



Diplomarbeit

## **Steyr | Alter Tabor – neue Identität**

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung  
des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs  
unter der Leitung

Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Markus Tomaselli  
E260S | Fachbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung  
von

Paul Federsel  
01226007

Steyr

---

Alter Tabor – neue Identität

# Abstract

**Deutsch |** Steyr, die alte ‚Eisenstadt‘ bildet am Zusammenfluss von Enns und Steyr ein wesentliches regionales urbanes Gefüge am Voralpenrand im äußersten Osten Oberösterreichs.

Im Stadtgrundriss sind die naturräumlichen Begebenheiten und die historische Entwicklung der Stadt klar ablesbar. Doch die vorhandenen Brüche im Stadtgefüge sind nicht nur auf die ausgeprägte Topografie der beiden Flusstäler zurückzuführen, sondern auch auf die monofunktionalen Inseln die durch die Suburbanisierung der vergangenen Jahrzehnte entstanden sind.

Der ‚Alte Tabor‘ auf der Anhöhe über der Kernstadt bildet das Zentrum der vertieften Betrachtung, ist jedoch räumlich und städtebaulich nicht vom nördlich gelegenen Stadtteil ‚Resthof‘ zu trennen. Das punktuell dichte Gefüge der beiden Stadtteile weist zahlreiche Lücken auf und vermittelt durch Zweckbauten geringer räumlicher Qualität einen austauschbaren suburbanen Eindruck.

Die Herleitung der weiterführenden Strategie und das daraus resultierende Leitbild bilden die Grundlage einer klaren Entwicklung für den Zusammenschluss der beiden Stadtteile.

In der Übersetzung des Konzeptes in einen städtebaulichen Entwurf entsteht eine Symbiose des idealisierten Leitbildes und der vorhandene Morphologie. Dabei wird der Straßenraum einer Neuordnung unterzogen und anstatt der austauschbaren Substanz der Suburbanisierung eine durchgängige, identitätsstiftenden Struktur ausgebildet.

**English |** Steyr, also called, "the old iron town", forms at the confluence of the two rivers Enns and Steyr an essential regional urban fabric, situated at the foothill of the Alps in the east of Upper Austria.

The City plan clearly shows the natural conditions and the historical development. But the existing fractures in the city structure are not only due to the topography of the two river valleys, but also to the monofunctional islands, which have emerged through suburbanization of the last decades.

Although the ‚Alter Tabor‘ on the hill above the historical district generates focus on the specific observation, the area cannot be separated from the northern district ‚Resthof‘. The punctual dense structure of the two districts has numerous of gaps and conveys an exchangeable suburban impression, because of functional buildings of low spatial quality.

Further strategy and its resulting concept forms the basis of a clear future development for the connection of the two districts. The transference of the concept into an urban planning draft is creating a symbiosis of the idealized statement of the idealized concept and the existing morphology. The public space is being reorganized and, instead of the suburban substance, an identity-forming structure is formed.

# Vorwort

Die einstige wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Steyr im Eisen verarbeitenden Handwerk hat wesentliche und weitreichende Spuren im Stadtgefüge hinterlassen. Die wunderschön erhaltene Altstadt prägt das Erscheinungsbild der Stadt, doch Abseits vom Charme und Qualitäten der Innenstadt entstehen austauschbare Strukturen ohne jeglicher ortsbezogener Merkmale. Diese Beobachtung hat mich dazu geführt eine aussagekräftige Weiterentwicklung zu erarbeiten, um den Prozess der Suburbanisierung zu unterbrechen und identitätsstiftende Impulse für die Flächenreserven der Stadt zu schaffen.

# Inhalt

Steyr S.13  
Lage S.14  
Rückblick S.19  
Stadtanalyse S.28

## 1 Stadtportrait

Suburbanisierung S.46

## 2 Diskurs

Vertiefung S.54  
Entwicklung & Bestand S.57  
Zukunft & Projekte S.66

## 3 Tabor - Resthof

Strategie S.70  
Konzept S.74  
Leitbild S.76

## 4 Leitbild

Morphologie S.80  
Entwurf S.82

## 5 Entwurf

Gebäudetypen S.96  
Turm S.98 | Scheibe S.100  
Riegel S.102 | Zeile S.104  
Hof S.106 | Gruppe S.108  
Stadtgrundriss S.110

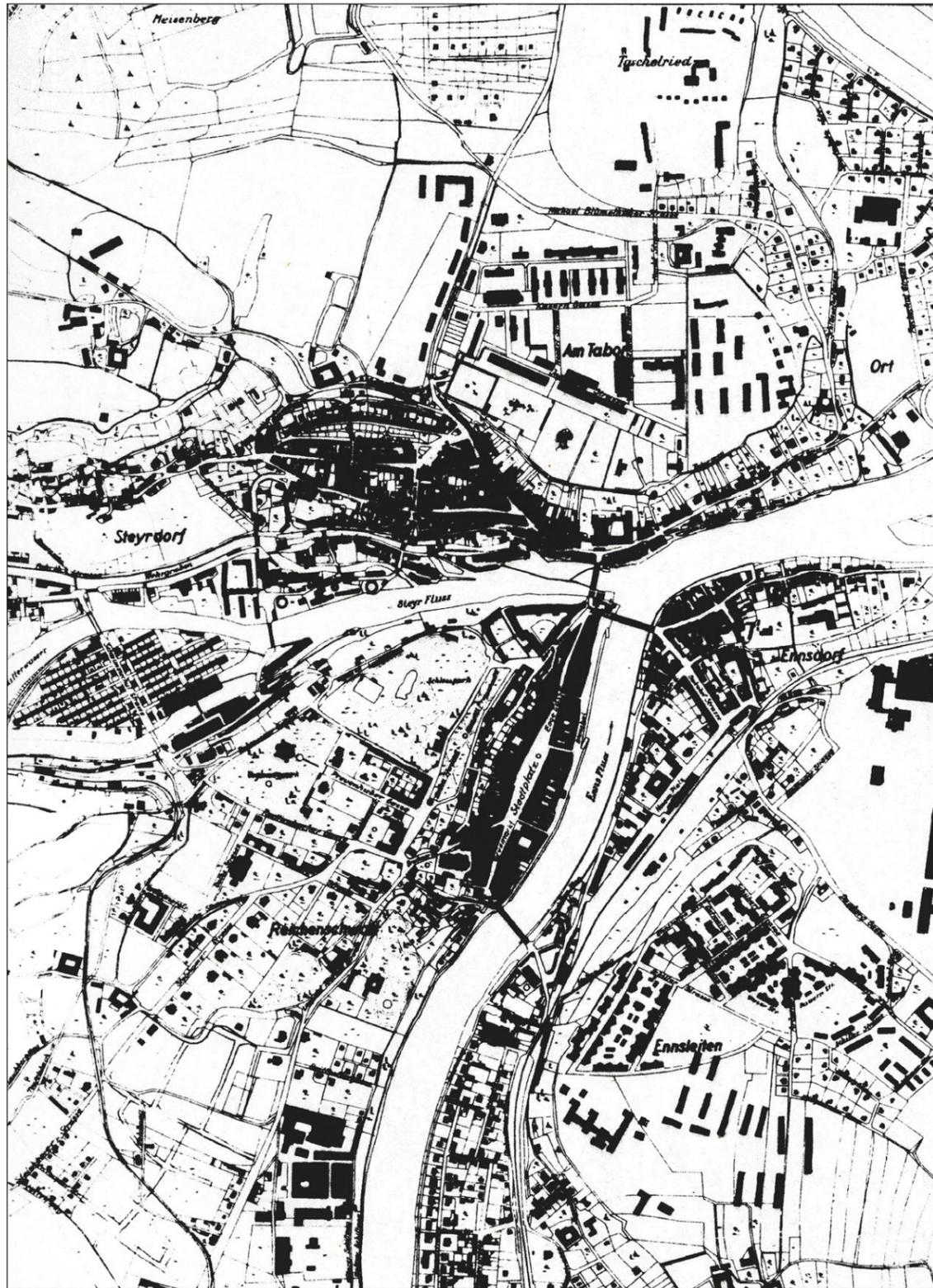
## 6 Typologien

Quellenverzeichnis S. 112

1

Stadtportrait

---



Steyr | Schwarzplan um 1965

## Steyr

Steyr, die alte ‚Eisenstadt‘ am Zusammenfluss von Steyr und Enns, bildet ein wesentliches regionales urbanes Gefüge am Voralpenrand im äußersten Osten Oberösterreichs. Nach den beiden Städten Linz und Wels bildet die drittgrößte Stadt Oberösterreichs mit bedeutenden Industriebetrieben ein wirtschaftlich wichtiges und einflussreiches Zentrum im Bundesland. Bis heute sind eine Vielzahl an Spuren unterschiedlicher Epochen im Stadtgefüge und Stadtbild ablesbar, darunter Wehranlagen und Flussverzweigungen, die nach wie vor Bestandteile der historischen Stadtteile sind. Zwei Faktoren prägten die Stadtentwicklung maßgeblich: Einerseits der direkte geographische Bezug zum südliche gelegenen Erzberg in der Steiermark durch das Ennstal die Grundlage für die wirtschaftlich überregionale Bedeutung der Stadt dar. Andererseits gilt der Steyr-Fluss als Kraftwerk und Pulsschlag für die eisenverarbeitende Industrie, aber auch für das Leben in der Stadt allgemein.<sup>1</sup>

Die vor den beiden Weltkriegen aufblühende Waffenindustrie und die daraus resultierenden Großbetriebe wie die Steyr- Werke gehören heute der Vergangenheit an, doch die großbetriebliche Infrastruktur blieb bis heute erhalten. Internationale Unternehmen haben diese übernommen und sich in Steyr angesiedelt und so zur Entwicklung des Stadtgefüges und zur Erhaltung der Stadt Steyr als Industriestandort bis heute beigetragen.

# Lage

Das Stadtgebiet Steyr liegt im Alpenvorland, an der Schwelle des Zentralraums der Alpen. Nach den beiden Städten Linz und Wels bildet Steyr mit einer Einwohnerzahl von 38.000 Personen ein weiteres Gebiet erhöhter Bevölkerungsdichte im Wirtschaftsraum Oberösterreich.<sup>2</sup>

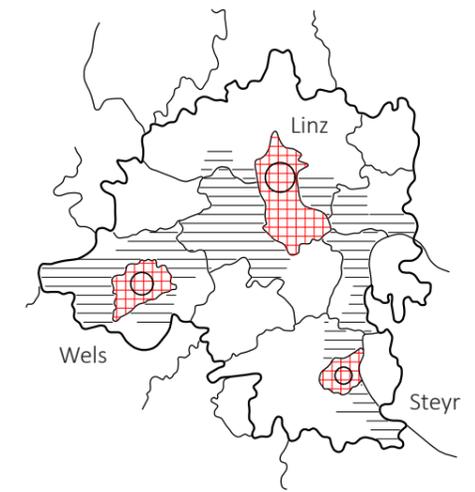
Das Stadtgebiet, einschließlich der umliegenden Gemeinden, zählt rund 70.000 Einwohner. Der Einflussbereich der Stadt reicht jedoch darüber hinaus flussaufwärts in die beiden Täler der Flüsse Enns und Steyr. Die geographische Lage an den beiden Flüssen erwies sich einst als wichtigste Grundlage der wirtschaftlich überregionalen Bedeutung, doch die damit einhergehenden natürlichen Begebenheiten stellen die Stadt heute vor neue infrastrukturelle Herausforderungen. War Steyr in der Vergangenheit aufgrund seiner Lage am Wasserweg ein Standort mit besonderer Verkehrsgunst, so ist heute davon lediglich der nostalgische Wert der Wasserwege ablesbar im Stadtbild ablesbar.<sup>3</sup>

Aufgrund der aktuell vergleichsweise schlechten Verkehrsanbindung einer Stadt dieser Größenordnung, ist im Stadtgrundriss eine Entwicklung nach Norden, hin zu den überregionalen Ost-West-Verkehrsachsen Österreichs, feststellbar. Dennoch findet sich trotz der regionalen Bedeutung im Stadtgefüge nur eine geringe Verdichtungstendenz entlang der Hauptverkehrsverbindungen.

- Zentralraum
- Bezirksgrenzen
- ▨ Stadtgebiete
- ▨ erhöhte Bevölkerungsdichte
- Kernstadt

Zentralraum OÖ

M 1:1.000.000



- Flusslauf
- Bundesländergrenze
- ⋯ Stadtregion
- Gemeindegrenzen
- ▨ Stadtgebiet

Stadtregion Steyr

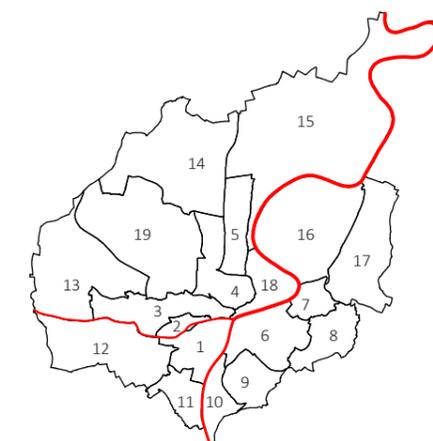
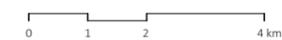
M 1:400.000



- 1 INNERE STADT
- 2 STEYRDORF
- 3 WEHRGRABEN
- 4 ALTER TABOR
- 5 TABOR RESTHOF
- 6 ENNSDORF
- 7 FISCHHUB
- 8 WALDRANDSIEDLUNG
- 9 ENNSLEITE
- 10 NEUSCHÖNAU
- 11 PYRACH/REICHENSCHWALL
- 12 CHRISTKINDL/SCHLÜHSLMAYR
- 13 GRÜNDBERGSIEDLUNG
- 14 STEYR-GLEINK
- 15 WINKLING/HAUSLEITEN
- 16 MÜNICHHOLZ
- 17 HINTERBERG/HAMMER
- 18 SCHLÜSSELHOF-ORT
- 19 STEIN

Stadtgebiet Steyr

M 1:120.000





# Rückblick

Die günstigen natürlichen Verkehrsbedingungen entlang der Wasserwege, so wie die natürlichen Begebenheiten, legten am Zusammenfluss zwischen Enns und Steyr die Rahmenbedingungen für die Entstehung der heutigen Altstadt fest. Die Terrassen der beiden Flüsse bildeten die Verkehrswege sowohl Richtung Süden, weit in die Alpen hinein, wie auch Richtung Norden, wo die Enns den Anschluss zum Donauraum bildet.

Keltische Stämme gründeten um 500 v. Chr. im Ostalpenraum ein Königreich und gehörten somit zu den Ersten, die das Erz des steirischen Erzberges abbauten. Der Name ‚Steyr‘ ist auf diese Zeit und die keltische Sprache ‚Stiria‘ zurückzuführen. Für ein halbes Jahrtausend regierten die Römer das Königreich. So wird der Bergfried der ‚Styraburg‘ bis heute als ‚Römerturm‘ bezeichnet. Mitte des 1. Jahrtausends verließ nach dem Zusammenbruch des Weströmischen Reiches ein Großteil der Romanen das Alpenvorland und die Einwanderung der Bayern begann. Am rechten Ufer der unteren Steyr, an der Stelle des heutigen Schloss Lamberg, geht die erste Errichtung der ‚Styraburg‘ auf diese Zeit zurück. Auch das Wappentier, der weiße Panther, fand so den Weg nach Steyr.<sup>4</sup>

Für den wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt war der Abbau des Erzberges in der nördlichen Steiermark von größter Bedeutung. Bereits ab dem frühen Mittelalter fand der kostbare Rohstoff über das Ennstal, an der Stadt vorbei, seinen Weg Richtung Donau. Entlang der Enns entstanden die Verarbeitungs- und Handelsregion ‚Eisenwurzeln‘, abgeleitet von ‚Eisenwurzel‘, wie der Berg einst genannt wurde. Es wird vermutet, dass es bereits zu dieser Zeit Gepflogenheit gewesen sei, dass das gewonnene Eisen erst in die Handelsstadt Steyr zur Weiterverarbeitung und zum Handel geliefert werden musste. Aufgrund dieses Privilegs, der Verkehrs- und politischen Lage, entwickelte sich Steyr zu einem einflussreichen, wirtschaftlichen und kulturellen frühmittelalterlichen Verarbeitungs- und Handelszentrum. Während der aufstrebenden Konjunkturphase ließen sich im Schutz der Burg Handwerker wie Waffen- und Rüstungsschmiede nieder und besiedelten das linke Ennsufer unterhalb der Burg. Die Handelsstadt entwickelte sich weiter Richtung Süden, bis der heutige Stadtplatz auch durch die oberen Zeilen umfasst war. Urkunden aus dem Jahr 1170 bezeichnen Steyr als „Urbs“ und somit als städtische Siedlung.<sup>5</sup>

Unter der Herrschaft der Habsburger wurde Steyr zum „Land ob der Enns“ ernannt und 1254 vom Erzberg damit politisch und somit seiner wirtschaftlichen Basis getrennt. Drei Jahrzehnte später wurden jedoch die alten Vorrechte im Handel und der Verarbeitung des Innenberger Eisens der Eisenstadt erneut zugesprochen und um weitere Begünstigungen, wie dem Stapelrecht für Holz und Eisen, erweitert. Dies war der Grundstein der weiteren mittelalterlichen stadtwirtschaftlichen Entwicklung Steyrs, in der Eisenhandel und Verarbeitung die vorherrschende Rolle spielten. Als weiteres Privileg der Stadtbewohner mussten die Rohstoffe den Bürgern von Steyr drei Tage lang begünstigt angeboten werden, ehe sie ihren Weg am Flussweg fortsetzen durften. Durch die wirtschaftliche Bedeutung unterhielt die Stadt Steyr, wie nur einige wenige deutschsprachige Städte, ein eigenes Handelskontor am Canale Grande in Venedig. So wurde Steyr, neben Wien, eine der wohlhabendsten und vornehmsten Städte in Österreich. Aufgrund der überregionalen und weitreichenden Handelsbeziehungen wurde die Eisenstadt zu einem der bedeutenden Zentren Europas. Die Verbindungen ließen die Einwohner weltoffen erscheinen und empfänglich für neues Gedankengut und Strömungen. Die Lehre Luthers fand breite Zustimmung. Die neue Glaubensauslegung wurde beifällig aufgenommen und beinahe die gänzliche Stadtbevölkerung konvertierte vom Katholizismus zum Protestantismus. Steyr erlebte am Beginn der Neuzeit einen wirtschaftlichen und kulturellen Höhepunkt in seiner Geschichte und hatte eine führende Position unter den oberösterreichischen Städten inne. Doch gegen Ende des 16. Jahrhunderts machten sich erste Anzeichen des Niederganges der Eisenindustrie bemerkbar. Von vielen Seiten wurde beklagt, dass die Eisenhändler den hochwertigen Rohstoff gewinnbringender im Ausland verkauften und die zweitklassige Ware den örtlichen Betrieben angeboten wurde.





Tabor | Bilck vom Taborturm  
Richtung Innere Stadt & Ennstal

Es wurden diverse Zusammenschlüsse gegründet um diese Vorgehensweise zu unterbinden, jedoch erfolglos. Auch die weitreichenden Folgen der Gegenreformation, der dreißigjährige Krieg und der oberösterreichische Bauernkrieg führten unweigerlich zum wirtschaftlichen Niedergang der Stadt.<sup>6</sup> Diese politischen und religiösen Begebenheiten wirkten sich tiefgreifend auf das Eisenwesen aus und hatten zur Folge, dass zu Beginn des 17. Jahrhunderts Unmengen an Eisenerz in Steyr auf Abnehmer warteten. Nachdem die wöchentliche Roheisenerzeugung um 50 Prozent sank, schlossen sich Radmeister, Hammerherren und Eisenhändler 1625 zur Vereinigung der „Innerberger Hauptgewerkschaft“ zusammen, um dem schwindenden Eisenwesen neuen Aufschwung zu verleihen. Aus diesem Zusammenschluss sollte die „Alpine Montangesellschaft“ hervorgehen, die 1973 mit der ‚Voest Alpine‘ fusionierte.

Anstelle des Großhandels nahm das Handwerk und die Verarbeitung des steirischen Rohstoffes die bedeutende Rolle ein. Mit dem Aufschwung im Barock entstanden für Steyr wichtige Bauten wie die Michaelerkirche und die Wallfahrtskirche von Christkindl. Viele ehemals gotische Häuser erhielten nach dem verheerenden Stadtbrand 1927 eine barocke Fassade, mit Ausnahme des ‚Bummerlhauses‘, welches sich nach wie vor im gotischen Erscheinungsbild Baustil präsentiert und als heutiges Stadtwahrzeichen gilt. Der Platz innerhalb der Stadtmauern war ausgereizt, sodass Wohnraum nördlich des Wehrgrabens an der Anhöhe des Wieserfeldes erschlossen wurde. Der wirtschaftliche Aufwärtstrend machte sich im Stadtleben bemerkbar und so wurden durch die Handwerksbetriebe und die Gründung neuer Werkstätten die Wege für die folgende Industrialisierung geebnet. Neben der neu aufstrebenden Papiererzeugung fand vor allem die Erzeugung von Schusswaffen Einzug. Das Fundament der Steyrer Großindustrie legten die im Mittelalter angelegten Flussläufe im Wehrgraben am Mündungsgebiet der Steyr. Die ansässigen Betriebe begannen mit der Erzeugung von Kriegsmaterial wie Säbeln, Bajonetten und Bestandteilen von Gewehren. Die Fabrikgründung von Leopold Werndl war für die Etablierung der Steyrer Waffenindustrie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts von hoher Bedeutung. Dieses, im Umland von Steyr gegründete Werk, nahm 1830 seinen Betrieb auf und sollte sich als wesentlicher Grundstein der späteren Waffenindustrie erweisen. In dieser Zeit wurden für den Betrieb der Industrieanlage am Wehrgrabenkanal durch weitere Wehranlagen mehrere Kanäle abgezweigt, wodurch sieben Inseln entstanden, die bis heute prägend für die Erscheinung des Stadtteils Steyrdorf sind. Der Fortschritt der industriellen Entwicklung verdrängte in den folgenden Jahrzehnten die noch vorherrschenden, kleinstrukturierten Handwerksbetriebe.<sup>7</sup>

Dem Sohn Leopold Werndls, Josef Werndl, gelang der Sprung vom einfachen Unternehmer zum Großindustriellen. Er genoss eine sehr gute und weitreichende Ausbildung in der Hauptstadt Wien und unternahm ausgedehnte Studienreisen in Europa, sowie Nordamerika. Nach dem Ableben seines Vaters führte Josef Werndl mit seiner Mutter das Unternehmen weiter und ebnete im Jahr 1862 mit dem Ankauf einer Papiermühle im Wehrgraben den Weg für die bekannte Waffenerzeugung Werndl. In wenigen Jahren gelang ihm der Ausbau zu einem in dieser Zeit modernsten und einflussreichsten Betriebes Mitteleuropas.<sup>8</sup> Am neuen Standort, im Zentrum Steyrs, entwickelte Werndl gemeinsam mit seinem Werkmeister Karl Holub ein revolutionäres Verschlussystem des Hinterladergewehrs. Das System erreichte in kurzer Zeit weltweite Bekanntheit und bildete den Anstoß für den Ausbau zur größten Waffenfabrik. Die „Steyrer Waffenfabrikgesellschaft“ beschäftigte um 1890 mehr als 10.000 Arbeiter. Werndl sorgte sich um seine Arbeiter, entlohnte sie gut und kümmerte sich zudem um Wohnbauten und soziale Infrastruktur für seine Arbeiter. Zahlreiche Wohnhäuser im Stadtgebiet stammen aus dieser Zeit und sind bis heute Bestand des baulichen und kulturellen Stadtbildes.<sup>9</sup>

Das moderne Hinterladergewehr war so erfolgreich, dass gegen Ende des 19. Jahrhunderts ein Großteil der europäischen Heere damit ausgerüstet wurden. Die erforderlichen Stückzahlen gingen daraufhin zurück und Josef Werndl erkannte das Potential und die weitreichende Tragweite der elektrischen Energie als neues Geschäftsfeld.



Steyr | Blick über den Stadtplatz,  
1980

Die Waffenfabrik beschränkte sich fortan nicht nur auf die Produktion von Waffen und Waffenteile, sondern setzte auch auf anderes technisches Gerät wie Motoren, Dynamos und Glühlampen, um die rückläufige Auftragslage der Rüstung auszugleichen. Im Zuge einer eigens organisierten Ausstellung 1884 wurde in Steyr die erste elektrische Straßenbeleuchtung Europas, die durch Strom aus Wasserkraft betrieben wurde, installiert.<sup>10</sup>

Die Waffenproduktion gelangte durch Großaufträge des neu eingeführten Repetiergewehr „System Mannlicher“ wieder in den Vordergrund und die Herstellung elektrischer Geräte wurde wieder auf den Eigenbedarf reduziert.<sup>11</sup> Im Jahr 1889 erlag Josef Werndl einer Lungenentzündung. Arbeiter betonten die Ehre an sein Andenken.<sup>12</sup>

**Erster Weltkrieg und Folgen |** Die anfängliche Kriegseuphorie im Kaiserreich war auch in Steyr spürbar, doch nur von kurzer Dauer, da der 1. Weltkrieg viele Entbehrungen für die Stadt mit sich brachte. Der aufgebaute Wohlstand verblasste rasch und die Waffenfabriken begannen unter militärischer Bewachung unter Hochdruck für die Rüstung des Krieges zu produzieren. Während des ersten Weltkrieges stieg die Zahl der Belegschaft in den neu errichteten Hauptwerken im Stadtteil Ennsdorf auf einen neuen Höchststand von 15.000 Mitarbeitern. Die tägliche Arbeitsleistung war enorm. Trotzdem wurden mitten im Krieg Vorbereitungen für folgende Friedenszeiten getroffen und der Weg für den Automobilbau geebnet.<sup>13</sup>

Doch trotz aller Vorsicht fand sich Steyr nach Ende des ersten Weltkrieges in einer schweren wirtschaftlichen Krise wieder. Die Stilllegung der Waffenindustrie entzog tausenden Arbeitern ihre Lebensgrundlage. Einige fanden Arbeit in den Steyr-Werken um Friedensgüter zu fertigen, vielen blieb jedoch keine andere Wahl, als die Stadt zu verlassen.<sup>14</sup>

Die Zwischenkriegszeit in der Stadt war geprägt durch politische Unruhen, Lebensmittelmangel und Epidemien. Auch die Weltwirtschaftskrise ging nicht spurlos vorbei und so fand sich Steyr 1933 als ärmste Stadt der ersten Republik Österreich wieder.<sup>15</sup>

Die ehemalige Waffenindustrie und das größte Unternehmen der Stadt wurde 1925 in die „Steyr-Werke Aktiengesellschaft“ umgewandelt und die Produktionsstätten wurden für die Herstellung von Kraftfahrzeugen, Fahrrädern, sowie Luxuswaffen und Kugellager umstrukturiert. Allen Bemühungen zum Trotz spiegelten sich die weitreichenden Krisen im Stadthaushalt wider.

In den Jahren bis 1938 erreichte Steyr durch zahlreiche Eingemeindungen seinen heutigen Gebietsumfang. Nach dem Anschluss Österreichs an Deutschland entstanden neue Fabrikanlagen und der Stadtteil Münchenholz wurde als deutsche Mustersiedlung errichtet.

**Zweiter Weltkrieg und der Wiederaufbau |** Als Vorbereitung für den zweiten Weltkrieg mussten die Werke der alten Eisenstadt die Rüstungsproduktion wieder aufnehmen und mit modernsten Anlagen erlangte die Kugellagererzeugung große Bedeutung. So war die Stadt im Kriegsverlauf ein strategisches Bombenziel der Alliierten. Der erste Angriffe 1944 brachten schwere Zerstörung und Verluste durch nahezu 1.000 abgeworfene Bomben. Dabei wurden 112 Gebäude zerstört und annähernd 400 schwer beschädigt. Schließlich befreiten am 5. Mai 1945 die Amerikaner aus dem Westen, sowie am 9. Mai die Russen aus dem Osten die Stadt Steyr und damit auch zahlreiche Zwangsarbeiter aus dem KZ-Nebenlager in Münchenholz. Mit der Befreiung stieg die Zahl der zu versorgenden durch Soldaten und Flüchtlinge vorübergehend sprunghaft von 23.600 Einwohner auf 103.000 Personen.

Nach dem Abzug der Besatzung zählte Steyr immer noch um 14.000 Einwohner, mehr als vor Kriegsbeginn. Der neu konstituierte Gemeinderat stand vor der enormen Herausforderung, den Wiederaufbau voranzutreiben und Wohnraum für die Stadtbevölkerung sicherzustellen.

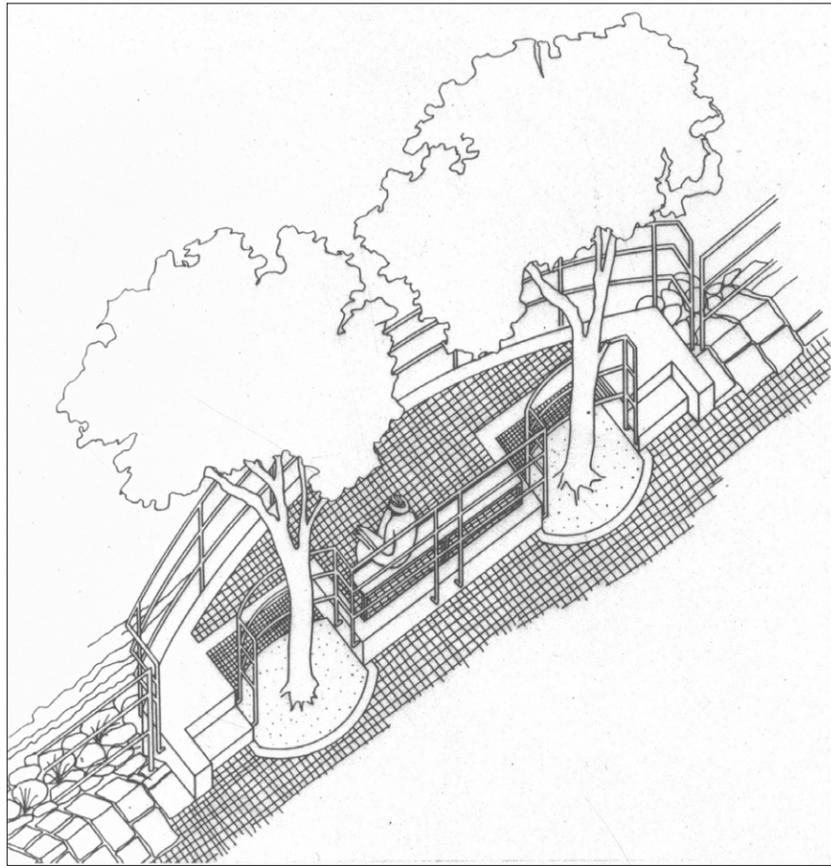


Der sprunghafte Bevölkerungszuwachs auf mehr als 37.000 Personen bis 1955 brachte einen enormen Wohnflächenbedarf mit sich und erforderte auch einen Ausbau der Infrastruktur, etwa Wasser-, Kanal- und Gasleitungen. Im Vordergrund stand der Bedarf an Schulbauten. Mit Hilfe aus den USA konnte die Erzeugung von zivilen Produkten erneut aufgenommen und der hohe Bedarf an Nutzfahrzeugen wie Lastkraftwagen und Traktoren gedeckt werden. Durch den schon vor Kriegsbeginn erfolgten Zusammenschluss der Steyr-Werke mit den Daimler Werken in Wiener Neustadt und den Puch-Werken in Graz stieg die ‚Steyr-Daimler-Puch AG‘ mit nahezu 17.000 Beschäftigten zum größten eisenverarbeitenden Betrieb Österreichs auf.<sup>16</sup>

**Wirtschaftsaufschwung und die Zeit Heute** | Anfang der 1970er Jahre wurden im von Josef Werndl maßgeblich geprägten historischen Stadtteil Wehrgraben die letzten mechanischen und elektrischen Kraftwerke geschlossen. Der Gemeinderat beschloss daraufhin die zahlreichen Gerinne im Stadtteil aufzuschütten und die erschlossene Fläche im historischen Stadtteil für Wohnbauten und die Modernisierung der Infrastruktur zu verwenden. Mit weiterer Konkretisierung des Vorhabens formte sich Widerstand. Die von prominenten Vertretern unterstützte Bürgerinitiative „Rettet den Wehrgraben“ führte zum erfolgreichen Erhalt des historischen Stadtteils und zu dessen Bestehen bis heute.<sup>17</sup> Der Charakter der von ihrer Industrie geprägten Stadt blieb nicht nur im historischen Kontext erhalten. Auch neue Firmen begannen sich anzusiedeln. Ab 1979 begann der Bau des BMW-Motorenwerk Steyr im Stadtteil Münchenholz, welches sich bis heute zum größten Arbeitgeber in Steyr entwickelte.<sup>18</sup> Mit den erneuten wirtschaftlichen Schwierigkeiten begann ab 1987 die Zerschlagung der ‚Steyr-Daimler-Puch AG‘ und der Verkauf und Eingliederung einzelner Sparten in internationale Großkonzerne begann.

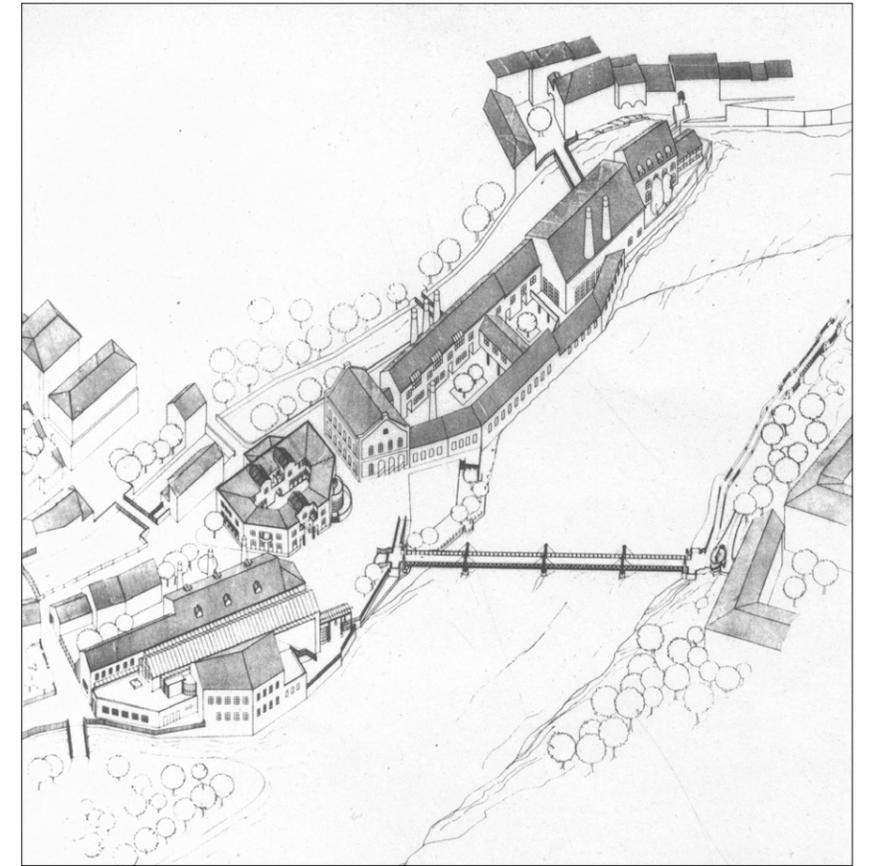
Links:  
Stadtgebiet Steyr | Österreichische Karte, 1965

Rechts:  
Steyr | Postkarte 1961  
l.o. - Blick vom Tabor  
r.o. - Stadtplatz  
l.u. - Michaelerkirche  
r.u. - Zusammenfluss Enns & Steyr



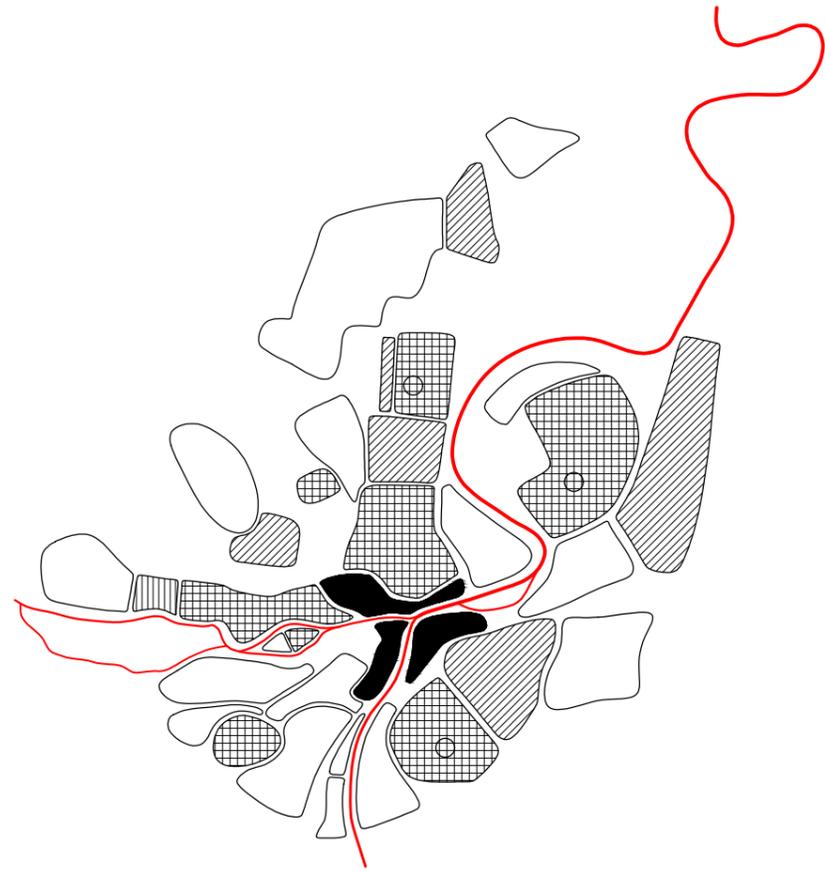
Wehrgraben | Neugestaltung 1978  
Entwurf Arch. Rupert Falkner

Seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges erfuhr die Stadt noch zahlreiche Veränderungen bis zu ihrem heutigen Erscheinungsbild. So wurden die baulichen Substanzen der Altstadt weithin erhalten, jedoch gab es in der Zeit des starken Wirtschaftswachstums, großflächig expandierte Stadterweiterungsgebiete. Nachdem bis dahin zuletzt entstandenen Stadtteil Münichholz wurde nun der Stadtteil Resthof im Norden der Stadt entworfen und erste Anzeichen der Suburbanisierung machten sich bemerkbar, wenngleich dieser Entwicklung bereits kritische Stimmen entgegentraten. Mit der Zersiedelung des umliegenden Ackerlandes wurden unwirtschaftlich Anforderungen an die Erschließung und Infrastruktur gestellt und erste Stimme forderten eine klare Abgrenzung des Stadtgebietes. Die entstandenen Kaufparks mit frei verfügbaren Stellplätzen am Stadtrand wurden als Konkurrenz zum traditionellen Geschäftszentrum erkannt.<sup>19</sup>



Wehrgraben | Museumssteg 1978  
Entwurf Arch. Rupert Falkner

In den innerstädtischen Stadtstrukturen wurden Maßnahmen gegen das steigende Verkehrsaufkommen in die Wege geleitet. Das Verkehrskonzept, das bis in die 1970er Jahre noch auf den historischen Wegen durch die Innere Stadt beruhte, war dem wachsendem Verkehrsaufkommen des Individualverkehrs nicht gewachsen und wurde den damaligen Verkehrsprognosen angepasst. Die Innenstadt wurde vom Durchzugsverkehr befreit und ein ‚Altstadtring‘ rund um den Zusammenfluss der Enns und Steyr und den schützenswerten historischen Stadtteilen wurde konzeptioniert.<sup>20</sup> Die aktuellen Projekte wie die laufende Stadtplatzerneuerung<sup>21</sup>, der bereits eingereichte Entwurf der Aufstiegshilfe Tabor in Form eines Liftes von Architekt Dipl.-Ing. Helmut Reitter, der den höher gelegenen Stadtteil Tabor mit der Altstadt verbinden soll<sup>22</sup> und die aktuelle Planung der Westspange<sup>23</sup>, kommen Forderungen und Ideen der 1970er Jahre nach und sind Versuche, den aktuellen Folgen der Suburbanisierung entgegenzuwirken.



- historische Kernstadt
- dicht verbautes Wohngebiet
- leicht verbautes Wohngebiet
- Industriegebiet
- Landeskrankenhaus
- Subzentren
- Flussverlauf

Stadtgliederung 🕒  
 M 1:60000  
 0 500 1000 2000 m



## Stadtanalyse

**Stadtgliederung |** Die abstrahierte Stadtgliederung zeigt die Brüche im Stadtgefüge auf. Diese sind nicht nur auf monofunktionale Inseln und unterschiedliche Gebäudestrukturen zurückzuführen, sondern stark durch die ausgeprägte Topografie im Stadtgebiet gegliedert.

Der historische Kern am Zusammenfluss orientiert sich entlang der Flussufer und bildet das dicht verbaute Stadtgebiet. Bis auf wenige Ausnahmen sind die weiteren dichten Wohngebiete während des Zweiten Weltkrieges und in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts entstanden.<sup>24</sup>

Im Gegenzug zu den locker verbauten Gebieten im Süden befinden sich die Flächenreserven und der weitläufige Grüngürtel im Norden des Stadtgebietes. Die Stadtentwicklung der letzten Jahrzehnte orientiert sich auch weithin an den überregionalen Verkehrsanschlüssen im Norden.

Rechts:  
 Steyr | Schwarzplan M 1:60000

- Flussbett
- Steilhänge
- Forst
- Landwirtschaft

Naturraum  
M 1:40000




**Topographie** | Das prägende Element der naturräumlichen Begebenheiten der Stadt ist der Zusammenfluss von Enns und Steyr. Die beiden tief eingeschnittenen Flusstäler sind, mit den einhergehenden Steilhängen und Terrassenausbildungen im gesamten Stadtgebiet spürbar. Die Verschmelzung zwischen dem gebauten Gefüge und den topographischen Begebenheiten der Naturlandschaft bilden, trotz der einhergehenden Problemstellungen, eine räumliche Qualität im Stadtgefüge. Auch die Auegebiete des Steyrtals reichen bis an den umbauten Stadtraum des historischen Wehrgraben und an den Stadtteil Steyrdorf heran.<sup>25</sup>

- Hauptverkehrswege & ÖPN
- untergeordnetes Straßennetz
- Stadtbuslinie im Straßennetz
- Haltestelle Stadtbetriebe
- Bahntrasse
- innerstädtische Kurzparkzone
- Tiefgarage

Verkehrnetz  
M 1:40000

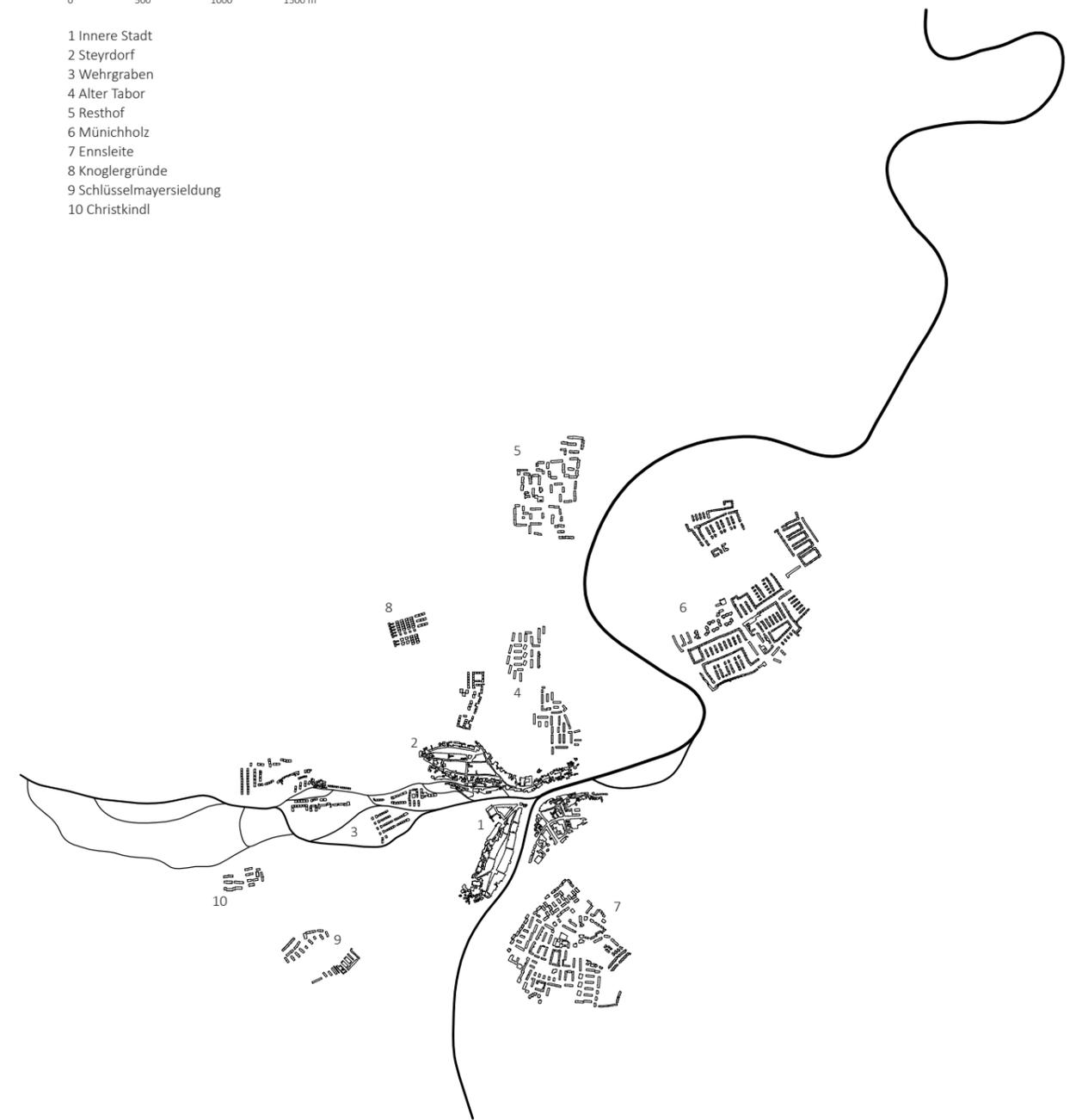
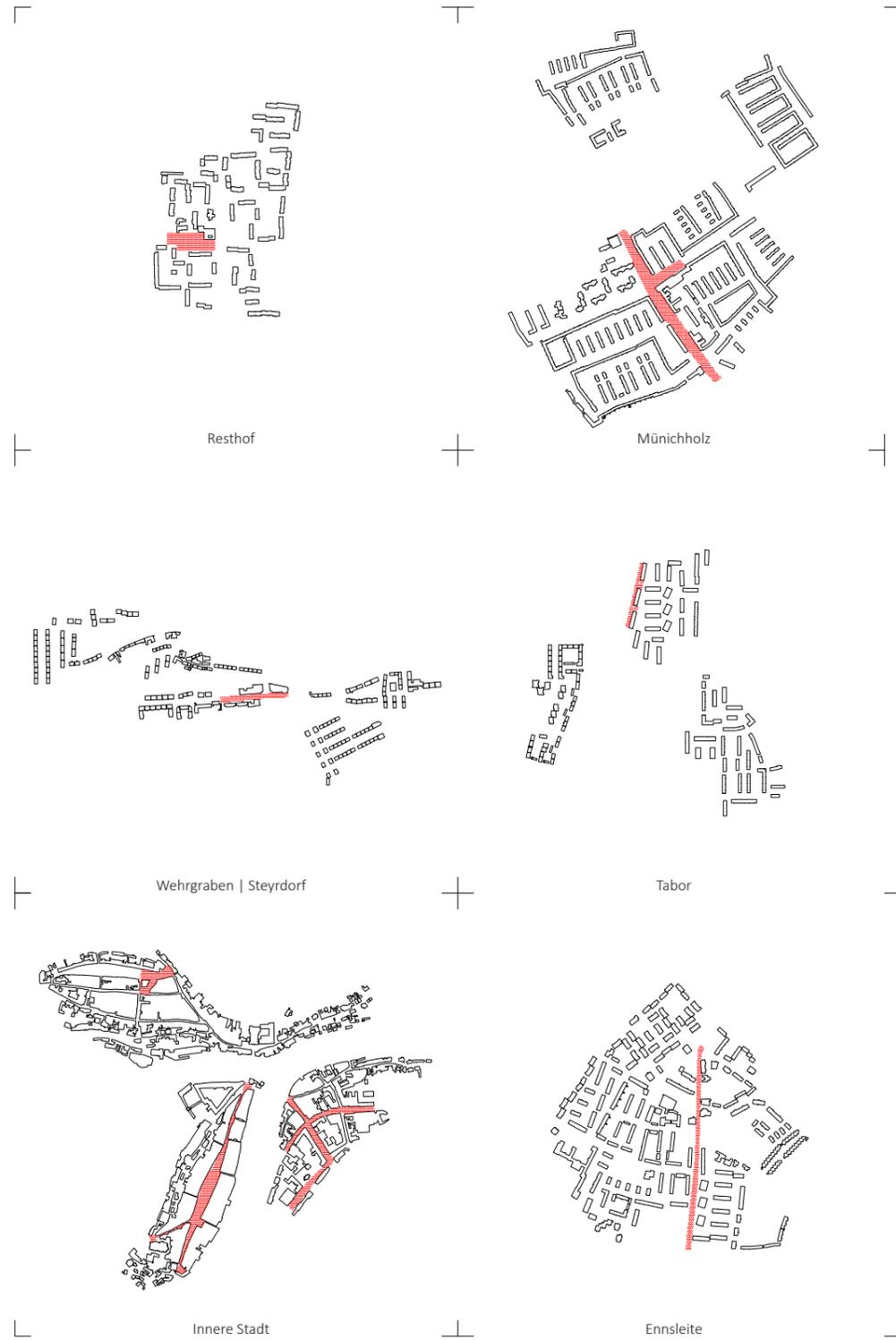



**Straßennetz** | Der Verkehr im Stadtgebiet ist vom Automobil geprägt. In den 1970er-Jahren war die Innere Stadt dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. In den folgenden Jahrzehnten wurde ein weitreichender Verkehrsring um die Kernstadt ausgebaut, der die überregionalen Hauptverkehrswege verknüpft, die Innenstadt entlastet und das untergeordnete Straßennetz trägt.<sup>26</sup> In den letzten beiden Jahrzehnten wurden erste Schritte für eine weiträumige Umfahrung des bebauten Stadtgebietes, wie der Bau der Nordspange und die konkretisierte Planung der Westspange, in die Wege geleitet.<sup>27</sup>

 dicht verbautes Wohngebiet  
 Räume erhöhter Frequenz  
**erhöhte Frequenz**   
 M 1:15000  


**Wohngebiete**   
 M 1:40000  


- 1 Innere Stadt
- 2 Steyrdorf
- 3 Wehrgraben
- 4 Alter Tabor
- 5 Resthof
- 6 Münichholz
- 7 Ennsleite
- 8 Knoglergründe
- 9 Schlüsselmayersiedlung
- 10 Christkindl



**Stadtstruktur** | Die Stadtteile Ennsleite und Münichholz sind durch ihre Topographie und Planung klar in der Ausdehnung abgegrenzt oder eingefasst und dadurch einzeln leicht zu fassen. Am Tabor öffnen sich trotz der klaren natürlichen und baulichen Definition Lücken im gebauten Gefüge. Ergänzend zum ‚Alten Tabor‘ gehört das Wohngebiet Resthof, abgekoppelt durch ein Gewerbe- und Industriegebiet, zu den dicht verbauten Stadtflächen und beherbergt einen großen Teil der Stadtbevölkerung. Neben dem historischen Kern, der aus der Inneren Stadt, dem Wehrgraben, Steyrdorf und dem Mischgebiet Ennsdorf gebildet wird, sind diese weiteren Wohngebiete nur locker verbaut und schwer von suburbanen Strukturen abzugrenzen.<sup>28</sup>



o. Resthof | Resthofstraße  
u. Ennsleite | Arbeiterstraße

o. Münichholz | Resthofstraße  
u. Tabor | Gottfried-Koller-Straße

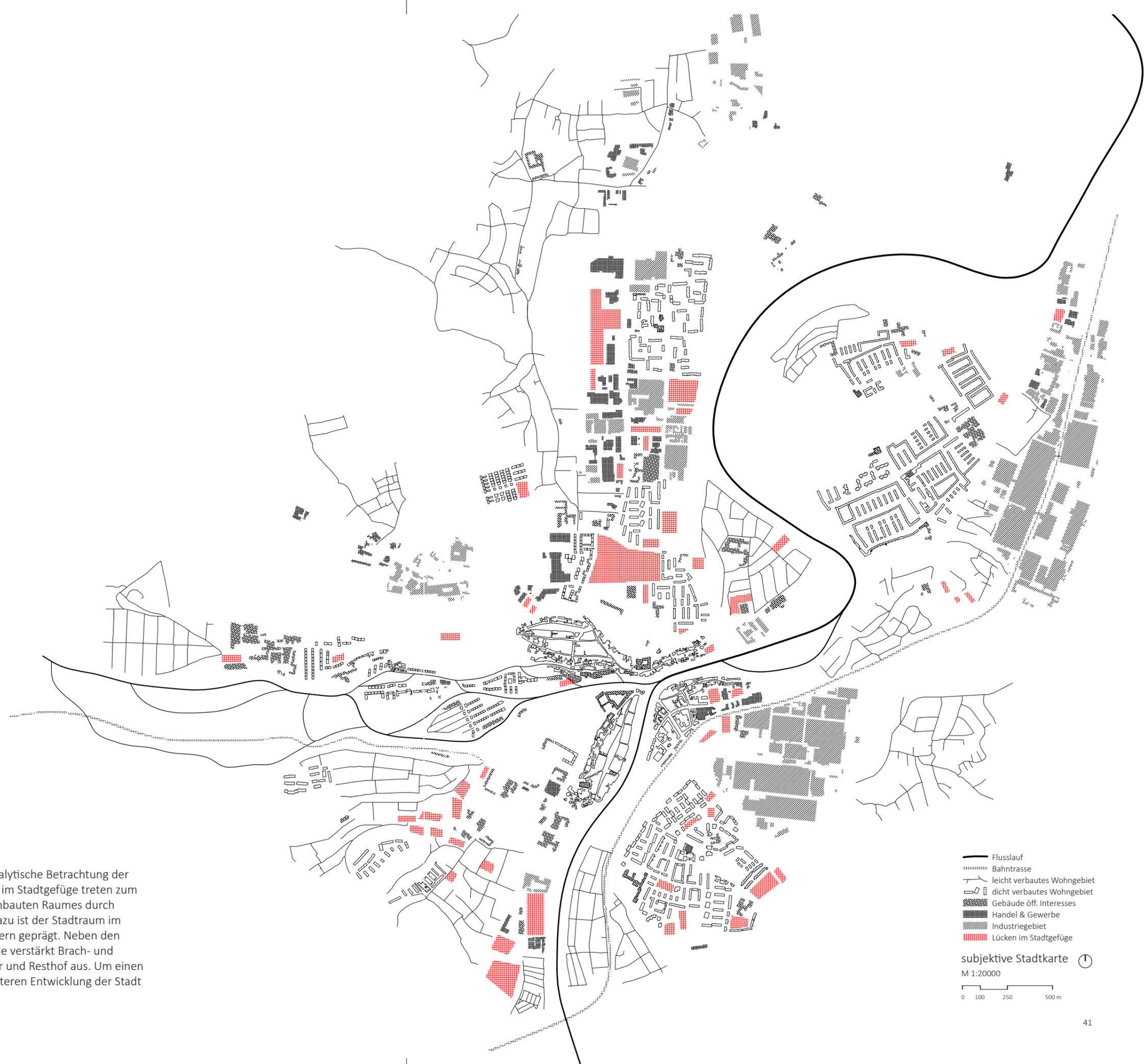


Innere Stadt | Blick über den Ennssteg



Alter Tabor | Gottfried-Koller-Straße





**Stadtkarte** | Die Anatomie der Stadt wird durch die analytische Betrachtung der Struktur verdeutlicht und die monofunktionalen Inseln im Stadtgefüge treten zum Vorschein. Im Süden der Stadt sind die Grenzen des umbauten Raumes durch die natürliche Topografie klar ablesbar. Im Gegenzug dazu ist der Stadtraum im topographisch flachen Norden von undefinierten Rändern geprägt. Neben den suburbanen Siedlungsstrukturen, weist die Morphologie verstärkt Brach- und Freiflächen in den urban ausgeprägten Stadteilen Tabor und Resthof aus. Um einen homogenen Stadtgrundriss auszubilden sind in der weiteren Entwicklung der Stadt fokussiert diese Lücken zu schließen.



2

Diskurs

---

## Suburbanisierung

Die räumlichen Tendenzen der undefinierten Stadtentwicklung stellen durch die Suburbanisierung eine Vielzahl an Herausforderungen an die Anatomie und Identität der Stadt. Die sich am Stadtrand von klein und mittelgroßen Städten großflächig ausbreitenden funktional homogenen Gebiete, bilden bei gleichzeitig stark ansteigendem Flächenverbrauch keine urbanen Kerngebiete aus.

Die Industrialisierung und der dadurch gestiegene Wohlstand führten zu einer stadtplanerischen Erwartungshaltung der stetig steigenden Expansion. Die Notwendigkeit einer Reaktion auf die rasche Expansion der Stadt forderte die Stadtplanung heraus. Es entstanden Strukturen und Zentren, in welchen zu Gunsten der Zweckmäßigkeit die Funktionen der Stadt überlagert wurden. So führten die dichten städtebaulichen Gefüge, frei von jeglichen Lücken, mitunter zu problematischen Lebensbedingungen. Die bauliche Substanz aus jener Zeit stellt immer noch den Stadtkern und den kompakten historischen Teil der mitteleuropäischen Städte dar.<sup>1</sup>

Während der Wirtschaftskrise 1929 konnte die bisher nur auf Expansion fokussierte die Planung, , kaum in die Gestaltung eingreifen, da ihr Handlungsspielraum eng mit der wachstumsorientierten Wirtschaft verknüpft war. Infolgedessen setzten sich Städteplaner verstärkt mit den miserablen Lebensumständen in den großen Industriemetropolen auseinander und erarbeiteten alternative Raumkonzepte. Die Auflockerung des Stadtgefüges, die Auslagerung von Funktionen, sowie die Reduktion der dichten Innenstadt waren dabei vorgeschlagene Maßnahmen, die eine Verbesserung der sozialen Umstände mit sich bringen sollten.<sup>2</sup>

Die Chance einer weitreichenden Erneuerung für die moderne Stadt ergab sich aus den Folgen des zweiten Weltkrieges. Das verletzte Stadtgefüge konnte in Zeiten des Wirtschaftswachstums und Wiederaufbaus geschlossen werden und die entstandenen Lücken eröffneten Möglichkeiten neuer Nutzungen. Durch die Zerstörung ergab sich die Möglichkeit, die alten historischen Strukturen und Infrastrukturen großflächig zu modernisieren und an die zeitgenössischen Standards anzupassen. So fand in der Nachkriegszeit eine Ausformung der Städte in Mitteleuropa statt.<sup>3</sup>

In den letzten Jahrzehnten konkurrieren zerstreute kommerzielle Bauten am Stadtrand zunehmend mit der historisch gewachsenen innerstädtischen Dichte. Dabei ist nicht nur der Siedlungsgürtel rundum Großstädte wie Wien gemeint, die mit der Herausforderung des stetigen Bevölkerungszuwachses umzugehen haben, sondern gleichsam die Suburbanisierung in klein- und mittelgroßen Städten wie Steyr, welche einen Abzug der Frequenz aus den Innenstädten und Stadtkernen zur Folge hat.<sup>4</sup> Der sich ausbreitende Siedlungsteppich und das wachsende Stadtumland lässt die optisch wahrnehmbaren Stadtgrenzen verschwinden und austauschbare, diffuse Formen zwischen Stadt und Land breiten sich aus. Gleichermaßen verliert der Stadtkern an Bedeutung, die die bauliche Substanz der Randgebiete für sich gewinnt. Der damit einhergehende zunehmende Leerstand in den Stadtzentren wird als städtebauliche und ebenso stadtpolitische Problem wahrgenommen.<sup>5</sup> Im Vergleich dazu kann die Suburbanisierung in stark wachsenden Großstädten durch den Bevölkerungszuzug kompensiert werden, wodurch die Verlagerung der Funktionen an den Stadtrand nicht zu einer Leerung des innerstädtischen Stadtraumes führt. Eine Ausnahme bilden die historischen Stadtkerne, wie beispielsweise der Erste Wiener Gemeindebezirk, wo der Tourismus dominiert und die Gentrifizierung voran schreitet.<sup>6</sup>

Die Ausbildung von Wohnsiedlungen und Villenanlagen im Umland der Städte findet in Mitteleuropa bereits seit der Industrialisierung statt. Aufgrund des gestiegenen Wohlstandes der Nachkriegszeit, bildet die Suburbanisierung im aktuellen Kontext, neben den monofunktionalen Siedlungsgebieten, durch die Ansiedelung von Handel, Gewerbe und Industrie am Stadtrand weitere bauliche Erscheinungsformen aus.<sup>7</sup> Als eine der Grundlagen dieser Entwicklung, kann die Motorisierung der Bevölkerung und die damit einhergehend der Zunehmende des Individualverkehrs angesehen werden. Das Auto rückte in den Mittelpunkt und stieg zum Maß aller Dinge auf. Die Konsequenzen sind an den Gewerbebauten abzulesen.



Veranschaulichung der Suburbanisierung, durch weitläufige Siedlungsstrukturen im Stadtgebiet

- leicht verbautes Wohngebiet
- dicht verbautes Wohngebiet
- Flusslauf

Siedlungsstrukturen 1  
 M 1:40000  
 0 500 1000 1500 m

Um den Bedürfnissen des Individualverkehrs nachzukommen, siedeln sich diese in monofunktionalen Ausformungen des Konsums am Stadtrand an.<sup>8</sup> So konkurriert die erprobte innerstädtische Dichte fortlaufend mit den Kommerzbauten am Stadtrand, die sich in ihrem Erscheinungsbild meist an den kurzfristigen Bedarfsanforderungen der Betreiber orientieren und keine Möglichkeit der Adaption oder Verdichtung mit sich bringen. Das stetige Wachstum bildet die Grundlage der indifferenten weitläufigen Bebauungsstrukturen, die durch den Komfort des Individualverkehrs als erstrebenswertes Ziel etabliert wurden und durch das Höchstmaß des Wohlstandes in den Städten Mitteleuropas getragen wird.<sup>9</sup>

Auch das Einfamilienhaus gliedert sich in diese Entwicklung ein und wird stets als das persönliche und familienfreundliche Idealbild angesehen, ein Idealbild aus der Kombination der Vorzüge des Landlebens und dem urbanen Angebot der Stadt.<sup>10</sup> Doch die weitläufigen Bebauungsstrukturen verlieren sich in der Bedeutungslosigkeit und räumlichen Austauschbarkeit. Neben dem enormen Flächenverbrauch, stellen die unverhältnismäßig weiten Distanzen der Zersiedelung die Allgemeinheit vor enorme Aufwendungen hinsichtlich der Herstellung und Instandhaltung der Infrastruktur.<sup>11</sup>

Der unbedachte Flächenverbrauch hat auch Einfluss auf das natürliche Umland und seine ökologische Bedeutung. Der Lebensraum von Flora und Fauna, Naherholungsgebiet und Landschaftsbild braucht einen weitblickenden Umgang. Dabei kommt die Frage auf, ob die erforderliche Ressourceneffizienz in Zukunft die Grundlage einer zukunftsweisenden Struktur bilden.<sup>12</sup>

Ein Bewusstsein für die Problematik scheint zu fehlen, denn die scheinbare Bequemlichkeit des Individualverkehrs und die kleinteiligen innerstädtischen Bebauungsstrukturen fördern den Abzug zu den Flächenreserven an den Stadträndern und treiben die Oberflächenversiegelung weiter an. Die Folgen dieser Entwicklung bedarf einer gemeinsamen stadtplanerischen und politischen Herangehensweise. Denn die Suburbanisierung ist nicht nur in der Qualität des öffentlichen Raumes und den monofunktionalen Bauformen, sondern auch kritisch im Umgang mit der Ressourceneffizienz der Infrastruktur und Mobilität zu betrachten. Noch werden die enormen Ressourcenaufwände für Transport und Mobilität in Kauf genommen. Erste Ansätze der Effizienzsteigerung zeigen sich in einzelnen Teilbereichen, wie der Umstieg auf umweltschonende Elektromobilität oder die Herstellung von Passiv- und Niedrigstenergiehäusern.<sup>13</sup> Langfristig werden diese Maßnahmen nicht reichen und die Thematik wird ganzheitlich zu betrachten sein. Um die aufzubringenden Ressourcen reduzieren zu können, wird es im Lösungsansatz nötig sein, die entstehenden Distanzen zu minimieren und eine angemessene Dichte und räumliche Struktur für einen vielschichtigen Lebensraum herzustellen.<sup>14</sup>

Mit einer Festlegung auf ein Mindestmaß an Dichten und der Wahl urbaner Bebauungsstrukturen allein ist die Problematik allerdings nur oberflächlich behandelt. Die Strukturen der spezifizierten Funktionen verlangen im Hinblick auf eine längerfristig effiziente Stadtentwicklung auch auf architektonischer Ebene nach einer tiefgreifenden Betrachtung. Um Bausubstanzen davor zu schützen, dass sie bei einer Änderung der Funktion obsolet werden, ist die Konstruktion mit weiterführenden Nutzungen in Einklang zu bringen. Die möglichen Optionen der Adaptierung begünstigen die nachhaltige Nutzung des umbauten Stadtraumes eine strukturelle Vielseitigkeit bildet die Basis der Nutzungsdurchmischung. Typologisch offene Bebauungsstrukturen fördern eine längere Bestandsdauer, als die bedarfsspezifischen Gebäude von Unternehmen, Handel oder Siedlungsstrukturen, die an kurzzeitige persönliche Lebensabschnitte angepasst sind.<sup>15</sup> Der Stadtraum ist ebenso eine Ressource, die bereits in ihrer Planung eines sorgfältigen Umgangs bedarf.

Für einen zukunftsweisenden Lebensraum muss die Stadtplanung auf die fortschreitende Dezentralisierung und den Verbrauch der Flächenreserven des Umlandes eingehen und dem entgegensteuern. Wenn die Entwicklung des Abzuges aus der Innenstadt nicht früh genug erkannt wird, findet sich der Städtebau in einem reaktiven Handlungsmuster mit sehr eingeschränkten Möglichkeiten der planerischen Handhabung wieder. Die Steuerung dieser Entwicklung ist aufgrund ihrer Vielschichtigkeit und Komplexität auf ein breites Themenfeld zu stützen. Die aktuelle Tendenz der Umnutzung großflächige innerstädtische Areale brachliegender Infrastruktur- und Industriestandorte bringt das Potential für neue urbane Räume und Verbindungen.<sup>16</sup> Quartiere die bisher von der Abschottung der Flächen betroffen waren, können dadurch innerhalb der Stadtgrenzen einen neuen Aufschwung erfahren und von urbanen Verknüpfungen profitieren. Die bereits fortgeschrittene Suburbanisierung stellt die Stadtentwicklung vor Herausforderungen. Neben den Problemen der sich leerenden Stadtkerne ist ein zukunftsweisender Umgang in der Nutzung bereits bestehender und spezifizierter Strukturen geboten. Damit sich die weitläufige Anatomie der Stadt nicht in ihrer Bedeutungslosigkeit verliert, soll die Optimierung der gesamten Struktur und nicht nur jedes einzelnen Bausteines eine Perspektive im öffentlichen Stadtraum bieten.<sup>17</sup> Die räumliche Gliederung bildet dabei die Identität der gebauten Umgebung aus. Neben der Strategie des städtischen Leitbildes ist auch auf der architektonischen Maßstabsebene eine Neuausrichtung gefordert. Hybride Strukturen im Sinne einer längeren Entwicklungsfähigkeit sollten vor der Erfüllung kurzfristiger Bedarfsanforderungen stehen. Die Revitalisierung der bedeutungslosen Bauten fordert eine Verdichtung und eine damit einhergehende Multifunktionalität, um eine dauerhafte Nutzungsdurchmischung und Attraktivität zu gewährleisten.<sup>18</sup> Ein breites Spektrum an Instrumenten zur Steuerung der regionalen Entwicklung ist notwendig, um eine kompakte und qualitativ hochwertige Stadt zu gewährleisten.

3

Tabor - Resthof

---

## Vertiefung

Die Flächenreserven im südlichen Stadtgebiet sind beinahe aufgebraucht und die Expansion der Stadtstruktur orientiert sich immer weiter Richtung Norden. Von diesem Umstand ausgehend, befindet sich das Gebiet der vertieften Betrachtung nördlich über dem Zusammenfluss von Enns und Steyr und reicht bis zur gebauten Stadtgrenze am Resthof. Der Stadtteil ‚Alter Tabor‘ stellt das Zentrum des Planungsgebietes dar, ist jedoch räumlich und städtebaulich nicht vom Stadtteil ‚Resthof‘ zu trennen. Der Zusammenschluss der beiden Gebiete befinden sich nicht nur auf einer gemeinsamen, nahezu ebenen Anhöhe, sondern die beiden Stadtteile bilden auch durch die Entwicklung der letzten Jahrzehnte eine gemeinsame Morphologie im Stadtgrundriss. Monofunktionale Inseln aus Gewerbe und Industrieflächen trennen die großen Wohnstrukturen voneinander und die Struktur inmitten des Stadtteils ist durch Zweckbauten geringer räumlicher Qualität geprägt. Das punktuell dichte Gefüge weist zahlreiche Lücken auf und vermittelt einen austauschbaren suburbanen Eindruck. Die stetige Weiterentwicklung folgt keinem städtebaulichen Leitbild, sondern der kurzfristigen Bedarfsanforderung gewerblicher Betriebe.



Definition der Vertiefung am  
Tabor & Resthof

- leicht verbautes Wohngebiet
- dicht verbautes Wohngebiet
- Gewerbe- & Industriegebiet
- Planungsgebiet

Planungsgebiet  
M 1:40000





## Entwicklung & Bestand

Die Betrachtung des Gebietes geht aufgrund der Entwicklung, vom altstadtnahen Plateau ‚Der Alte Tabor‘ aus. Die älteren Wohnungsbauten am Tabor sind an der heutigen Rooseveltstraße, südöstlich der Friedhofsanlage und nördlich des Schnallentorsituiert und auf den Beginn der 1940er Jahre zurückzuführen.<sup>1</sup> Erst in der Nachkriegszeit, bis in die 1970er Jahre, als im Stadtgebiet eine hohe Wohnraumnachfrage spürbar war, wurde das Siedungsgebiet um die Friedhofsanlage und das Kasernenareal, sowie nördlich des Taborknoten und der Blümelhuberstraße erweitert, sowie weitere Schulbauten eröffnet.<sup>2</sup>

Die zentrale Lage und der größte Flächenanteil der Anhöhe wird von der ehemaligen Trollmann-Kaserne in Anspruch genommen. Unter Anweisung des Kriegsministeriums wurde von 1902-1905 die Artilleriekaserne erbaut und ab 1968 als ‚Trollmann-Kaserne‘ bezeichnet. Zu Beginn der 2000er Jahre wurde die Kaserne stillgelegt und ging kurze Zeit darauf in Privatbesitz über.<sup>3</sup> Seither liegt das Gelände brach und ein Großteil der Gebäude wurden abgetragen. Im Laufe der Jahre gab es eine Vielzahl an Vorschläge und Konzepte für die Lücke im Stadtkörper.<sup>4</sup> Das Grundstück wurde 2014 in einer Abänderung des Flächenwidmungsplans in Wohngebiet und Kerngebiet geteilt und von unterschiedlichen Investoren Pläne einer teilweisen Wohnbebauung<sup>5</sup> und eines großflächigen Einkaufszentrums veröffentlicht.<sup>6</sup>

Der Austritt der Taborstiege, der Taborturm, der Hauteingang der Friedhofsanlage und das Krematorium befinden sich gemeinsam südlich an der Kante des Steilhanges, oberhalb der Michaelerkirche und Altstadt. Der eingefasste Platz bietet einen Ausblick über den Stadtplatz bis in das Ennstal.<sup>7</sup> Die ersten Pläne der Taborstiege entstanden am Ende des 19. Jhdts. Eröffnet wurde die fußläufige Verbindung 1950, bereits zu diesem Zeitpunkt gab es die ersten Ideen einer mechanischen oder elektrischen Aufstiegsmöglichkeit.<sup>8</sup>

Etwas nördlich davon ist das erste Alten- und Pflegeheim der Stadt situiert, welches 2014 durch einen Neubau ersetzt wurde und zwischen der Wohnbebauung mit einer großzügigen Freifläche integriert ist.<sup>9</sup> Zwischen den beiden Flächen der Friedhofsanlage und dem Areal der Kaserne wurde um die Jahrtausendwende der Grundstein der Stadthalle gesetzt.<sup>10</sup> Der Entwurf der Sport- und Veranstaltungshalle wurde aufgrund der Eigentumsverhältnisse gegenüber der ursprünglichen Planung um 90 Grad gedreht und ist nun in nördliche Richtung orientiert und der Brache der Kasernenfläche zugewandt.<sup>11</sup>

Die in den 1960er und 70er Jahre angelegte städtisch Ringumfahrung, führt östlich über den Blümelhuberberg und westlich über die Seifentruhe auf die Anhöhe und bindet die beiden Stadtteile Tabor und Resthof mit ein. Dabei wurde die zentrale Kreuzung Ennserstraße-Rooseveltstraße- Blümelhuberstraße neu angelegt und nach Fertigstellung der Umfahrung Seifentruhe der heutigen verkehrstechnischen Bedeutung zugeordnet. Aufgrund des stetig steigenden Verkehrsaufkommens und der folgenden Überlastung des Taborknoten wurde 2012 eine Neustrukturierung und Umbau des Verkehrsknoten vorgenommen.<sup>12</sup>

Angrenzend zu den Grundstücken in Stadtbesitz am Resthof kaufte die Stadt Ende der siebziger Jahre weitläufige Liegenschaften von der Diözese Linz. Aufgrund der Errichtung des Steyr-BMW- Motorenwerke musste für den steigenden Bevölkerungszuwachs ein weiteres Wohnbauprogramm erarbeitet werden, sodass im heutigen Wohngebiet Resthof bis in die 80er Jahre 2000 zusätzliche Wohneinheiten errichtet wurden.<sup>13</sup>



Tabor | Wohntürme  
Ferdinand-Porsche-Straße 1-7



Resthof | Wohnhaus  
Resthofstraße 31



Tabor | Wohnhaus  
Wachturmstraße 7

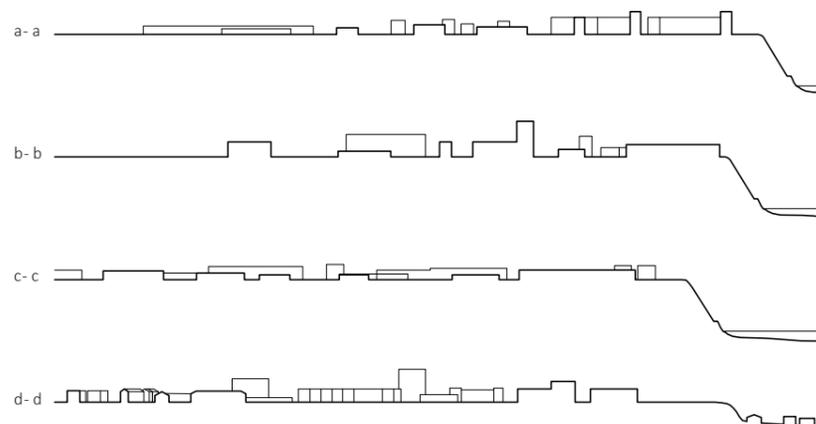


Tabor | Post am Tabor, 1977  
Ennsner Straße 7, am Taborknoten

**Stadtraum - Straßenraum** | Der gemeinsame Stadtraum Tabor und Resthof erfährt durch die Hauptverkehrsachse der Ennserstraße und dem hoch frequentierten Taborknoten eine starke räumliche Trennung. Die Flächen der breiten Nutzungsvielfalt sind kaum funktionell oder strukturell mit einander vernetzt und bilden daher beinahe geschlossene Inseln.

Im Süden ist ein großer Teil der Wohnanlagen des ‚Alten Tabor‘ durch den Steilhang und die abgeschotteten Flächen der Friedhofsanlagen und der Kaserne vom Stadtgefüge abgekoppelt. An der Stadtgrenze im Norden bildet die Wohnsiedlung des Resthof ein homogenes Gefüge und beherbergt kaum weitere Nutzungen. Im betrachteten Gebiet wird keine der großflächigen Wohnbebauungen durch die Hauptachse durchbrochen, sondern die dichten Wohngebiete sind an der Hauptlinie angeschlossen.

Der verbindende Straßenzug ist entlang seiner Ausdehnung von Nutzungsvielfalt und einem inhomogenen Stadtbild geprägt. Suburbane Gewerbestrukturen, Wohnhausanlagen, Brach- und Freiflächen, sowie Industriebetriebe bilden die Struktur des öffentlichen Straßenraumes. Der Standort der Industriebetriebe ist meist auf die historischen Wurzeln der Betriebsgründungen zurückzuführen und nehmen durch spätere Expansionen weite Flächen in Anspruch. Die Gewerbebetriebe entlang der Ennserstraße sind an den kurzfristigen Bedarf der Betreiber angepasst und lassen kaum weitere Nutzungsadaptionen zu. Ein für den öffentliche Straßenraum städtebaulicher Mehrwert ist durch die niedrige Bauhöhe nicht gegeben und mit der geringen Dichte der Kommerzbauten geht ein hoher Flächenverbrauch einher. Die, auf der individuelle Motorisierung aufbauende Suburbanisierung greift immer weiter auf die Flächenreserven der Stadt zurück, ohne einem gesamtheitlichen Leitbild zu folgen.

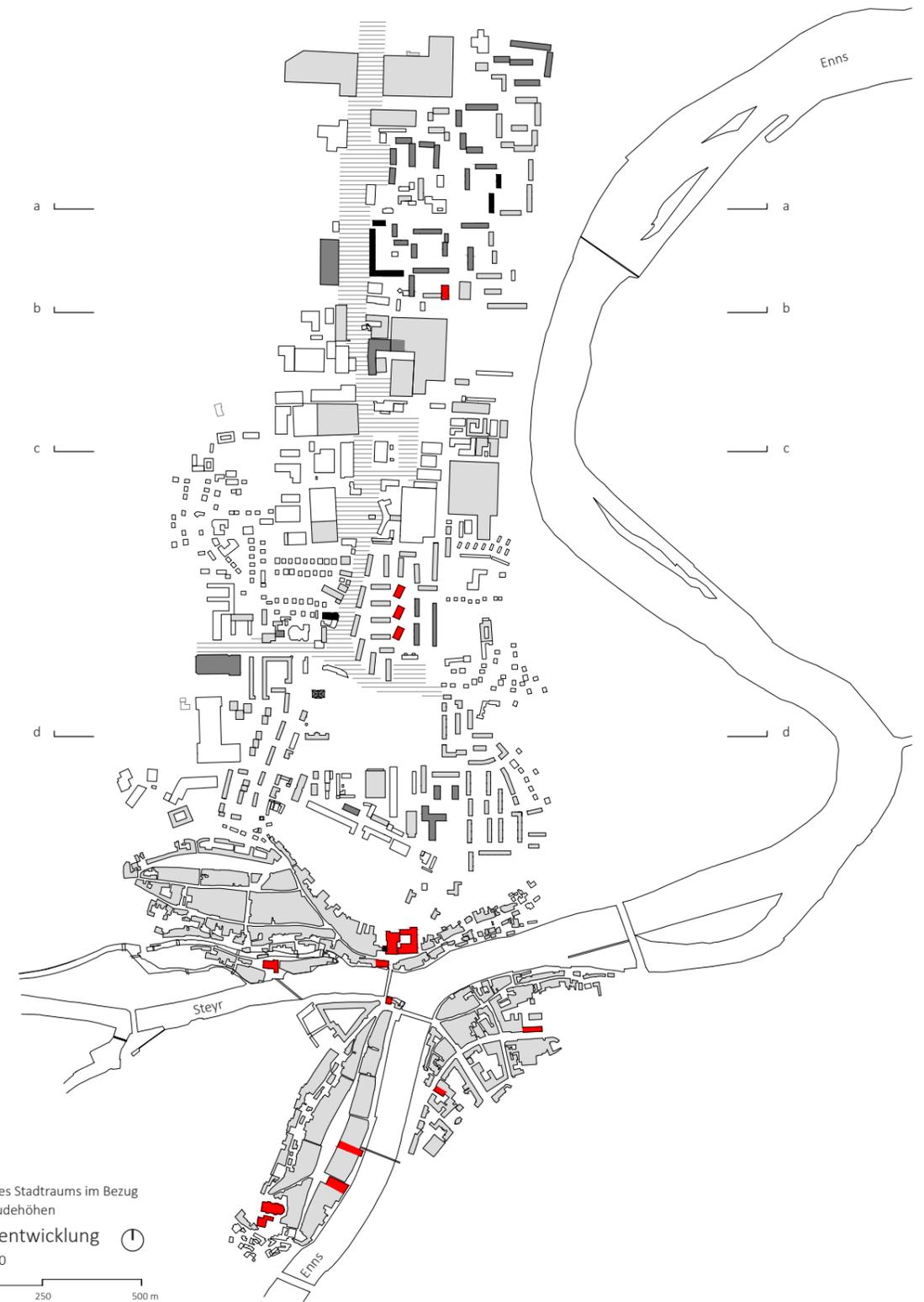


Querschnitt Straßenraum

M 1:7500



- Straßenraum
- Gebäudehöhen 0-8 m
- 9-14 m
- 15-20 m
- 21-25 m
- über 25 m



Analyse des Stadtraums im Bezug auf Gebäudehöhen

Höhenentwicklung

M 1:15000





Tabor- Resthof | Orthofoto 2014

- Gebäude öff. Interessess
- Gewerbe & Handel
- Industrie
- dicht verbautes Wohngebiet
- Grün- & Brachflächen
- Friedhofsanlage
- Flächenanalyse

**RESTHOF**  
 24 Sporthalle  
 23 Kletterhalle Naturfreunde  
 22 Sommerhuber Keramik

21 Kindergarten & Hort  
 20 Pfarramt St. Franziskus

19 Volksschule Resthof

18 GFM Maschinen

17 Eckelt Glas  
 16 Stadtbetriebe Steyr

**ALTER TABOR**  
 15 Volksschule Tabor  
 14 Sporthauptschule  
 13 Ärztehaus  
 12 Pfarramt Tabor  
 11 Polizeipräsidium

10 Kindergarten  
 9 ehem. Trollannkaserne

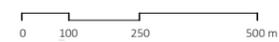
8 Stadthalle  
 7 Altenpflegeheim

6 Urnenfriedhof  
 5 Friedhof  
 4 Taborturm

**STEYRDORF**  
 3 Schnallentor  
 2 Gymnasium  
 1 Michaelerkirche

Veranschaulichung der  
 Flächenverteilung und  
 Nutzungsdurchmischung.

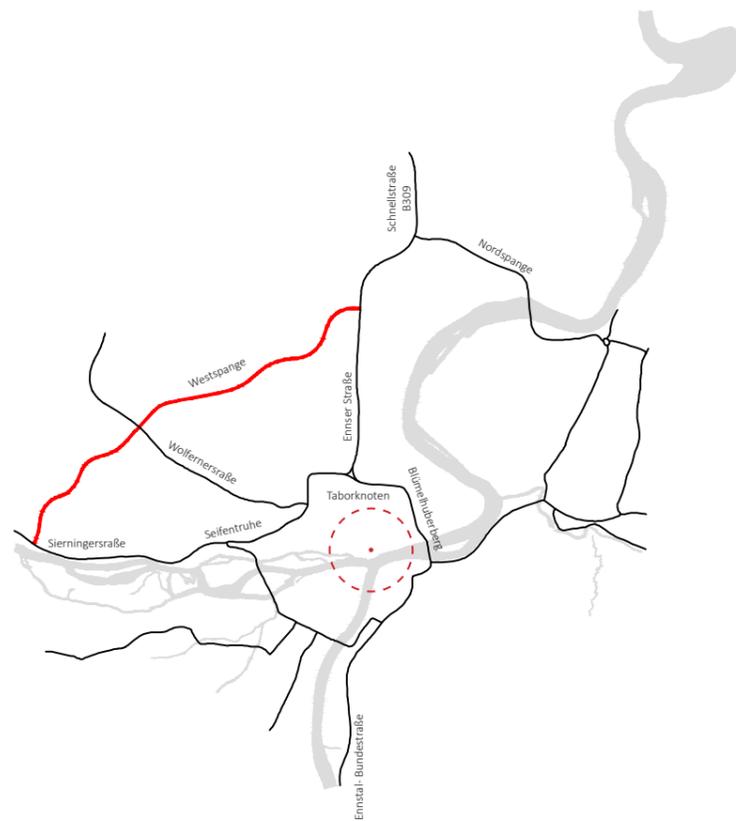
**Flächenanalyse**  
 M 1:15000



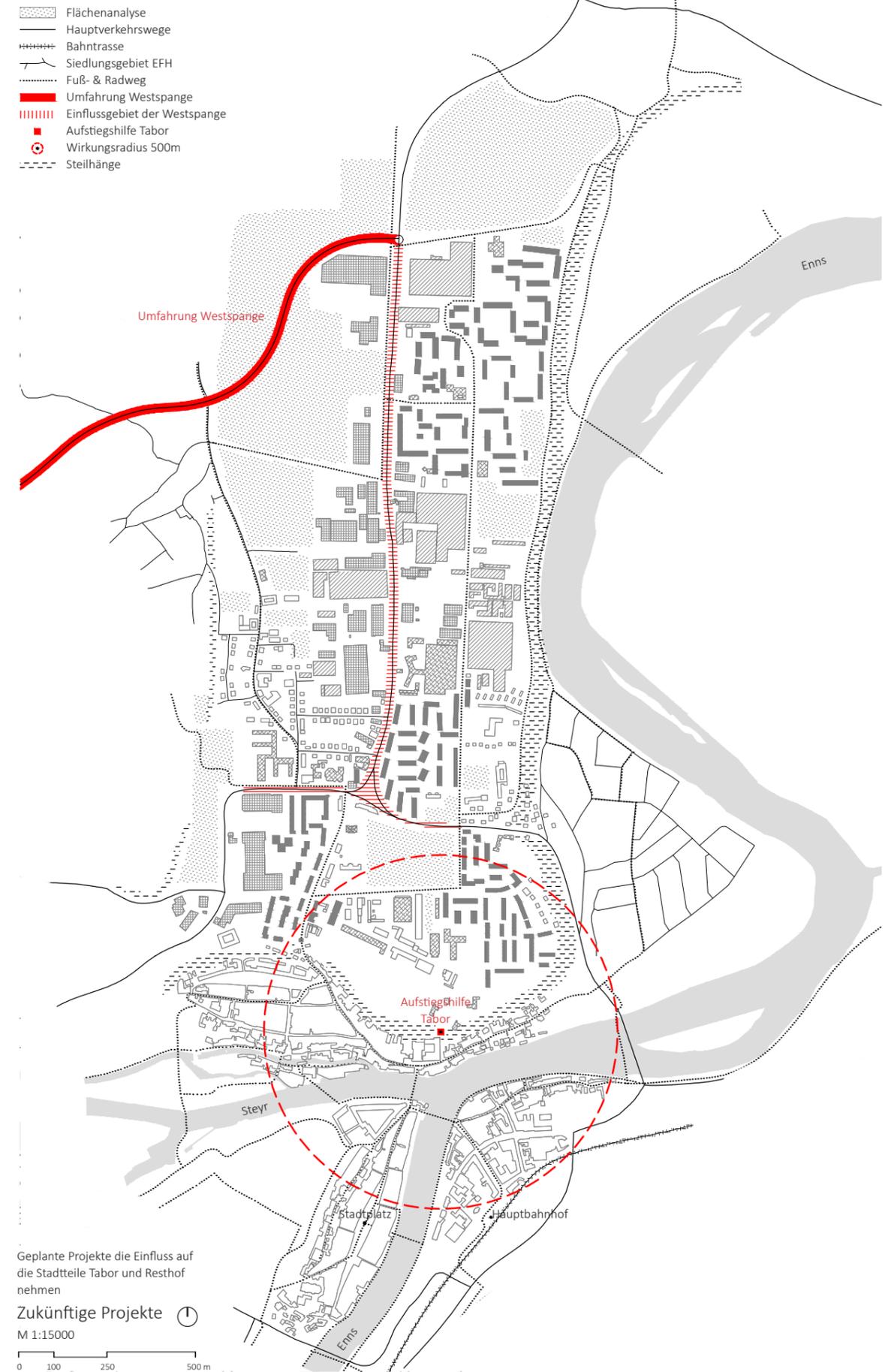
# Zukunft und Projekte

**Aufstiegshilfe Tabor** | Die Vision einer Aufstiegshilfe, um die Höhendifferenz zwischen Altstadt und Tabor zu überwinden, soll nun zur Umsetzung gelangen. Der beschwerliche Aufstieg über die 241 Stufen der denkmalgeschützten Treppenanlage soll dadurch erleichtert werden und die Verbindung zwischen der Anhöhe und dem Stadtplatz gestärkt werden.<sup>14</sup> Der Wirkungskreis der fußläufigen Verbindung schließt am Tabor neben der Friedhofsanlage, dem Altenpflegeheim und der Stadthalle auch den historischen Taborturm mit ein und reicht in südlicher Richtung bis über die Enge an den Stadtplatz. Der Architektenwettbewerb wurde bereits ausgeschrieben und der Baubeginn des Panoramaliftes soll 2019 erfolgen.<sup>15</sup>

**Westspange** | Ein weiteres Projekt, welches starken Einfluss auf den Stadtraum Tabor und Resthof nimmt, ist die geplante großräumige Umfahrung vom Norden in den Westen des Stadtgebietes. Die sogenannte Westspange soll im Zusammenwirken mit der bestehenden Umfahrung der Nordspange und aus Norden ankommenden Schnellstraße B309 zur Entlastung des Gemeindestraßennetzes beitragen, sowie die überregionale Ost- West Verbindung der Voralpenlinie stärken. Jedoch würde den Großteil des Verkehrsaufkommens an der Westspange nicht die weitläufige überregionale Umfahrung des Stadtgebietes darstellen, sondern 47-57% des errechneten Verkehrsaufkommen der Westspange würde aus Quell- und Zielverkehr bestehen. Daraus resultiert, dass durch die Verkehrsverlagerung an den innerstädtischen Hauptstraßen mit Schwerpunkt an der Ennsersstraße im Bereich Tabor und Resthof das Verkehrsaufkommen im Prognosejahr 2025 um bis zu 20% reduziert werden soll.<sup>16</sup>



Trassenführung  
Westspange  
M 1:100000  
0 1000 2000 3000 m

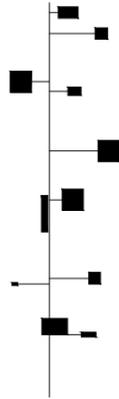
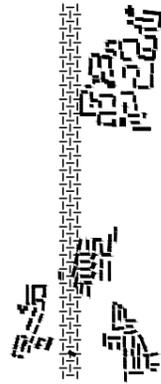
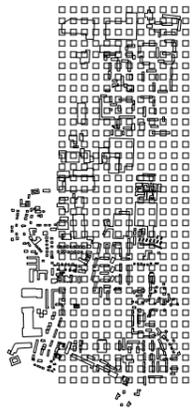


Geplante Projekte die Einfluss auf die Stadtteile Tabor und Resthof nehmen  
Zukünftige Projekte  
M 1:15000  
0 100 250 500 m

4

Leitbild

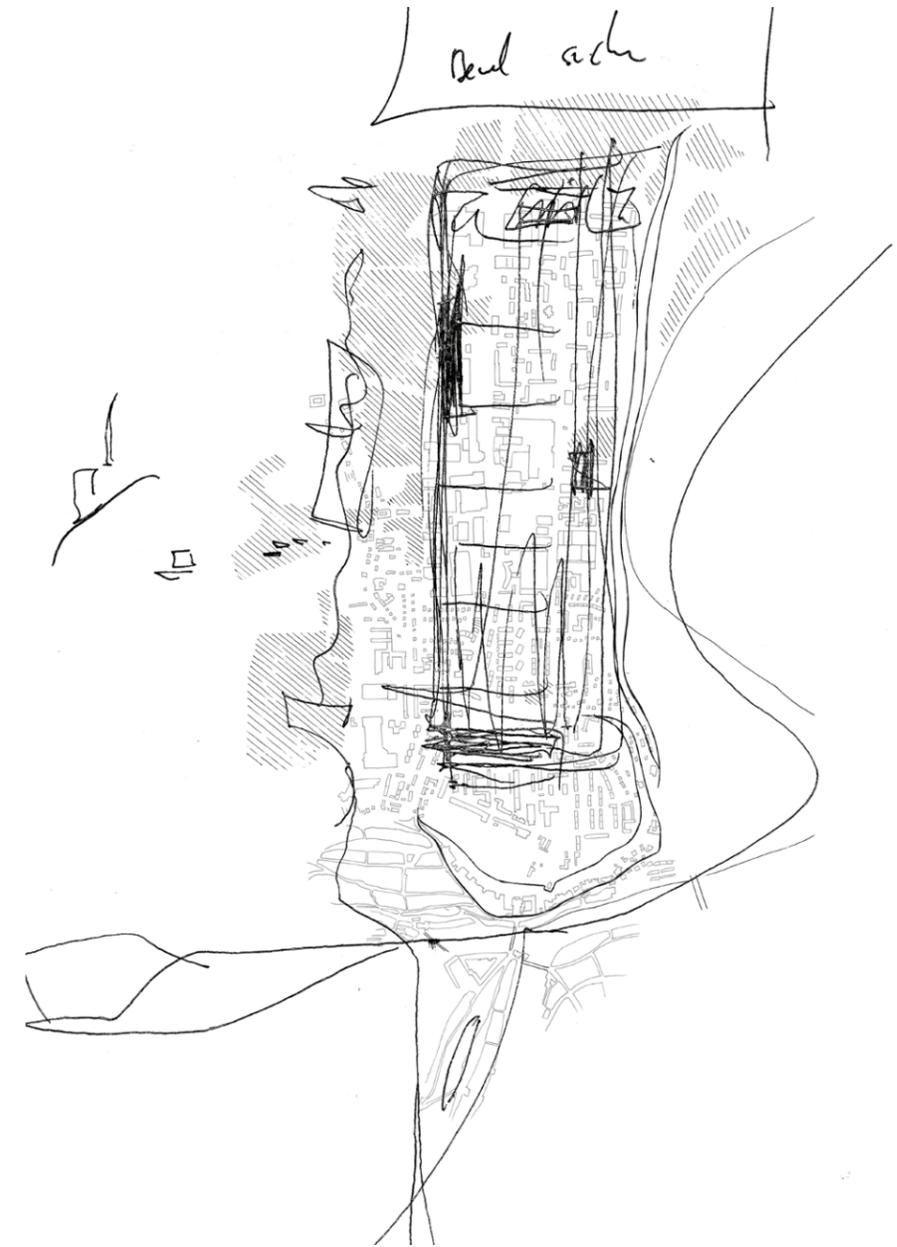
---

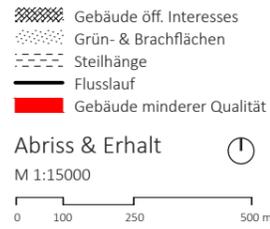


## Strategie

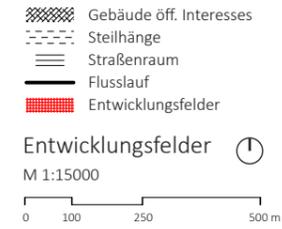
Mit den Begebenheiten und dem Wandel der beiden Stadtteile Resthof und Tabor, beruht die Strategie des Entwurfes darauf, diese als eine Einheit zu betrachten und eine gemeinsame Identität zu entwickeln. Die daraus resultierende Vision soll durch drei Maßstabebenen getragen werden, um die Qualitäten der Anhöhe über dem Enns-Fluss weiter auszubilden und zu fördern.

Die Anatomie der Stadtstruktur wird einer klaren Gliederung unterzogen, welche als Fundament der weiteren Entwicklung dienen soll. Dabei werden durch die Stärkung der vorhandenen Ordnung Impulse gesetzt und der öffentliche Stadtraum erfährt eine Identitätsstiftung im Spannungsfeld des bestehenden Stadtgefüges. Zugleich werden neue Zusammenhänge im fragmentierten Stadtgebiet geknüpft und die bestehenden, wie auch die neu zu entwickelnden Quartiere in ihrer Bedeutung gestärkt.





**Potential** | Neben der geographischen Lage im Stadtraum liegt das Potential des Planungsgebietes an der vielfältigen Nutzungsdurchmischung. Diese weist jedoch eine geringe Dichte auf, wodurch weitläufige suburbane Flächen das Stadtbild prägen. Die vorhandene Morphologie soll im Hinblick auf die Qualität des öffentlichen Stadtraumes geprüft werden. Dadurch lassen sich Baukörper filtern, die weder ein Mindestmaß an Qualität oder Mehrwert zur Identität der gebauten Umgebung beitragen und somit auf Grundlage der weiteren Strategie als obsolet zu betrachten sind. Eine Optimierung des Gesamtstruktur, nicht nur jedes einzelnen Bausteines, soll eine zukunftsorientierte Perspektive für den öffentlichen Stadtraum bieten.<sup>1</sup>



**Entwicklungsfelder** | In der tieferen Betrachtung der Stadtstruktur zeichnen sich Handlungsfelder ab, die als Grundlage für den weiteren strategischen Ansatz herangezogen werden. Neben dem prominent liegenden Areal der ehemaligen Trollmann-Kaserne bildet der Straßenzug der Ennsner Straße das Hauptmerkmal, an der sich die Neukonzeptionierung der beiden Stadtteile orientiert.<sup>2</sup> Wie an ein Rückgrat sollen sich die weiteren Entwicklungsfelder an den Straßenraum anbinden und die Bebauung in unterschiedlichen Maßstabsebenen ihre Ausformung finden. Neben dem Ansatz der Verdichtung der Stadtstruktur soll ein weiteres Augenmerk auf die Qualität öffentlicher Räume gelegt werden.

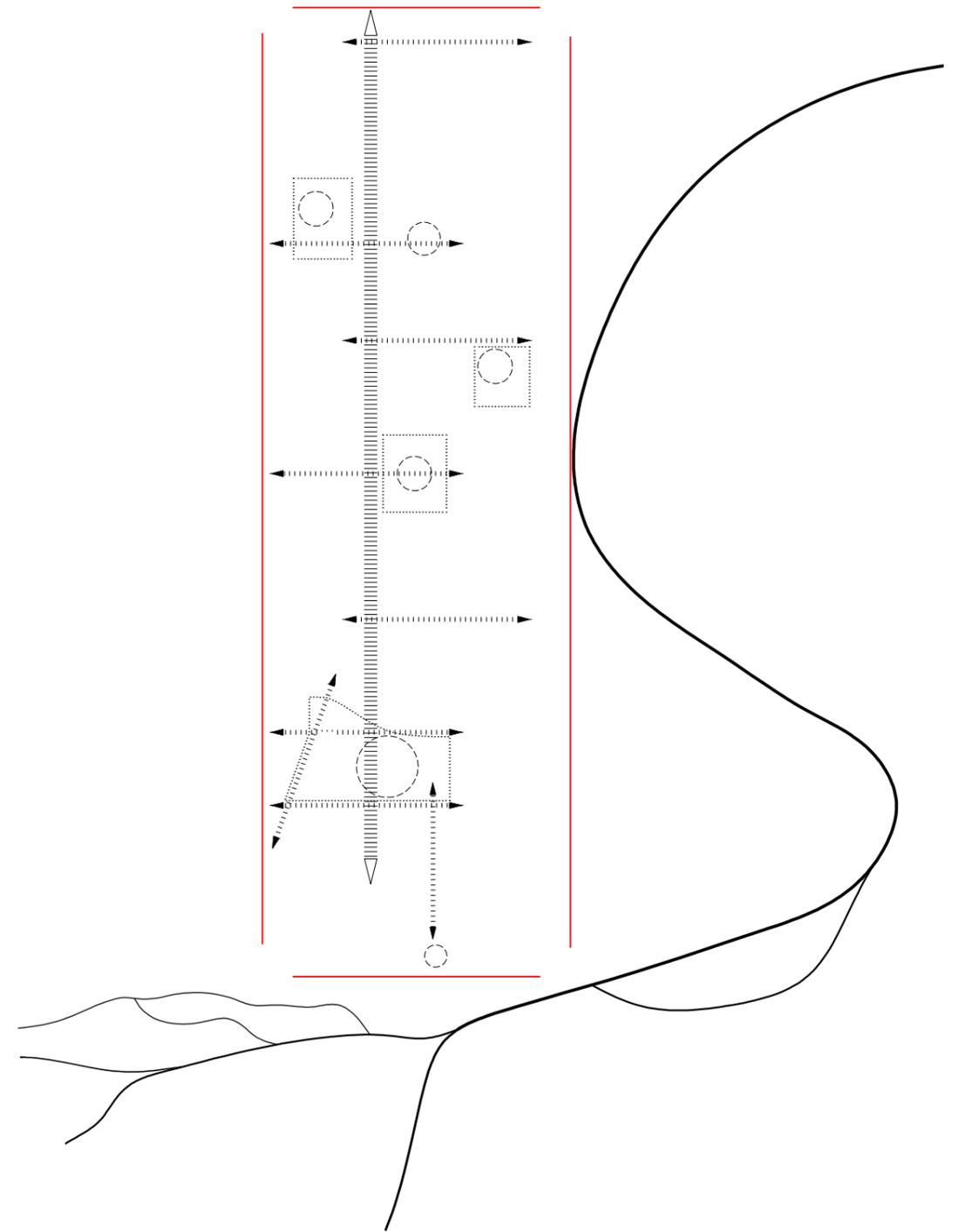
# Konzept

Die räumliche Zusammengehörigkeit der beiden Stadtteile Tabor und Resthof soll durch klare Gesten veranschaulicht werden. Östlich und südlich des Planungsgebietes bilden die stark abfallenden Steilhänge bereits eine natürliche topografische Grenze. An der nördlichen und westlichen Grenze soll eine erkennbare Linie zwischen Umland und Stadt definiert werden.<sup>3</sup> Parallel dazu wird der Straßenraum der Ennsersstraße einer Neuordnung unterzogen und anstatt der austauschbaren Substanz der Suburbanisierung eine durchgängige, identitätsstiftenden Struktur ausgebildet. Dabei soll der Rhythmus der Stadt aufgenommen werden und sich in der neuen Anatomie der Stadtstruktur widerspiegeln. Bereits ab dem Eintreten aus dem Umland in das urbane Stadtgefüge wird die Abfolge der Querverbindungen und Entwicklungsfelder ablesbar sein.

Die untergeordneten Ost-West Verbindungen bieten einen Austausch zwischen den ausgewählten Entwicklungsfeldern und den bestehenden Wohngebieten. Die Nord-Süd orientierte Hauptachse dient als Verankerung des gesamten Stadtteils und das Hervorheben der querliegenden Anbindung unterstreicht das Potential des Gebietes

Jedes der neu ausgeformten Quartiere soll eine funktionelle Durchmischung erlauben und in unterschiedlicher Ausprägung zentrale räumliche Aufenthaltsqualitäten mit sich bringen. Dabei breitet sich ein Netz öffentlicher Räume in differenzierten Hierarchien und räumlichen Eigenarten über die Anhöhe des Planungsgebietes aus.

- Fassung der Stadtteile
- ||||| Entwicklung des Straßenraumes
- ⇄ Querverbindungen
- Entwicklungsfelder
- Aufenthaltsqualitäten
- Flusslauf



Konzept  
M 1:15000  
0 100 250 500 m

# Leitbild

Als Grundlage des Entwurfs soll das bauliche Leitbild herangezogen werden, welches sich durch drei konkrete Zielsetzungen im Stadtgrundriss widerspiegelt.

1. Stadtstruktur definieren- Den Rahmen des Leitbildes bildet die ganzheitliche Betrachtung und Zusammenfassung der beiden Stadtteile Tabor und Resthof. Das räumliche Fassen des umbauten Raumes soll das Stadtgebiet zu einer Einheit verbinden und durch eine klare Definition zum Umland hervorgerufen werden.
2. Straßenzug strukturieren- Im Fokus des Leitbildes steht zudem die Aufwertung der Nord-Süd Achse und die zwei-, wie auch dreidimensionale Restrukturierung der Morphologie des öffentliche Straßenraumes. Der Rhythmus der linearen Hauptachse soll die Grundlage einer Sequenz qualitativer öffentlicher Räume mit Wiedererkennungswert bilden.
3. Stadtteil aktivieren- Die Querverbindungen werden in ihrer Bedeutung hervorgehoben und bilden die Verankerung des Stadtteils an der Hauptachse. Somit ist die rhythmische Abfolge des strukturierten Straßenraumes bis tief in den Stadtteil spürbar. Unter der etablierten Ordnung soll ein Rahmen für die flexible Weiterentwicklung und Verdichtung der Stadtstruktur geschaffen werden.



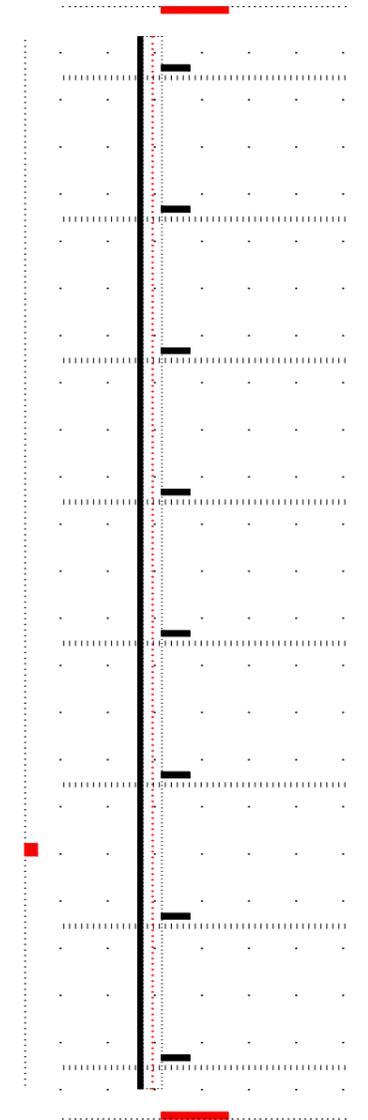
definieren



strukturieren



aktivieren



5

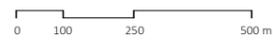
Entwurf

---

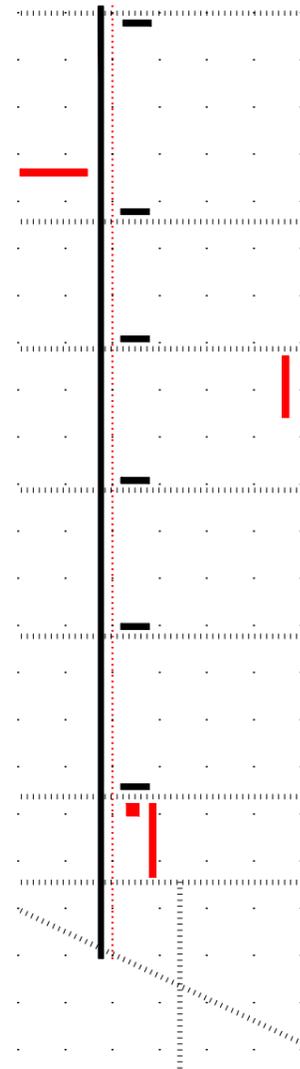
- █ Hochpunkt
- Strukturierung Straßenzug
- Entwicklungsfelder
- Hauptachse
- Querverbindungen

### Überleitung Leitbild ⌚

M 1:15000



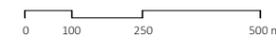
Überleitung Leitbild zu Entwurf | In der Übersetzung des Leitbildes wird die Positionierung der Stadtstruktur formenden Baukörper an die Begebenheiten des vorhandenen Stadtgrundrisses ausgerichtet.



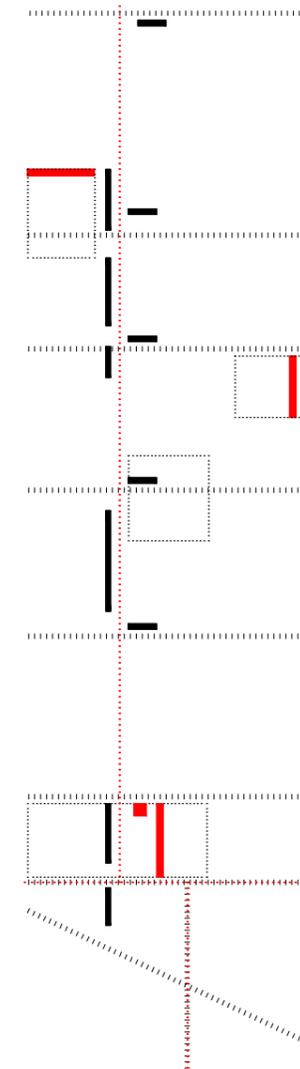
- █ Hochpunkt
- Strukturierung Straßenzug
- gewählte Quartiere
- neue Radverbindung
- Querverbindungen

### Ausformulierung ⌚

M 1:15000



Ausformulierung der linearen Struktur | Die Vereinigung zwischen der vorhandenen Stadtgliederung und dem Rhythmus der linearen Hauptachse spiegelt sich in der Gliederung der den Straßenraum definierenden Baukörper wider.



## Morphologie

Auf mehreren Ebenen bildet die Struktur des Entwurfes eine Symbiose des idealisierten Leitbildes und dem vorhandenen Stadtgefüge. In der gemeinsamen Betrachtung der Morphologie verschmilzt das Einzelobjekt mit der Struktur und verbindet somit Bestand und Entwurf.

Die Strategie des Leitbildes wird im Stadtgrundriss durch die Geometrie des Entwurfes wiedergegeben. Dabei ist bei der Übersetzung der Herleitung in den städtebaulichen Entwurf mit Feinfühligkeit, aber dennoch einem gewissen Maß an

Bestimmtheit, vorzugehen. Der Fokus ist auf den neuen Stadtgrundriss zu richten da dieser, aufgrund der großen Trägheit des Stadtgefüges, von einem wesentlich längeren Bestand gekennzeichnet ist, als die hochbautechnischen Ausführungen der baulichen Strukturen.<sup>1</sup>

Die Maßstabebenen der Morphologie lassen im gemeinsamen Zusammenspiel jedoch einen unterschiedlichen Grad an Flexibilität in ihrer Ausformulierung zu.

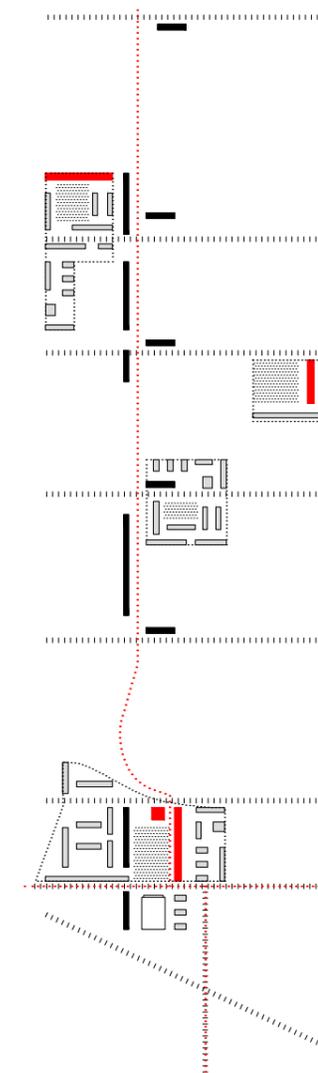
# Entwurf

Der städtebauliche Entwurf basiert auf dem Leitbild und vereint die drei Ebenen zu einem Stadtgrundriss. Das Zusammenspiel der Herleitung ist in der Dimension, Ausrichtung und punktuellen Konzentration der Baukörper zu erkennen und aus der Morphologie abzulesen.

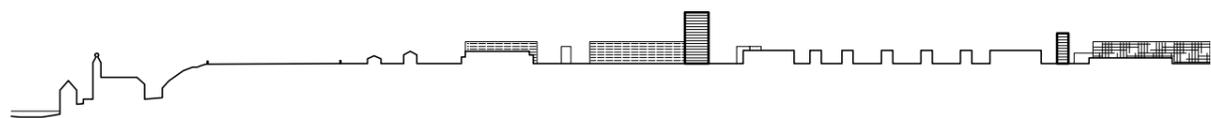
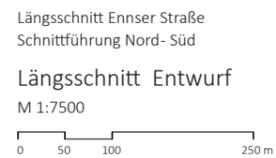
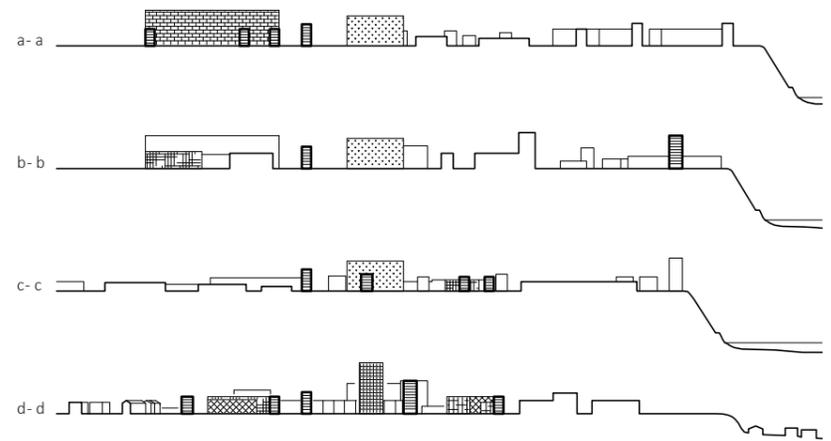
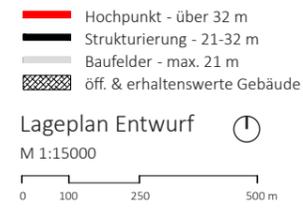
Die die Stadtform prägenden Elemente, rot markiert, übernehmen den Grundgedanken der Konzeption und sind in ihrer Anordnung und Positionierung aufeinander abgestimmt. Die Volumen werden durch ihre Höhenentwicklung unterstrichen und die Zusammengehörigkeit ist im Stadtteilklar abzulesen. Das bestehende urbane Gefüge soll durch die Positionierung der drei Scheiben einen Rahmen und klare Linien für die weitere Entwicklung erhalten. Der zentral positionierte Hochpunkt nimmt die lineare Ausrichtung der Erschließung auf und bildet im Bezug zur naheliegenden Scheibe und Stadthalle ein urbanes Zentrum am ‚Alten Tabor‘. Der Austausch der Scheiben mit dem Umfeld ist von unterschiedlicher Ausformung und Dichte geprägt.

- █ Hochpunkt - über 32 m
- Strukturierung - 21-32 m
- Baufelder - max. 21 m
- bestehende Stadthalle
- urbane Freiräume
- gewählte Entwicklungsfelder
- neue Radverbindung
- Querverbindungen

Einfügen einer weiteren Maßstabsebene | Die Ausformung der untergeordneten flexibleren Dimension findet auf den gewählten Entwicklungsfeldern statt.



Die schwarz markierten Strukturen verbinden die beiden Wohngebiete Tabor und Resthof und durchbrechen die monofunktionalen Inseln des Stadtteils. Die Riegel zeichnen eine klare Linie von Nord nach Süd und formen dabei den öffentlichen Raum der Hauptachse. Bestehende Baukörper unterbrechen die geradlinige Geste und veranschaulichen die grundlegend heterogene Identität des Stadtteils. Fünf quer dazu orientierte Zeilen unterteilen abgeleitet aus der Anatomie des Stadtgefüges den Straßenzug in einer rhythmischen Abfolge. Die Reihe der Kammstruktur führt entlang der Hauptachse auf den zentralen Hochpunkt, welcher in der Bewegung als Orientierungspunkt dient und im zentralen Feld des Entwurfes mündet. Die Restrukturierung des Straßenraumes fördert die mit der Typologie der Zeile und Riegel die funktionale Durchmischung und bietet durch die hervorgehobenen Querverbindungen eine weitere Ebene der Erschließung. Die Ausformung der gewählten Entwicklungsfelder bildet die untergeordnete flexible Struktur der Bebauung und ergänzt die Identität des Stadtteils. Innerhalb des Stadtgefüges bilden die Quartiere eine Einheit, mit einer dennoch gegebenen Durchlässigkeit und die Höherentwicklung orientiert sich an der gebauten Umgebung. Die Dichte und das Naheverhältnis zwischen Baukörpern ist bewusst gewählt um eine Abfolge qualitativer öffentlicher Außenräume und Höfe zu formen.



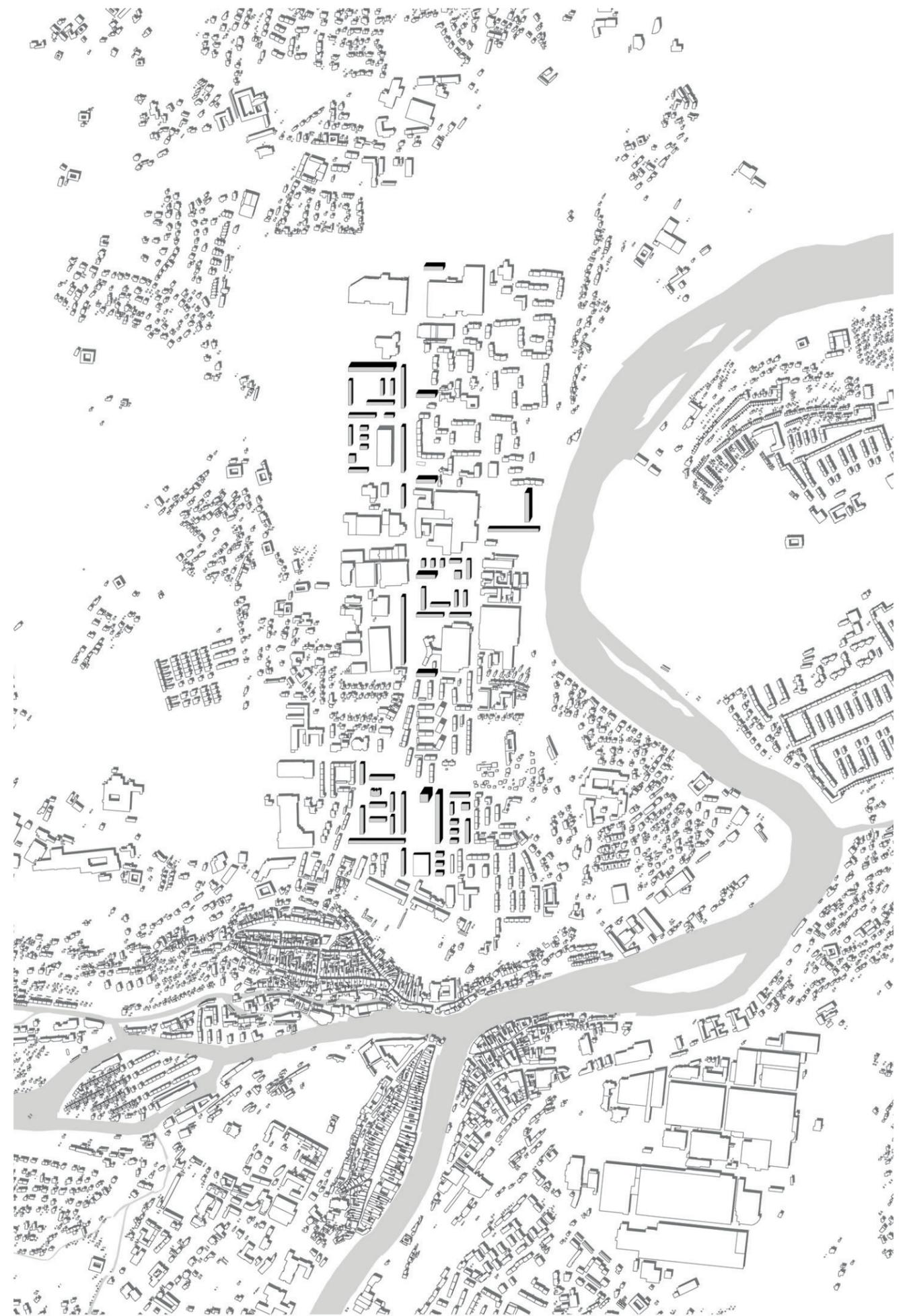
Einbettung des Entwurf im  
Stadtgrundriss

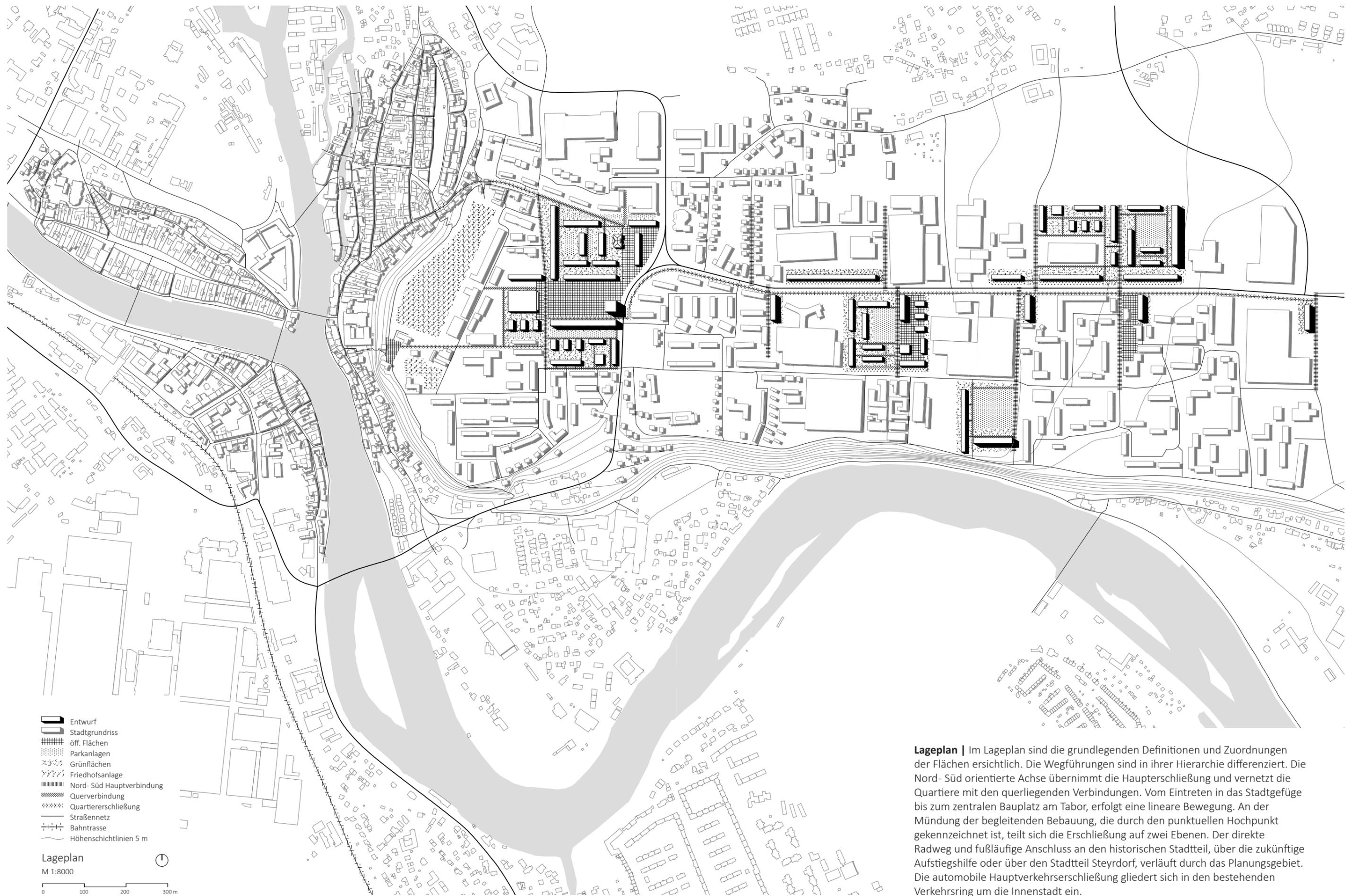
Stadtgrundriss

M 1:15000



0 100 250 500 m





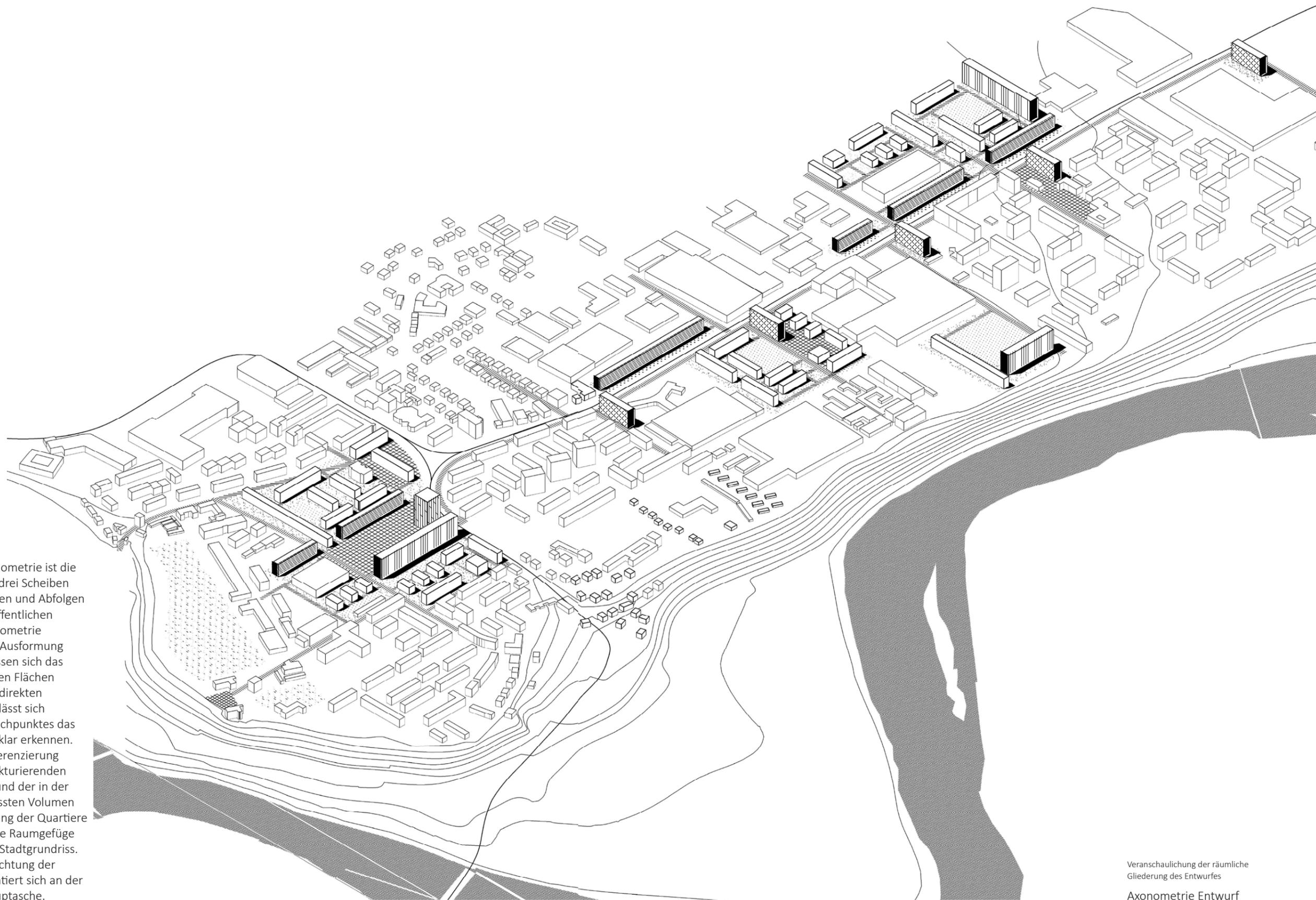
-  Entwurf
-  Stadtgrundriss
-  öff. Flächen
-  Parkanlagen
-  Grünflächen
-  Friedhofsanlage
-  Nord- Süd Hauptverbindung
-  Querverbindung
-  Quartierserschließung
-  Straßennetz
-  Bahntrasse
-  Höhengschichtlinien 5 m

Lageplan  
M 1:8000

0 100 200 300 m

**Lageplan** | Im Lageplan sind die grundlegenden Definitionen und Zuordnungen der Flächen ersichtlich. Die Wegführungen sind in ihrer Hierarchie differenziert. Die Nord- Süd orientierte Achse übernimmt die Haupterschließung und vernetzt die Quartiere mit den querliegenden Verbindungen. Vom Eintreten in das Stadtgefüge bis zum zentralen Bauplatz am Tabor, erfolgt eine lineare Bewegung. An der Mündung der begleitenden Bebauung, die durch den punktuellen Hochpunkt gekennzeichnet ist, teilt sich die Erschließung auf zwei Ebenen. Der direkte Radweg und fußläufige Anschluss an den historischen Stadtteil, über die zukünftige Aufstiegshilfe oder über den Stadtteil Steyrdorf, verläuft durch das Planungsgebiet. Die automobilen Hauptverkehrserschließung gliedert sich in den bestehenden Verkehrsring um die Innenstadt ein.

**Axonometrie** | In der Axonometrie ist die Zusammengehörigkeit der drei Scheiben erkennbar. Die Ausprägungen und Abfolgen der öffentlichen und halböffentlichen Räume werden in der Axonometrie veranschaulicht. Durch die Ausformung des städtischen Raumes lassen sich das Zentrum und die öffentlichen Flächen der Quartiere erfassen. Im direkten Austausch zur Hauptachse lässt sich durch die Betonung des Hochpunktes das urbane Zentrum am Tabor klar erkennen. Dabei kommt auch die Differenzierung zwischen den Stadtteil strukturierenden Elementen des Entwurfes und der in der Höhenentwicklung angepassten Volumen zum Vorschein. Die Bebauung der Quartiere vervollständigt das umbaute Raumgefüge und schließt die Lücken im Stadtgrundriss. Das Potential und die Ausrichtung der weiteren Entwicklung orientiert sich an der neu betonten Linie der Hauptachse.



Veranschaulichung der räumliche Gliederung des Entwurfes  
Axonometrie Entwurf

Das Luftbild zeigt die Einarbeitung der Draufsicht in das aktuelle Orthofoto. In der Darstellung ist die Differenzierung zwischen Entwurf und Bestand auf ein Minimum begrenzt, um die Eingliederung in die bestehende Struktur zu veranschaulichen.

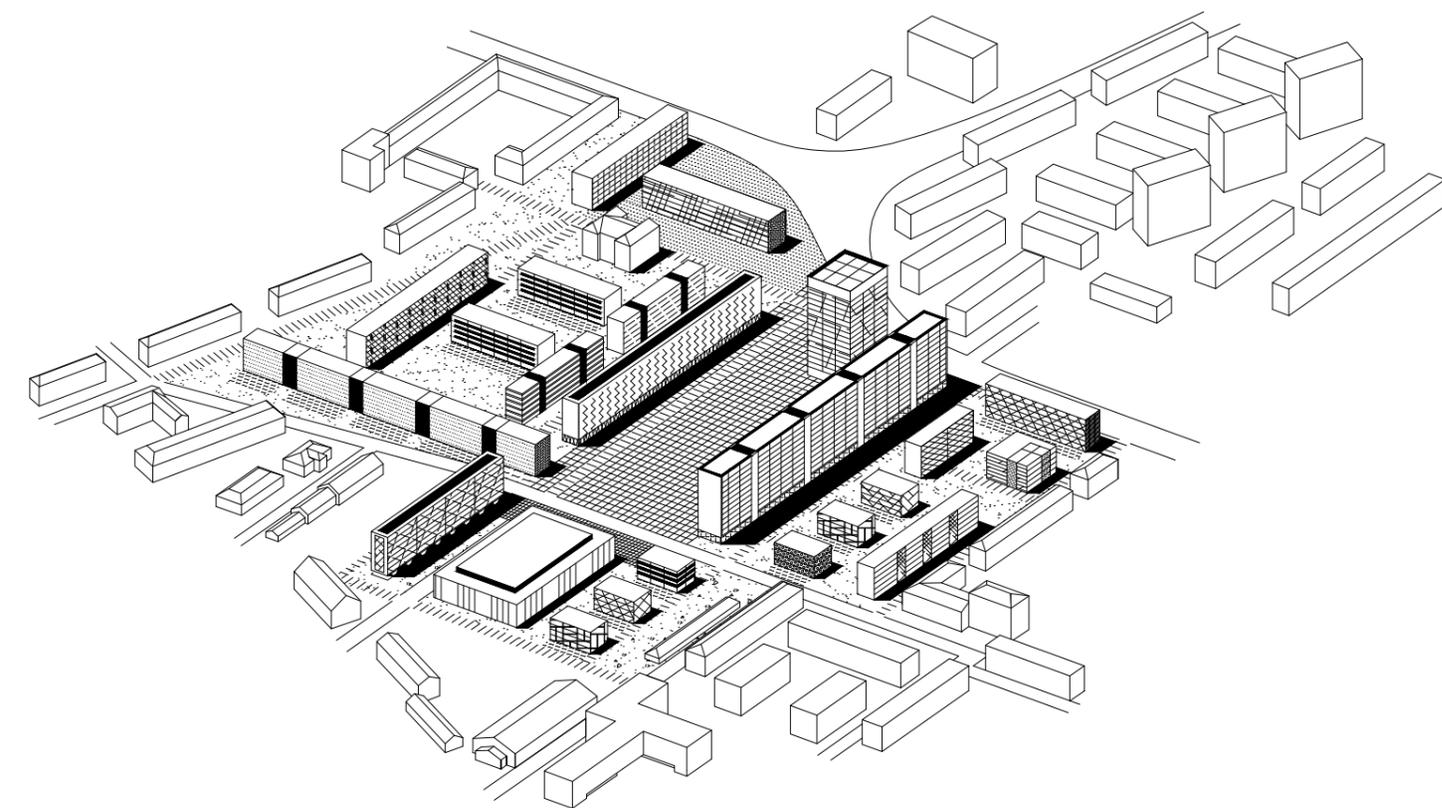
Luftbild Entwurf



6

Typologien

---



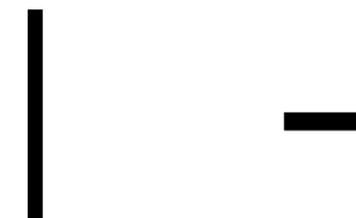
### offener Grundriss

Turm und Scheibe bilden die die Raumgefüge definierenden Volumen und sind in ihrer Grundkonzeption als freie Grundrisse auszuführen.



### freies Erdgeschoss

Die an der Hauptachse positionierten Baukörper Riegel und Zeile bilden die Neuordnung der Stadtstruktur und sind durch das Potential der Nutzungsdurchmischung gekennzeichnet.



### fokussierte Wohnnutzung

Die untergeordneten Strukturen der Quartiere bilden die bindende Funktion zum Stadtteil und weisen nur eine beschränkte Flexibilität im Grundriss auf.

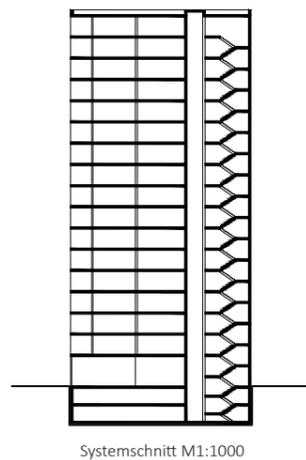


## Gebäudetypen

Mit Fokus auf den zentralen Bauplatz am Tabor lassen sich die unterschiedlichen Bauformen des Entwurfes in drei Maßstabsebenen einteilen. Neben der Höhenentwicklung und Positionierung der Baukörper sind die Typologien durch ihre Nutzungsschwerpunkte zu unterscheiden. Ein offener Grundriss, freies Erdgeschoss und eine fokussierte Wohnnutzung bieten dabei das Potential einer breiten Nutzungsdurchmischung. Die Konzeption, Anordnung und die daraus resultierende Wertung des öffentlichen Raumes ist dem städtebaulichen Entwurf zu entnehmen und lassen Rückschlüsse auf die Schwerpunkte der Typologien zu.

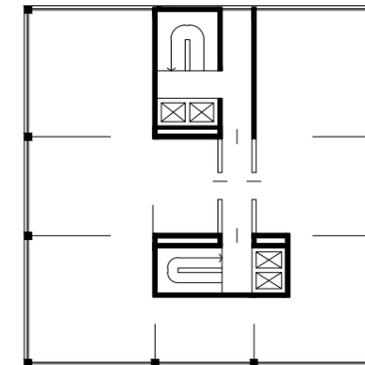
# ■ Turm

Grundriss 25x25 Meter  
 Fluchtniveau über 32 Meter  
 Orientierung allseitig möglich

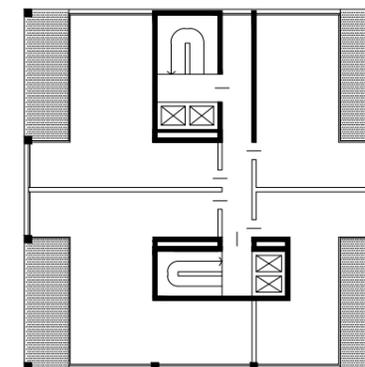


Der zentrale Solitär bildet in Form eines Turm es mit einer Höhe von 54 Metern den Hochpunkt der städtebaulichen Neuordnung. Ein quadratischer Grundriss mit einem Konstruktionsraster von 9|7|9 auf 9|7|9 Meter ermöglicht, in Kombination mit der zentralen Erschließung, eine freie Grundrissvariation. Aufgrund der Raumhöhe von 2,80 Meter und der offenen Grundrissgestaltung ist eine Nutzungsdurchmischung über das gesamte Gebäude möglich.<sup>1</sup> Ein maximales Fluchtniveau über 32 Meter, bedingt aufgrund der OIB Richtlinie 2 zwei getrennte Stieghäuser in der Grundrisskonzeption.<sup>2</sup> Die beiden unabhängigen vertikalen Erschließungen ermöglichen einen getrennten Zugang zu den öffentlichen und privaten Nutzungen im Turm.<sup>3</sup>

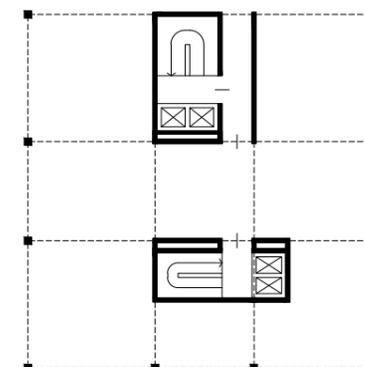
Variante 2  
 offener Bürogrundriss, od.  
 öffentliche Nutzung



Variante 1  
 4 Wohneinheiten  
 65- 120 m<sup>2</sup>



Grundstruktur  
 innenliegende horizontale  
 Erschließung

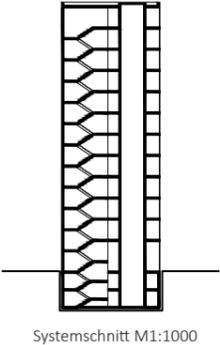


Grundriss Turm  
 M 1:500

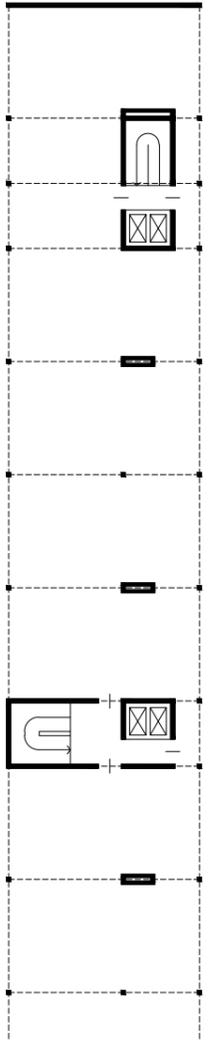


# Scheibe

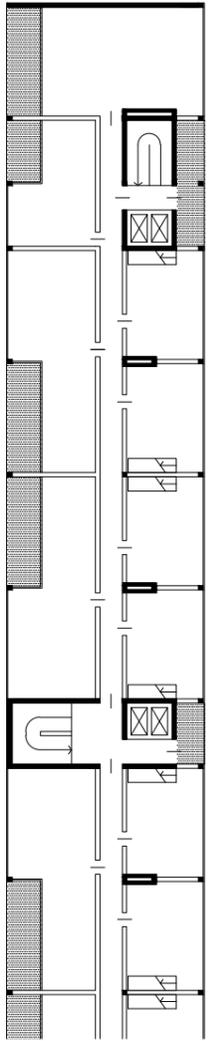
Trakttiefe 14 Meter  
Fluchtniveau über 32 Meter  
Orientierung Ost-West | Nord-Süd



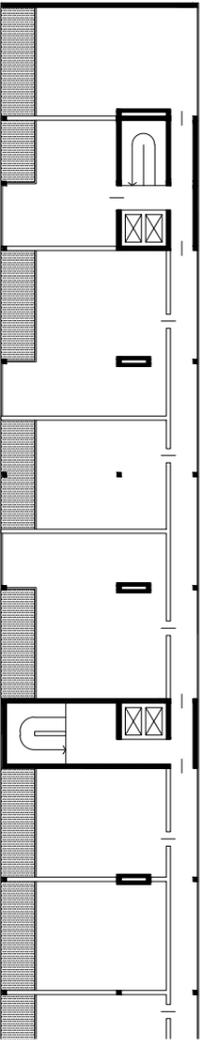
Die Scheibe in verlängerter Linie der Hauptachse steht in direktem Bezug zum zentralen Hochpunkt und wirkt im gemeinsamen Zusammenspiel der beiden weiteren typologisch gleichen Volumen. Die Höhe der drei Scheiben beträgt 38 Meter.  
Um einen hohen Grad an Nutzungsflexibilität zu ermöglichen, baut die Konstruktion auf ein Raster von 8 Meter auf und wird nur durch die durchgesteckten Erschließungskerne unterbrochen. Die Trakttiefe von 14 Metern erlaubt Varianten der öffentlichen, gewerblichen, sowie der privaten Nutzung. Durch das Zusammenfassen der vertikalen Schächte ist die Nutzfläche im Konstruktionsraster nahezu frei anzupassen und die horizontale Erschließung variabel auszuführen.



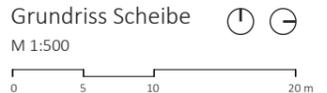
Grundstruktur  
Konstruktionsraster: 8 m



Variante 1  
Mittelgangerschließung  
Wohneinheiten 30-120 m<sup>2</sup>

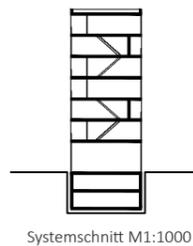


Variante 2  
Laubengangerschließung  
Wohneinheiten 50-115 m<sup>2</sup>



# Riegel

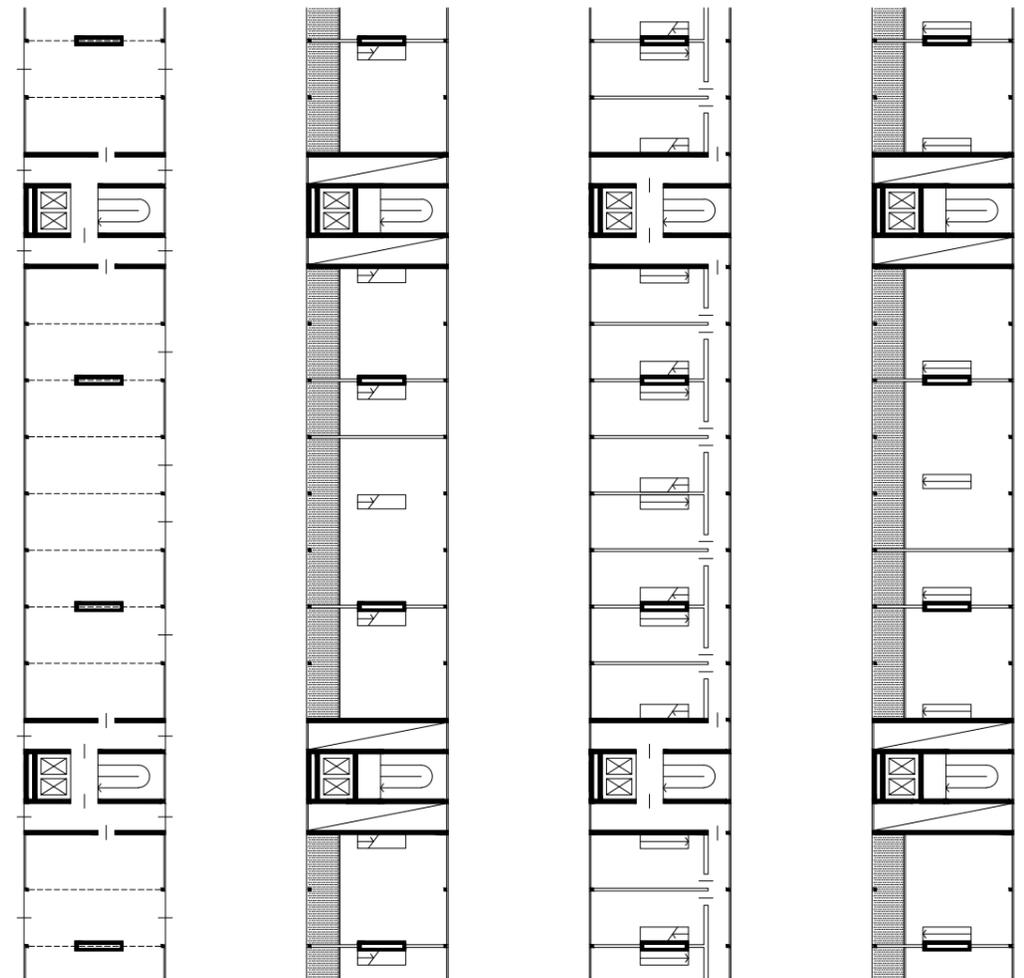
Trakttiefe 10 Meter  
 Fluchtniveau unter 32 Meter  
 Orientierung Ost-West



Die Typologie des langerstreckten Riegel übernimmt durch seine Anordnung die Funktion einer Leitlinie im Stadtgebiet. Dabei werden die Obergeschosse einer Wohnfunktion und das Erdgeschoss einer gewerblich- öffentlichen Nutzung zugeschrieben.

Das Konstruktionsraster lässt sich fortlaufend addieren und durch die geringe Trakttiefe von 10 Metern sind beidseitig orientierte Wohnungen möglich. Die gezeigte Grundrissvariante der sechs Obergeschosse beruht auf Maisonette-Typologie mit Laubengangschließung. Dabei werden durch einen Laubengang drei Ebenen erschlossen und unterschiedliche Wohnungsgrößen sind im Raster der Konstruktion möglich. Eine geschossweise Anordnung der Wohneinheiten wäre mit dem vertikalen Erschließungskern alternativ möglich.

Das Erdgeschoss ist von den Nutzungen im Obergeschoss entkoppelt und eine unabhängige Nutzung im freien Grundriss möglich.<sup>4</sup>

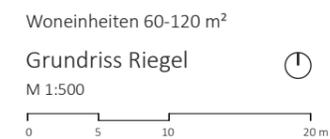


Erdgeschoss  
 offene Nutzung  
 Konstruktionsraster 4 m

1.Obergeschoss

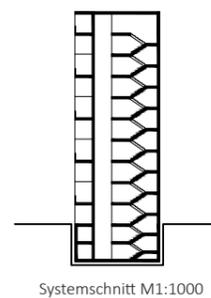
2. Obergeschoss  
 Laubengangschließung  
 Maisonette-Typologie

3. Obergeschoss



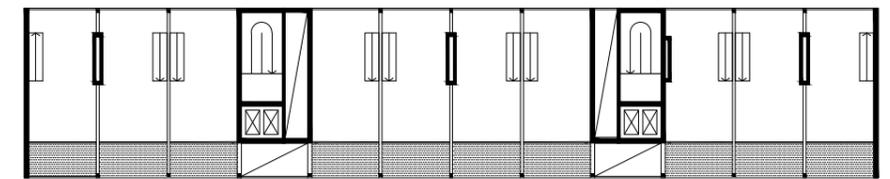
# Zeile

Trakttiefe 12 Meter  
 Fluchtniveau über 32 Meter  
 Orientierung Nord-Süd

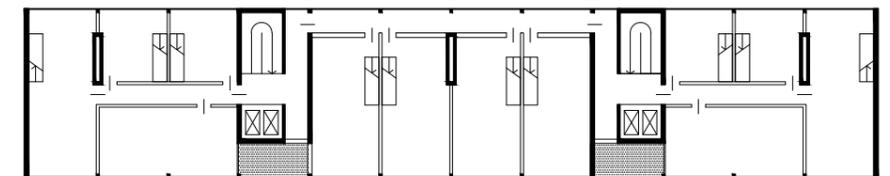


Quer zur Hauptachse übernimmt die Zeile durch die Anordnung und Bauhöhe die Funktion der räumlichen Gliederung im Stadtgefüge. Die sich wiederholenden Baukörper sind an stark frequentierten Orten positioniert. Die hybride Struktur überragt mit einer Höhe von 32 Meter die bestehen Gebäude des Straßenzuges. Aufgrund der Nord- Süd Ausrichtung und der zwei unabhängig voneinander angeordneten Erschließungskerne wird eine durchmischte Nutzung begünstigt, wobei bei der Wohnnutzung eine beidseitige Orientierung der Wohneinheit angestrebt wird. Die Trakttiefe von 12 Meter ermöglicht eine Mittelgang- sowie eine Laubengangerschließung. Das Bündeln der Installationsschächte und die Positionierung der tragenden Konstruktion an den Außenlinien des Baukörpers begünstigt eine weitgehend freie Grundrissgestaltung. Die dargestellten Grundrissvariationen weisen neben der Grundstruktur die Möglichkeit einer Maisonette-Typologie auf.

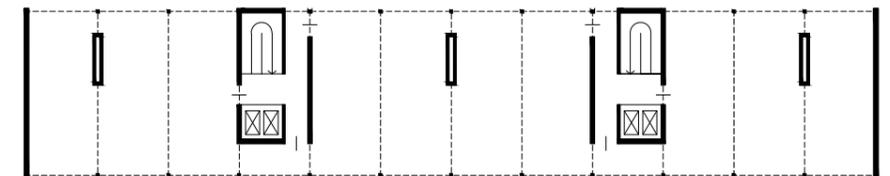
2. Obergeschoss  
 Maisonettetypologie



1. Obergeschoss  
 Laubengang und  
 innenliegende Erschließung

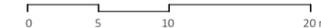


Grundstruktur  
 Konstruktionsraster: 5 m



Wohneinheiten 45-110 m<sup>2</sup>

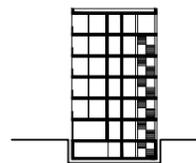
Grundriss Zeile  
 M 1:500





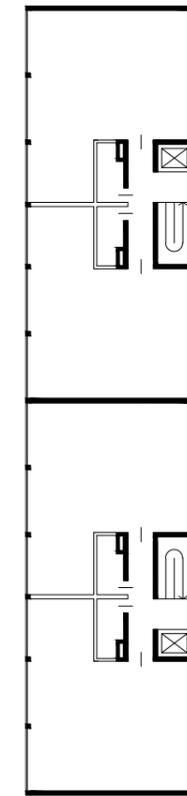
# Hof

Trakttiefe 10-12 Meter  
Fluchtniveau unter 21 Meter  
Orientierung Nord-Süd | Ost-West

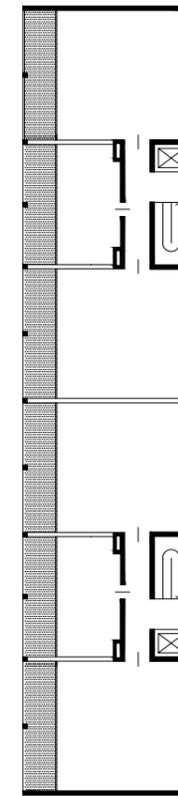


Systemschnitt M1:1000

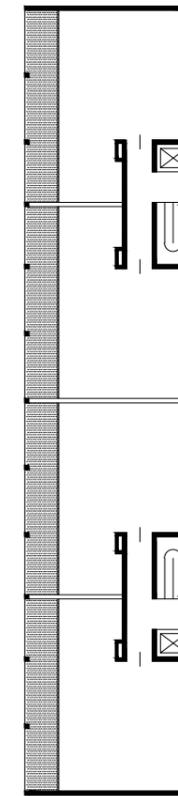
Der niedrigeren Bebauung des Entwurfes wird das Wohnen als Schwerpunkt zugeschrieben. Die Gruppierung der Baukörper soll eine Hofstruktur und damit halböffentliche Freiräume ausbilden. Dabei bieten sich Qualitäten für die erdgeschossige Wohnnutzung. Die Baukörper sind Nord-Süd und Ost-West orientiert und ermöglichen durch die Trakttiefe von 10-12 Meter beidseitig orientierte Wohneinheiten unterschiedlicher Grundrissflächen. Die horizontale Erschließung erfolgt je nach Größe der Wohneinheit als Zwei- der Dreispänner und wird vertikal durch eine an der Fassade positioniertes Treppenhaus erschlossen.<sup>5</sup>



Erdgeschoss  
direkter Bezug zum Außenraum



Obergeschoss Variante 1  
Dreispänner



Obergeschoss Variante 2  
Zweispänner

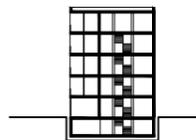
Wohneinheiten 38-105 m<sup>2</sup>

Grundriss Hof  
M 1:500



# Gruppe

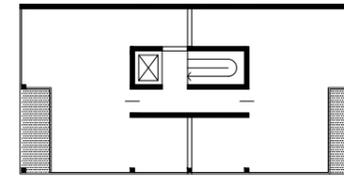
Grundriss bis 24x12 Meter  
 Fluchtniveau unter 21 Meter  
 allseitige Orientierung



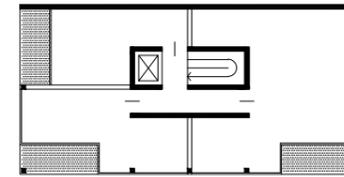
Systemschnitt M1:1000

Durch die Anordnung mehrerer kleiner Gebäudevolumen zu einer Gruppe soll ein zusammengehöriger Quartierscharakter gebildet werden. Die eigenständigen Einheiten mit einem Grundriss von 12 auf 24 Meter ermöglichen durch die innenliegende Erschließung allseitige Orientierung. In den alternativen Grundrissvariationen wird je nach Größe der Wohneinheiten ein Zwei- oder Dreispänner ausgeführt. Durch den Bezug zu den halböffentlichen Freiräumen und dem dörflichen Charakter ist das Erdgeschoss als Wohnraum angedacht.<sup>6</sup>

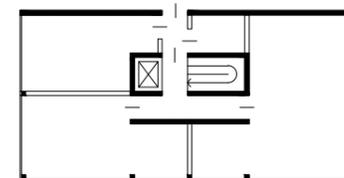
Obergeschoss Variante 2  
 Zweispänner



Obergeschoss Variante 1  
 Dreispänner

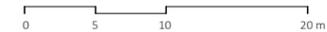


Erdgeschoss  
 direkter Bezug zum Außenraum



Wohneinheiten 40-105 m<sup>2</sup>

Grundriss Gruppe    
 M 1:500



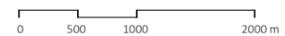
# Stadtgrundriss



Einbettung des Entwurfes im Stadtgrundriss

Übersicht Stadtgebiet 

M 1:60000



Quellen

# Endnoten

## 1 Stadtportrait, S. 10-43

### Steyr, S. 13

1| Hans Stogmüller, 1987  
Wehrgraben, Führer durch Geschichte und Arbeitswelt  
S. 82ff

Lage, S. 14

2| <http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g40201.pdf>  
Zugriff: 30.11.2018

3| Arch. Dipl.-Ing. Rd. techn. Heiner Hierzegger, 1974  
Steyr, Grundlagen zur Stadterneuerung  
S. 10f

### Rückblick, S. 18-27

4| Josef Ofner, 1956  
Die Eisenstadt Steyr, geschichtlicher und kultureller Überblick  
S. 8ff

5| Josef Ofner, 1956  
Die Eisenstadt Steyr, geschichtlicher und kultureller Überblick  
S. 24ff

6| Josef Ofner, 1956  
Die Eisenstadt Steyr, geschichtlicher und kultureller Überblick  
S. 63ff

7| vgl. [https://www.steyr.at/BUeRGERSERVICE/STADT\\_STEYR\\_Daten\\_Geschichte/Geschichte\\_der\\_Stadt\\_Steyr](https://www.steyr.at/BUeRGERSERVICE/STADT_STEYR_Daten_Geschichte/Geschichte_der_Stadt_Steyr)  
Zugriff: 30.11.2018

8| <http://www.upperaustria.org/region/steyr/land/geschich.htm>  
Zugriff: 30.11.2018

9| Josef Ofner, 1956  
Die Eisenstadt Steyr, geschichtlicher und kultureller Überblick  
S. 127ff

10| Josef Drausinger, 1980  
Steyr, Ein Bildführer  
S. 19ff

11| Josef Drausinger, 1980  
Steyr, Ein Bildführer  
S. 20

12| Hans Stogmüller, 1987  
Wehrgraben, Führer durch Geschichte und Arbeitswelt  
S. 71ff

13| Josef Ofner, 1956  
Die Eisenstadt Steyr, geschichtlicher und kultureller Überblick  
S. 149ff

14|vgl. <http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/steyr/>  
Zugriff: 30.10.2018

15| [https://www.steyr.at/BUeRGERSERVICE/STADT\\_STEYR\\_Daten\\_Geschichte/Geschichte\\_der\\_Stadt\\_Steyr](https://www.steyr.at/BUeRGERSERVICE/STADT_STEYR_Daten_Geschichte/Geschichte_der_Stadt_Steyr)  
Zugriff: 01.11.2018

16| vgl. Josef Ofner, 1956  
Die Eisenstadt Steyr, geschichtlicher und kultureller Überblick  
S. 151ff

17| Hans Stogmüller 1987  
Wehrgraben, Führer durch Geschichte und Arbeitswelt  
S. 82ff

18|Walter Kerbl, Edith Kerbl  
Steyr, High Tech Region Steyr  
Verlag: Friedrich, Linz  
Steyr, 1998  
S.10ff

19| Manfred Brandl, 1980  
Neue Geschichte von Steyr, Vom Biedermeier bis Heute  
S.40f

20| Manfred Brandl, 1980  
Neue Geschichte von Steyr, Vom Biedermeier bis Heute  
S.33f

21| Amtsblatt der Stadt Steyr 9,  
Steyr, 2018  
S. 5

22| Manfred Brandl, 1980  
Neue Geschichte von Steyr, Vom Biedermeier bis Heute  
S.33f  
23| ordentliche Sitzung Gemeinderat, 22.10.2016  
[http://ftp.steyr.at/magsteyr/sprachprotokolle/gr\\_2016-09-22/GR-Protokoll-20160922.pdf](http://ftp.steyr.at/magsteyr/sprachprotokolle/gr_2016-09-22/GR-Protokoll-20160922.pdf)  
Zugriff: 01.11.2018

### Stadtanalyse | Stadtgliederung, S. 29

24| Manfred Brandl, 1980  
Neue Geschichte von Steyr, Vom Biedermeier bis Heute  
S. 38ff

### Topographie, S.30

25| Arch. Dipl.-Ing. Rd. techn. Heiner Hierzegger, 1974  
Steyr, Grundlagen zur Stadterneuerung  
S. 20f

### Verkehrsnetz, S. 31

26| Manfred Brandl, 1980  
Neue Geschichte von Steyr, Vom Biedermeier bis Heute  
S. 32ff

27| <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/152137.htm>  
Zugriff: 30.10.2018

### Stadtstruktur, S.33

28| Arch. Dipl.-Ing. Rd. techn. Heiner Hierzegger, 1974  
Steyr, Grundlagen zur Stadterneuerung  
S. 18

## 2 Diskurs, S. 44-51

### Suburbanisierung, S. 46

1|vgl. Undine Giseke, Erika Spiegel, 2007  
Stadtlichtungen : Irritationen, Perspektiven, Strategien  
S. 168

2| vgl. Undine Giseke, Erika Spiegel, 2007  
Stadtlichtungen : Irritationen, Perspektiven, Strategien  
S. 169

3| vgl. Undine Giseke, Erika Spiegel, 2007  
Stadtlichtungen : Irritationen, Perspektiven, Strategien  
S. 170f

4| S. Baumgart, J. Flacke, C. Grüger, P. Lütke, A. Rüdiger- 2004  
Klein- und Mittelstädte- Verkleinerte Blaupausen der Großstadt?  
S. 54f

5| vgl. Hrsg.: LandLuft- Verein für Baukultur und Kommunikation in ländlichen Räumen  
Baukulturgemeinde-Preis 2012, Baukultur machen Menschen wie du und ich!  
S. 21ff- ‚Univ. Prof. Dipl. Ing. Sibylla Zech- Land. Landstadt. Stadtumland. Landumstadt.‘

6| Rudolf Giffinger, Hans Kramar, Wolfgang Loidl - 2001  
Suburbanisierung in Österreich- ein steuerbarer Trend der Siedlungsentwicklung? (Wien, 2001)  
S. 11ff

8|Hermann Knoflacher, 2001  
Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem.  
S. 38ff

9| Brigitta Smidt-Lauber, 2010  
Mittelstadt- urbanes Leben jenseits der Metropole  
S. 100

10| Hrsg.: LandLuft- Verein für Baukultur und Kommunikation in ländlichen Räumen  
Baukulturgemeinde-Preis 2016, Baukultur gewinnt!  
S. 7ff- ‚Interview mit Roland Gnaiger‘

11| Brigitta Smidt-Lauber, 2010  
Mittelstadt- urbanes Leben jenseits der Metropole  
S. 100f

12| Hrsg.: LandLuft- Verein für Baukultur und Kommunikation in ländlichen Räumen  
Baukulturgemeinde-Preis 2012, Baukultur machen Menschen wie du und ich!  
S. 15ff- ‚Univ. Prof. Dipl. Ing Erich Raith- Energie macht Raum‘

13 |Hermann Knoflacher, 2001  
Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem.  
S. 38ff

14| Arch. Max Rieder, persönliches Gespräch  
Wien, 11.01.2018

15| Univ. Prof. Dipl. Ing Erich Raith  
<https://kooperativerraum.at/2015/09/04/raum-und-energie-ressourceneffizienz-aus-stadtmorphologischer-sicht/>  
Zugriff: 30.10.2018

16| Patrick Küpper, Leander Küttner, Jochen Luther, Christian Strauß- 2008  
Erkennen- Steuern- Handeln: Antworten auf den demographischen Wandel  
S. 143f

17|vgl. TU Wien- Fachbereich örtliche Raumplanung, Rudolf Scheuvens, Stefan Groh  
Werkstattbericht 158- Wien: polyzentral  
S. 17ff

18| Hermann Knoflacher, 2001  
Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem.  
S. 85ff

## 3 Tabor - Resthof, S. 52-67

### Entwicklung & Bestand, S. 57

1| Manfred Brandl, 1980  
Neue Geschichte von Steyr, Vom Biedermeier bis Heute  
S. 40

2| Manfred Brandl, 1980  
Neue Geschichte von Steyr, Vom Biedermeier bis Heute  
S. 60

3| Manfred Brandl, 1980  
Neue Geschichte von Steyr, Vom Biedermeier bis Heute  
S. 255ff

4| DI Thomas Froschauer, persönliches Gespräch  
Steyr, 11.12.2017

5|Solarsi  
<https://www.neue-heimat-ooe.at/aktuelles/aktuelle-meldungen/detailseite/datum/2018/05/30/projektstart-von-33-eigentumswohnungen-in-steyr/>  
Zugriff: 04.12.2017

6|Dietrich Untertriefaller  
<http://www.dietrich.untertrifaller.com/projekt/einkaufszentrum-tabor-2>  
Zugriff: 04.12.2017

7| Josef Drausinger, 1980  
Steyr, Ein Bildführer  
S. 16f  
8| Manfred Brandl, 1980  
Neue Geschichte von Steyr, Vom Biedermeier bis Heute  
S. 58f

9| Amtsblatt der Stadt Steyr 11,  
Steyr, 2014  
S. 7  
10| Amtsblatt der Stadt Steyr 8  
Steyr, 2003  
S.5

11| DI Thomas Froschauer, persönliches Gespräch  
Steyr, 11.12.2017

12| Manfred Brandl, 1980  
Neue Geschichte von Steyr, Vom Biedermeier bis Heute  
S. 32ff

13| Manfred Brandl, 1980  
Neue Geschichte von Steyr, Vom Biedermeier bis Heute  
S. 43f

### Zukunft und Projekte, S66

14| Amtsblatt der Stadt Steyr 12  
Steyr, 2017  
S.4

15| Magistrat Stadt Steyr  
[https://www.steyr.at/Lift\\_auf\\_den\\_Tabor\\_Gebuertiger\\_Steyrer\\_gewinnt\\_Architekten-Wettbewerb](https://www.steyr.at/Lift_auf_den_Tabor_Gebuertiger_Steyrer_gewinnt_Architekten-Wettbewerb)  
Zugriff: 27.11.2018

16| Land Oberösterreich- Abteilung Straßenneubau- und erhaltung  
<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/152137.htm>  
Zugriff: 30.10.2018

## 4 Leitbild, S. 68-77

### Potential, S. 72

1| Arch. Max Rieder, persönliches Gespräch  
Wien, 11.01.2018  
Entwicklungsfelder, S. 73

2| DI Thomas Froschauer, persönliches Gespräch  
Steyr, 11.12.2017

### Konzept, S. 74

3| Arch. Dipl.-Ing. Rd. techn. Heiner Hierzegger, 1974  
Steyr, Grundlagen zur Stadterneuerung  
S. 22

## 5 Entwurf, S. 78-93

### Morphologie, S. 80

1| vgl. Gerhard Curdes, 1989  
Stadtstruktur: Stabilität und Wandel, Beitrag zur Stadtmorphologischen Diskussion

## 6 Typologie, S. 94-109

### Turm, S. 98

1|RIS- Rechtsinformationssystem des Bundes  
<https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10009098&Paragraf=23>  
Zugriff: 04.09.2018

2| Richtlinien des österreichischen Institutes für Bautechnik, OIB- Richtlinie 2.3  
<https://www.oib.or.at/de/oib-richtlinien>  
Zugriff: 04.09.2018

3| vgl. Oliver Heckmann, Friederike Schneider - 2011  
Grundriss Atlas Wohnungsbau  
S. 194ff

### Riegel, S. 102

4| vgl. Oliver Heckmann, Friederike Schneider - 2011  
Grundriss Atlas Wohnungsbau  
S. 150ff

### Hof, S.106

5| vgl. Prof. DI. Dr. Helmut Schramm, 2008  
Low Rise- High Density, Horizontale V erdichtungsformen im Wohnbau  
S. 83ff

### Gruppe, S.108

6| vgl. Peter Ebner, Eva Hermann, Roman Höllbacher, Markus Kuntscher, Ulrike Wietzorrak- 2009  
typologien+, innovativer Wohnungsbau  
S. 30ff

# Bibliographie

Literaturverzeichnis	
Josef Ofner <p>Die Eisenstadt Steyr, geschichtlicher und kultureller Überblick Hrsg. Magistrat Steyr Steyr, 1956</p>	
Josef Drausinger <p>Steyr, Ein Bildführer Verlag Wilhelm Ennsthaler, Steyr Steyr, 3. Auflage 1980</p>	
Hans Stogmüller <p>Wehrgraben, Führer durch Geschichte und Arbeitswelt Verlag Wilhelm Ennsthaler, Steyr Steyr, 1987</p>	
Manfred Brandl <p>Neue Geschichte von Steyr, Vom Biedermeier bis Heute Wilhelm Ennsthaler, Steyr Steyr, 1980</p>	
Arch. Dipl.-Ing. Rd. techn. Heiner Hierzegger <p>Steyr, Grundlagen zur Stadterneuerung Verlag, Stadtgemeinde Steyr, Steyr, 1974</p>	
Undine Giseke, Erika Spiegel <p>Städtlichkeiten<span> </span>: Irritationen, Perspektiven, Strategien Reihe: Bauwelt Fundament Bd. 138 Verlag: Birkhäuser, Koproduktion BV Gütersloh Verlagshaus Basel, 2007</p>	
S. Baumgart, J. Flacke, C. Grüger, P. Lütke, A. Rüdiger <p>Klein- und Mittelstädte- Verkleinerte Blaupausen der Großstadt? Vertrieb: Fachgebiet Stadt- und Regionalplanung, Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund Dortmund, 2004</p>	
Rudolf Giffinger, Hans Kramar, Wolfgang Loidl <p>Suburbanisierung in Österreich- ein steuerbarer Trend der Siedlungsentwicklung? (Wien, 2001) Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung Verlag: Hannover- ARL Hannover, 2001</p>	
Hermann Knoflacher <p>Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem. Böhlau Verlag Wien, Köln, Weimar Wien, 2001</p>	
Brigitta Smidt-Lauber <p>Mittelstadt- urbanes Leben jenseits der Metropole Verlag: Campus Verlag GmbH, Frankfurt/ New York Frankfurt am Main, 2010</p>	
Patrick Küpper, Leander Küttner, Jochen Luther, Christian Strauß <p>Erkennen- Steuern- Handeln: Antworten auf den demographischen Wandel Verlag: Hannover- ARL Hannover, 2008</p>	
Gerhard Curdes <p>Stadtstruktur: Stabilität und Wandel, Beitrag zur Stadtmorphologischen Diskussion Verlag: Dt. Gemeindeverlag Dt. Köln, 1989</p>	

Oliver Heckmann, Friederike Schneider <p>Grundriss Atlas Wohnungsbau Verlag: Birkhäuser GmbH, Basel Basel, 4. Auflage, 2011</p>
Peter Ebner, Eva Hermann, Roman Höllbacher, Markus Kuntscher, Ulrike Wietzorrak <p>typologien+, innovativer Wohnungsbau Verlag: Birkhäuser GmbH, Basel Berlin, 2009</p>

Prof. DI. Dr. Helmut Schramm <p>Low Rise- High Density, Horizontale Verdichtungsformen im Wohnbau Verlag: Springer-Verlag Wien Wien, 2. Auflage, 2008</p>
---

### Fachartikel und Zeitschriften

Hrsg.: LandLuft- Verein für Baukultur und Kommunikation in ländlichen Räumen <p>Baukulturgemeinde-Preis 2012, Baukultur machen Menschen wie du und ich! Waldviertel, 2012</p>
---

Hrsg.: LandLuft- Verein für Baukultur und Kommunikation in ländlichen Räumen <p>Baukulturgemeinde-Preis 2016, Baukultur gewinnt! Bad Vöslau, 2016</p>
---

Rudolf Scheuvens, Stefan Groh, TU Wien- Fachbereich örtliche Raumplanung, Werkstattbericht 158- Wien: polyzentral <p>Hrsg.: Stadtentwicklung Wien MA 18 Wien, 2016</p>
--

Walter Kerbl, Edith Kerbl <p>Steyr, High Tech Region Steyr Verlag: Friedrich, Linz Steyr, 1998</p>
--

Bürgermeister David Forstenlechner <p>Amtsblatt der Stadt Steyr 8 Steyr, 2003</p>
---

Stadtrat Dr. Michael Schodermayer <p>Amtsblatt der Stadt Steyr 11 Steyr, 2014</p>
---

Bürgermeister Gerald Hackl <p>Amtsblatt der Stadt Steyr 12 Steyr, 2017</p>
--

Vizebürgermeister Dr. Helmut Zöttl <p>Amtsblatt der Stadt Steyr 9, Steyr, 2018</p>
--

### Internetquellen

Statistik Austria <p>http://www.statistik.at/blickgem/blick1/g40201.pdf Zugriff: 30.11.2018</p>
---

Magistrat Stadt Steyr <p>https://www.steyr.gv.at/ Zugriff: 30.11.2018</p>
---

Magistrat Stadt Steyr <p>https://www.steyr.at/BUeRGERSERVICE/STADT_STEYR_Daten_Geschichte/Geschichte_der_Stadt_Steyr Zugriff: 30.11.2018</p>
--

JKU- Linz <p>http://www.upperaustria.org/region/steyr/land/geschich.htm Zugriff: 30.11.2018</p>
---

Wiener Stadt- und Landesarchiv <p>http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/steyr/ Zugriff: 30.10.2018</p>
---

Landes Regierung Oberösterreich <p>https://www.land-oberoesterreich.gv.at/152137.htm Zugriff: 30.10.2018</p>
--

Univ. Prof. Dipl. Ing Erich Raith <p>Fachartikel: Raum und Energie- Ressourcen aus stadtmorphologischer Sicht https://kooperativerraum.at/2015/09/04/raum-und-energie-ressourceneffizienz-aus-stadtmorphologischer-sicht/ Zugriff: 30.10.2018</p>
---

Land Oberösterreich- Abteilung Straßenneubau- und erhaltung <p>Projektinformation Westspange Steyr, B122b Voralpenstraße https://www.land-oberoesterreich.gv.at/152137.htm Zugriff: 30.10.2018</p>
--

RIS- Rechtsinformationssystem des Bundes <p>Arbeitsstättenverordnung § 23 https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&amp;Gesetzesnummer=10009098&amp;Paragraf=23 Zugriff: 04.09.2018</p>
---

OIB, Österreichisches Institut für Bautechnik <p>https://www.oib.or.at/de/oib-richtlinien Zugriff: 04.09.2018</p>
---

Magistrat Steyr; Protokoll, ordentliche Sitzung Gemeinderat, 22.10.2016 <p>http://ftp.steyr.at/magsteyr/sprachprotokolle/gr_2016-09-22/GR-Protokoll-20160922.pdf Zugriff: 01.11.2018</p>
--

### persönliche Gespräche

Arch. Max Rieder, <p>Redaktion: Zukunft Mittelstadt, Salzburg Wien, 11.01.2018</p>
--

DI Thomas Froschauer <p>Magistrat Steyr- Stadtplanung, Stadtentwicklung und Verkehrsplanung Steyr, 11.12.2017</p>
---

Anna Maria Federsel <p>pensionierte Stadtführerin Tourismusverband Stadt Steyr Steyr, 27.11.2017</p>
--

# Bildquellen

Wenn nicht anders angegeben, stammen die Photographien, Bilder, Grafiken und Plandarstellungen vom Autor.

### Plangrundlagen

Das Kartenmaterial und Luftbilder wurden, wenn nicht anders angegeben, auf Grundlage folgern Quellen erstellt:

<b>Magistrat Steyr</b>
Flächenwidmungsplan Nr. 3, Steyr <p>http://ftp.steyr.at/magsteyr/bebauungsplan/FWP-Nr_3_M1-10000_20170809.pdf Zugriff: 20.11.2017</p>
Stadtplan Steyr <p>http://ftp.steyr.at/magsteyr/plaene/steyr.pdf Zugriff: 20.11.2017</p>
Statistische Zonen Steyr <p>http://ftp.steyr.at/magsteyr/plaene/stat_zon.pdf Zugriff: 25.10.2017</p>
Linienetzplan- Stadtbus Steyr SBS <p>http://ftp.stadtbetriebe.at/verkehr/fahrplan/2017/Liniennetzplan_14112017.pdf Zugriff: 27.11.2018</p>

Schwarzplan Stadtgebiet Steyr <p>zu Verfügung gestellt von Herrn Ing. Horst Baumgartner, Magistrat Steyr Vermessung und Geoinformation am 10.01.2018</p>
--

<b>Landesregierung Oberösterreich</b>
Doris <p>https://www.doris.at/wiederholter Zugriff: Jan. 2018 - Nov. 2018</p>
Orthofoto <p>https://www.doris.at/themen/basiskarten/orthofotos.aspx wiederholter Zugriff: Feb. 2018 - Nov. 2018</p>

Flächenwidmungsplan <p>https://www.doris.at/themen/bauenwohnen/flaewi.aspx wiederholter Zugriff: Feb. 2017 - Nov. 2018</p>
--

<b>Google</b>
Google Maps <p>https://www.google.com/maps/wiederholter Zugriff: Okt. 2017 - Nov. 2018</p>

Google Earth <p>https://earth.google.com/web/wiederholter Zugriff: Okt. 2017 - Nov. 2018</p>
--

<b>Literatur</b>
Arch. Dipl.-Ing. Rd. techn. Heiner Hierzegger <p>Steyr, Grundlagen zur Stadterneuerung Verlag, Stadtgemeinde Steyr, Steyr, 1974</p>

<b>Abbildungsverzeichnis</b>
Abb. S12   Schwarzplan, Entwurf Arch. Rupert Falkner <p>Gestaltung Steyr- Wehgragben, Wien, November 1986 S. 1</p>
Abb. S.15   Oben: Zentralraum OÖ; Mitte: Stadtregion Steyr <p>Grundlage nach: Arch. Dipl.-Ing. Rd. techn. Heiner Hierzegger Steyr, Grundlagen zur Stadterneuerung S. 10f</p>
Abb. S. 20   Josef Ofner <p>Die Eisenstadt Steyr, geschichtlicher und kultureller Überblick S.163</p>

Abb. S.22   Postkarte Steyr OÖ, 1961 <p>P. Ledermann, Fleischmarkt 20 Wien, 1961</p>
--

Abb. S. 24   Österreichische Karte 1:50 000 mit Straßendruck, 51 STERYR <p>Hrsg.: Bundesamt für Eich- u- Vermessungswesen, Wien Aufgenommen 1950-1960 Wien, 1965</p>
--

Abb. S.25   Stadtplatz Steyr <p>Josef Drausinger, 1980 Steyr, Ein Bildführer S. 76</p>
--

Abb. S26   Axonometrie , Entwurf Arch. Rupert Falkner <p>Gestaltung Steyr- Wehgragben, Wien, November 1978 S. 2</p>
---

Abb. S.27  Axonometrie, Entwurf Arch. Rupert Falkner <p>Gestaltung Steyr- Wehgragben, Wien, November 1978 S. 23</p>
---

<b>Autor</b> <p>Paul Federsel Krummgasse 7 21 1030 Wien   A p.federsel@gmx.at</p>
---

<b>Betreuung</b> <p>Ass.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr.techn. Markus Tomaselli Senior Lecturer Dipl.-Ing. Nela Kadic</p>
---

<b>Lektorat Fließtext</b> <p>Mag. Benedikt Rebhandl Mag. Johann Pölz</p>
--

<b>Druck</b> <p>Plot Service Albert Schiessling</p>
---

<b>Bindung</b> <p>Buchbinder Helmut Fritz</p>
---

# Danke

Ich möchte mich bei allen bedanken die mich unterstützt haben,  
jedoch besonders bei meinen Eltern.

