

A14_011941_2008_37

06.17.0 Bebauungsplan
Schönaugürtel – Obere Bahnstraße
VI. Bez., KG Jakomini

Graz, am 24.01.2010

Dok:06_17_0_GR.doc

Inn

Der Gemeindeumweltausschuss
und Ausschuss für Stadt-, Ver-
kehrs- und Grünraumplanung:

Beschluss

Frau/Herr GR:

.....
Erfordernis der Zweidrittelmehr-
heit gem. § 27 Abs 1 und
§ 29 Abs 13 Stmk ROG 1974

Mindestanzahl der Anwesenden:

29

Zustimmung von mehr als 2/3 der
anwesenden Mitglieder des Ge-
meinderates.

Zuständigkeit des Gemeinderates gemäß
§§ 23 Abs 3, 27 Abs 1, 29 Abs 5 Stmk ROG

BERICHT AN DEN GEMEINDERAT

1. Ausgangslage

Mit Schreiben vom 25.02.2008 ersucht die Blueship One Projektentwicklungs GmbH als Eigentümer der Liegenschaft EZ 484 der KG Jakomini um die Erstellung eines Bebauungsplanes. Das Planungsgebiet umfasst das gesamte Geviert bis zum Schönaugürtel und zur Conrad-von-Hötzendorfstraße; es weist gesamt eine Größe von ca. 14.170 m² auf.

Gemäß 3.0 Flächenwidmungsplan 2002 der Landeshauptstadt Graz ist dieser Bereich als „Kerngebiet“ mit Einkaufszentren-Ausschluss, teilweise überlagert mit „Allgemeinem Wohngebiet“, mit einer Bebauungsdichte von 0,3 bzw. 0,5 – 2,5 ausgewiesen. Gemäß Deckplan 1 befindet sich der Bereich innerhalb einer bebauungsplanpflichtigen Zone (Bebauungsplan in geschlossenen Siedlungsbereichen mit Innenhöfen und Vorgärten gem. 3.0 STEK, Pkt.2.2.4)

Zum Zeitpunkt des Ansuchens liegt eine Bebauungsstudie, verfasst von der INNO-CAD GmbH, Graz, vor, welche in weiterer Folge in enger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt überarbeitet und verfeinert wurde. Am 12.03.2009 wurde die fertig ausgearbeitete Bebauungsstudie übergeben.

In Abstimmung mit anderen betroffenen Abteilungen wurde der Bebauungsplan auf Basis des vorliegenden Gestaltungskonzeptes durch das Stadtplanungsamt erstellt.

Ziel des Bebauungsplanes ist die Sicherstellung einer geordneten Siedlungsentwicklung im gegenständlichen Bereich, das heißt konkret die Vervollständigung des Gevierts im Sinne einer aufgelockerten Fortführung der im Norden und Osten des Planungsgebietes bereits vorhandenen Blockrandstruktur.

Dies umfasst auch...

- die Einfügung neuer Baumassen unter Rücksichtnahme auf den Bestand, d.h. insbesondere die Vermeidung ungebührlicher Beeinträchtigungen
- die Sicherstellung einer dem Stand der Technik entsprechende Verkehrerschließung für die anlassgebende Liegenschaft
- den Ausbau des lokalen öffentlichen Fuß- und Radwegenetzes

Im Zuge der Erstellung des Bebauungsplanes wurden zudem folgende Stellungnahmen eingeholt:

- A 10/1 Straßenamt
- A 10/2 Kanalbauamt
- A 10/ 5 Abteilung für Grünraum und Gewässer
- A 10/8 Abteilung für Verkehrsplanung
- A 23 Umweltamt (Lärm)

Eine Zusammenarbeit erfolgte darüber hinaus mit dem Amt für Wohnungsangelegenheiten als betroffener Grundstückseigentümer.

2. Verfahren

Der Gemeindeumweltausschuss und Ausschuss für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung wurde in der Sitzung am 13.05.2009 über die beabsichtigte Auflage des 06.17.0 Bebauungsplan Entwurfes informiert.

Die Kundmachung des Bebauungsplan – Auflagebeschlusses erfolgte gemäß § 27 Abs 2 in Verbindung mit dem § 29 Abs 3 bzw. § 33 Abs 1 Stmk. ROG im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz mit Erscheinungsdatum 28.05.2009.

Der Bebauungsplan wurde in der Zeit vom 29.05. bis zum 24.07.2009 öffentlich aufgelegt, die grundbücherlichen Eigentümer der Grundstücke im Bebauungsplangebiet und die Eigentümer der daran angrenzenden Grundstücke sowie die für die örtliche Raumplanung zuständigen Fachabteilungen des Amtes der Stmk. Landesregierung wurden angehört (Anhörungsverfahren gemäß § 27 Abs 2 Stmk ROG.)

Während der Auflagefrist erfolgte zu den Parteienverkehrszeiten im Stadtplanungsamt eine Auskunft- und Beratungstätigkeit.

Eine öffentliche Informationsveranstaltung wurde am 07.07.2009 durchgeführt.

In der Diskussion mit den betroffenen BürgerInnen kam dem Thema Verkehrerschließung (geplante Anbindung der Oberen Bahnstraße an die C.-v.-Hötzendorfstraße, die Gegenstand des rechtskräftigen 06.11.0 Bebauungsplanes war) besondere Bedeutung zu.

3. Einwendungen

Während der Auflagefrist vom 29.05. bis 24.07.2009 langten 6 Einwendungen und 5 Stellungnahmen, nach Ablauf der Auflagefrist weitere 2 Einwendungen im Stadtplanungsamt ein, die im Folgenden verkürzt wiedergegeben werden:

Einwendung 1: Heinz Behr

1.) Obere Bahnstraße: Gebietscharakter, Emissionen

Die Öffnung der Oberen Bahnstraße würde den Charakter einer ruhigen Wohngegend zerstören und im Hinblick auf Lärm und Luft (Staub, Abgase) eine unzumutbare Belastung für die Bewohner darstellen.

2.) Obere Bahnstraße: Grünfläche auf den Grundstücken 924 u. 927/2, Verkehrserregung

Die Grünflächen auf den Grundstücken 924 u. 927/2 sollen nicht dem Verkehr zum Opfer fallen. STEK, GIVE und das aktuelle Regierungsprogramm sehen eine deutliche Reduzierung des KFZ-Verkehrs vor; durch die Anbindung des Bauungsplangebiets an die Obere Bahnstraße erhöht sich dort jedoch das Verkehrsaufkommen.

3.) Verkehrserschließung: Variante 1 lt. Gutachten

Es wird ersucht, die Liegenschaft BlueShip One ausschließlich vom Schönaugürtel zu erschließen (Variante 1 des vorliegenden Gutachtens).

4.) Verkehrserschließung: Überlastung Kreuzung Schönaugasse / Schönaugürtel

Von Süden kommend, erlaubt die derzeitige Ampelregelung pro Grünphase das Linksabbiegen für 3 PKW. Bei einer Öffnung der Oberen Bahnstraße entstünde ein zusätzlicher Rückstau.

5.) Diverse Anregungen, unter Verweis auf einzelne Bestimmungen des 3.0 STEK:

- Schaffung eines öffentlichen Parks auf den Parzellen 943/2 und 946
- Erhaltung des Baumbestandes, insb. im W und NO des ehemaligen Sarglagers
- Freihalten des Innenhofs vor Bebauung
- Begrenzung der Gebäudehöhe auf max. 5 Geschosse entsprechend den „klimatologischen Planungshinweisen“ des STEK
- keine Überschreitung der Bebauungsdichte
- Schließen der Baulücken im Häuserblock durch Plakatwände etc.
- Einhausung der Tiefgaragenzufahrten

6.) Verkehrsgutachten

Die Errichtung einer Linksabbiegespur an der Kreuzung Schönaugasse – Obere Bahnstraße ist nicht von öffentlichem Interesse, weil dadurch Parkplätze verloren gehen.

7.) Schallgutachten: Fehler

Die Berechnungsannahmen für das Schallgutachten sind fehlerhaft; es wird eine falsche Zahlenangabe aus dem Verkehrsgutachten verwendet.

8.) Schallgutachten: Straßen fehlen

Das Schallgutachten behandelt nur den Lärm, der innerhalb des Bauplatzes entsteht. Die Verbindungsstraßen zum Bauplatz werden nicht behandelt.

Einwendungserledigung:

Zu 1.)

Der 06.17.0 Bebauungsplan geht von einer zusätzlichen Anbindung des Planungsgebiets an die Obere Bahnstraße aus; festgelegt wurde die betreffende Gemeindestraße allerdings im 06.11.0 Bebauungsplan (rechtswirksam seit 13.07.2006). Sie kann in diesem Verfahren daher nicht bekämpft werden.

Es wird auf die im vorliegenden verkehrstechnischen Gutachten dargelegten Zahlen hingewiesen: in der Morgenspitzenstunde werden auf dem künftigen Gemeindestraßenabschnitt insgesamt 10 Fahrten, in der Abendspitzenstunde insgesamt 15 Fahrten erwartet; überdies verlaufen nicht alle Fahrten in weiterer Folge durch die Obere Bahnstraße. Das durch die Anbindung des ggst. Planungsgebiets entstehende zusätzliche Verkehrsaufkommen in der Oberen Bahnstraße ist also gering; eine Unzumutbarkeit kann nicht erkannt werden.

Zu 2.)

Im 3.0 STEK wird der „sanften Mobilität“ der Vorrang eingeräumt; in der GIVE ist die Zielsetzung definiert, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs eingeschränkt werden soll. Dasselbe Ziel ist in einer konkreteren Fassung auch im Arbeitsübereinkommen der Stadtregierung festgeschrieben.

Durch die Anbindung des Planungsgebietes auch an die Obere Bahnstraße erhöht sich dort zwar das Verkehrsaufkommen geringfügig (siehe oben), insgesamt jedoch werden durch die Herstellung dieser Erschließung Umwegfahrten vermieden und insgesamt eine Verringerung des Verkehrsaufkommens bewirkt. Dieser Effekt wird sich im Falle einer Sperre der Schönaugasse für den motorisierten Verkehr, welche langfristig geplant ist, verstärken.

Die Grundstücke 924 und 927/2, KG Jakomini, befinden sich im Eigentum der Stadt Graz; sie wurden bis dato nicht als Verkehrsfläche benötigt und daher verpachtet. Dass sie derzeit teilweise unbebaut und begrünt sind, kann nicht als Argument gegen eine Nutzung als Verkehrsfläche dienen, wenn dieser (siehe oben sowie Punkt 3) ein höher zu gewichtendes öffentliches Interesse zukommt.

Zu 3.)

Wie dem angesprochenen Gutachten zu entnehmen ist, sind bei den untersuchten Varianten 1 und 2 „Umwege bei der Zu- und Abfahrt erforderlich. Deshalb wird die Realisierung der Variante 3 (gemeinsam mit der Styria) empfohlen.“ Die angesprochenen Umwege werden im Falle einer Sperre der Schönaugasse für den motorisierten Verkehr, welche langfristig geplant ist, massiv zunehmen. Daher kann im Sinne einer vorausschauenden Stadt- und Verkehrsplanung auf die Anbindung an die Obere Bahnstraße nicht verzichtet werden.

Zu 4.)

Wie unter Punkt 1 dargelegt, kann die Anbindung der Oberen Bahnstraße an die C.-v.-Hötzendorfstraße in diesem Verfahren nicht bekämpft werden.

Generell ist mit der Nutzung bislang unbebauter Grundstücke (z.B. der BlueShip One GmbH im Planungsgebiet oder der Styria Medien AG im südlichen Anschluss) ein zusätzliches Verkehrsaufkommen verbunden. Damit steigt die Auslastung der Kreuzungen im Umfeld, was z.T. Gegenstand des vorliegenden Gutachtens war. Eine Reduktion der Verkehrsströme an einer Stelle bedeutet eine Verkehrszunahme an einer anderen.

Zu 5.)

Die Grundstücke 943/2 und 946, KG Jakomini, sind aufgrund Ihrer Lage (Innenhofbereich, geringer Abstand zu Wohnhäusern) und Ihres Zuschnitts (lang und schmal) für die vorgeschlagene Nutzung ungeeignet. Sie befinden sich überdies in privater Hand und müssten von der Stadt Graz erst erworben werden, um sie als öffentliche Grünanlage zu nutzen.

Eine Erhaltung des Baumbestandes westlich des Sarglagers steht der wünschenswerten Fortsetzung der städtebaulichen Typologie (Blockrandbebauung) entgegen; auch sieht der 3.0 Flächenwidmungsplan in der Nähe eine Verkehrsfläche vor, die nun im vorliegenden Bebauungsplan konkretisiert wird (Geh- und Radweg). Der markante Einzelbaum nordöstlich des Sarglagers ist ebenso wenig mit einer am Konzept der Blockrandbebauung orientierten städtebaulichen Struktur vereinbar; darüber hinaus beträgt die Wahrscheinlichkeit, dass er länger als bis 2016 am Leben bleibt, nach Aussage sowohl eines privaten Sachverständigen als auch des Amtssachverständigen nur rund 50%. Aus diesen Gründen wurde im Bebauungsplan (in Übereinstimmung mit der Stellungnahme der A 10/5 Abteilung für Grünraum und Gewässer) von Erhaltungsgeboten für diese Bäume abgesehen und eine Reihe von Ersatzpflanzungen entlang des Radweges festgelegt.

Die Festlegungen des Bebauungsplanes ermöglichen weitgehend die Ergänzung der Blockrandbebauung. Zusätzlich wird eine in den Hof ausgreifende Baumasse zugelassen, welche jenen in etwa gleich große Teilräume (ca. 50 x 40 m bzw. 50 x 60 m) gliedert. Dadurch kann auf

diesem Bauplatz die lt. 3.0 Flächenwidmungsplan höchstzulässige Bebauungsdichte von 2,5 zu rund 70% ausgenutzt werden, was aus raumplanungsfachlicher Sicht in dieser zentrumsnahen und infrastrukturell gut versorgten Lage jedenfalls anzustreben ist und der Ausweisung in der Funktionellen Gliederung des 3.0 STEK entspricht.

Die *gebietsweisen* Planungshinweise der Stadtklimaanalyse schließen singuläre Abweichungen nicht aus. Im Zuge der Erstellung des südlich anschließenden 06.11.0 Bebauungsplanes (Styria Medien AG) wurde ein Gutachten zu Fragen der Stadtklimatologie und Durchlüftung beauftragt und auf dieser Grundlage Gebäudehöhen von 24 m (und weiter südlich von 60 m) festgelegt. Die in diesem Bebauungsplan in einem Teilbereich zugelassene Höhe von 25 m entspricht also ungefähr der künftig benachbarten Bebauung und ist aus Sicht der Stadtklimatologie als verträglich zu bewerten.

Der vorliegende Bebauungsplan orientiert sich über weite Strecken an den Bestandsgebäuden, insbesondere hinsichtlich der Höhenfestlegungen. Durch die bestehende Bebauung, vor allem entlang des Schönaugürtels, wird der Höchstwert der Bebauungsdichte lt. Flächenwidmungsplan überschritten. Daher wird dies im Verordnungstext zugelassen (allerdings nicht in offener Bauweise und somit nicht auf dem ehemaligen Stadtwerke-Areal).

Der Bebauungsplan vermag nur Regelungen innerhalb seines Gültigkeitsbereichs zu treffen; seine Wirkung kann nicht auf den „gesamten Häuserblock“ bis zur Schönaugasse bzw. Oberen Bahnstraße ausgedehnt werden. Generell würde die Errichtung von Plakatwänden entlang des Schönaugürtels oder der C.-v.-Hötzendorfstraße das Orts- und Straßenbild beeinträchtigen und den Zielsetzungen der Stadt Graz widersprechen. Der Bebauungsplan berücksichtigt die Belange des Schallschutzes durch die Vorgabe einer geschlossenen Blockrandstruktur, wo dies möglich ist, sowie durch die Ermöglichung minimaler Abstände und durch die verpflichtend schallabsorbierende Fassadenausführung, wo ein Lückenschluss nicht möglich ist.

Gemäß § 7 (4) des Verordnungstextes sind Tiefgaragenrampen oben und seitlich einzuhausen.

Zu 6.)

Wie unter Punkt 1-3 dargelegt, liegt die gewählte Verkehrserschließung des ehemaligen Stadtwerke-Areals (sowohl über den Schönaugürtel als auch die Obere Bahnstraße) in öffentlichem Interesse. Ihre Realisierung erfordert lt. Gutachten u.U. den Entfall einiger Längsparkplätze in der Schönaugasse. In Abwägung der berücksichtigungswürdigen Aspekte wird dieser Verlust in Kauf genommen.

Zu 7.)

Die falsche Berechnungsannahme wurde korrigiert. Die aktualisierte Berechnung erbrachte keine wesentliche Änderung der Beurteilung, lediglich die ursprünglich ermittelte Abminderung der Gesamtmissionen am Punkt „IP 3“ tritt nun nicht mehr auf.

Zu 8.)

Die schalltechnische Beurteilung eines Bauvorhabens hat gemäß Bau- und Raumordnungsrecht auf Emissionen abzustellen, die vom Bauland ausgehen; nicht jedoch auf den von öffentlichen Verkehrsflächen ausgehenden Lärm.

Im Übrigen wird erneut darauf hingewiesen, dass der 06.17.0 Bebauungsplan zwar von einer zusätzlichen Anbindung des Planungsgebiets an die Obere Bahnstraße ausgeht, dass jedoch die betreffende Gemeindestraße bereits im 06.11.0 Bebauungsplan (rechtswirksam seit 13.07.2006) festgelegt wurde und in diesem Verfahren daher nicht bekämpft werden kann.

Einwendung 2: Maria Fanta

1.) Schallschutz

Bereits jetzt sind die vorgesehenen Höchstgrenzen der Schallemissionen für „Allgemeines Wohngebiet“, aber auch für „Kerngebiet“ überschritten. Eine zusätzliche Verbauung und die Errichtung einer Tiefgarage würden diese Situation noch verschärfen.

2.) Innenhof

Der Bebauungsplan widerspricht dem Gedanken der Blockrandbebauung; durch das U-förmige Gebäude wird der Innenhof verbaut. Er soll frei gehalten und als Erholungsraum genutzt werden.

3.) Besonnung

Durch die geplante Bebauung wird die Besonnung bestehender Wohnungen in den unteren Geschossen verschlechtert.

Einwendungserledigung:

Zu 1.)

Die Belange des Schallschutzes finden in den Festlegungen des Bebauungsplanes u.a. insofern Berücksichtigung, als...

- die schalltechnisch vorteilhafte Blockrandtypologie so weit wie möglich fortgeführt wird.
- die Lage der Tiefgarageneinfahrten auf der anlassgebenden Liegenschaft Schönaugürtel 64 in optimaler Lage festgelegt und eine Einhausung der Rampen vorgeschrieben wird.
- eine Fassadenfläche verpflichtend schallabsorbierend zu verkleiden ist, um den indirekten Schalleintrag in den Hof durch Reflexion zu reduzieren.

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung zu dem anlassgebenden Bauvorhaben zeigt, dass durch das Projekt keine bzw. nur minimale Erhöhungen der derzeitigen Schallpegel zu erwarten sind.

Zu 2.)

Die Festlegungen des Bebauungsplanes ermöglichen weitgehend die Ergänzung der Blockrandbebauung. Zusätzlich wird eine in den Hof ausgreifende Baumasse zugelassen, welche jenen in etwa gleich große Teilräume (ca. 50 x 40 m bzw. 50 x 60 m) gliedert. Dadurch kann auf diesem Bauplatz die lt. 3.0 Flächenwidmungsplan höchstzulässige Bebauungsdichte von 2,5 zu rund 70% ausgenutzt werden, was aus raumplanungsfachlicher Sicht in dieser zentrumsnahen und infrastrukturell gut versorgten Lage jedenfalls anzustreben ist.

Zum Vergleich sei darauf hingewiesen, dass der Bestand auf etlichen anderen Liegenschaften im Planungsgebiet den Dichtehöchstwert überschreitet.

Zu 3.)

Die durch eine künftige Bebauung zweifellos zu erwartenden zeitweiligen Beschattungen bestehender Fassaden gehen nicht über ein im innerstädtischen Bereich übliches und zumutbares Maß hinaus. Der Baugrenzenlinienverlauf und die Höhenfestlegungen schreiben durchwegs Überschreitungen der baugesetzlichen Mindestabstände vor; lediglich im Nordwesten des Planungsgebietes wird aus Schallschutzgründen der Mindestabstand gemäß § 13 zugelassen.

Einwendung 3: Ewald Muhr und Gottfried Weismann (BR Jakomini)

1.) Obere Bahnstraße

Im Sinne des Gemeinwohls ist zusätzlicher KFZ-Verkehr in der Oberen Bahnstraße zu unterlassen.

2.) Flüssiggasverladestation

Am Ostbahnhof wurde eine Flüssiggasverladestation genehmigt und fertig gestellt; eine Benützungsbewilligung liegt nicht vor. In Gutachten für dies Bescheide wird auf mögliche Gefährdungen in einem Bereich bis 1.000 m hingewiesen.

Im Einflussbereich dieser Anlage sind gemäß IPPC-Richtlinie der EU und gemäß ROG (speziell § 22 Abs 12) Abstands- und Sicherheitszonen auszuweisen; Gefährdungen sind aber auch gemäß BauG unzulässig.

Vor Klärung der künftigen Nutzung der Flüssiggasverladestation sollen keine weiteren Veranlassungen und Genehmigungen nach ROG und BauG im Einzugsbereich zugelassen werden.

Einwendungserledigung:

Zu 1.)

Durch die Anbindung des Planungsgebietes auch an die Obere Bahnstraße erhöht sich dort zwar das Verkehrsaufkommen geringfügig (siehe unten), insgesamt jedoch werden durch die Herstellung dieser Erschließung Umwegfahrten vermieden und eine Verringerung des Verkehrsaufkommens bewirkt. Dieser Effekt wird sich im Falle einer Sperre der Schönaugasse für den motorisierten Verkehr, welche langfristig geplant ist, massiv verstärken.

Ergänzend wird auf die im vorliegenden verkehrstechnischen Gutachten dargelegten Zahlen hingewiesen: in der Morgenspitzenstunde werden auf dem künftigen Gemeindestraßenschnitt insgesamt 10 Fahrten, in der Abendspitzenstunde insgesamt 15 Fahrten erwartet; nicht alle diese Fahrten verlaufen in weiterer Folge durch die Obere Bahnstraße. Das durch die Anbindung des ggst. Planungsgebiets entstehende zusätzliche Verkehrsaufkommen in der Oberen Bahnstraße ist also gering; dem steht insgesamt eine Verringerung des PKW-Verkehrsaufkommens gegenüber (siehe oben).

Zu 2.)

Das Steiermärkische Raumordnungsgesetz hat die Berücksichtigung der integrierten Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung und die Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen bei bestimmten Anlagen und Betrieben in den §§18 und 22 umgesetzt. Aus beiden Bestimmungen ergibt sich im konkreten Anlassfall kein rechtlicher und fachlicher Handlungsbedarf bzw. auch keine Handlungsmöglichkeit.

Gemäß §22 Abs. 12 ROG ist im Flächenwidmungsplan darauf Bedacht zu nehmen, dass zwischen den unter den Anwendungsbereich der Richtlinie 96/82/EG des Rates vom 9. Dezember 1996 in der Fassung der Richtlinie 2003/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2003 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen fallenden Betrieben einerseits, und Bauland im Sinne des § 23 Abs. 5, angenommen lit. e, darüber hinaus Nutzungen gemäß § 25 Abs. 2 Z. 1, soweit öffentlich genutzte Gebiete festgelegt werden, Nutzungen gemäß § 25 Abs. 2 Z. 2 (Auffüllungsgebiet), öffentlich genutzten Gebäuden, soweit sie nicht von lit. a bis c umfasst sind, Hauptverkehrswegen und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen und empfindlichen Gebieten andererseits, ein angemessener Abstand gewahrt bleibt.

Die Errichtung einer Freiladeanlage und einer Umschlagplattform für Flüssiggas und Mineralöle stellt keine solche Seveso-II-Anlage dar, da sie nicht unter den Anwendungsbereich der zit. EU-Richtlinie fällt. Seitens der Raumordnung kann daher auch aus rechtlicher Sicht keine Ersichtlichmachung dieser Anlage erfolgen und es sind daher damit auch keine Einschränkungen im Bebauungsplan möglich.

Daneben wurde mit dem Landesgesetz Nr. 85/2003 vom 31.10.2003 (Gesetz über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung und die Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen bei bestimmten Anlagen und Betrieben (Steiermärkisches IPPC-Anlagen- und Seveso-II-Betriebe-Gesetz) der gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtung zur Umsetzung der Richtlinien 96/61/EG des Rates vom 24. September über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (sog. „IPPC-Richtlinie“) und 96/82/EG des Rates vom 9. Dezember 1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen (sog. „Seveso II-Richtlinie“) ausreichend entsprochen. Auf Ebene des Raumordnungsgesetzes wurde dem § 18 (Aufgaben der örtlichen Raumordnung) in Z. 3 in einer Novelle folgender Satz angefügt: „Insbesondere sind die strategischen Lärmkarten und die Aktionspläne gemäß den Bestimmungen des Steiermärkischen Landesstraßenverwaltungsgesetzes 1964, des Steiermärkischen IPPC-Anlagen- und Seveso II-Betriebe-Gesetzes und des Bundes Umgebungslärmschutzgesetzes, BGBl. I Nr. 60/2005, zu berücksichtigen.“ Allfällige Aktionspläne liegen im gegenständlichen Bereich jedoch nicht vor. Es ist Aufgabe des eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens, eine entsprechende Risikoabschätzung vorzunehmen und die Tatbestände aus der Raumordnung zu berücksichtigen, soweit Schäden an öffentlichem und privatem Gut möglich sind.

Einwendung 4: Erika Vobner und weitere 171 Unterzeichner

1.) – 3.) Identisch mit den entsprechenden Punkten der Einwendung der Maria Fanta

4) Obere Bahnstraße

Die Obere Bahnstraße sollte nicht geöffnet werden, sondern weiterhin verkehrsberuhigt bleiben.

Einwendungserledigung:

Zu 1.) – 3.)

Siehe Einwendungsbehandlung Maria Fanta (oben)

Zu 4.)

Der 06.17.0 Bebauungsplan geht von einer zusätzlichen Anbindung des Planungsgebiets an die Obere Bahnstraße aus; festgelegt wurde die betreffende Gemeindestraße allerdings im 06.11.0 Bebauungsplan (rechtswirksam seit 13.07.2006). Sie kann in diesem Verfahren daher nicht grundsätzlich bekämpft werden; dasselbe gilt auch für die geplante Anbindung der Oberen Bahnstraße an die C.-v.-Hötzendorfstraße.

Es wird auf die im vorliegenden verkehrstechnischen Gutachten dargelegten Zahlen hingewiesen: in der Morgenspitzenstunde werden auf dem künftigen Gemeindestraßenabschnitt insgesamt 10 Fahrten, in der Abendspitzenstunde insgesamt 15 Fahrten erwartet; überdies verlaufen nicht alle Fahrten in weiterer Folge durch die Obere Bahnstraße. Das durch die Anbindung des ggst. Planungsgebiets entstehende zusätzliche Verkehrsaufkommen in der Oberen Bahnstraße ist also gering; eine Unzumutbarkeit kann nicht erkannt werden.

Einwendung 5: Gottfried Stevanetz (BR Jakomini) und weitere 53 Unterzeichner

identisch mit der Einwendung der Maria Fanta (siehe oben)

Einwendungserledigung:

Siehe Einwendungsbehandlung Maria Fanta (oben)

Einwendung 6: Christine Strauß

Besonnung

Durch die auf dem Grundstück 940/11 vorgesehene Bebauung mit einer Maximalhöhe von 22 bzw. 25 m wird die Besonnung von der Westseite massiv beeinträchtigt und die Lebensqualität für die Bewohner vermindert.

Einwendungserledigung:

Der Bestand auf dem gegenständlichen Grundstück ist wesentlich niedriger als die übrigen Häuser im Baublock.

Für das Grundstück 940/11 werden im Bebauungsplan keine besonderen Höhenfestlegungen getroffen, vielmehr gelten dieselben Bestimmungen wie für die Liegenschaften Schönaugürtel 72 und 74 sowie Conrad-von-Hötzendorfstraße 60, 64, 66, 68, 68a und 68b.

Aus städtebaulicher Sicht ist eine Fortführung der Gebäudehöhen anzustreben und also auf diesem Grundstück eine fünfgeschossige Blockrandbebauung zu ermöglichen; dies insbesondere auch deshalb, weil es dadurch zwar in Teilbereichen zu einer verringerten Besonnung der hofseitigen Fassaden in der C.-v.-Hötzendorfstraße, jedoch zu keiner ungewöhnlichen oder gar ungebührlichen Beschattung kommen wird.

Einwendung 7 (verspätet): Gottfried Weißmann (BR Jakomini)

1.) Verkehrsflächen / Innenhof

Der 3.0 Flächenwidmungsplan weist rund um das Planungsgebiet Verkehrsflächen aus; dadurch ist der Blockrand definiert. Der Innenhof ist freizuhalten, der östliche Baukörper auf der Liegenschaft BlueShip One daher unzulässig. Auch keine Nebengebäude sollen im Hof zugelassen werden.

2.) Bebauungsweise

Die Verordnung schränkt die zulässigen Bebauungsweisen zu wenig ein. Die Festlegungen für die Parzelle 940/11 stellen eine Ungleichbehandlung dar.

3.) Bebauungsdichte

Ohne nähere Begründung wird eine Überschreitung der im Flächenwidmungsplan festgelegten Dichte ermöglicht. Alle lt. Bebauungsplan möglichen Gebäude können jedoch im Rahmen der zulässigen Dichte errichtet werden. Es besteht der „Verdacht einer oberflächlichen oder aber willkürlichen Vorgangsweise“ bzw. der, dass „bereits jetzt weitere künftige Verdichtungen“ ermöglicht werden sollen.

4.) Verweis auf ausgewählte Ziele des 3.0 STEK

Bei der Bebauungsplanerstellung sollten folgende Ziele des 3.0 STEK weitgehend eingehalten werden:

- Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität (3 Unterpunkte)
- Verringerung der Umweltbelastungen (3 Unterpunkte)

5.) Räumliches Leitbild

Lt. Räumlichem Leitbild liegt das Planungsgebiet in der Kategorie „Blockrandbebauung“; der Schwerpunkt ist bei der künftigen Entwicklung auf das „Bewahren - Erhalten“ zu legen. Speziell die Festlegungen für das Grundstück 940/11 stehen dazu im Widerspruch.

6.) Verkehrstechnisches Gutachten

Das Gutachten weist nach, dass die vorhandenen Zufahrten ausreichend leistungsfähig sind; die künftige Gemeindestraße ist nicht nötig und ihre Errichtung eine Verschwendung öffentlicher Mittel. Sie wird im Gutachten vorausgesetzt, ihre Notwendigkeit nicht nachgewiesen. Das Gutachten enthält keinen Hinweis auf die GIVE und deren Zielsetzung, eine Verringerung des KFZ-Anteils zu erreichen.

7.) Schalltechnisches Gutachten / Schallschutz

Da das schalltechnische Gutachten auf den Zahlen des Verkehrsgutachtens aufbaut, ist es als Grundlage für den Bebauungsplan nicht geeignet, liegt allerdings vermutlich auf der „sicheren Seite“.

Die Errichtung von Plakatwänden sollte zugelassen werden, weil sie in vielen Fällen die einfachste und günstigste Schallschutzmaßnahme ist.

Tiefgaragenzufahrten sollen eingehaust werden.

8.) Stellungnahme der A 10/8 Abteilung für Verkehrsplanung

Es werden mindestens 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit verlangt; dies widerspricht der GIVE und dem 3.0 STEK und den Umweltzielen der Stadt. Überhaupt ist es lt. Stmk BauG unzulässig, mehr als 1 Stellplatz pro Wohnung zu verlangen, solange die Stadt Graz keine Verordnung im Sinne des § 71 erlässt. Auch das Verkehrsgutachten weist keine Notwendigkeit einer höheren Mindeststellplatzanzahl nach.

9.) Flüssiggasanlage am Ostbahnhof

Am Ostbahnhof befindet sich eine bewilligte und fertig gestellte Flüssiggas-Anlage, wenn auch derzeit noch ohne Betriebsgenehmigung. Es sind die Bestimmungen der §§ 18 und 22 Stmk ROG einzuhalten und weitere Gefährdungen auszuschließen.

10.) Baumbestand

Speziell am Areal des bestehenden Sarglagers soll der Baumbestand geschützt und erhalten werden; dies auch durch Festlegung einer unterirdischen Freihaltezone.

11.) Stadtklimatologie

Die Planungshinweise aus stadtklimatologischer Sicht (max. 5 Geschosse) sind einzuhalten, die Luftzirkulation darf nicht durch die künftige Bebauung verschlechtert werden.

Einwendungserledigung:

Zu 1.)

Wie aus der Wahl des Gültigkeitsbereiches und aus dem Baufucht- und Baugrenzlinienverlauf zu ersehen ist, liegt dem Bebauungsplan eben diese Auffassung vom Blockrand zugrunde.

Zusätzlich wird eine in den Hof ausgreifende Baumasse zugelassen, welche jenen in etwa gleich große Teilräume (ca. 50 x 40 m bzw. 50 x 60 m) gliedert. Dadurch kann auf diesem Bau- platz die lt. 3.0 Flächenwidmungsplan höchstzulässige Bebauungsdichte von 2,5 zu rund 70% ausgenutzt werden, was aus raumplanungsfachlicher Sicht in dieser zentrumsnahen und infra- strukturell gut versorgten Lage jedenfalls anzustreben ist. Dies stellt keine Abkehr von der grundsätzlichen städtebaulichen Typologie dar.

Nebengebäude werden im Innenhofbereich in einem Bereich zugelassen, an dem 4 Grundstü- cke zusammentreffen, wobei auf zweien bereits ein Flugdach bzw. Nebengebäude besteht. Diese Bestimmung ermöglicht im Sinne der Gleichbehandlung auch den beiden anderen Nach- barn die Errichtung einer kleinen Hütte oder dgl., ohne das räumliche Gefüge des Innenhofes nennenswert zu verschlechtern.

Zu 2.)

Die Verordnung legt die Bauungsweise zweckmäßig und durchaus restriktiv fest: wo möglich, wird die geschlossene (bzw. in den Randgliedern die gekuppelte) Bauungsweise vorge- schrieben und so die Blockrandbebauung gewährleistet. Lediglich auf der anlassgebenden Lie- genschaft (Schönaugürtel 64) wird von Einschränkungen abgesehen, weil sie in mehrere Grundstücke unterteilt ist und allfällige bevorstehende Teilungen nicht vorhersehbar sind. Dar- aus erwächst kein Nachteil.

Auf der Parzelle 940/11 wird (wie beispielsweise auch auf 948/1) eine deutlich höhere Bau- ung als die bestehende ermöglicht, um auch hier die Gebäudehöhe der in geschlossener Be- bauungsweise anschließende Häuser erreichen zu können. Von einer unzulässigen Bevorzu- gung kann keine Rede sein.

Zu 3.)

Es stimmt nicht, dass alle lt. Bebauungsplan möglichen Gebäude im Rahmen der im Flächen- widmungsplan festgelegten Bebauungsdichte errichtet werden können; vielmehr überschreiten einige Bestandsgebäude den Wert von 2,5 erheblich. Aus diesem Grund ist die ggst. Regelung in der Verordnung nötig; sie wird auf die bereits bebauten Liegenschaften (geschlossene oder gekuppelte Bauungsweise) eingeschränkt.

„Oberflächlich oder aber willkürlich“ mag daher allenfalls die Behauptung sein, dass eine Aus- schöpfung der übrigen Festlegungen des Bebauungsplanes ohne Dichteüberschreitungen mög- lich sei, nicht jedoch die Vorgangsweise der Stadt Graz bei der Bebauungsplanerstellung. Der geäußerte „Verdacht“, dass künftig ein anderer Bebauungsplan verordnet werden könnte (der stärkere Verdichtungen vorsieht), kann nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein.

Zu 4.)

Der Bebauungsplan ist als Instrument der örtlichen Raumplanung den Zielen des 3.0 STEK verpflichtet; diese sind jedoch auch in anderen Handlungsfeldern umzusetzen.

Jenen zitierten Festlegungen, die auf einen höheren Grünanteil / zusätzliche Grünbereiche / mehr Baumbestand zielen, wird der Bebauungsplan eindeutig gerecht. Die Schaffung neuer öf- fentlicher Parkanlagen vermag er nicht zu bewerkstelligen; zum einen wäre das Grundstück nur bedingt geeignet, zum anderen befindet es sich derzeit in privater Hand und müsste von der Stadt Graz erworben werden.

Auch die angeführten Bestimmungen des STEK zur Luftgüte und zur Lärmbelastung werden durch die Ermöglichung einer angemessenen dichten Wohnbebauung in infrastrukturell und ver- kehrstechnisch bestens ausgestatteter und zentrumsnaher Lage bestmöglich umgesetzt, kann doch dadurch der Wohnbau in peripheren Lagen, der typischerweise ein hohen PKW- Verkehrsaufkommen generiert, reduziert werden.

Die „Freihaltung gebietsfremder Lärmquellen aus Wohngebieten“ – wenngleich vordringlich in der Flächenwidmungsplanung umzusetzen – wird im Bebauungsplan hinsichtlich des Verkehrs-

lärms berücksichtigt, wie etwa die Baukörperstellung im Nordwesten des Planungsgebietes (Mindestabstand) sowie die Vorschreibung einer schallabsorbierenden Fassade (zur Vermeidung von Schallreflexionen in den Hof) belegen.

Zu 5.)

Es trifft zu, dass nach den Festlegungen dieses Bebauungsplanes auf der Parzelle 940/11 mittel- oder langfristig mit einem Abbruch des Bestandsgebäudes zu rechnen ist. Dies steht keinesfalls im Widerspruch zur Zielsetzung des „Bewahrens“ im Sinn des „Räumliche Leitbilds“, wird doch dort explizit ausgeführt: „Das Erhaltungsgebot bezieht sich auf die Baustruktur und das räumliche Gefüge und nicht auf Einzelbauten.“ Im vorliegenden Fall wird erst durch den Abbruch des Bestandsobjektes eine Fortführung der Struktur ermöglicht.

Zu 6.)

Der 06.17.0 Bebauungsplan geht von einer zusätzlichen Anbindung des Planungsgebiets an die Obere Bahnstraße aus; festgelegt wurde die betreffende Gemeindestraße allerdings im 06.11.0 Bebauungsplan (rechtswirksam seit 13.07.2006). Sie kann in diesem Verfahren daher nicht grundsätzlich bekämpft werden; dasselbe gilt auch für die geplante Anbindung der Oberen Bahnstraße an die C.-v.-Hötzendorfstraße.

Wie dem angesprochenen Gutachten zu entnehmen ist, sind bei den untersuchten Varianten 1 und 2 (Nutzung bestehender bzw. ehemaliger Zufahrten) „Umwege bei der Zu- und Abfahrt erforderlich. Deshalb wird die Realisierung der Variante 3 (gemeinsam mit der Styria) empfohlen.“ Die angesprochenen Umwege werden im Falle einer Sperre der Schönaugasse für den motorisierten Verkehr, welche langfristig geplant ist, massiv zunehmen. Daher kann im Sinne einer vorausschauenden Stadt- und Verkehrsplanung auf die Anbindung an die Obere Bahnstraße nicht verzichtet werden.

Das Gutachten wurde zur Beantwortung von Sachfragen beauftragt; der Sachverständige kann und soll keine verkehrspolitischen Entscheidungen treffen, sondern die Grundlagen dafür aufbereiten. Im Gegensatz zum Gutachten enthält der Bebauungsplan einige diesbezüglich relevante Bestimmungen: Deckelung der Anzahl an KFZ-Stellplätzen, Parkierung in Tiefgaragen (Kosten), verpflichtende Fahrradabstellplätze etc.

Zu 7.)

Das verkehrstechnische Gutachten stellt sehr wohl eine brauchbare Unterlage für die schalltechnische Untersuchung dar.

Die Errichtung von Plakatwänden entlang des Schönaugürtels oder der C.-v.-Hötzendorfstraße würde das Orts- und Straßenbild beeinträchtigen und den Zielsetzungen der Stadt Graz widersprechen.

Tiefgaragenrampen sind gemäß § 7 (4) einzuhausen.

Zu 8.)

Es trifft nicht zu, dass der Bebauungsplan pro Wohneinheit mindestens 1,5 Stellplätze fordert. Vielmehr wird in Entsprechung der Umweltziele der Stadt Graz, der GIVE und des 3.0 STEK ein Faktor von mindestens 1,0 und höchstens 1,25 festgelegt.

Der Bebauungsplan stellt eine Verordnung der Stadtgemeinde im Sinne des § 71 (4) dar.

Zu 9.)

Sie haben gemeinsam mit Ewald Muhr am 11.05.2009 ein Schreiben an das Bürgermeisteramt gerichtet, das im Stadtplanungsamt unter der Aktenzahl B60007278/2009/00039 registriert wurde und als Einwendung zum ggst. Bebauungsplan behandelt wird.

Das Thema der Flüssiggasanlage am Ostbahnhof wird in der entsprechenden Einwendungserledigung eingehend behandelt und wird daher darauf verwiesen.

Zu 10.)

Eine Erhaltung des Baumbestandes westlich des Sarglagers steht der wünschenswerten Fortsetzung der städtebaulichen Typologie (Blockrandbebauung) entgegen; auch sieht der 3.0 Flächenwidmungsplan in der Nähe eine Verkehrsfläche vor, die nun im vorliegenden Bebauungsplan konkretisiert wird (Geh- und Radweg). Der markante Einzelbaum nordöstlich des Sarglagers ist ebenso wenig mit einer am Konzept der Blockrandbebauung orientierten städtebaulichen Struktur vereinbar; darüber hinaus beträgt die Wahrscheinlichkeit, dass er länger als bis 2016 am Leben bleibt, nach Aussage sowohl eines privaten Sachverständigen als auch des Amtssachverständigen nur rund 50%. Aus diesen Gründen wurde im Bebauungsplan (in Über-

einstimmung mit der Stellungnahme der A 10/5 Abteilung für Grünraum und Gewässer) von Erhaltungsgeboten für diese Bäume abgesehen und eine Reihe von Ersatzpflanzungen entlang des Radweges festgelegt.

Zu 11.)

Die *gebietsweisen* Planungshinweise der Stadtklimaanalyse schließen singuläre Abweichungen nicht aus. Im Zuge der Erstellung des südlich anschließenden 06.11.0 Bebauungsplanes (Styria Medien AG) wurde ein Gutachten zu Fragen der Stadtklimatologie und Durchlüftung beauftragt und auf dieser Grundlage Gebäudehöhen von 24 m (und weiter südlich von 60 m) festgelegt. Die in diesem Bebauungsplan in einem Teilbereich zugelassene Höhe von 25 m entspricht also ungefähr der künftig benachbarten Bebauung und ist aus Sicht der Stadtklimatologie als verträglich zu bewerten.

Einwendung 8 (verspätet): Gernot Wippel

1.) *Lärm*

Der problematischen Lärmbelastung am Schönaugürtel ist in der Bebauungsplanung Rechnung zu tragen; dies ist jedoch nicht ansatzweise der Fall. Die Lärmsanierung am Gürtel ist vorzunehmen, bevor eine weitere Verbauung ermöglicht wird.

2.) *Innenhof*

Entgegen einer Zielsetzung des 3.0 STEK (Freihaltung der Innenhöfe) sieht der Bebauungsplan ein Bauwerk vor, das den Innenhof in der Mitte teilt.

3.) *Bebauungsdichte*

Die im Flächenwidmungsplan ausgewiesene Bebauungsdichte darf (insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsproblematik) nicht überschritten werden; dies ist städtebaulich nicht argumentierbar und liegt nicht im öffentlichen Interesse.

4.) *Flächenwidmung*

Die anlassgebende Liegenschaft ist im 3.0 Flächenwidmungsplan als „Kerngebiet“ ausgewiesen. Für die lt. Gestaltungskonzept beabsichtigte Wohnnutzung wäre eine Änderung des Flächenwidmungsplanes erforderlich (WA überlagert mit KG). Damit wäre ein Lärmschutz für die künftigen Bewohner verbunden.

5.) *Verkehr*

Das vorliegende Verkehrsgutachten weist nach, dass die alleinige Erschließung der Liegenschaft Schönaugürtel 64 über den Schönaugürtel ausreichend ist, so dass von einer Anbindung an die Obere Bahnstraße abgesehen werden kann.

Einwendungserledigung:

Zu 1.)

Die Belange des Schallschutzes finden in den Festlegungen des Bebauungsplanes u.a. insofern Berücksichtigung, als...

- die schalltechnisch vorteilhafte Blockrandtypologie so weit wie möglich fortgeführt wird.
- die Lage der Tiefgarageneinfahrten auf der anlassgebenden Liegenschaft Schönaugürtel 64 in optimaler Lage festgelegt und eine Einhausung der Rampen vorgeschrieben wird.
- eine Fassadenfläche verpflichtend schallabsorbierend zu verkleiden ist, um den indirekten Schalleintrag in den Hof durch Reflexion zu reduzieren.

Es erscheint nicht einsichtig, dass von einer Wohnraumschaffung in einer zentrumsnahen Lage unter Verweis auf die Lärmproblematik einer nahegelegenen Hauptstraße abgesehen werden soll. Vielmehr ist zu beachten, dass eine Siedlungsentwicklung in ruhigen, zentrumsfernen Lagen in viel höherem Ausmaß PKW-Verkehr und damit Lärm generieren würde.

Zu 2.)

Die Festlegungen des Bebauungsplanes ermöglichen weitgehend die Ergänzung der Blockrandbebauung. Zusätzlich wird eine in den Hof ausgreifende Baumasse zugelassen, welche je-

nen in etwa gleich große Teilräume (ca. 50 x 40 m bzw. 50 x 60 m) gliedert. Dadurch kann auf diesem Bauplatz die lt. 3.0 Flächenwidmungsplan höchstzulässige Bebauungsdichte von 2,5 zu rund 70% ausgenutzt werden, was aus raumplanungsfachlicher Sicht in dieser zentrumsnahen und infrastrukturell gut versorgten Lage jedenfalls anzustreben ist und der Ausweisung des Bereiches im 3.0 STEK entspricht. (Zum Vergleich sei darauf hingewiesen, dass der Bestand auf etlichen anderen Liegenschaften im Planungsgebiet den Dichtehöchstwert überschreitet.)

Zu 3.)

Der Bebauungsplan orientiert sich am Schönaugürtel und an der C.-v.-Hötzendorfstraße stark an der bestehenden Bebauung. Mehrere Bestandsgebäude überschreiten aber den Bebauungsdichtewert von 2,5 erheblich. Aus diesem Grund ist die ggst. Regelung in der Verordnung nötig und im öffentlichen Interesse; sie wird auf die bereits bebauten Liegenschaften (geschlossene oder gekuppelte Bauweise) eingeschränkt.

Zu 4.)

Grundsätzlich trifft der Bebauungsplan keine Nutzungsfestlegungen.

Die im Gestaltungskonzept vorgesehene Wohnnutzung ist im „Kerngebiet“ jedenfalls zulässig, so dass kein Bedarf nach einer Flächenwidmungsplanänderung besteht. Die Anregung wird daher im Zuge der Revision des Flächenwidmungsplanes behandelt.

Zu 5.)

Der 06.17.0 Bebauungsplan geht von einer zusätzlichen Anbindung des Planungsgebiets an die Obere Bahnstraße aus; festgelegt wurde die betreffende Gemeindefstraße allerdings im 06.11.0 Bebauungsplan (rechtswirksam seit 13.07.2006). Sie kann in diesem Verfahren daher nicht grundsätzlich bekämpft werden; dasselbe gilt auch für die geplante Anbindung der Oberen Bahnstraße an die C.-v.-Hötzendorfstraße.

Wie dem angesprochenen Gutachten zu entnehmen ist, sind bei den untersuchten Varianten 1 und 2 (Nutzung bestehender bzw. ehemaliger Zufahrten) „Umwege bei der Zu- und Abfahrt erforderlich. Deshalb wird die Realisierung der Variante 3 (gemeinsam mit der Styria) empfohlen.“ Die angesprochenen Umwege werden im Falle einer Sperre der Schönaugasse für den motorisierten Verkehr, welche langfristig geplant ist, massiv zunehmen. Daher kann im Sinne einer vorausschauenden Stadt- und Verkehrsplanung auf die Anbindung an die Obere Bahnstraße nicht verzichtet werden.

Die eingegangenen Stellungnahmen der A 10/5 und A 21 sowie der FA 13B und 18A des Amtes der Stmk Landesregierung sowie der Baubezirksleitung Graz-Umgebung werden ebenso schriftlich beantwortet.

4. Änderungen gegenüber dem Auflageentwurf

Bezüglich der Einwendungserledigung hat sich der 06.17.0 Bebauungsplan nicht geändert.

5. Inhalt

Der Bebauungsplan besteht aus dem Verordnungswortlaut und der zeichnerischen Darstellung samt Planzeichenerklärung sowie einem Erläuterungsbericht.

Er entspricht den inhaltlichen Anforderungen gemäß § 28 Stmk ROG und ist widerspruchsfrei zum 3.0 Stadtentwicklungskonzept sowie zum 3.0 Flächenwidmungsplan 2002 der Landeshauptstadt Graz .

Bei einer Vollaussnutzung des Bebauungsplanes ist mit einer BGF von ca. 15.000 m² und aufgrund der zu entrichtenden Ertragsanteile bzw. der Kommunalsteuer mit einer maximalen Einnahme von jährlich 375.000 € zu rechnen.

Hinsichtlich weiterer Informationen wird auf den beiliegenden Erläuterungsbericht verwiesen.

Nach Beschluss durch den Gemeinderat erfolgt die Kundmachung nach den Bestimmungen des Statutes der Landeshauptstadt Graz.

Die Verständigung der EinwenderInnen erfolgt mit Benachrichtigung mit entsprechender Erläuterung und Begründung.

Die Zuständigkeit des Gemeinderates der Landeshauptstadt Graz gründet sich auf den § 27 Abs 1 in Verbindung mit § 29 Abs 3 - 11 Stmk ROG 1974 i.d.F. LGBl Nr. 89/2008.

Der Gemeindeumweltausschuss und Ausschuss für
Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung stellt den

A n t r a g,

der Gemeinderat wolle

1. den 06.17.0 Bebauungsplan Schönaugürtel – Obere Bahnstraße, bestehend aus dem Wortlaut, der zeichnerischen Darstellung samt Planzeichenerklärung und dem Erläuterungsbericht sowie
2. die Einwendungserledigungen beschließen.

Der Sachbearbeiter:

Der Abteilungsvorstand:

Der Stadtbaudirektor:

Der Bürgermeister als Stadtsenatsreferent:

(Mag. Siegfried Nagl)

Der Gemeindeumweltausschuss und Ausschuss für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung hat in seiner Sitzung am den vorliegenden Antrag vorberaten.

Der Ausschuss stimmt diesem Antrag mehrheitlich zu.

Der Vorsitzende des Gemeindeumweltausschusses und des Ausschusses für Stadt-, Verkehrs- und Grünraumplanung:

Die Schriftführerin:

<p>Der Antrag wurde in der heutigen <input type="checkbox"/> öffentl. <input type="checkbox"/> nicht öffentl. Gemeinderatssitzung</p> <p><input type="checkbox"/> bei Anwesenheit von GemeinderätInnen</p> <p><input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> mehrheitlich (mit . . . Stimmen / . . . Gegenstimmen) angenommen.</p> <p><input type="checkbox"/> Beschlussdetails siehe Beiblatt</p>	Graz, am	Der / Die SchriftführerIn:
---	----------	----------------------------