ist das Verhältnis ausgeglichen (0 : 14 : 15). Nur 2 Betriebe verfügen über mehr als 100 Beschäftigte.

6. 3. Räumliche Verteilung der Betriebsstandorte

Zur Erfassung der gegenwärtigen Detailhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbestruktur wurde das Untersuchungsgebiet im Jänner 1971 kartiert.[7]) Unter den Betrieben mit weniger als 10 Beschäftigten fallen drei Bereiche höherer Konzentration auf. Es sind dies der Straßganger Dorfkern, das Zentrum des zwischenkriegszeitlichen Kleinsiedelungsgebietes und der Abschnitt zwischen Südbahn und Gürtel (Abb. 3). Dieser letzte Abschnitt von ca. 200 m Länge fällt jedoch insofern aus dem Rahmen, als er fast ausschließlich von Einrichtungen des Verkehrswesens und kraftfahrzeugorientierten Handels bzw. Gewerbes dominiert wird. Heute verschmelzen diese drei Bereiche im Zuge der Neuansiedlung von Betrieben zu einem einheitlichen Band von Funktionsstandplätzen, unter welchen der tertiäre Sektor immer mehr an Oberhand gewinnt.

Die Standorte der größeren Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten sind im wesentlichen auf jene Parzellen und größeren zusammenhängenden Flächen beschränkt, die erst kurz vor dem Zweiten Weltkrieg oder in der Nachkriegszeit erschlossen wurden. Sie konzentrieren sich im N und S der Kärntnerstraße. Diese Bereiche weisen auch die höchsten Arbeitsplatzdichtewerte auf (Abb. 3), was für ihre überwiegende Nutzung als Betriebsflächen spricht.

---

[7]) Der Kartierungsschlüssel wurde in Anlehnung an G. Abele und A. Leidlmair (1968) erstellt, mußte jedoch den etwas anderen Verhältnissen angepaßt werden.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Abb. 6: Großserviceanlage, Neu- und Gebrauchtwagenverkauf der Volkswagen-Vertretung im nördlichen Abschnitt der Kärntnerstraße.
Aufnahme W. Zsilincsar 1971.

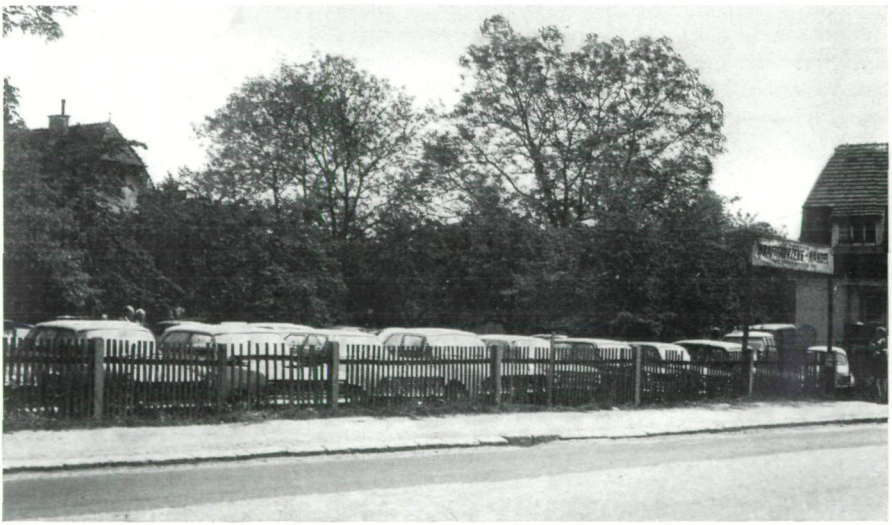


Abb. 7: Gebrauchtwagenhändler auf einem ehemaligen Gartengrundstück inmitten des zwischenkriegszeitlichen Kleinsiedelgebietes im nördlichen Drittel der Kärntnerstraße. Aufnahme W. Zsilincsar 1971

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

6.4. Funktionsstandplätze nach Zentralitätsstufen[8)]

Ganz allgemein läßt sich feststellen (Abb. 4 u. 5), daß heute in der Kärntnerstraße in allen drei ausgeschiedenen Funktionsgruppen die Standorte der ersten und zweiten Zentralitätsstufe überwiegen. Einrichtungen höchster Zentralität gewinnen erst in letzter Zeit besonders im Handelssektor durch den Kraftfahrzeughandel zusehends an Gewicht, während sie bei den Diensten und beim Gewerbe erst vereinzelt auftreten. Der Kraftfahrzeughandel zeigt starke Ballungstendenzen im stadtnahen Drittel der Kärntnerstraße und im Bereich des Bahnüberganges der GKB. Dabei lassen sich zwei Standortgewohnheiten gut unterscheiden. Die größeren Vertretungen bekannter Automarken mit Gebraucht- und Neuwagenhandel sowie Service- und Reparaturwerkstätten haben sich nicht nur zeitlich früher an der Ausfallstraße niedergelassen, sie befinden sich auch überwiegend auf größeren Industriegrundstücken (Abb. 6). Dagegen haben sich die in jüngster Zeit wie Pilze aus dem Boden schießenden kleineren Gebrauchtwagenhändler bevorzugt auf unverbauten kleinen Restparzellen inmitten des zwischenkriegszeitlichen Kleinsiedelgebietes niedergelassen (Abb. 7).

Ungefähr im Zentrum des dichter wohnverbauten nördlichen Straßenabschnittes entstand ein gewisser Schwerpunkt funktionaler Ausstattung mit Postamt, Zahnarzt, zwei Putzereien, Fleischer, Bäcker bzw. Friseur und Tanzcafe in einer einmündenden Seitengasse. Zwei Drittel aller Gebäude zwischen Pulverturmstraße und Grillweg haben überhaupt keine Wohnfunktion mehr.

Völlig gewandelt hat sich auch die Struktur des ehemaligen Straßganger Dorfkernes. Während in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts das ländliche Strukturgefüge noch völlig intakt war und mit Ausnahme eines Gasthauses die Funktionen des primären Sektors klar überwogen, sind diese heute bereits stark zurückgedrängt. Nur die unzeitgemäße sanitäre Ausstattung des Althausbestandes und der recht gut erhaltene dörfliche Grund- und Aufriß weisen ein gewisses Beharrungsvermögen gegenüber dem Vordringen städtischer Siedlungselemente auf. Als Standort eines städtischen Bezirksamtes, eines Postamtes, einer Polizeidienststelle, eines Tierarztes, eines Praktischen Arztes, eines Versicherungsbüros, einer Bankfiliale, einer Volks- und einer Hauptschule entwickelt sich Straßgang immer stärker zu einem Nukleus höherer zentraler Einrichtungen. Dazu kommen noch drei Geschäfte für seltenen Spezialbedarf (Möbel, Elektro- und Fernsehgeräte, Landmaschinen). Dagegen sind die zahlreichen Gaststätten und die zwei Kaufhäuser — eines heute noch als „Straßganger Landkaufhaus" bezeichnet — mit einem weitgestreuten Angebot von Lebensmitteln, Textilien bis zu Haus- und Küchengeräten, Relikte des ländlichen Funktionsgefüges.

Der Funktionswandel im noch nicht eingemeindeten Dorf Seiersberg hat noch nicht das bei Straßgang beobachtete Ausmaß erreicht. Mit Ausnahme eines größeren Industriebetriebes fehlen jegliche höchstzentrale Einrichtungen. Unter den Betriebsstätten geringer und mittlerer Zentalität herrschen wiederum solche vor, die engen Bezug zum Kraftfahrzeug und Verkehr haben, z. B.: 3 Tankstel-

8) Bei der Zuordnung der einzelnen Betriebsstätten in jeweils drei Zentralitätsstufen der Funktionsgruppen Handel, Dienstleistungen und Gewerbe hielten wir uns bis auf geringe Abweichungen an D. Richter (1969, S. 13). Wichtigste Kriterien für eine qualitative Bewertung des Zentralitätsgrades waren beim Handel Häufigkeit des Bedarfes unter Berücksichtigung des Warenangebotes, dessen Spezialisierungsgrad und Preisniveau sowie der äußere Eindruck und die Größe des Geschäftes. Auch bei den Dienstleistungen wurde das Hauptaugenmerk auf die Häufigkeit ihrer Inanspruchnahme, Spezialisierungsgrad, Preisniveau und äußeren Eindruck der Betriebsstätten gelegt. Bei den Gewerbefunktionen wurde im wesentlichen auf Größe und Beschäftigtenzahl der Betriebsstätten Bezug genommen, doch fanden so weit als möglich Grad und Modernität der Ausstattung Berücksichtigung.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

len, 1 Reifendienst, 2 Karosseriebaufirmen, davon eine aus einer ehemaligen Wagnerei hervorgegangene, 1 Transportunternehmen, 2 Gasthäuser. Die Gewerbebetriebe sind durchwegs klein. Geschäfte des periodischen oder seltenen Bedarfes fehlen gänzlich.

Stellt man die Standplätze und den Zentralitätsgrad der Funktionen des Jahres 1952 jenen des Jahres 1970 gegenüber, so lassen sich folgende wesentliche Unterschiede feststellen. Als Ballungszentren der Handels-, Gewerbe- und Dienstleistungsfunktionen sind der Ortskern von Straßgang, das zwischenkriegszeitliche Kleinsiedlungsgebiet und der gürtelnahe Bereich bereits vorgezeichnet. Unter diesen drei Zentren besitzt Straßgang eindeutig den Vorrang. Ebenso wie das um diese Zeit durch die Dominanz kleingewerblicher Einrichtungen der Nahrungs- und Genußmittelbranche und anderer Betriebe des sekundären Sektors ausgezeichnete Zentrum im N der Straße weist auch Straßgang eine gut ausgeprägte kernförmige Struktur der Standorte auf. Im Mittelteil überwiegt dagegen eine lockere bandförmige Anordnung der Funktionen (Tab. 12).

Tab. 12: Die Struktur der Funktionszentren an der Kärntnerstraße in den Jahren 1952 und 1970

	1952 N*	1970	1952 M*	1970	1952 S*	1970
Handel	1	10	5	17	9	15
1. Zentralitätsstufe	—	—	4	7	4	8
2. Zentralitätsstufe	6	6	1	7	5	5
3. Zentralitätsstufe	—	4	—	3	—	2
Dienste	2	5	3	7	13	14
1. Zentralitätsstufe	1	2	1	1	4	1
2. Zentralitätsstufe	1	3	1	5	8	11
3. Zentralitätsstufe	—	—	1	1	1	2
Gewerbe	9	3	10	12	15	1
1. Zentralitätsstufe	8	2	8	9	10	—
2. Zentralitätsstufe	1	1	2	3	5	1
3. Zentralitätsstufe	—	—	—	—	—	—
zus.	12	18	18	36	37	30

* (N) Nördl. Zentrum (Gürtel-Südbahnunterführung)
(M) Mittl. Zentrum (Pulverturmstraße—Kapellenstraße)
(S) Südl. Zentrum (Straßgang: Hafnerstraße—Bahnhofstraße)

Die Zunahme der stationären Bevölkerung in den Naheinzugsbereichen der Zentren muß als ein Grund für den quantitativen wie qualitativen Zuwachs ihrer funktionalen Ausstattung angesehen werden. Er ist in erster Linie für die Vermehrung der Einzelhandelsstandorte der unteren Zentralitätsstufe verantwortlich. Am Aufschwung der höheren zentralen Einrichtungen des Handels und der Dienste ist jedoch zu einem großen Teil — bei den verkehrsorientierten Standplätzen der Fahrzeugbranche nahezu ausschließlich[9] — der ständig fluktuierende Kundenkreis der diesen Hauptverkehrsweg benutzenden motorisierten Verkehrsteilnehmer beteiligt. Auf diesen Umstand ist bei der Beurteilung der zukünftigen Entwicklung unbedingt Bedacht zu nehmen, vor allem dann, wenn infolge der Neutrassierung dieses wichtigen städtischen Verkehrsweges einschneidende Veränderungen nicht nur bezüglich des Verkehrsaufkommens als

[9]) Die Bedeutung der Grazer Ausfallstraßen für Einrichtungen der Autobranche heben schon M. Scheifinger (1950, S. 129) und J. Gossenreiter (1961, S. 159) hervor.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

solchem, sondern auch bezüglich des potentiellen Kundenkreises zu erwarten sind.

Der abschließende Versuch, unter Verwertung der bisherigen Untersuchungsergebnisse zu einer funktionalen Typisierung der Kärntnerstraße zu gelangen, wirft zahlreiche Probleme auf, die nicht zuletzt in einer gewissen Subjektivität der Methode begründet sind, welche aber bei qualitativ wertenden Aussagen nie ganz vermieden werden kann.

Eine der Schwierigkeiten stellt die außergewöhnliche Straßenlänge und das Durchstoßen mehrerer städtischer Entwicklungszonen dar. Die Beschäftigtenzahl innerhalb der einzelnen Betriebsklassen und Branchentypen ist infolge der sich rasch ändernden Verkaufs- und Produktionsgewohnheiten und -einrichtungen gleichfalls nur unter Einschränkungen und als zusätzliches Wertkriterium verwendbar. Bleibt als einfachster Weg die zahlenmäßige Feststellung der Betriebsstätten pro Betriebsklasse bzw. Betriebsuntergruppe. Um eine möglichst objektive Quantifizierbarkeit der funktionalen Ausstattung von Ausfallstraßen zu gewährleisten, wurden funktionsmäßig verwandte Einrichtungen des Handels, der Dienste und des Gewerbes zu Branchentypen zusammengefaßt (Abb. 8). Diese wurden, wo es notwendig erschien, zur Ermöglichung einer differen-

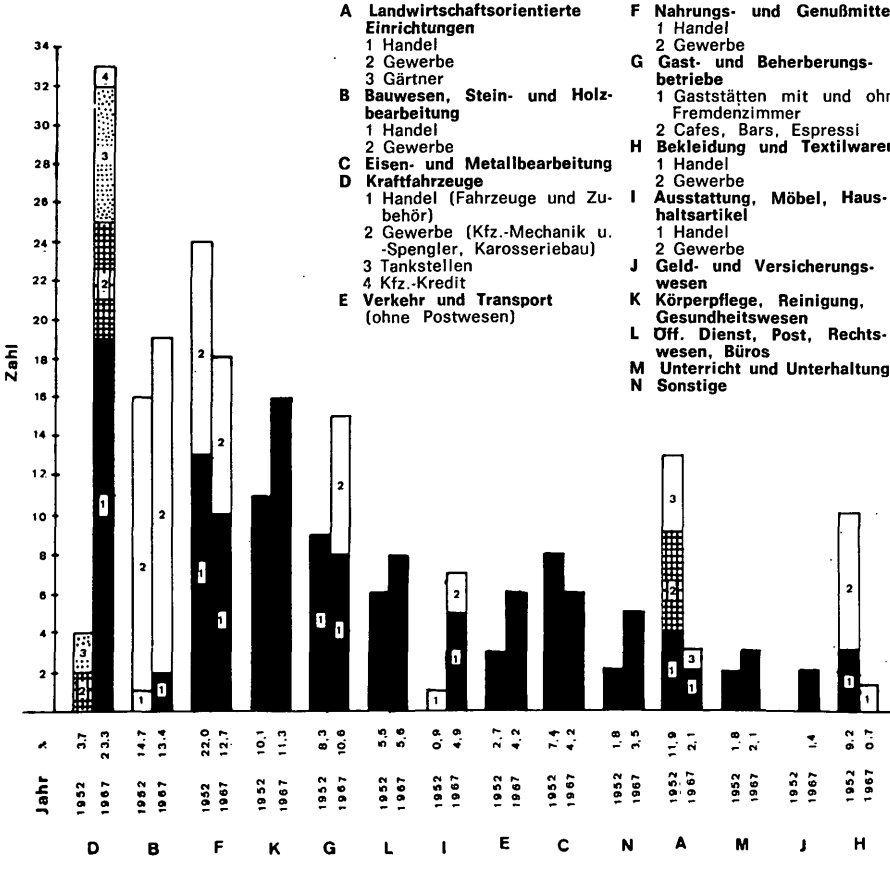


Abb. 8: Häufigkeit bestimmter Branchentypen entlang der Kärntnerstraße 1952 und 1967.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

zierten Aussage weiter untergliedert. Es muß jedoch nochmals betont werden, daß die räumliche Vergesellschaftung von Branchentypen, wie sie die Kärntnerstraße zeigt, als Ergebnis einer Einzeluntersuchung zu betrachten ist. Inwiefern daraus eine überregional vergleichbare Typisierung abzuleiten ist, müssen erst weitere Vergleichsuntersuchungen unter Beweis stellen.

Gliedert man wie in Abb. 8 die in der Kärntnerstraße vorkommenden Branchentypen des Jahres 1967 nach der Häufigkeit ihres Auftretens, so liegt der Typ D (Kraftfahrzeuge) mit 23,3 % aller Funktionsstandorte eindeutig an der Spitze. Die Typen B (Bauwesen, Stein- und Holzbearbeitung), F (Nahrungs- und Genußmittel), K (Körperpflege, Reinigung, Gesundheitswesen) und G (Gast- und Beherbergungsbetriebe) nehmen mit Anteilen zwischen 10,6 % und 13,4 Prozent die nächstfolgenden Ränge ein. Zusammen machen diese 5 Typen allein 71,3 % (1967) aller Einrichtungen aus, gegenüber 55,8 % (1952). Die markantesten Veränderungen erfuhren dabei die Typ D- und F-Branchen, im ersten Fall durch das völlige Fehlen der Einrichtungen des Kfz-Handels verursacht, im zweiten durch einen Rückgang sowohl beim Nahrungsmittelgewerbe als auch -handel. Im Vergleich zu 1952 muß der Bedeutungszuwachs des Branchentyps I und das Neuauftreten des Typs J (Geld- und Versicherungswesen) besonders hervorgehoben werden, weil er unseres Erachtens im Zuge des Funktionswandels ein deutliches Zeichen für den Eintritt des Straßenzuges in eine allgemein höhere Zentralitätsstufe zu sein scheint. Durchaus konform mit dieser Entwicklung läuft der Bedeutungsverlust der landwirtschaftsorientierten Einrichtungen (Typ A) und der gewerblichen Betriebe innerhalb der Typ H-Branchen.

Immerhin erhält dieses Ergebnis dadurch an Wert, daß neuere amerikanische Untersuchungen der räumlichen Verteilungsstrukturen geschäftlicher Landnutzungen an Hauptdurchzugsstraßen und Autobahnen mit Hilfe der Faktorenanalyse ergaben, daß sich auch dort ganz bestimmte Lokalisationstypen von Geschäften ausscheiden lassen (W. L. Garrison et al., 1969, S. 74). Es sind insbesondere drei Gruppen von Handels- und Gewerbefunktionen, die sowohl zu räumlicher Assoziation untereinander als auch zu bandförmiger Anordnung entlang nicht citybezogener Hauptverkehrsstraßen neigen. Die erste Gruppe umfaßt folgende Betriebsstätten: Tankstelle, Restaurant, Kfz-Reparatur — sie wird vielfach als „auto group" bezeichnet; der zweite räumliche Assoziationstyp — auch „auto row group" bezeichnet — umfaßt: Bäckerei, Neu- und Gebrauchtwagenhandel, Gärtnerei, Lebensmittelselbstbedienung, Musik und Hobby und Hotel, während die dritte Gruppe sich u. a. aus nachstehenden Einrichtungen zusammensetzt: Baustoffe, Bar, Radio und Fernsehgeräte, Schuster, Möbelhandel, Autozubehör, Haushaltsgeräte, verschiedene Reparaturwerkstätten inklusive Installationsunternehmen, Holzlagerplatz, Geschenkartikel und Spielwaren, Motel.

Typisch, vor allem für die zweite und dritte Gruppe ist, daß diese einerseits Einrichtungen umfassen, die ausgesprochen verkehrsorientiert und auf ein größeres Einzugsgebiet ausgerichtet sind (Geschäfte, Dienste und Gewerbe der 2. und 3. Zentralitätsstufe, wie sie auch für die Kärntnerstraße bezeichnend sind), andererseits aber auch solche, die sich nach den unmittelbaren Konsumbedürfnissen der lokalen Wohnbevölkerung richten (Geschäfte des täglichen Bedarfs und niedere Dienste). Letztere fungieren häufig als Ansatzpunkte für die allmähliche Entfaltung eines höher differenzierten Geschäftslebens, wofür jedoch gerade im locker verbauten Gebiet neben der Verteilung, wirtschaftlichen und sozialen Struktur der lokalen Wohnbevölkerung hauptsächlich die Stärke des am Straßenverkehrsaufkommen primär beteiligten potentiellen Konsumentenkreises des

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Ziel- und Durchgangsverkehrs den Ausschlag gibt (M. J. PROUDFOOT 1937, S. 426 f.). Allein das zeigt schon, daß die Standortfaktoren vor allem für Funktionstypen des tertiären Sektors an Ausfallstraßen anders beurteilt werden müssen als an wichtigen Citystraßen. Leider werden zwei wesentliche Voraussetzungen für den geschäftlichen Erfolg bei der Neugründung verkehrsorientierter Einrichtungen höherer Zentralität an Ausfallstraßen sehr häufig mißachtet: eine auf den motorisierten Kunden abgestimmte Werbung und ein ausreichender Kundenparkraum.

Über die stadtplanerische Bedeutung bandförmiger Geschäfts- und Betriebsstrukturen gehen die Meinungen noch auseinander. Sie werden einerseits als unökonomisch und gefährlich eingeschätzt, weil sie zu einer hohen Konzentration privater Verkehrsmittel auf einem einzigen Verkehrsweg führen, andererseits aber reduziert die Bandentwicklung besonders in den peripheren Bereichen den Druck auf das freie Land und bewahrt im dichter verbauten Gebiet die Wohngebiete vor allzu starker multifunktionaler Überformung (R. LLEWELYN — DAVIS, 1966, zit. nach E. DITTMANN, 1970, S. 133). Es sollte jedoch nicht Zweck dieser Arbeit sein, in diesen Meinungsstreit einzugreifen. Vielmehr galt es, an Hand eines konkreten Beispiels die Vielschichtigkeit und tiefgreifende Problematik, aber auch die vielfältigen Schwierigkeiten aufzuzeigen, welche der Versuch mit sich bringt, das Phänomen der städtischen Ausfallsstraßen einer praxis- und gegenwartsorientierten, quantitativen und qualitativen Wertung unter Berücksichtigung des historischen Entwicklungsganges zuzuführen.

7. Zusammenfassung

Es wird versucht, an Hand eines konkreten Beispiels den Strukturwandel städtischer Ausfallstraßen etwa seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges zu erfassen. Dieser zeigt sich im Hinblick auf die Bausubstanz in einer beträchtlichen Verdichtung der Baumasse und einer Überformung der ursprünglich von Einfamilienhäusern und ländlichen Gebäudetypen geprägten Physiognomie durch neue Industriehochbauten und Mehrfamilienwohnhäuser. Letztere verändern nicht nur den Aufriß der Straße, sondern auch die Bevölkerungs- und Sozialstruktur. Die sich auf diesen beiden Gebieten vollziehenden Veränderungen stellen ein zentrales Thema der Untersuchung dar. Besonderes Augenmerk wird auf den Funktionswandel unter Berücksichtigung des Einflusses des Verkehrs gelegt. Dieser Wandel manifestiert sich im Übergang von einer landwirtschaftlich, kleingewerblich und kleinbürgerlich ausgerichteten Bevölkerung mit den ihr entsprechenden Landnutzungs- und Wohnformen zu einem multifunktionalen Gesamtbild, in welchem Aktivitäten des tertiären Sektors zunehmend an Bedeutung gewinnen. Gleichzeitig ist eine allgemeine Tendenz zur Aufwertung des Zentralitätsgrades der Einrichtungen zu bemerken. Schließlich werden funktionsmäßig verwandte Betriebe zu Branchentypen zusammengefaßt. Dabei zeigt sich, daß 23,3 Prozent aller Funktionsstandorte unmittelbar mit dem Kraftfahrzeug zusammenhängen. Stark repräsentiert sind ferner das Bauwesen, Gast- und Beherbergungsbetriebe sowie verschiedene Nahversorgungseinrichtungen.

Literatur

Bücher und Aufsätze:

ABELE G. & LEIDLMAIR A. 1968. Die Karlsruher Innenstadt. Ber. z. dt. Landeskunde, Bd. 41, H. 2, S. 217-230.

BOBEK H. & LICHTENBERGER E. 1966. Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit Mitte des 19. Jahrhunderts. 394 S. Graz—Köln.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

DITTMANN E. 1970. Bandstadt. In: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung. Akad. f. Raumforsch. u. Landesplanung, S. 125-135.

DODT J. 1969. Methodische Aspekte der stadtgeographischen Luftbildauswertung. Ein Überblick über den Stand der Forschung. Ber. z. dt. Landeskunde, Bd. 42, H. 1, S. 157-168.

DUCKERT W. 1965. Luftbild Darmstadt Stadtrand N/NE. Die Erde, 96. Jg., S. 81-85.

FEHRE H. 1950. Zyklisches Wachstum der Großstädte. Ber. z dt. Landeskunde. Bd. 7, H. 2, S. 332-339.

— 1966. Zerfließen unsere Städte? Informationen. Institut f. Raumforsch., 16. Jg., Nr. 8, S. 215-247.

FISCHER H. 1961. Struktur und zentralörtliche Funktion der Stuttgarter Vororte. Ber. z. dt. Landeskunde, Bd. 28, H. 1., S. 1-28.

GALLOWITSCH I. 1948. Grazer Bebauungspläne als Faktor der Stadtentwicklung. Der Aufbau, 3. Jg., Nr. 7, S. 165-168.

GARRISON W. L., BERRY B. J. L., MARBLE D. F., NYSTUEN J. D. & MORRIL R. L. 1969. Studies of Highway Development and Geographic Change, 291 S.

GOSSENREITER J. 1961. Die funktionelle Gliederung von Graz. Phil. Diss., 230 S.

HAUEISEN R. 1948. Grazer Stadtplanung. Der Aufbau, 3. Jg., Nr. 7, S. 150-155.

HORWOOD E. M. & BOYCE R. R. 1959. Studies on the Central Business District and Urban Freeway Development. 184 S.

HÜBSCHMANN E. W. 1952. Die Zeil. Sozialgeographische Studie über eine Straße. Frankfurter Geogr. Hefte, 26 Jg., 58 S.

LICHTENBERGER E. 1963. Die Geschäftsstraßen Wiens. Eine statistisch-physiognomische Analyse. Mitt. Öst. Geogr. Ges., Bd. 105, S. 463-504.

LLEWELYN-DAVIS R. 1966. Town Design. The Town Planning Rev., Nr. 37/3, S. 157-172.

MATZKE W. 1959. Bonn-Venusberg. Siedlungs- und sozialgeographische Studie einer Stadtrandsiedlung. Ber. z. dt. Landeskunde, Bd. 23, H. 1, S. 185-200.

MÜLLER G. 1970. Bevölkerungsstruktur und ihre Veränderung — Probleme für die Raumordnung. Veröff. Akad. f. Raumforsch. u. Landesplanung. Forschungs- u. Sitzungsberichte Bd. 58, S. 35-44.

MURPHY R. E. 1962. Central Business District Research. Lund Studies in Geography. Ser. B. Human Geography Nr. 24, Proceedings of the IGU Symposium in Urban Geography, Lund, 1960, S. 474-483.

NEUHAUS K. 1930. Die Bergstraße. Ein Beitrag zur Verkehrs- und Siedlungsgeographie. Frankfurter Geogr. Hefte, 4. Jg. H. 1, 130 S.

NIEUWOLT S. 1966. Funktionelle Veränderungen 1955—1965 in der Zuordnung von Einzelhandelsbetrieben zu Wohngebieten in: Raumordnung und Entwicklung von Wiener Geschäftsstraßen. Schriftenreihe Wiener Institut f. Standortberatung, Bd. 2, 39 S.

PASCHINGER H. 1963. Physiognomie und Funktionen einer alten Grazer Vorstadt: Lendplatz und Josefigasse. Mitt. Öst. Geogr. Ges., Bd. 105, S. 155-165.

PROUDFOOT M. J. 1937. City Retail Structure. Economic Geography, Vol. 13, S. 425-428.

RICHTER D. 1969. Geographische Strukturwandlungen in der Weltstadt Berlin. Abh. d. 1. Geogr. Inst. d. Freien Univ. Berlin, Bd. 14, 229 S.

SCHÄFER H. 1968. Neuere stadtgeographische Arbeitsmethoden zur Untersuchung der inneren Struktur von Städten I. Ber. z. dt. Landeskunde, Bd. 41, H. 2., S. 277-317.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

SCHAFFER F. 1968. Untersuchungen zur sozialgeographischen Situation und regionalen Mobilität in neuen Großwohngebieten am Beispiel Ulm-Eselsberg. Münchner Geogr. Hefte, H. 32, 150 S.

— 1969. Aspekte räumlicher Mobilität. Ergebnisse sozialgeographischer Fallstudien. Informationen. Institut f. Raumforschung, 19. Jg. Nr. 24, S. 753—770.

SCHEIFINGER M. 1950. Graz in der Mitte des 20. Jahrhunderts. Diss. Hochsch. f. Welthandel, 246 S.

SCHILLER H. 1970. Straßen als Elemente der Raumordnung. Raumforschung und Raumordnung, 28. Jg. H. 6, S. 247-255.

SCHMID H. 1958. Das Autobusnetz Österreichs. Wiener Geogr. Schr., Nr. 5, 62 S.

STOSBERG H. 1962. Die wachsende Großstadt. Beispiele Hannover. Raumforschung und Raumordnung, 20. Jg., H. 3., S. 133-142.

THIELE H. 1965. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Informationen. Institut f. Raumforschung. 15. Jg., Nr. 18, S. 577-594.

TOSCHI U. 1966. La città. Geografia urbana. 642 S.

WENERT W. 1970. Handwerk, in: Handwörterbuch der Raumforschung u. Raumordnung. Akad. f. Raumforsch. u. Landesplanung. S. 1160-1169.

WURZER R. 1970. Stadt- und Dorferneuerung, in: Strukturanalyse des österr. Bundesgebietes. Bd. 1., S. 241-260, Kartenbeilage III/3/3.

ZAPF K., HEIL K. & RUDOLPH J. 1969. Stadt am Stadtrand. Eine vergleichende Untersuchung in vier Münchner Neubausiedlungen, 373 S.

Statistiken, Karten, Nachschlagewerke:

Amtl. Österr. Kursbuch, Teil II, Kraftfahrlinien, Wien 1970.

Amts- u. Geschäftsadreßbuch der auton. steir. Landeshauptstadt Graz, 68. Jg., Graz, 1952—53, S. 461-581.

Magistrat Graz: Stadtplanungsamt. Wohndichte, Einwohner je Hektar Nettobauland 1965 (Bearbeiter: F. Moser); Städtebauliche Entwicklung, Bauflächen von 1827—1966 (Bearbeiter: K. Kubanek); Betriebsstätten mit mehr als 10 Beschäftigten 1965 (Bearbeiter: F. Moser); Baulandwidmungen Stand 1969 (Bearbeiter: F. Moser).

— Statistisches Amt. Haushaltslisten Kärntnerstraße (Stand: 31. 10. 1967 und 31. 10. 1970); Betriebsstättenzählung (Stand: 31. 12. 1961, 31. 12. 1965, 31. 12. 1967) Statist. Jahrb. d. Landeshauptstadt Graz, 18. Jg. Berichtsjahr 1968, Graz, 1969, 201 S.

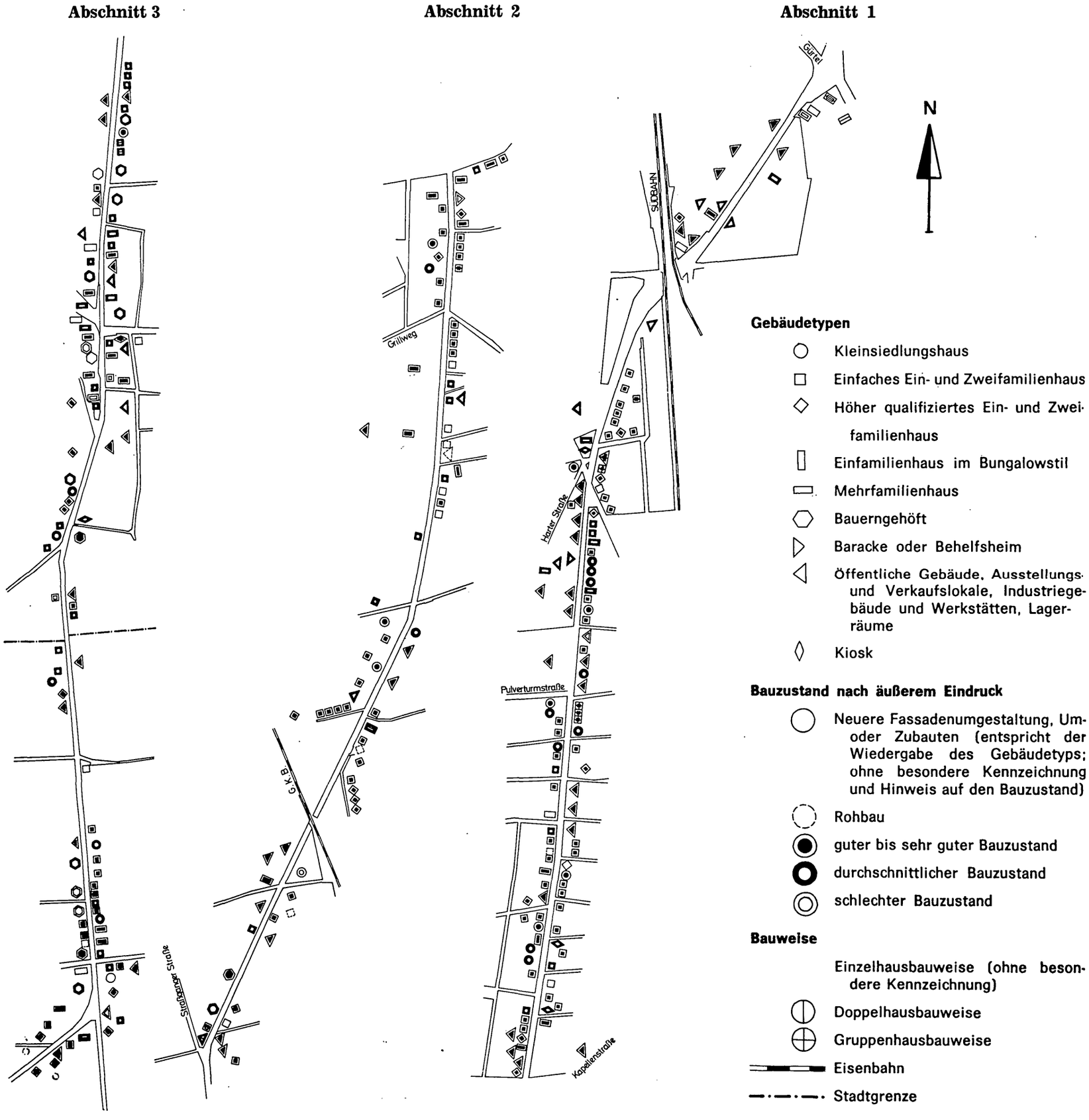
— Straßen- und Brückenbauamt. Generalverkehrsplan Graz — Individueller Verkehr: Verkehrsprognose Kraftverkehr (1980), Verkehrsanalyse Kraftverkehr (1959).

Österr. Statist. Zentralamt: Ergebnisse der Volkszählung vom 21. März 1961, Steiermark, Wien, 1964, 86 S.

Anschrift des Verfassers: Dr. Walter ZSILINCSAR, Universität Graz, Geographisches Institut, Universitätsplatz 2, A-8010 Graz.

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Abb. 1: **Gebäudetypisierung nach Physiognomie, Bauzustand und Bauweise** (Stand: Jänner 1971, Aufnahme: W. ZSILINCSAR).



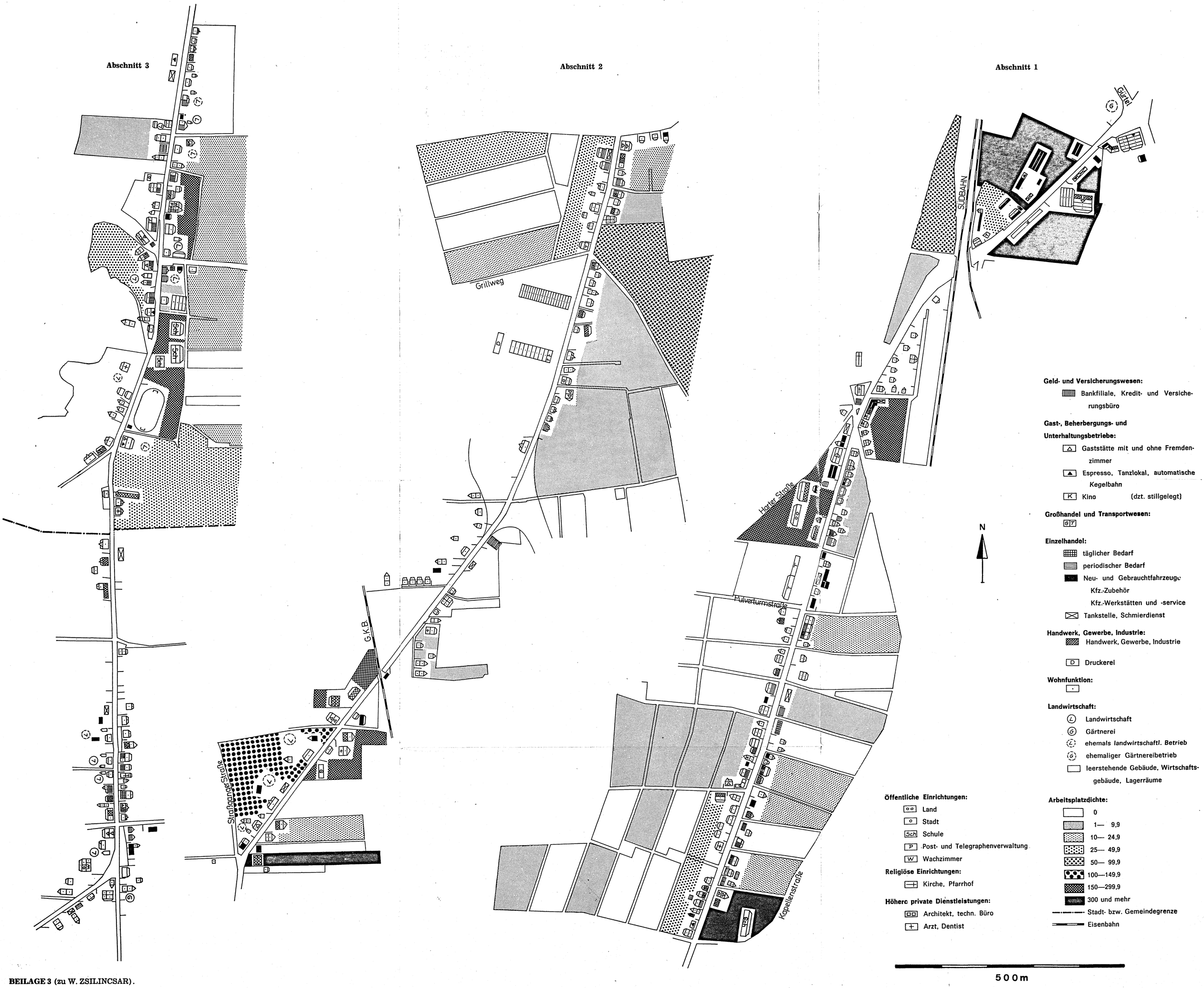
BEILAGE 2 (zu W. ZSILINCSAR).

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Mitt. naturwiss. Ver. Steiermark 1971
BAND 101
BEILAGE 2
(zu W. ZSILINCSAR)

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Abb. 3: Funktionsstandorte, Arbeitsplatzdichte, Aufriß an der Kärntnerstraße in Graz (Stand: Jänner 1971, Aufnahme: W. ZSILINCSAR).



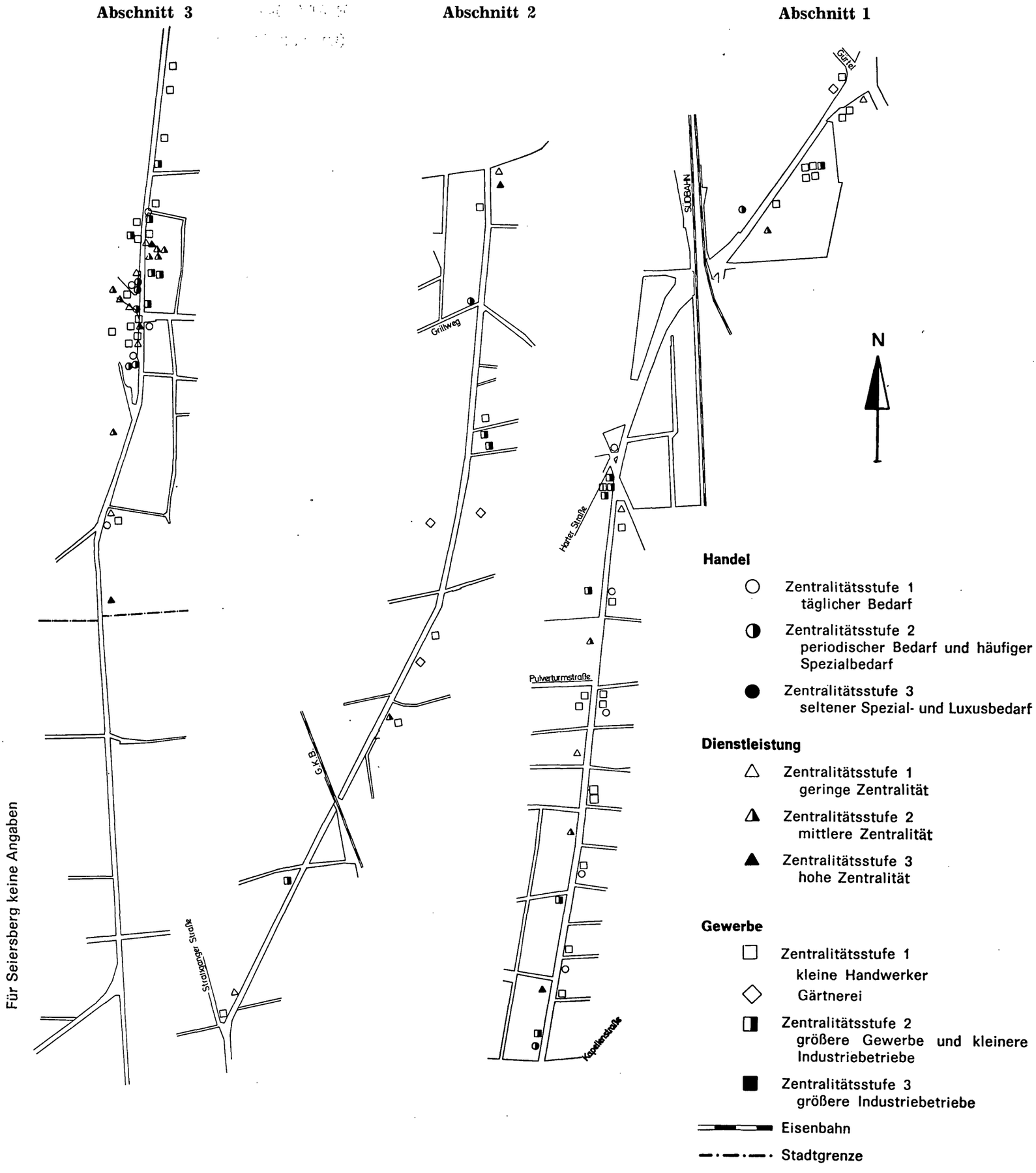
BEILAGE 3 (zu W. ZSILINCSAR).

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Mitt. naturwiss. Ver. Steiermark 1971
BAND 101
BEILAGE 3
(zu W. ZSILINCSAR)

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Abb. 4: **Funktionsstandplätze nach Zentralitätsstufen 1952** (Entwurf: W. ZSILINCSAR).



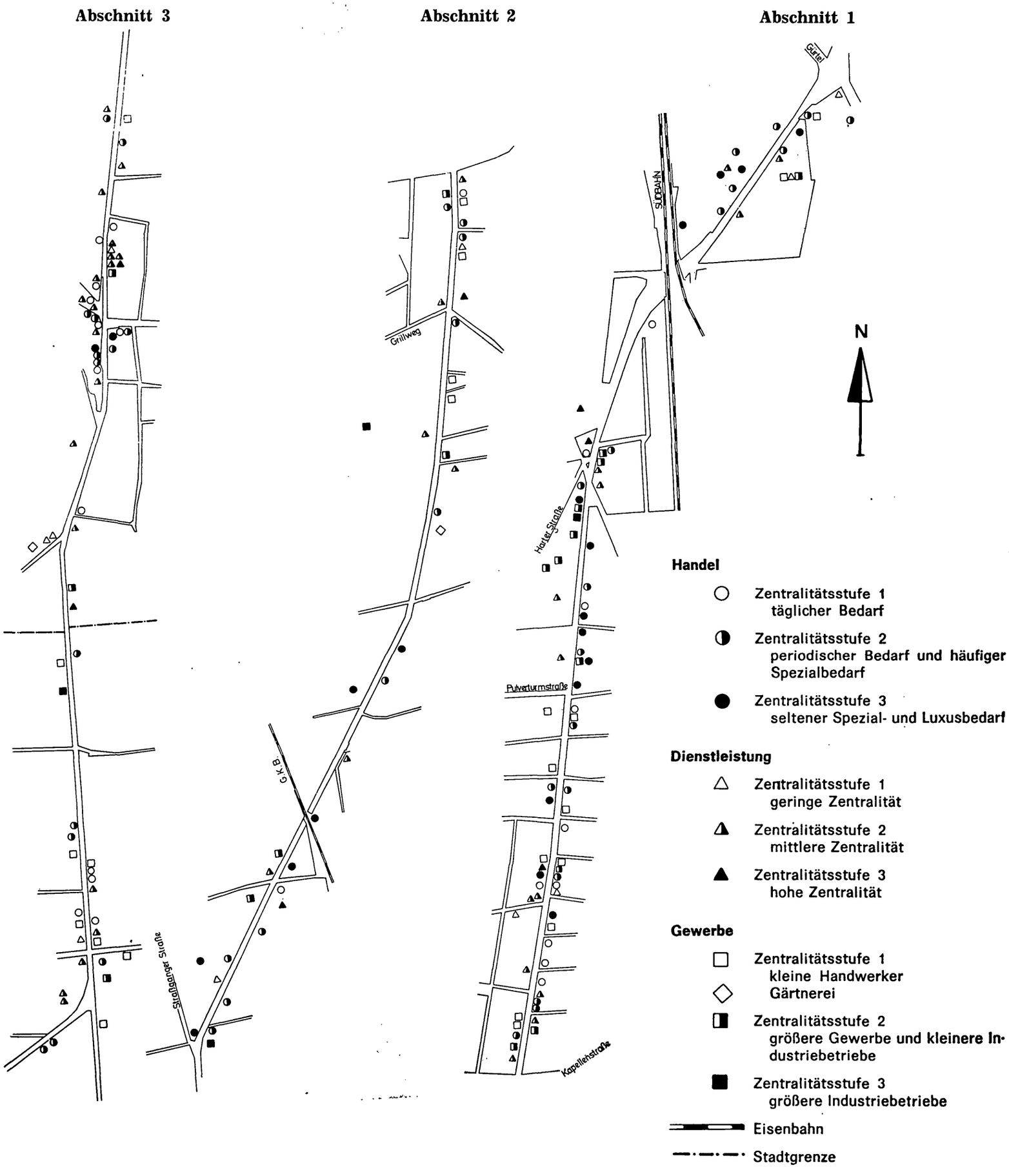
BEILAGE 4 (zu W. ZSILINCSAR).

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Mitt. naturwiss. Ver. Steiermark 1971
BAND 101
BEILAGE 4
(zu W. ZSILINCSAR)

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Abb. 5: **Funktionsstandplätze nach Zentralitätsstufen 1970** (Entwurf: W. ZSILINCSAR).



BEILAGE 5 (zu W. ZSILINCSAR).

© Naturwissenschaftlicher Verein für Steiermark; download unter www.biologiezentrum.at

Mitt. naturwiss. Ver. Steiermark 1971
BAND 101
BEILAGE 5
(zu W. ZSILINCSAR)

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Mitteilungen des naturwissenschaftlichen Vereins für Steiermark

Jahr/Year: 1971

Band/Volume: 101

Autor(en)/Author(s): Zsilincsar Walter

Artikel/Article: Die Kärntnerstraße in Graz als Beispiel für den jüngsten Strukturwandel an einer städtischen Ausfallstraße. 203-235